



# L'alè del drac

N°14 - juillet 2018

LE SOUFFLE DU DRAGON LETTRE D'INFO DU SYNDICAT MIXTE CANIGÓ GRAND SITE



La piste du Llec vue du ciel © Rémy Michelin

La piste forestière du Llec a beaucoup fait parler d'elle en ce début de saison estivale. C'est pourquoi, nous avons imaginé ce numéro spécial de L'alè del drac, avec lequel nous en apprenons tous un peu plus sur cet accès au massif du Canigó. Les éléments historiques sont issus d'une recherche documentaire auprès des Archives départementales qui conservent le fonds de l'Administration des Eaux et Forêts du département. L'Etat étant propriétaire de cette piste, l'Office national des forêts apporte des clés de compréhension sur sa gestion et répond aux interrogations sur les transporteurs agréés. Bonne lecture et bel été à tous !

**Ségolène NEUVILLE, Présidente du Syndicat mixte Canigó Grand Site**

## Histoire de la piste du Llec

Provenant du bénéfice de la Grande Sacristie du Monastère de Saint-Michel de Cuixà, la forêt du Llec est achetée par adjudication publique le 12 novembre 1810 par M. Jean Pons, maître de forges et propriétaire de la forge du Llec, établie en 1820<sup>1</sup> au confluent des ravins del Salze et de Prat Cabrera (Estoher). Cette forêt est augmentée par le biais de diverses acquisitions faites par les héritiers de Monsieur Pons, qui, finalement, vendent la totalité du domaine à l'État le 18 mai 1900<sup>2</sup>.

Représentant alors une superficie de 1 360 ha, ce domaine possède plusieurs bâtiments qui tombent en ruines (anciennes forges, maisons de fermiers, granges et bergeries)<sup>3</sup> dont l'Administration décide d'en conserver seulement deux, à usage de refuge ou d'abri pour le personnel des Eaux et Forêts<sup>4</sup> : l'ancienne métairie appelée Mas Maler, à l'entrée de la forêt à 849 m d'altitude, ainsi que l'abri de la Molina, situé au cœur de la forêt à 1 183 m d'altitude.

1 Archives départementales des Pyrénées-Orientales (ADPO), 8 S 147 ; Annales des Mines, 1820, série 1, vol. 5, p. 589-591.

2 ADPO, 2067 W 3. *Rapport de l'Ingénieur des Eaux et Forêts*, 23/08/1908.

3 ADPO, 2067 W 3. *Plan de la forêt domaniale du Llec*, échelle 1/10000, 13/08/1908. Sur le plan figurent les « maisons à abandonner » et celles à « conserver en partie ».

4 L'Administration des Eaux et forêts précède l'Office national des forêts, instauré par décret au 01/01/1966.



# Une piste d'exploitation forestière

L'exploitation de la forêt du Llec, dont la ressource naturelle est évaluée à 40 000 m<sup>3</sup> de résineux (pin et sapin) et 10 000 m<sup>3</sup> de feuillus (hêtre), est néanmoins subordonnée à la construction d'une route forestière, car la vallée est complètement dépourvue de voies de vidange. Le projet de la route forestière du Llec a fait l'objet de nombreuses études depuis les années 1940. Elles n'ont pas abouti, notamment dans le contexte de l'occupation allemande. L'Administration des Eaux et Forêts approuve toutefois en 1954 le principe de construction d'une route forestière et alloue, en 1956 et 1957<sup>5</sup>, les crédits nécessaires aux études confiées à M. Baron, ingénieur-conseil à Ille-sur-Têt. En vue de sa réalisation, le projet est scindé en deux tranches : la première entre le hameau de Villerach et le Mas Maler, la seconde du Mas Maler à la Molina, au pied de la plus importante sapinière. Cette opération est malgré tout bien reçue par les habitants de la vallée, qui ont signé les promesses de vente demandées par l'Administration, faisant même don gratuit de tous les terrains incultes ; seuls les vergers et vignes de valeur, situés à proximité du village de Villerach, ont été cédés à titre onéreux<sup>6</sup>.

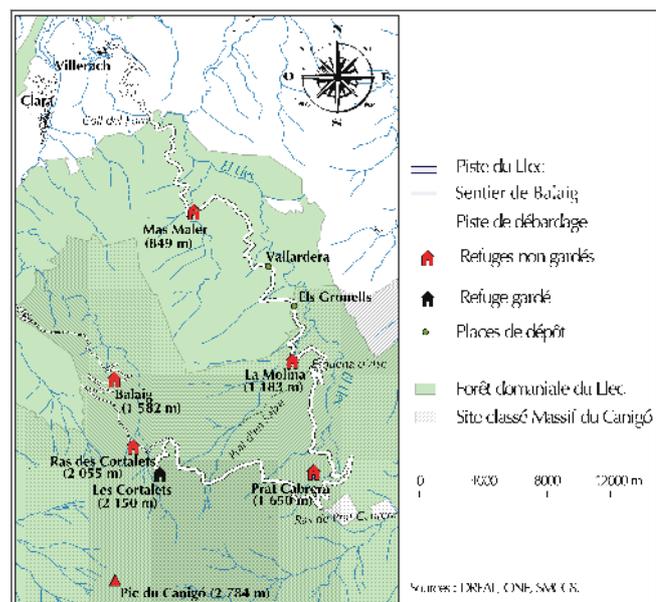
La construction de la route est amorcée en août 1961, au grand regret cependant des amoureux de la montagne :

