



les réglementations dérivées du décret et de la Charte

NOTE DE PRÉSENTATION

**projet de réforme de la réglementation
portant sur l'accès, la circulation et le stationnement hors manifestation sportives,
des véhicules non motorisés : VTT et autres « cycles »
en-dehors des voies ouvertes à la circulation publique motorisée du cœur du parc national**

I - Rappel des dispositions réglementaires

article 15 du décret n°2009-486	Charte du PNM – modalité n°31
« II. – Sont réglementées par le directeur de l'établissement public, et le cas échéant, soumis à autorisation : 1° L'accès, la circulation et le stationnement des personnes, des animaux domestiques autres que le chiens et des véhicules non motorisés »	« II. - L'accès, la circulation et le stationnement des vélos tout-terrain sont autorisés sur les pistes carrossables dont le directeur établit la liste et pendant les périodes qu'il identifie ».

II – Problématique actuelle

II.a) L'essor des vélos à assistance électrique

Actuellement la réglementation relative aux véhicules non motorisés (arrêté n°2013-10) est restreinte au cas particulier des vélos tout-terrain (VTT). L'accès, la circulation et le stationnement de ceux-ci sont autorisés sur une liste limitative de pistes existantes au sein du cœur de parc.

Récemment, l'essor des « vélos à assistance électrique » et notamment leur version « tout chemin » et « tout terrain », a largement ouvert le potentiel des sentiers et pistes de montagne pour un nouveau public séduit par ce mode de déplacement silencieux, non polluant et moins fatiguant que le vélo à propulsion exclusivement musculaire. La propulsion assistée ne permet pas d'accéder à tous les sentiers de montagne – la nécessité de bien piloter son vélo sur des sentiers « techniques » restant d'actualité – mais permet tout de même d'élargir l'offre dans de nombreux secteurs montagneux.

Des produits touristiques sont d'ailleurs déjà en développement notamment sous l'impulsion de la Métropole de Nice et du Conseil départemental (ex. circuit de l'Authion, circuit d'itinérance à vélo dans le Mercantour..) avec des points de location de VTAE et des « guides d'itinéraires », empruntant des portions de voies incluses dans le cœur du parc national.

Afin d'éviter toute possibilité d'interprétation juridique du type de véhicule concerné par cette réglementation, excluant par exemple les VTCAE au motif que ce ne sont pas des VTT, il convient de mettre à jour la réglementation. Celle-ci doit couvrir l'ensemble des cycles non motorisés susceptibles de circuler et de stationner en montagne.

II.b) La prévention du risque d'accroissement de l'impact sur l'environnement en raison du développement de la fréquentation des espaces naturels du cœur de parc

Jusqu'à présent, la fréquentation du cœur du Parc national par des VTT à propulsion musculaire était relativement limitée, au regard des nécessités de maîtriser le pilotage du véhicule et de disposer d'une

bonne condition physique.

A noter toutefois que cette pratique ne respectait pas toujours la réglementation en vigueur, en empruntant notamment des itinéraires non autorisés ou en ne respectant pas les obligations de portage sur certaines portions de sentier.

Avec la propulsion assistée, il apparaît que certains itinéraires connaissent une augmentation de leur fréquentation comme le montre l'accroissement de la fréquence des clichés pris par piège-photos (installés dans le cadre des missions de suivi de la faune sauvage du cœur de parc), montrant des usagers équipés de ce type de vélo.

Cette augmentation n'est pas objectivement mesurée compte-tenu de l'importance que représenterait l'équipement en compteurs autonomes (différenciant piétons et cyclistes) de l'ensemble des itinéraires d'accès aux espaces naturels du cœur de parc, leur coût d'achat et leur coût d'entretien.

Toutefois, le risque d'une augmentation de la fréquentation apparaît inévitable dès lors que l'effort physique nécessaire à la circulation sur ces itinéraires de montagne est « allégé » (via l'assistance électrique) et que des produits touristiques dédiés sont développés et promus.

