Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux (DAET) pour le remplacement du télésiège des Chaudannes sur la station des Karellis
Projet soumis à Étude d'impact et Enquête publique (23/10-23/11/2020)
Observations de l'association La Harde
Le vendredi 6 novembre 2020

Basée sur la commune de Montricher-Albanne, l'association La Harde a pour but de :

- S'intéresser à l'harmonie des différentes formes de vie, humaine, animale et végétale et à leur développement durable
- Défendre vis-à-vis des tiers ces objectifs en matière de développement durable
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel, culturel et historique de la commune de Montricher-Albanne
- Défendre ce patrimoine contre tout projet ou intervention portant atteinte à son équilibre ou à sa sauvegarde
- Encourager, promouvoir, organiser des actions en ce sens, seule ou avec d'autres organisations

C'est en vertu de ces objectifs que l'association La Harde présente ses observations lors de l'enquête publique portant sur le remplacement du télésiège des Chaudannes.

L'association La Harde est consciente de l'intérêt pour le maître d'ouvrage de procéder à un tel remplacement : l'appareil est ancien, vétuste, très lent et revêt une position centrale et stratégique sur le domaine skiable des Karellis.
Néanmoins, si les documents présentés semblent complets, il apparaît dans cette étude que les conséquences environnementales sont minimisées et que l'essentiel a été sciemment oblitéré. Tout cela sert un discours, une présentation.

L'association La Harde tient à souligner le contexte sanitaire lié à l'épidémie de coronavirus, le confinement des populations et les impacts socio-économiques (crise) de cette épidémie. Tout cela n'est pas de nature à permettre à tout un chacun de pouvoir se rendre en Mairie pour étudier les dossiers, exposer ses remarques et points de vue dans une ambiance sereine. D'autre part, la situation de crise pose clairement la question de la viabilité économique immédiate d'un tel projet (on ne peut envisager d'investir des millions d'€uros dans les remontées mécaniques alors que la prochaine saison de ski n'est pas garantie).
Ainsi, dans un premier temps, à l'exemple de l'enquête publique concernant le télésiège de La Fournache à Aussois le 17 mars 2020 (voir annexes : https://www.democratie-active.fr/ei-tsfournache/), **l'association La Harde demande la suspension de l'enquête publique environnementale pour le remplacement du télésiège des Chaudannes** pour une durée de 4 mois minimum, le temps de laisser passer ce deuxième confinement et de pouvoir en mesurer les impacts économiques sur l'hiver 2020-2021.

Passé ce préambule, voici les observations de l'association La Harde.

Le projet et ses variantes

L'option retenue par le maître d'ouvrage pour le remplacement du télésiège pinces fixes des Chaudannes est celle d'un télésiège débrayable 6 places – « *gare aval au droit de la gare actuelle et gare amont en contrebas de la Pointe des Chaudannes* ».

Pages 18 et 19 de l'Étude d'impact il est fait mention de **4 variantes :**

- La variante 1 présente des impacts limités mais ne correspond pas aux souhaits du maître d'ouvrage de moderniser son infrastructure.
- La variante 2 pose la question du positionnement de la gare de départ mais nécessite des terrassements et défrichements très importants.
- La variante 3 consiste en un remplacement du télésiège actuel par un télésiège débrayable 6 places en gardant son axe principal et son arrivée au col de Charroute.
- La variante 4 : un télésiège débrayable dont la gare d'arrivée serait située à un autre endroit sur l'arête sommitale.

Ces 4 variantes ont été écartées par le promoteur qui, pour ces situations, s'alarme de l'impact des terrassements à effectuer ainsi que de la visibilité sur l'arête, sans pour autant constater l'impact majeur de la solution qu'il a retenue en terme de terrassements, de paysage et surtout d'éthique de la montagne.
La manière dont l'aménageur présente et écarte ces variantes sert de faire-valoir pour son projet, c'est un discours. Nous sommes dans le déclaratif, aucune preuve et aucun calcul n'est avancé, ce sont des arguties.
D'ailleurs, **la variante n°3** suscite tout notre intérêt, c'est cette dernière que nous comparerons au projet retenu.

