

# Big Bike

FREERIDE DIRT STREET RACING  
MAGAZINE

## TEST

### • COVE G-SPOT

L'ENDURO VERSION  
NORTH SHORE

### • YETI SEVEN

UNE RÉFÉRENCE !

## DOSSIER STATIONS

- > LES NOUVEAUTÉS
- > STRATÉGIE : OÙ VONT LES STATIONS ?
- > TIGNES / LES ORRES

**COUPE DU MONDE  
DE DH** LA BRESSE  
VALLNORD  
STEVE PEAT AU SOMMET

WWW.BIGBIKE-MAGAZINE.COM

L 19344 - 48 S - F: 5,50 € - RD



BIGBIKE48 JUN • JUILLET 09

Amélie Fr. 6,00 €  
Reunion 6,50 €  
MAYOTTE 6,50 €  
TOM 1 7,00 €  
TOM 2 8,00 €  
Belgique 10 €  
France 6,50 €  
Espagne 6,00 €  
Suisse 10,00 €  
Canada 9,50 \$ can

# LES ORRES



## LE DÉVELOPPEMENT AU QUOTIDIEN D'UN BIKE PARK

TEXTE et PHOTOS > Nicolas JOLY

CERTAINS D'ENTRE VOUS SE SONT PEUT-ÊTRE DEMANDÉS QUI AVAIT EU L'IDÉE DE SHAPER UN MODULE AUSSI COOL, OU QUEL EST L'IDIOT QUI A POSÉ CETTE PASSERELLE SUR UNE RÉCEPTION AUSSI PLATE, OU ENCORE POURQUOI LES PISTES PERMANENTES SE DÉGRADENT AUSSI VITE... ? EN UN MOT, QUI IMAGINE ET MET EN ŒUVRE UNE SOMME COLOSSALE DE BONNES ET MOINS BONNES IDÉES QUI ABOUTISSENT À LA CRÉATION, L'ENTRETIEN ET FINALEMENT LA RENOMMÉE D'UN DOMAINE VTT D'ALTITUDE.

CI-DESSUS, GUÉRARD ET SIMON EXHUMENT UNE PASSERELLE DE LA RÉSERVE.

PAGE DE DROITE, MISE EN PLACE DU BALISAGE QUI NE DOIT PAS INTERFÉRER AVEC CELUI DESTINÉ AUX SKIEURS.



Bien sûr, le style, les moyens, les objectifs, varient grandement d'une station à l'autre. De Saint-Pierre de Chartreuse à Whistler en passant par Leogang et bien d'autres, voilà déjà pas mal d'années que nous suivons d'un regard averti toutes ces initiatives. Si les progrès sont constants et encourageants, nous sommes pourtant dans l'ensemble, encore bien loin de la maturité. Pour comprendre le chemin qui y mène, saison après saison, nous sommes partis observer la dure réalité des shapeurs au quotidien. Bras armés de la station, les shapeurs sont les artisans des trails : ils convertissent en passerelles et virages les hochements de tête de leurs commanditaires et sont les garants de la roulabilité des chemins. Pour notre enquête, nous avons choisi d'aller visiter l'un des bike parks qui, bon an mal an, loin du tumulte des grandes stations, travaille depuis huit ans dans la continuité, avec bon sens et propose un produit cohérent : Les Orres, dans les Hautes-Alpes.

Seb Orel gère le devenir du park des Orres depuis

2002 mais il n'est ni maire, ni élu, ni salarié des remontées mécaniques ou de l'office du tourisme... C'est un conseiller indépendant, un consultant comme on dirait en ville. Il dispose aujourd'hui de l'autonomie nécessaire, d'un budget et de sa vision éclairée pour guider le park vers le futur. Pendant la montée en 4x4 vers le haut du domaine, je fais vite le tour des ressources à sa disposition. Sur la banquette arrière, Simon et Guérard, les deux bike patrols des Orres, soit quatre bras musclés et enthousiastes. Dans la benne, une tronçonneuse, un bidon d'essence, quelques panneaux de signalisation faits maison, des pelles, des pioches... C'est mieux que rien mais pas énorme...