*« Il existe encore dans le vaste périmètre montagnard et forestier de notre région des lieux inconnus, inviolés, de la masse s'entend..., vers lesquels les grands amoureux de la nature vont rechercher la tranquillité et la paix que la vie quotidienne et surtout citadine leur refuse de plus en plus. Ceux-là ont été profondément déçus et même navrés d'apprendre, voici à peine quelques jours que l'un des derniers havres où les siècles semblent avoir suspendu leur cours inexorable allait être livré à l'intrusion impie de la multitude aveugle et sourde aux beautés que la nature a accumulées depuis des millénaires et que des hommes s'étaient ingéniés – par amour ou par caprice – à soustraire à la hache dévastatrice... ».* J.-B. R. « La haute vallée du Llec mise en exploitation pour le bien de ces habitants et les regrets des amis de la montagne », *L'Indépendant*, s.d. [22 ou 23 août 1961], p. 3.

La piste est ainsi ouverte jusqu'au Mas Maler en 1964 et jusqu'à la Molina du Llec en 1968. Considérant l'importance des produits forestiers du secteur de Prat del Salze, une piste de prolongement de 3,1 km est réalisée, entre 1968 et 1970. Les travaux ont entraîné considérablement à cause notamment des nombreuses inondations occasionnant des dégâts importants et augmentant, par conséquent, la dépense de la construction de la route. Les 11,5 km reliant le hameau de Villerach à la Molina du Llec ont été ouverts sur huit ans pour 1 230 000 F environ, auxquels s'ajoutent les frais de la piste de prolongement jusqu'à l'Esquena d'Ase pour la somme de 197 488 F. Par ailleurs, pour un montant de 36 999 F<sup>7</sup>, trois places de dépôt ont été exécutées en 1969 le long de la route, au Mas Maler et aux lieux dits Vallardera et Gronells.

Le prolongement de la piste jusqu'au refuge des Cortalets s'est réalisé au cours des années 1970. Le projet comporte<sup>8</sup> l'ouverture d'une route et l'élargissement des pistes préexistantes qui doivent être empruntées par le tracé de cette nouvelle route. Ainsi, il est prévu d'élargir la piste entre la Molina du Llec et l'Esquena d'Ase sur une longueur de 774 m ; ouvrir une route entre l'Esquena d'Ase et le Ras de Prat Cabrera, sur une longueur 5 290 m ; élargir la piste entre le Ras de Prat Cabrera et le col des Cortalets, sur une longueur de 3 690 m ; puis l'ouverture d'une route reliant le col des Cortalets au refuge et le raccordement avec la piste de Balaig, sur une longueur de 1 218 m.

La construction de cette route a soulevé d'importantes protestations dès l'été 1973 : présidents des Clubs alpins (dont celui de Prades), groupements de jeunesse, associations et organismes officiels s'intéressant à la protection de la nature ainsi que diverses personnalités politiques et du monde des Arts et des Lettres ont réagi pour la défense du Canigó et contre la « saignée » de la forêt devant les Cortalets<sup>9</sup>. La route est malgré tout ouverte entre 1973 et 1975, avec néanmoins d'énormes difficultés dues aux intempéries, notamment celles de la mi-novembre 1975 ayant rendue la route inaccessible, ainsi qu'à la défaillance de l'entreprise titulaire du marché. En dépit des réclamations successives de l'Administration, la route n'est remise en état qu'à la fin 1977. Devenue la desserte principale du Massif du Canigó dans sa partie centrale, tant du point de vue économique que touristique, la route du Llec se dégrade rapidement chaque année. Deux réfections de l'ensemble du tracé ont été réalisées en 1987 et en 1993<sup>10</sup>. Depuis 20 ans, ce sont 1,2 millions d'euros qui ont été investis dans les travaux de la piste du Llec par le Smcgs.