Or, l'accroissement de la fréquentation (y compris fréquentation à vélo) des espaces naturels n'est pas un objectif spécifique du Parc national :

- l'objectif I de la charte indique que « *le cœur du parc se visite en tout premier lieu à pied. De manière générale, la circulation pédestre est encouragée (...) Les pratiques sportives ou de loisirs qui sont promues dans le cœur de parc accordent une large part à la contemplation et à la lenteur* »,
- la fréquentation humaine des espaces naturels induit inévitablement un dérangement plus ou moins fort des espèces animales sauvages. Certaines de ces espèces y sont particulièrement sensibles notamment pendant leur période de reproduction, alors que leurs effectifs dans le Mercantour et/ou dans leur aire naturelle de répartition sont dans des situations précaires (espèces prises en référence : Bouquetins des Alpes, Tétras-Lyre, Lagopèdes alpins).

II.c) La liste des pistes autorisées

L'arrêté n°2013-10 actuellement en vigueur a été publié et diffusé avec une incohérence d'écriture : les cartes annexées à l'arrêté font figurer plus de pistes autorisées qu'il n'en est mentionné dans l'article 2 dudit arrêté.

Cette ambiguïté est délicate à gérer en terme de lisibilité pour le pratiquant. Au regard des pratiques sportives qui se sont établies sur certaines vallées, force est de constater que ce sont finalement les cartes qui ont fini par prévaloir.

La mise en cohérence des deux éléments constitutifs de la réglementation peut être l'occasion de réétudier la pertinence des tronçons d'itinéraires désignés et donc, autorisés.

Cette étude de pertinence prend dès lors en compte les éléments suivants :

- la prévention des risques de dérangement anthropique de la faune sauvage dans les espaces naturels du cœur de parc par le développement de la fréquentation (cf. paragraphe II.b ci-dessus) ;
- la prévention du risque d'accentuation des facteurs de dégradation des itinéraires.
En effet, selon la topographie des sentiers (pente) et la nature des sols (ex. sols maigres d'altitude) la circulation des vélos contribue à accroître l'érosion naturelle par l'action des pneus crantés, des coups de freins ou d'accélération. Combinée à la pluie et la fonte des neiges, les sols sont davantage lessivés et l'état des sentiers peut être mis à mal, induisant un risque de coûts importants d'entretien ou réparation. La colonisation végétale, très lente en altitude, ne permet pas de freiner le phénomène ni d'apprécier le rôle des vélos comme « outils d'entretien » des sentiers comme en plaine.

C'est d'ailleurs pour cette raison que la modalité n°31 de la charte évoque uniquement les « *pistes carrossables* » comme itinéraires autorisables à la circulation des VTT. En référence aux règles générales de circulation des véhicules motorisés en espace naturel et à la

jurisprudence établie en la matière, les assiettes (ou revêtements) de ces pistes sont censées pouvoir supporter l'action mécanique de tous les types de circulation (motorisée et non motorisée) ;

- la cohérence des itinéraires « vélo tout terrain » proposés aux usagers.
En effet, certains itinéraires apparaissent localement emblématiques et pertinents en terme de découverte des paysages et des patrimoines naturels du cœur de parc. Inscrits au PDIPR (plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée), il apparaît logique que les acteurs du tourisme et les sportifs souhaitent en profiter autant à pieds qu'à vélo, et leur en interdire l'accès apparaîtrait difficile à faire respecter. Or, quelques uns de ces itinéraires ne reposent pas exclusivement sur des pistes carrossables et pour assurer leur continuité, empruntent des portions plus ou moins longues de sentier pédestre. Les maintenir dans la réglementation implique une étude au cas par cas, notamment en prenant en compte la longueur de la portion de sentier utilisée (le portage du vélo est-il concevable sur cette distance ?) ou la pertinence environnementale d'un itinéraire alternatif (la création d'une déviation hors cœur ne va-t-elle pas impacter plus fortement des milieux naturels ou des espèces sauvages ?) ;
- le maintien global d'une offre d'itinéraires autorisés aux vélos.
Si l'objectif du Parc national n'est pas d'ouvrir davantage d'itinéraires aux vélos, il ne s'agit pas non plus de réduire drastiquement le nombre de tronçons ou d'itinéraires autorisés afin de respecter sur ce thème, les recommandations de la Commission d'enquête rédigées à l'issue de la consultation publique sur la charte du Parc (enquête publique n°E11000078/06) :
page C11/16. « *La commission d'enquête recommande : (...)*
- Que la possibilité de définir des itinéraires de promenades en VTT en dehors des voies carrossables soit envisagée car les impacts éventuels relèvent du type de pratique et de la configuration du terrain plus que de la nature des voies empruntées. » ;

III – Proposition de mise à jour de la réglementation

III.a) Synthèse des évolutions

La proposition de réglementation est étendue à tous les « cycles » (véhicules deux roues non motorisés, à propulsion musculaire ou à propulsion assistée électroniquement).