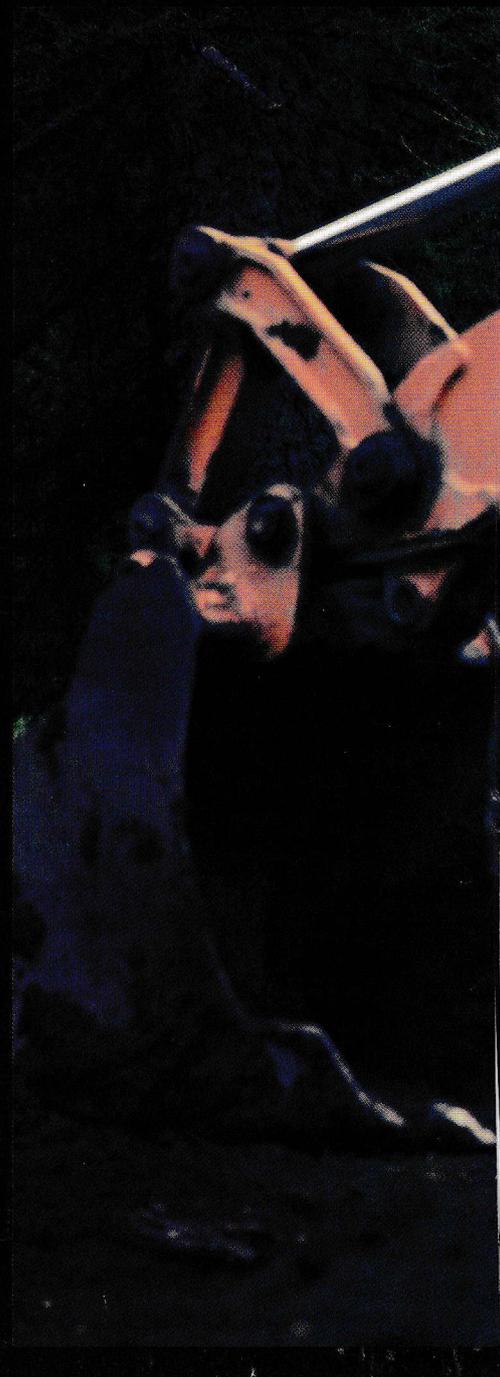
### UNE ÉVOLUTION EN DOUCEUR

En montant, nous croisons d'autres chantiers pour l'hiver : kilomètres de conduites, camions, concasseurs, pelleuses. La disproportion entre les moyens déployés pour l'été et l'hiver est flagrante mais Seb ne semble même pas la remarquer. Il a porté ce projet depuis plusieurs années et, parti de

rien, n'a jamais eu la folie des grandeurs mais l'envie d'évoluer sans se précipiter.

Ici comme dans beaucoup de stations, le bike park est à l'initiative d'un seul homme, parfois d'une petite équipe qui a passé des heures à expliquer, démontrer, convaincre de l'intérêt du mountain bike en station. Mais il ne s'agit pas pour autant d'une œuvre personnelle : comme toute entreprise, le bike park doit répondre aux évolutions du marché. Celui des Orres s'adapte, saison après saison, à la demande de la clientèle. Au tout début, c'était plutôt des pistes de descente pures et dures pour la compétition puis il y a eu l'époque gap et north shore pour répondre à la mouvance freeride, et maintenant la priorité est donnée aux pistes vertes. Illogique ? Au contraire, on voit clairement arriver aujourd'hui de nouveaux pratiquants, sans aucune expérience dans ce sport. Depuis le temps qu'on les attend, on touche enfin ce vrai potentiel de croissance : alors si on veut les faire pratiquer et progresser sans risque, c'est vraiment sur les pistes

PETIT AJUSTAGE DE PASSERELLES À LA TRONÇONNEUSE. DESSOUS, POSE D'UN DRAIN À LA MAIN.