5 ADPO, 1301 W 81. *Rapport de l'Ingénieur des Eaux et Forêts*, 31/12/1959.

6 ADPO, 1301 W 81. *Rapport de l'Ingénieur des Eaux et Forêts*, 23/06/1956.

7 ADPO, 2077 W 43. Marché n°68-34-19 passé le 18/09/1968.

8 ADPO, 2077 W 51. Marché n°72-20-31 passé le 26/10/1972.

9 Archives municipales de Perpignan, 80PER 221, « Ne défigurez pas le Canigou ! », *L'Indépendant*, 18/07/1973, p. 3 ; « Pour la défense du Canigou : la mutilation de la forêt devant le chalet des Cortalets soulève une importante vague de protestations », *L'Indépendant*, 22/07/1973, p. 3.

10 ADPO, 2077 W 49, Marché n°87.20.05.019 du 11/09/1987 et 2908 W 4, Marché n°93.20.50.16 du 15/09/1993.

# Les travaux sur le Llec

En 2018, des travaux d'amélioration de la piste forestière du Llec ont été réalisés entre le Mas Maler et l'Esquena d'Ase. Ils conditionnent l'ouverture au public de cette piste, très dégradée après l'hiver et dangereuse pour les usagers. Trois types d'intervention améliorent significativement la sécurité des personnes :

- Reprise légère de plateforme en terrain naturel sur les tronçons les moins abîmés,
- Reprise de plateforme par broyage du substrat en place sur les tronçons de piste très abîmés,
- Bouchage de nids de poule et zones de ravinement par apport de grave calcaire.

**Avertissement** : ces travaux ne garantiront pas pour autant un confort de roulement optimal. La piste reste en terrain naturel, et donc par nature, accidentée.

Ces travaux, d'un montant de 60 000 € ttc, ont été financés par le Syndicat mixte Canigó Grand Site avec l'appui du Département des Pyrénées-Orientales pour 40 000 € ttc et de l'Onf pour la maîtrise d'œuvre et l'assistance technique. Par ailleurs, des filets de protection Rtm (Restauration des terrains en montagne) ont été purgés pour la sécurité des personnes.



## Une aire de stationnement à l'Esquena d'Ase

L'aire de stationnement de l'Esquena d'Ase comportera 44 places. Ce calibrage repose sur les données de comptage de l'année 2017 et permet d'assurer près de 80% des besoins de fréquentation moyenne sur l'ensemble de la saison. Les jours de plus fortes affluences, les places non matérialisées sur les sur-largeurs de la piste seront une solution temporaire.

Au regard de l'état des lieux, et après avoir étudié plusieurs configurations, le choix retenu consiste à aménager uniquement la zone supérieure du secteur (lacet de l'Esquena d'Ase), en permettant aux véhicules de faire demi-tour à proximité de la barrière. Ce fonctionnement d'aire de retournement devant la barrière a été éprouvé aux Cortalets et donne satisfaction, car il apparaît comme naturel. Peu de terrassements sont nécessaires pour permettre le stationnement des véhicules car cette zone a déjà été terrassée lors de la création de la piste.

Un apport limité de matériaux, en accord avec la coloration dominante des substrats du site, est toutefois envisagé, afin de permettre une stabilisation du substrat au regard des manœuvres effectuées par les véhicules, et d'ancrer les dispositifs qui matérialiseront les emplacements de stationnement. Une signalétique et un mobilier adaptés seront installés.

Les sur-largeurs de la route, sur lesquelles est envisagé le stationnement d'appoint fera l'objet d'un simple épierrage et débroussaillage afin de dégager la base des talus et gagner de la largeur pour permettre à la fois la circulation des véhicules et le stationnement. A noter que la zone de sur-largeur se limitera au tronçon de piste d'ores et déjà goudronné, permettant de faciliter la mise en œuvre du projet.

Le permis d'aménager a été déposé par l'Onf auprès des services de l'Etat. Les travaux devraient commencer à l'automne.

# Les transporteurs 4x4 agréés

L'activité de transporteur sur le massif du Canigó est très ancienne. Elle a débuté dès la belle époque, en lien avec les stations thermales de Vernet-les-Bains et Molitg-les-Bains notamment. Cette activité consiste à transporter les personnes désireuses de monter au refuge des Cortalets (dans la perspective d'accéder ou non au pic du Canigó à pied), depuis les villages du massif (Vernet-les-Bains, Prades, ...) jusqu'aux environs du refuge à l'aide de véhicules adaptés (quatre roues motrices le plus souvent) avec chauffeur. La capacité maximale des véhicules est fixée à 9 places (soit environ 3 véhicules individuels avec une moyenne d'occupant de 3 pers. / voiture).

## Poids économique et social

Durant la saison (juin à septembre environ), cette activité représente une flotte de 24 véhicules en 2018 et emploie plus de 20 personnes. Les conditions tarifaires et modalités de réservation sont fixées directement avec les compagnies agréées.

Le reste de l'année, ces entreprises assurent essentiellement du transport de personnes (transport scolaire, taxi, ambulance,...) et des services en lien avec l'offre touristique du territoire (transport de bagages, transferts, accompagnement,...).