Le « portage » du vélo (et le guidage à la main) est autorisé de manière exceptionnelle, pour éviter que les pratiquants ne se retrouvent sur une piste en cul-de-sac sans pouvoir rejoindre la portion de piste suivante, située non loin mais entrecoupée par une portion de sentier. Toutefois, ce portage n'est envisagé que sur de courtes distances.

7 itinéraires restent maintenus à la circulation de tous les types de vélos, dont 1 entrecoupé de portions de sentier avec portage (chemin de l'Énergie).

1 nouvelle portion de sentier est intégré au réseau, avec portage du vélo (GR52A au col des Trente Souches).

1 piste, se terminant par un sentier pédestre étroit ne permettant pas la pratique du vélo, est fermée à la circulation de tous les cycles ; elle est donc retirée du réseau (piste de Peyre-Blanche).

La piste pastorale de Mercière fait l'objet d'un traitement particulier afin de pouvoir maîtriser sa fréquentation par les vélos (recours au régime des autorisations individuelles), maîtrise rendue indispensable en raison des forts enjeux environnementaux.

III.b) Détails des évolutions

Détails (1/3) :	Arrêté n°2013-10 abrogé	Projet d'arrêté 2020	Motifs de la décision envisagée
Pistes carrossables			
Piste de la Dea Arboin (commune de Breil-sur-Roya)	circulation des cycles autorisée à l'art. 2 + carte annexée	circulation des cycles maintenue	- relie le site de l'Authion (accessible depuis une route ouverte à la circulation publique des véhicules motorisés) à la vallée de Bois Noir/ la Maglia (site de canyoning) puis village de Breil. - piste carrossable en bon état, pas de souci de conflits d'usages.
Piste de la Céva (commune de Fontan)	circulation des cycles autorisée à l'art. 2 + carte annexée	circulation des cycles maintenue	- se termine en cul-de-sac mais permet l'accès au Monument du Libérateur « Dallas Lady ». - piste carrossable en bon état, pas de souci de conflits d'usages.
Piste de Caïros (commune de Saorge)	circulation des cycles autorisée à l'art. 2 + carte annexée	circulation des cycles maintenue	- se termine en cul-de-sac mais permet l'accès aux habitations dispersées dans le vallon (« granges de Fromagine » et notamment, casouns). - intérêt touristique moyen (paysages d'ensemble). - peu de fréquentation constatée, mais permet de laisser la possibilité aux habitants d'utiliser un moyen de locomotion alternatif à la voiture.
Piste de Salèse (commune de St-Martin-Vésubie) Piste de Mollières (commune de Valdeblore)	circulation des cycles autorisée à l'art. 2 + carte annexée	circulation des cycles maintenue	- permet l'accès au hameau de Mollières, destination « touristique » en elle-même ainsi qu'aux vallons correspondants (intérêt paysager). - piste carrossable maintenue globalement en bon état (travaux Métropole) - multiplicité des usages et existence de conflits
Piste de Peyre Blanche (commune de Saint-Sauveur-sur-Tinée)	circulation des cycles autorisée sur carte annexée uniquement	circulation des cycles interdite	- piste à vocation industrielle : desserte des installations hydroélectriques. - piste se terminant en cul-de-sac et se prolongeant par un sentier pédestre de plus de 5 km à destination du hameau de Mollières. - pas de possibilité d'imposer le portage sur le sentier d'accès à Mollières (distance trop longue, incompatibilité réglementaire flagrante, difficulté de contrôle).
Piste de la vacherie de Roubion (commune de Roubion)	circulation des cycles autorisée sur carte annexée uniquement	circulation des cycles maintenue	- piste se terminant « en cul de sac » mais permettant l'accès au hameau de Vignols, destination « touristique » en elle-même, en poussant un peu plus loin pour les paysages du vallon du Démant - piste carrossable en bon état en cœur de parc

Détails (2/3) :