VARIANTE 1 : TS PINCES FIXES 4 PLACES

> Remplacement par un autre télésiège à pinces fixes de 4 places ;

> Impact limité des aménagements amonts car l'emprise nécessaire est plus faible et les couts moindre par rapport à un débrayable ;

> Inconvénients similaires à l'installation existante : temps de montée long.

VARIANTE 2 : TSD 6 PLACES AVEC GARE AVAL PROCHE DES TK DE LA TETE D'ALBIEZ

> Télésiège débrayable de 6 places : confort et temps de montée améliorés ;

> Gare aval localisé à proximité des téléskis de la Tête d'Albiez afin de mutualiser les files d'attente ;

> Ecarté car nécessite des terrassements très importants et car l'axe sort du layon actuel avec un impact en terme de défrichement.

VARIANTE 3 : TSD 6 PLACES AVEC GARE AMONT AU DROIT DE LA GARE ACTUELLE

> Télésiège débrayable de 6 places : confort et temps de montée améliorés ;

> Intérêts principaux de limiter les aménagements pour raccordements aux pistes de ski existantes et de limiter l'exposition au vent de l'installation qui reste en contrebas de l'arête ;

> Le raccordement aux pistes existantes au niveau de la gare amont nécessite d'avoir une plateforme de réception des skieurs importantes au niveau du départ des pistes et donc des remblais importants, très impactant.

VARIANTE 4 : TSD 6 PLACES AVEC GARE AMONT DE L'INSTALLATION AU NIVEAU D'UN PETIT COL EXISTANT SUR L'ARETE SOMMITALE

> Télésiège débrayable de 6 places : confort et temps de montée améliorés ;

> Limiter l'ampleur des terrassements en gare amont ;

> Solution écartée car elle nécessite un terrassement de l'arête très visible.

***Gare amont/aval** : si la notion de relief « haut : amont » et « bas : aval » semble une évidence, nous constatons dans le dossier que cela favorise les imbroglios. Par souci de clarté et de simplification nous utiliserons les termes **« gare de départ »** pour la gare aval, et **« motrice »** ou « **gare d'arrivée** » pour celle située en amont.
***Nous utiliserons les acronymes suivants : **TSF** pour télésiège pinces fixes, **TSD** pour télésiège débrayable, **MO** pour maître d'ouvrage, **UTN** pour Unité Touristique Nouvelle, **SCoT** pour Schéma de Cohérence Territoriale.

Impact environnemental : faune, flore, insectes, milieux, reptiles, défrichements, déblais/remblais

L'association La Harde conteste la pertinence de l'analyse de l'impact des variantes au regard des enjeux identifiés : étude d'impact pp 211-226, totalement partiale et biaisée.

- ✓ A la vue de l'enjeu du sujet (il s'agit de la destruction d'un sommet pour une pratique de loisir) une analyse correcte devrait être confiée à un bureau indépendant afin de juger de la pertinence des arguments présentés ainsi que du suivi sur le long terme en cas de réalisation. Le pétitionnaire ne peut décemment en être l'évaluateur.

Impact environnemental global sur la faune, la flore, les insectes, et reptiles, position de La Harde :
Le secteur étudié est situé totalement dans l'enveloppe d'un domaine skiable déjà constitué. Des travaux importants ont déjà détruit le(s) site(s) à de nombreuses reprises (téléskis de Tête d'Albiez et de La Plagne, TSF des Chaudannes, 7 pistes de skis et raccords divers, catex pour le déclenchement des avalanches, cabanes pour les pisteurs, conduites souterraines pièges à neige…). **Tout ce secteur est d'ores et déjà très anthropisé et ne peut plus figurer comme un espace naturel à part entière.** Sauf incident économique majeur et suivant la logique des opérateurs face au réchauffement climatique, cette anthropisation ira grandissante (par exemple l'enneigement artificiel qui à l'avenir concernera le secteur des alpages face à l'abandon des secteurs de basse altitude).
Aussi, les configurations du site sont telles qu'il n'y aucun torrent permanent ou zone humide. Nous sommes en limite supérieure de la forêt, à l'entrée de l'alpage, le secteur n'est pas compris dans une ZNIEFF…
Il faut être clair : **l'impact sur la faune, la flore, les oiseaux, les insectes et reptiles et leurs milieux sera le même pour le projet et toutes les variantes évoquées.**

