



## **Note du 30 septembre 2021 en réponse à l'observation du 28 septembre 2021**

### **PPVE du permis d'aménager « reprofilage du stade de Lognan »**

Réponses aux remarques formulées par Monsieur Jean-Louis Monjo le 28 septembre 2021 à 10 :16 par courrier électronique :

*"Si l'on doit privilégier l'approche environnementale il ne me semble pas judicieux de vouloir reprofiler le stade de Lognan tel que décrit dans le document.*

*En effet on va déplacer des volumes importants de terre, ce qui engendrera des émissions de gaz à effet de serre via les différents engins de chantier. Et tout cela pour quels avantages ? Faut-il à tout prix gommer les cicatrices laissées par l'organisation des JO ? Elles font parties de l'histoire sportive de Tignes, donc un peu de son patrimoine et qui peut dire qu'à terme Tignes n'organisera plus d'épreuves de bosses de très haut niveau sur ce stade ?*

**Eléments de réponses du porteur de projet :** Les travaux de terrassement amènent nécessairement un impact sur l'environnement du fait du fonctionnement des engins. Néanmoins, afin d'éviter les émissions de GES induits par le transport des terres de déblais, le choix est fait de combler les pentes raides creusées lors de la construction des infrastructures des Jo de 92. Ce choix est également encouragé par l'observation sur place : à l'endroit des terrassements raides d'époque, la végétation n'a pas repoussé et laisse des stigmates très visible. Le remplissage des excavations existantes permettra d'éviter les déplacements de terre et de retrouver le profil naturel initial.

En ce qui concerne une éventuelle utilisation du stade olympique de bosses, cela paraît peu probable. Premièrement, cela fait très longtemps qu'il n'a plus été utilisé du fait de ses caractéristiques en termes de pente et de longueurs qui ne sont plus adaptées aux standards actuels. Les compétitions organisées maintenant pour les coupes de France ou coupe d'Europe se déroulent sur la partie basse du stade de Lognan, à côté du stade ESF, endroit aux caractéristiques plus appropriées. Si des compétitions d'envergure mondiale devaient être organisées à l'avenir, le stade de Lognan ou la piste de Tovièrè pourront répondre aux demandes.

*« Il faut rediscuter avec le représentant de la FIS pour l'homologation de la piste de vitesse en privilégiant dans la partie finale du mur d'arrivée un dernier grand virage vers la gauche pour orienter le tracé en amont du chalet de chronométrage et pour terminer par une mise en direction vers la ligne d'arrivée. Cette option limiterait de manière importante les volumes de terre déplacée et donc les coûts induits. Coûts à la charge de la commune d'après le document ; ces coûts auraient dû être négociés dès le départ avec le Club Med. (Même*

*réflexion concernant les coûts liés à l'édification du stade Michel Faugère pour remplacer le stade Cantona... beaucoup de cadeaux faits au Club Med !) »*

**Eléments de réponses du porteur de projet :** Le projet de reprofilage a été mené en collaboration avec FIS. L'option proposée a été explorée dans ce cadre et a malheureusement été rapidement écartée par la FIS qui impose de rentrer le plus tôt possible dans l'axe de l'arrivée afin d'éviter des chutes en fin de parcours dues à une traversée pied droit en devers. Pour la partie financement, le chantier est sous Maitrise d'œuvre public et ne peut donc pas être financé directement par un opérateur privé sous peine de contrevenir aux règles de la commande publique. Le Club Med est cependant soumis à une taxe d'aménagement majorée permettant le financement des adaptations des équipements publics induites par son installation.

*« Si l'option présentée dans le document était retenue la surface de damage du stade serait augmentée de manière conséquente. Le service damage de la RPT sera-t-il en mesure d'assurer tout au long de l'hiver un damage suffisant pour assurer une qualité de neige assez compacte pour accueillir des épreuves de vitesse avec un revêtement adapté ? Par expérience tant lors de mon passage au Club des Sports qu'à Tignes Développement le damage du stade a toujours été un « sacré challenge ».*

**Eléments de réponses du porteur de projet :** La demande d'utilisation de stades d'entraînements est en augmentation sur Tignes. Ce programme permet de répondre en partie à cette problématique. Il est évident que des moyens adaptés devront être déployés pour répondre à ces exigences. Le service des pistes, en charge du damage est étroitement associé au projet pour anticiper ce nouveau fonctionnement.