En 2018, six compagnies de transport basées à Taurinya, Vernet-les-Bains, Los Masos, Ria-Sirach et La Llagonne ont obtenu l'autorisation d'exercer leur activité par l'Office national des forêts. Les conditions à remplir pour réaliser une telle activité sont :

- de posséder une attestation de capacité professionnelle et une licence de transport intérieur ;
- de disposer pour chaque véhicule, d'une déclaration d'affectation et du contrôle technique en cours de validité ;
- d'avoir approuvé une charte d'engagement pour le respect du Grand Site de France fixant les règles élémentaires relatives à la sécurité des personnes, au respect des lieux, au respect des règles de stationnement sur le site et le rôle d'ambassadeur du Grand Site de France que doivent assurer, par leur savoir-être, les chauffeurs.

Les entreprises remplissant ces conditions sont donc habilitées par l'Onf à circuler sur les pistes du massif situées en forêt domaniale (Llec, Balaig, Marialles) desservant les refuges des Cortalets et de Marialles et doivent arborer, sur le pare-brise, une vignette attestant de cette autorisation.



Les transporteurs 4x4 du massif du Canigó agréés par l'ONF, en réunion d'avant saison et la vignette apposée sur leurs véhicules © Smcgs

# Onf /Smcgs, discussion croisée sur le Llec



L'Office national des forêts gère les forêts publiques, domaniales et communales. Au sein de l'Agence interdépartementale Aude/Pyrénées-Orientales, Pierre Demangeat est responsable de l'unité territoriale Canigó-Albères.

Pour le Syndicat mixte Canigó Grand Site, c'est la Présidente, Ségolène Neuville qui répond aux 3 questions de Paroles d'acteur et d'actrice !

## *Question 1 : Pourquoi avoir envisagé en 2018, une évolution des conditions de circulation sur la piste du Llec ?*

**P.Demangeat** : Durant l'été 2017, l'Onf et le syndicat mixte se sont réunis pour une visite d'inspection de la piste. Le constat a été sans appel : la dégradation de la plateforme était telle qu'il était dangereux et irresponsable d'y permettre la circulation des véhicules. Le budget nécessaire à la remise en état pérenne de cette route étant hors de portée, la fermeture devenait inévitable.

**S.Neuville** : Au delà de l'aspect lié à responsabilité juridique endossée par le propriétaire/gestionnaire de la piste, je tiens à rappeler que les communes du massif se sont réunies en 2002 dans l'optique d'obtenir le label prestigieux de Grand Site de France. Force est de constater que 16 ans plus tard, l'attractivité de ce massif, considéré jadis comme une « montagne à 4x4 », s'est considérablement améliorée. Le recul de l'emprise de la voiture n'y étant sans doute pas étranger, même si je reste attentive à ce que ces évolutions ne soient pas vécues comme des restrictions.

## *Question 2 : Comment sont sélectionnées les compagnies de transport agréées ?*

**P.Demangeat** : A l'heure actuelle, les compagnies de transport qui souhaitent bénéficier de cet agrément doivent fournir une liste de documents (attestation de capacité, licence professionnelle) indiquant l'adéquation de leur activité avec l'objet de cette autorisation. Mais au-delà de cet aspect administratif, l'Onf insiste surtout sur l'attitude exemplaire que doit adopter chaque bénéficiaire : c'est une question de cohérence, sur un territoire emblématique et prestigieux.

**S.Neuville** : L'activité de transport de personnes sur le massif est très ancienne et joue un rôle économique et social non négligeable pour le territoire. C'est pourquoi, nous considérons les transporteurs comme des ambassadeurs du site. Une charte d'engagement permet de formaliser cette fonction, même si des améliorations sont toujours possibles.

## *Question 3 : Ces évolutions sont-elles définitives ?*

**P.Demangeat** : Ces nouvelles dispositions reflètent la volonté ferme et assumée de progresser vers une meilleure préservation du paysage et de l'environnement, sur un site aussi fragile qu'exceptionnel. Nous sommes conscients que cela vient bouleverser certaines habitudes et nous serons particulièrement attentifs aux retours des différents usagers. Nombre d'entre eux nous ont déjà fait part de remarques et de propositions constructives, que nous étudierons en gardant en tête deux impératifs : la sécurité des personnes et le respect du milieu naturel.

**S.Neuville** : Il est évident que cette année est transitoire et que nous veillerons à tirer tous les enseignements de la situation en fin de saison pour l'an prochain. Dans l'idéal, nous devons travailler pour trouver des solutions intermédiaires en termes de mobilité entre le tout voiture et le tout pédestre et à un coût raisonnable, comme par exemple le vélo électrique ou le transport avec animaux de bât. Sachant que le territoire regorge de richesses et que notre but n'est pas d'augmenter la fréquentation sur le secteur d'accueil des Cortalets, déjà très fréquenté.