Plusieurs espèces protégées sont néanmoins citées dans le dossier :
Le saule faux-myrte (p84), le chamois, l'écureuil roux, le loup gris (p 88), le lézard des murailles (p 91). Au niveau des papillons, il faut signaler une grande diversité et notamment le solitaire, l'azuré du serpolet et l'apollon (p 95).
5 habitats d'intérêt communautaire ont également été inventoriés (p 81) :
Landes à rhododendron (31.42), pelouses des crêtes à *Elyna* (36.42), éboulis calcaire alpine (61.2), végétation des falaises continentales calcaires (62.1), forêt de mélèzes sur calcaires (42.322). Au niveau des rapaces et oiseaux, page 116, le bilan est assez éloquent.

L'invocation du lézard des murailles est louable, il permet d'écarter la variante n°3 (p 218), or, en regardant la carte page 93 les lézards ont été répertoriés en périphérie immédiate de la zone d'étude. Néanmoins le projet retenu les impacte également. Pour régler cette question, afin de s'en arranger, les auteurs nous indiquent : « *La densité de cette espèce sur le site est faible* » (étude d'impact p 173). Ce qui est valable pour une option doit donc l'être pour l'autre où se trouve déjà une infrastructure (le TSF des Chaudannes).
L'impact sur les oiseaux sera le même où que soit situé le projet, ce vallon étant beaucoup trop compact pour imaginer quoique ce soit d'autre.
Il faut noter que l'étude d'impact ne mentionne même pas les vautours fauves que l'on croise à de nombreuses reprises sur les crêtes et les cimes qui dominent le projet. **Le vautour fauve** est une espèce protégée au niveau national. Pourquoi ne pas l'avoir mentionné ? Est-ce l'une des lacunes supplémentaire de l'étude et du projet ?
Cette étude d'impacte est incomplète, biaisée, partisane. Il est impératif de la revoir.

Aux pages 35 et 36 il est indiqué pour la gare d'arrivée que : « *la surface totale du sol impactée par ces terrassements est d'environs 6 800 m² pour 17 900 m³* » et pour la gare de départ : *« 3 300 m2 pour environ 6 400 m3 de volume de déblais* ».
Soit **un total de 24 300 m³ et un sommet complètement détruit.**
Au niveau de la pointe, la roche-mère affleure très rapidement sous la terre ; on peut le constater au col de Charroute où arrive l'actuel TSF : ici à plus de 2480 m d'altitude, plus rien ne repousse après les travaux effectués en 1988.
Cela n'empêche pas les auteurs de l'étude de préciser page 21 et 153, concernant la géologie et les sols : « *impact des sols relativement limité* », « *-> FAIBLE* ».
On s'apprête à décapiter, araser, exploser, détruire un sommet. Un simple petit « *cahier des clauses environnementales pour la consultation des entreprises* » ne peut en aucun cas constituer une mesure de suivi unique, pertinente et efficace. Ce cahier n'est pas un sauf-conduit et cette mesure bien faible n'apporte aucune garantie. Tout cela est complètement illusoire. Il s'agit d'une argutie supplémentaire. De qui se moque t'on ?

Géologie et sols	Sur les volumes de sols, le projet est excédentaire en matériaux, au niveau des terrassements de la gare de départ et au niveau des terrassements de la gare d'arrivée. Impact sur la fertilité des sols relativement limité de par la très faible emprise du projet sur des sols exploités et l'utilisation des accès existant pour les travaux. Sur la fertilité des sols : le projet va entrainer une diminution de la fertilité des sols par terrassements (décapage, stockage et remise en place des terres) pour la création des ouvrages et la réhabilitation de certaines zones le cas échéant. En phase d'exploitation, aucun effet n'est à prévoir sur les sols et la géologie du site de projet. → FAIBLE		En phase de chantier le projet devra prévoir : - Piquetage, balisage des travaux - Modalités de stockage des produits et des engins de chantier - Gestion des déchets du chantier - Circulation des engins - Précautions générales pour une préservation optimale des milieux naturels. Restauration des prairies d'alpage (terrassements doux, gestion de la terre végétale, ensemencement).		Rédaction d'un cahier des clauses environnementales pour la consultation des entreprises Assistance technique pendant les travaux pour la mise en œuvre des mesures environnementales