**« LA FORÊT EST VIERGE. SOUS LES AIGUILLES DE MÉLÈZES, SEB VOIT DÉJÀ TRÈS CLAIEMENT DES VIRAGES, DES DÉVERS, DES RELANCES... »**

accessibles qu'on doit travailler! Seb explique : « Le risque physique est l'un des freins majeurs au développement, donc on fait tout pour supprimer les dangers inutiles, couper la vitesse, élargir les tracés. En gros, éviter les pièges tout en amenant progressivement de la difficulté et de la technicité, les vraies valeurs refuges du vélo de montagne. »

C'est un point sur lequel Seb reste vigilant. Dès le départ, il n'a pas voulu que la remontée mécanique enlève la sportivité toute virile du bikeur. Aussi s'est-il appliqué à toujours tracer des pistes demandant maîtrise technique et art du pilotage. Pas le genre de piste en terre battue ou un gamin de huit ans peut rouler avec un vélo de supermarché... Foutue aseptisation qui nous guette à tous les coins de rue. Cette exigence qualitative qu'aucune station n'arrive à exprimer en chiffres ou en code couleur est pourtant la seule information que se transmettent les pratiquants et donc celle qui construit réellement l'aura d'un site, bien indépendamment de la vitesse de ses remontées ou du nombre de ses restaurants.

## CRÉATIVITÉ ET BUDGET LIMITÉ

Mais aujourd'hui, il faut faire passer ce message autrement, parce qu'il est clair que poursuivre le développement ne peut se faire sans ces nouveaux pratiquants, plutôt citoyens qui viennent rouler en montagne, louent un appartement, prennent des cours. On ne peut plus fabriquer uniquement des pistes sélectives, on a le devoir de transmettre notre culture, donner goût à notre sport tel qu'il est, sans transformer la montagne en Disneyland sinon, dans quinze ans, on roulera sur des trails qui ressembleront à des tubes de luge d'été.

Nous arrivons en haut du domaine entre les nuages. Première mission, aller repérer le départ de la nouvelle piste DH, son extension vers le haut plus précisément. La forêt est vierge. Sous les aiguilles de mélèzes, Seb voit déjà très clairement des virages, des dévers, des relances. Il explique à Simon le tracé, et le travail à faire : comme pour toute piste, il s'agit avant tout de prévenir l'érosion. Drainer, stabiliser, empierrer. Et dans un endroit

SEB ET SIMON ONT QUELQUES MINUTES POUR SE METTRE D'ACCORD SUR LE POSITIONNEMENT D'UN VIRAGE.



pareil, tout se fait à la main. C'est d'ailleurs un des secrets de Seb. Son budget est limité, et les heures de tracto ont vite fait de l'épuiser. Alors il réserve son usage à quelques gros travaux, mais préfère surtout faire embaucher du personnel par la station, ce qui a un impact bien plus perceptible sur la qualité ressentie. D'une part, parce que la pelle et la pioche restent les meilleurs outils : ils ne touchent que le trail, ne dégradent pas l'environnement autour, et sont manipulés par des gars qui savent rouler, donc qui savent à quoi doit ressembler le résultat final. D'autre part c'est bien la créativité humaine qui va rendre ludique un trail, et certainement pas la quantité de terre déplacée, ou l'addition de virages relevés. En résumé : esprit de jeu et frappe chirurgicale.

#### UN ENTRETIEN PERMANENT

Plus bas nous rejoignons le tracé existant. Il y aura du travail mais il n'est pas trop abîmé. La neige était encore là il y a une dizaine de jours, laissant un sol détrempé pas vraiment facile à travailler. On

voit la difficulté de cette piste de compète : racines, cailloux, trajectoires. Et ce sera sa dernière année. Encore une saison et il n'y aura plus du tout de terre entre les cailloux, il sera grand temps de fermer la piste. Pour les pistes difficiles, l'érosion est vraiment très forte. Seb a pris le parti de déplacer les pistes tous les trois ans. Il s'agit donc de la retracer quelques mètres à côté. Pendant ce temps, le terrain se recharge, en aiguilles de mélèzes, en humus et se régénère.

Simon et Guérard vont replacer des passerelles mobiles qui étaient remisées pour l'hiver. C'est une sacrée épreuve que de placer à deux une passerelle en bois massif.