*« Néanmoins un stade plus large pourra permettre d'absorber plus facilement les demandes de stade d'entraînement induites par l'arrivée de la structure APEX sur la station. Avec un bémol lié à la distance importante entre la fin des tracés et la remontée mécanique la plus proche. D'ailleurs le remplacement programmé du TSD de Tichot par une nouvelle TC va accentuer ce problème. Pour avoir pas mal bourlingué sur les stades de nombreuses stations je n'ai jamais vu une telle distance entre une arrivée de stade et la RM desservant ce stade. Je crains que cette distance soit rédhitoire ».*

**Eléments de réponses du porteur de projet :** La distance entre le bas de la piste et le télésiège de Tichot sera effectivement augmentée. Cependant, une nouvelle remontée mécanique, dont le projet est inscrit dans l'OAP du PLU, est à l'étude. Elle permettra de limiter l'éloignement de la raquette d'arrivée projetée d'une remontée mécanique et pourrait permettre également une utilisation plus optimale de la partie intermédiaire du stade de Lognan.

*« Il faut également prendre en considération la possibilité d'accueillir des épreuves de vitesse FIS sans engager de travaux (hors niveau Coupe d'Europe et Coupes du Monde le stade n'est plus adapté en termes de difficultés et de dénivelés) avec une arrivée à la sortie du grand virage à gauche après la sortie de traversée en direction de la piste de bosses. Le règlement de la FIS le permet tant en termes de dénivelé que de configuration de l'arrivée (art.615.1, 701.1 et 1001.1 du RIS). On peut également organiser des descentes en 2 manches. Cette option permettra de pouvoir accueillir dès l'hiver prochain des épreuves type Royal Navy ou Championnats Britanniques »*

**Eléments de réponses du porteur de projet :** La volonté actuelle de l'équipe municipale est de conserver un vrai stade de vitesse avec des compétitions en 1 manche notamment pour le haut niveau fédéral. La commercialisation faite avec les équipes anglaises rentre dans ce cadre-là également. Il a été décidé de maintenir l'attractivité de cet équipement.

« Dernier point concernant le PPRN. Le reprofilage du stade aura-t-il des conséquences sur d'éventuels départ d'avalanche ? J'ai le souvenir d'une avalanche avec départ naturel lors d'un gros épisode neigeux entre le stade de bosses et celui du saut. Celle-ci avait en partie détérioré la partie basse de la cabane des juges utilisée pour les JO (à proximité immédiate du chalet de chronométrage) qui servait alors d'espace de stockage. Cela avait dû se produire en 94 ou 95 »

**Eléments de réponses du porteur de projet** : La zone dont vous faite allusion est actuellement située dans un secteur hors-piste. Par ailleurs, les reprofilages des pentes raides avec un retour au terrain naturel auront pour effet de diminuer le degré de pente et de réduire le risque. Il est de constat fréquent qu'en période hivernale, un balisage est réalisé sur le secteur du Saut acrobatique car c'est une zone très dangereuse pour les skieurs. Les travaux prévus permettront de diminuer ce risque.

« Ces dernières années beaucoup de projets n'ont pas été suffisamment travaillés dans leur globalité ; Tignes en subit les conséquences maintenant. Par exemple pour le Club Med les problématiques liées à leur jardin d'enfants, à l'arrivée de la piste de vitesse, aux terrains sportifs en été et surtout aux places de parking ; et pour APEX la réflexion autour des stades d'entraînement qui aurait dû être menée en amont.

*En conclusion je pense qu'il est urgent d'attendre."*

**Eléments de réponses du porteur de projet** : le projet de reprofilage de la piste de Lognan, ainsi que celui de construction du parking, directement rendus nécessaires par l'implantation du Village Club Med, sont à l'étude depuis plusieurs années. Ils sont présentés aujourd'hui car arrivés à un niveau de maturité suffisants pour permettre d'engager concrètement leur réalisation.

**Le 30/09/2021**

**Le Directeur des Services Techniques et de l'Urbanisme**

**Clément COLIN**