Petit test de maths

17 900 m³ en moins au sommet c'est déjà énorme, mais comment rendre cette donnée un tant soit peu réelle et palpable ?
Nous vous proposons donc de résoudre ce petit problème de maths : sachant qu'un autocar scolaire de classe Euro VI d'une célèbre marque piémontaise mesure 12,96 m de long, 2,55 m de large et 3,46 m de haut, calculez le volume de l'autocar scolaire. Combien la destruction de la Pointe des Chaudannes représente-t-elle de véhicules ?

Réponse au test, rendez-vous page 13

Le vol des vautours sur la crête

La question essentielle de la préservation de la crête et du sommet

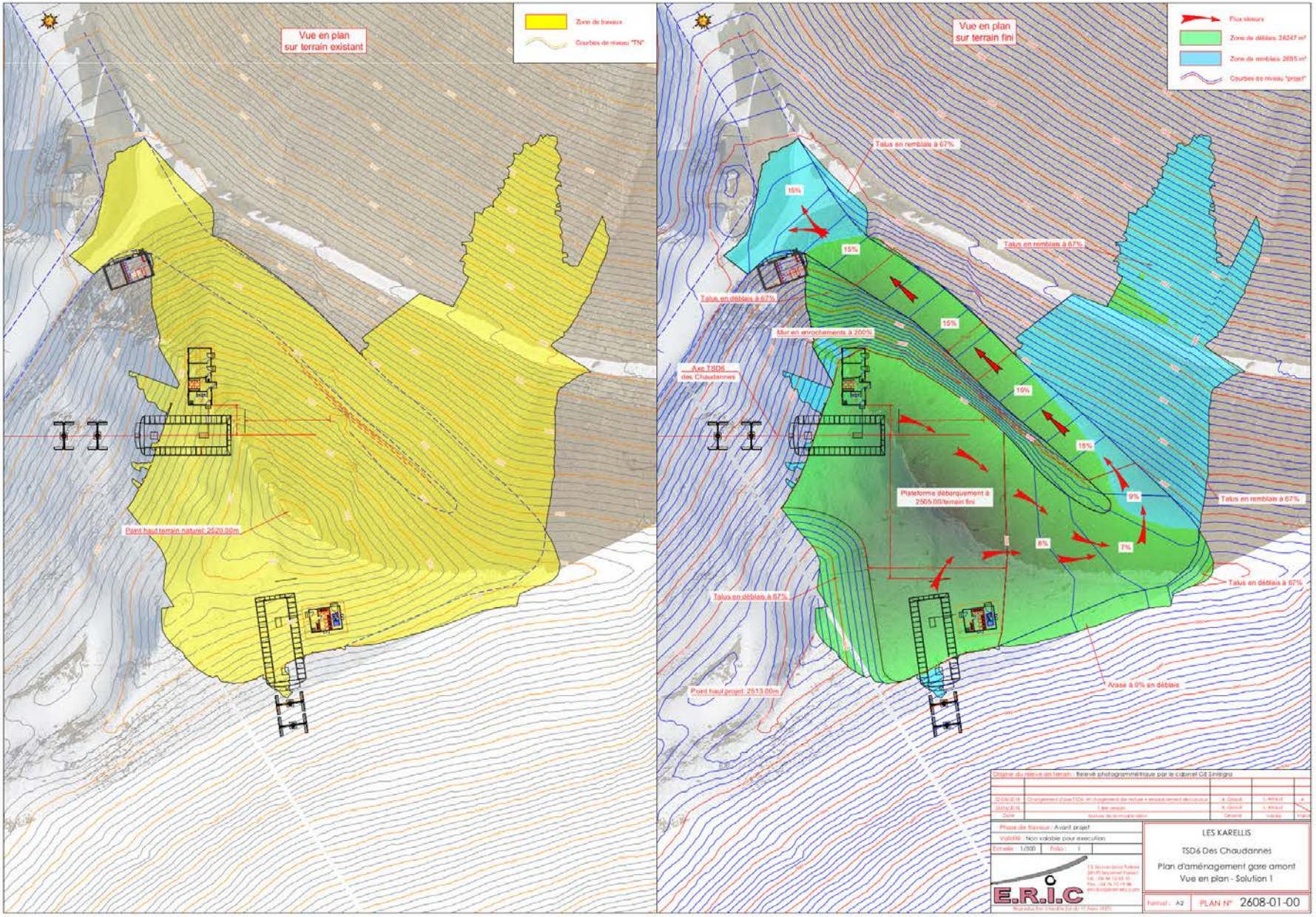
Au niveau de la motrice, c'est-à-dire à la gare d'arrivée, au sommet sur la crête, le projet consiste en la « *recréation d'une arrête qui reprend la forme de l'arrête existante pour limiter la perception* » (p 19). Nous avons vu précédemment qu'il s'agit de déblayer 17 900 m^3.
Le dossier précise aussi, page 19 : « *positionnement de la gare amont en contrebas de la Pointe des Chaudannes permettre de limiter au maximum l'impact de l'aménagement sur le sommet des Chaudannes* ».
De facto, la Pointe des Chaudannes sera détruite et arasée, vouée à la destruction.