Ces shapeurs s'adaptent au rythme de la montagne : ils « préfabriquent » des passerelles en atelier jusqu'à la fonte de la neige et mi-mai, selon les années, s'engage une course pour la mise en place du park. L'ouverture est prévue pour fin juin, il n'y a que six à sept semaines pour tout faire : passerelles, modules, chemins, balisage, filets, matelas.... Dès

**« CES SHAPEURS S'ADAP-  
TENT AU RYTHME DE LA  
MONTAGNE : ILS PRÉFABRI-  
QUENT DES PASSERELLES  
EN ATELIER JUSQU'À LA  
FONTE DE LA NEIGE ET  
MI-MAI, SELON LES AN-  
NÉES, S'ENGAGE UNE  
COURSE POUR LA MISE EN  
PLACE DU PARK. »**

LA PASSERELLE "PRÉFABRIQUÉE" ARRIVE À DESTINATION, IL FAUT MAINTENANT LA METTRE EN PLACE ET LA RACCORDER AU "RÉSEAU".



le premier forfait vendu, ils se transforment pour l'été en bike patrols, ces pisteurs des chemins présents pour répondre aux gens, déclencher les secours et surtout, autre grosse partie de leur travail, entretenir les pistes. Avec la fréquentation, les tracés se marquent forcément, en particulier les zones de freinages répétés qui se transforment en tôle ondulée : là encore pas d'autre remède que l'intervention manuelle. À titre informatif, dans les zones les plus sollicitées, il faut moins de dix jours pour que la tôle se forme jusqu'au stade de l'insupportable. Un bon indicateur du niveau d'entretien... Il y a aussi les remises en état qui suivent les fréquents orages, les kicks qui s'émoussent, les réceps qui se tassent, les petites modifs ici ou là... Pas de quoi s'ennuyer pour deux personnes, qui s'investissent sept jours sur sept durant tout l'été.

### MISSION COMMANDO

Après avoir fini de placer les passerelles, nous rejoignons Seb. Il est en train de donner les consignes au chauffeur d'une pelleuse pour placer deux gros

virages relevés au milieu d'une piste de ski. Il s'agit de donner un peu d'intérêt à une portion un peu trop roulante. Il reste à guider le chauffeur tout en pensant à la suite du trail qu'il doit aller élaguer. Pendant ce temps, Simon et Guérard sont partis poser un drain un peu plus haut. Ce ne sont pas les chantiers qui manquent pour notre commando...

Il se met à pleuvoir sévèrement. Impossible de remonter les pistes ou bosser sur les northshores dans ces conditions. L'après-midi sera consacré au travail du bois en atelier. C'est mieux que rien, même s'il y a encore tellement à faire d'ici l'ouverture officielle.

Pour 2009, Seb a obtenu l'embauche d'un troisième patrouilleur, ce qui améliorera les capacités de l'équipe sur tous les fronts. Cette année, le challenge principal demeure de se mettre en conformité avec la norme AFNOR. C'est une volonté de la station, que l'équipe va s'employer à concrétiser sur le terrain. Les projets ne manquent pas, mais comme

toujours, Seb prend le temps de ne pas précipiter ses partenaires.

Cette visite sans vélo permet de porter un autre regard sur un bike park : c'est tellement facile de critiquer telle récep ou telle piste... Les Orres, c'est une sorte d'alternative douce à l'investissement massif nécessaire à créer un Whistler. Il faut alors saluer le chemin parcouru, la multitude de choix, les dosages qui ont, coup de pelle après coup de pelle, créé la cohérence de l'ensemble. Agrandir sans dégrader, maintenir la qualité des trails quel que soit leur niveau, avec des moyens somme toute très modestes. S'ouvrir sans vendre son âme, concilier tous les intérêts de la station, autant d'actions qui demandent beaucoup de tact. Sept saisons au compteur déjà et un park qui continue de s'améliorer, sans remettre en cause ses fondamentaux.

Cette ligne de conduite semble aller vers un développement raisonné et donc maîtrisé : peut-être enfin un exemple concret de développement durable en montagne.

RÉUNION DE CHANTIER SUR LE PICK-UP. DESSOUS, GUÉRARD VÉRIFIE LE POSITIONNEMENT DE LA PASSERELLE.