Arrêté n°2013-10 abrogé	Projet d'arrêté 2020	Motifs de la décision envisagée
Pistes carrossables (suite)		
Piste de l'eau (commune de St- Etienne-de-Tinée)	circulation des cycles autorisée à l'art. 2	circulation des cycles maintenue
<ul style="list-style-type: none"> - la piste se termine en cul-de-sac au niveau de Clai-Haute, mais se prolonge par un sentier pédestre permettant de relier le chemin de l'Énergie puis le lac de Rabuons - intérêt touristique certain (paysages « balcons sur la Tinée », lac...) - piste carrossable en assez bon état 		
Pistes non carrossables et sentiers		
Chemin de l'Énergie (commune de St- Etienne-sur-Tinée)	circulation des cycles autorisée avec portage sur certains tronçons de sentier à l'art. 2	circulation des cycles maintenue avec portage sur certains tronçons de sentier
<ul style="list-style-type: none"> - sentier situé fréquemment en limite du cœur du parc : la moitié de l'assiette est réglementairement dans le cœur du parc national, l'autre moitié est en dehors. - certains tronçons se trouvent entièrement dans le cœur de parc : <ul style="list-style-type: none"> * Plan de Ténibre (balise PDIPR n°111) sur 1 km * lac Pétrus (balise PDIPR n°110) sur 950 mètres - impossibilité de faire la démarcation sur le terrain : les balises hexagonales vertes ont été réalisées par défaut sur le talus du sentier, côté cœur. - important problème de sécurité des randonneurs à pieds et à vélo : le tunnel situé entre les balises n°110 et 111 est effondré. Le layon balisé en déviation n'est pas aménagé (sécurisé) et traverse des végétations et des sols très fragiles, avec une portion très raide et caillouteuse. - l'accès en vélo de la balise n°112 jusqu'à la limite du cœur du parc national peut être maintenu pour l'accès pédestre à Plan de Ténibre. - l'accès par portage du vélo permet d'accéder au carrefour de la balise n°110 située dans le coeur du parc, en venant soit de St-Etienne-de-Tinée, soit du lac de Rabuons. La portion du lac Pétrus doit en revanche être fermée. - l'accès en vélo est maintenu entre la sortie du coeur de parc située non loin de la balise n°110 à la balise n°104. - intérêt touristique certain (paysages « balcons sur la Tinée », lac...) 		

Détails (3/3) :	Arrêté n°2013-10 abrogé	Projet d'arrêté 2020	Motifs de la décision envisagée
Pistes non carrossables et sentiers (suite)			
Sentier du col des Trente Souches	circulation des cycles non autorisée	Nouveau tronçon autorisé mais seulement en portage ou guidé à la main	<ul style="list-style-type: none"> - intérêt touristique certain (paysages, liaison Entraunes / Châteauneuf d'E.). - projet des municipalités de valoriser l'itinéraire. - passages fréquents des vélos, réglementation difficile à faire appliquer depuis 2013. - impossibilité de proposer un itinéraire alternatif sans impacter des zones humides d'intérêt patrimonial.
Piste de Mercière (commune de Valdeblore) **	circulation des cycles autorisée à l'art. 2 + carte annexée	<p>Circulation maintenue, mais sur autorisation individuelle préalable</p> <p>Autorisations délivrées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - uniquement dans le sens Col Mercière > Pont d'Ingolf - pour 1 seul passage / jour - les mardis et mercredis du 15 au 31/07 - tous les jours du 01/08 au 15/10 	<ul style="list-style-type: none"> - piste permettant de relier Isola 2000 au vallon du Boréon. - piste à vocation pastorale et touristique « locale ». Intérêt : paysages - piste non carrossable = uniquement accessible en 4x4 à vitesse lente. - traverse l'un des plus importants noyaux de population de Tétrasyre du Mercantour + zones de regroupement de Bouquetins en période de reproduction. Sensibilité forte des deux espèces vis à vis du dérangement anthropique. - parcours en cœur = 9 km. Pas de possibilité d'imposer le portage (distance trop longue, incompatibilité réglementaire flagrante, difficulté de contrôle). - état de l'assiette peu roulant et dénivelé important. Nécessite endurance et efforts physiques (pour un vélo à propulsion musculaire) et bonnes capacités de pilotage. - présence d'une offre de location de VTTAE à Isola 2000 et au Boréon. - création de produits touristiques empruntant la piste : randonnées en groupes et accompagnées en VTTAE. - tendance à l'augmentation de la fréquentation de cette piste démontrée par les pièges-photos installés à proximité dans le cadre des suivis de la faune sauvage du secteur.

Les modalités de contrôle de cette nouvelle réglementation relèvent de la politique pénale de l'Établissement public du parc national.