Toujours en termes très policés les auteurs de l'étude concèdent tout de même page 191, concernant les effets sur le paysage :

> « *Les effets permanents - La gare amont*
> *Ils seront liés à la position de la gare, aux terrassements de la plateforme et à ceux de la piste. L'insertion de la gare entre la gare actuelle et la pointe des Chaudannes va agrandir la surface du secteur anthropisé. De plus, l'implantation de la piste dans le profil naturel va engendrer un mur vertical empierré et donc rompre avec le profil naturel de la pente. La proximité de la gare avec la pointe des Chaudannes va perturber la lecture paysagère de ce sommet.*
> *Le rechargement en déblais du col de Charroute va le surélever de 2 mètres ce qui est peu perceptible à l'échelle du site. Cette action sera sans effet du point de vue paysager.*
> *Les effets de la gare amont seront négatifs sur la qualité de la crête et de son couvert herbacé. Il sont également négatifs du point de vue visuel : confusion du point focal entre la gare et la pointe des Chaudannes et également en raison de l'accentuation du caractère anthropique du col de Charroute* ».

L'association La Harde tient également à faire constater que si le promoteur nous montre deux insertions paysagères : images de synthèse feutrées et bien maquillées par la blancheur de la neige dessinée, **il n'y a aucun aperçu « avant » / « après » in situ à partir de photos réelles permettant de véritablement comparer les effets du projet sur la Pointe des Chaudannes.** C'est pourtant la chose minimale que l'on demande au citoyen lambda lorsqu'il ambitionne de modifier la façade de son bâtiment. De même, la saison d'hiver ne dure pas 6 mois. Il aurait été beaucoup plus utile et efficace, pour se rendre compte de l'ampleur du projet, de le figurer au printemps, à l'été et à l'automne plutôt que de le couvrir d'un voile blanc qui gomme et atténue les reliefs…
Tout cela devient en fait très opaque.
Pour continuer dans la même veine, les auteurs de l'étude écrivent noir sur blanc :
« ***A proximité immédiate du télésiège des Chaudannes, aucun projet n'est connu pour avoir fait l'objet d'un document d'incidence ou d'une évaluation environnementale*** » (page 17 et surtout 141, concernant les autres projets et aménagements connus).
Nous atteignons ici « des sommets » d'incompétence ou de mensonge.

La première chose qui devrait vous alerter en regardant le dossier dans le volet « plan général des travaux » c'est, concernant la gare amont, qu'au final **ce n'est pas une gare amont qui est sensée arriver au sommet de la Pointe des Chaudannes, mais deux !** Quel projet s'agit-il de valider ?
D'où vient la deuxième ? D'Albiez, depuis l'autre versant. Dans toute l'étude d'impact, cette deuxième gare d'arrivée n'est jamais figurée et mentionnée. Il n'y a que le plan ci-dessous qui révèle la supercherie. C'est ce qu'on appelle communément « *du saucissonnage* » de projet.



Ce télésiège en provenance d'Albiez fait partie du dossier d'UTN concernant le projet de liaison Albiez-Karellis.
Le dossier UTN date de 2017 : 334 pages d'étude à ce sujet ! De son côté, la commune de Montricher-Albanne révise son PLU pour mettre son projet d'aménagement et de développement durable (PADD) en conformité par rapport à cette ambition. Le SCoT de Maurienne lui-même mentionne ce projet (UTNs n°2) ! Les deux gares d'arrivée seront voisines. On s'apprête à décapiter une montagne et ruiner une ligne de crête pour ce faire. Cela n'empêche pas le pétitionnaire de maintenir le flou. Et comme dit la grand-mère de Martine AUBRY : « si c'est flou, c'est qu'il-y-a un loup ! ».

Ce que nous enseigne le SCoT de Maurienne au sujet de la Pointe des Chaudannes.

Dans les avis des personnes publiques associées (PPA) concernant le SCoT, voici l'avis de la Direction Départementale des Territoire de la Savoie (DDT73) délivré le 5 août 2019 :

- **UTN Albiez-Montrond et Montricher-Albanne : liaison Albiez-Karellis et extension des 2 domaines skiables alpins**

  - ✔ Ce projet, initialement présenté au comité de massif, avait été retiré pour des raisons financières mais aussi pour des motifs d'atteinte grave au paysage et du niveau élevé des risques concernant une piste retour, finalement non retenue dans le présent SCOT.
  - ✔ Les services seront vigilants à la préservation de la crête d'arrivée du Télésiège de liaison et des zones humides présentes sur le site.

« **Préservation** » n'est pas *compenser, réduire, effacer ou atténuer* les effets du projet, mais bien de « **préserver la crête d'arrivée** » **pour motif d'atteinte grave au paysage**. Cela veut dire concrètement : *empêcher l'altération, la perte de quelque-chose, protéger quelqu'un ou quelque-chose d'un danger potentiel, le mettre à l'abri d'un mal éventuel, agir par précaution pour éviter un mal susceptible de survenir – entretenir, sauvegarder, défendre, assurer, garder, prévenir, protéger, conserver, maintenir* – voilà ce que veut dire « **préserver** ».
A l'issue de l'enquête publique concernant le SCoT de Maurienne, dans leur rapport et conclusions motivées, les commissaires enquêteurs, messieurs DELETANG, CHARRIERE et NIVELLE ont tout à fait compris la signification de ce terme eux aussi :

« *la création de la gare d'arrivée entraînera la destruction d'habitats naturels par terrassement. Il s'agira principalement de pelouses alpines, subalpines et de milieux rocheux (...) Compte-tenu de la situation des remontées mécaniques, ces destructions localisées concerneront en grande partie des habitats d'intérêt communautaire. Les habitats naturels du site d'étude constituent des habitats pour des espèces protégées ; qu'il s'agisse de pelouses et prairies, des landes, des bosquets ou des milieux rocheux. Il est donc essentiel de limiter autant que possible les emprises des terrassements, de l'artificialisation mais aussi de toutes les emprises temporaires en phase chantier* », page 24.
Plus loin, page 62 et 74 : « ***L'impact paysager sur la Pointe des Chaudannes et sur le massif des Aiguilles d'Arves nous paraît inacceptable car visible de toute la vallée de l'Arvan*** ».

Analyse de chaque UTN S.

UTN S n°1, Création de remontées mécaniques et pistes associées sur le domaine skiable alpin de St François Longchamp :

Pour limiter l'impact sur les paysages, nous recommandons de baisser la gare d'arrivée du TS de la Grande Combe.

Dans ces conditions, la commission d'enquête est **FAVORABLE** à cette UTN.

UTN S n°2 : Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin Commune d'Albiez-Montrond et Montricher-Albanne.

L'impact économique de 17,4 millions d'Euros du projet, dont 1,2 millions à charge de la commune d'Albiez, nous paraît disproportionné compte-tenu :

- De l'intérêt incertain pour les skieurs des Karellis d'aller à Albiez.
- Du problème de sécurité et d'appréhension des skieurs sur le retour très pentu vers Albiez.

Que pour les Karellis le projet se fait sans charge d'investissement additionnel puisque l'ensemble des charges d'investissement et d'exploitation seront portées par Albiez, ce qui va à l'encontre du chiffre d'affaire des remontées mécaniques par lit touristique pour la commune d'Albiez.
(Source : Diagnostic stratégique territorial du 30 avril 2019, page 178)
Que ce projet semble disproportionné par rapport aux capacités financières de la commune d'Albiez (Budget annexe des remontées mécaniques).
Que dans l'avis 2018-0164 de la Chambre Régionale des comptes en date du 26 juin 2017, il est proposé la limitation des dépenses d'équipement à celles strictement nécessaire à la sécurité des personnes et des biens.

L'impact paysager sur la Pointe des Chaudannes et sur le massif des Aiguilles d'Arves nous paraît inacceptable car visible de toute la vallée de l'Arvan.

Dans ces conditions, la commission d'enquête est **FAVORABLE SOUS RESERVES :**

- Que le TK Vallons ne franchisse pas la crête du Col d'Albanne
- De supprimer la liaison TS Albiez/ Karellis

La commission d'enquête émet un avis favorable au projet de Schéma de Cohérence Territoriale du Syndicat du Pays de Maurienne :

Assorti des réserves suivantes qui pourront être levées après études et présentation de nouveaux projets lors d'une révision du SCoT.

UTN S 2- Liaison Albiez/Karrelis

Que le TK Vallons ne franchisse pas la crête du Col d'Albanne.

Supprimer la liaison TS Albiez/Karellis.

UTN S 5- Croix du Sud

Supprimer cette UTN S

UTN S 8- Val Cenis

Liaison Mont Cenis / Fort de la Turra à équiper d'un téléphérique.
Vallon de Cléry : mise en place d'un APBB.
Supprimer le TS Col des Rondouillards.

Les recommandations de la commission d'enquête sont détaillées en pages 73 et 74 auxquelles il convient de se reporter.

Fait à Saint-Jean de Maurienne, le 12décembre 2019

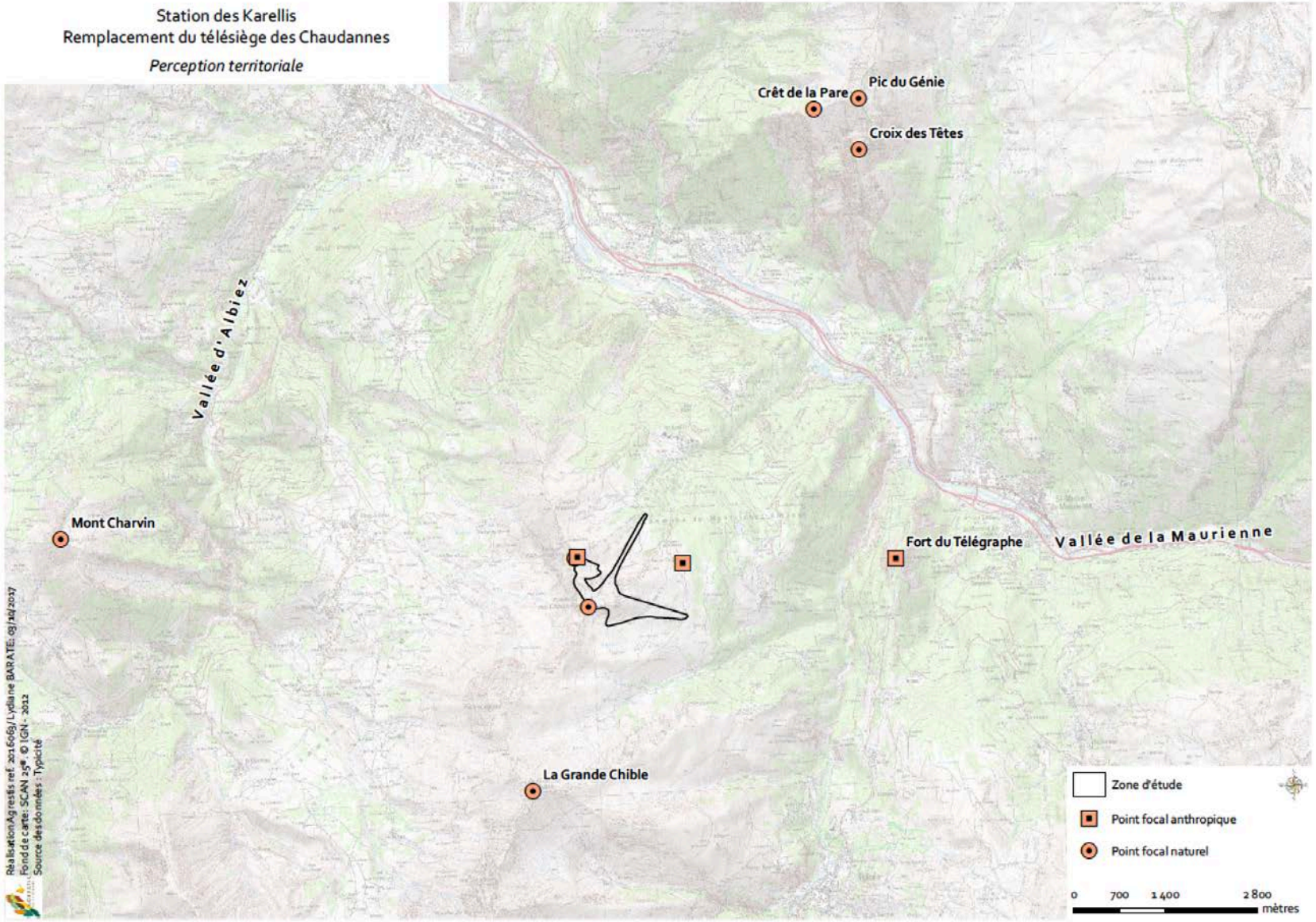
Christian Delétang
Président de la Commission d'enquête

Jean-Michel Charrière
Commissaire enquêteur

Philippe Nivelle
Commissaire enquêteur

Elaboration du SCoT du Pays de Maurienne. Enquête du 16/09 au 19/10/ 2019 76

Sans l'indiquer véritablement sur le plan en écrivant son nom, ni même s'étendre plus à son sujet dans la perception de la pointe des Chaudannes dans le territoire, le dossier soumis à l'enquête publique est cependant bien forcé d'admettre que, du haut de ses 2519 mètres d'altitude et parce qu'elle est située au croisement de trois unités paysagères, la pointe des Chaudannes agit comme **un « point focal naturel »** (pages 127 et 130).



L'analyse paysagère souligne (pp131, 138 et 139) :

« *Ces perceptions lointaines génèrent de la* ***covisibilité*** *en particulier avec les hameaux de la commune de Saint-Michel-de-Maurienne comme Beaune, La Villette ou le Mollard. (...)*

les perceptions lointaines sont variées et grandioses car elles permettent de voir les 2 vallées, celle de la Maurienne et celle d'Albiez *(...) Les perceptions éloignées ou proches, sont marquées par la présence des remontées, des pistes 4x4, des pistes de ski et les terrassements afférents dans sa partie ouverte. Plus les perceptions sont proches, plus la trace des aménagements est présente.*

Tous les points hauts de cette entité supportent des infrastructures. L'espace ouvert permet de percevoir l'ensemble des aménagements. ***Les arrières plans grandioses permettent de minimiser cette anthropisation.*** »

Cette covisibilité concerne tous les points de vues : depuis le versant de Saint-Michel-de-Maurienne, mais aussi le col du Télégraphe et Valmeinier, ainsi que bien évidemment la vallée de l'Arvan : le plateau d'Albiez, le versant du Grand Châtelard (Jarrier, Toussuire, Corbier…) jusqu'au col de la Croix de Fer, et au Nord depuis le versant de la Croix des Têtes et le Grand Perron des Encombres.

Sans compter que ce sera visible même la nuit comme c'est le cas sur certaines remontées mécaniques avec une lumière rouge pour symboliser l'infrastructure pour les objets volants (c'est déjà le cas à Valloire sur le versant du Crey du Quart et à Orelle-Val Thorens sur la Cime Caron).

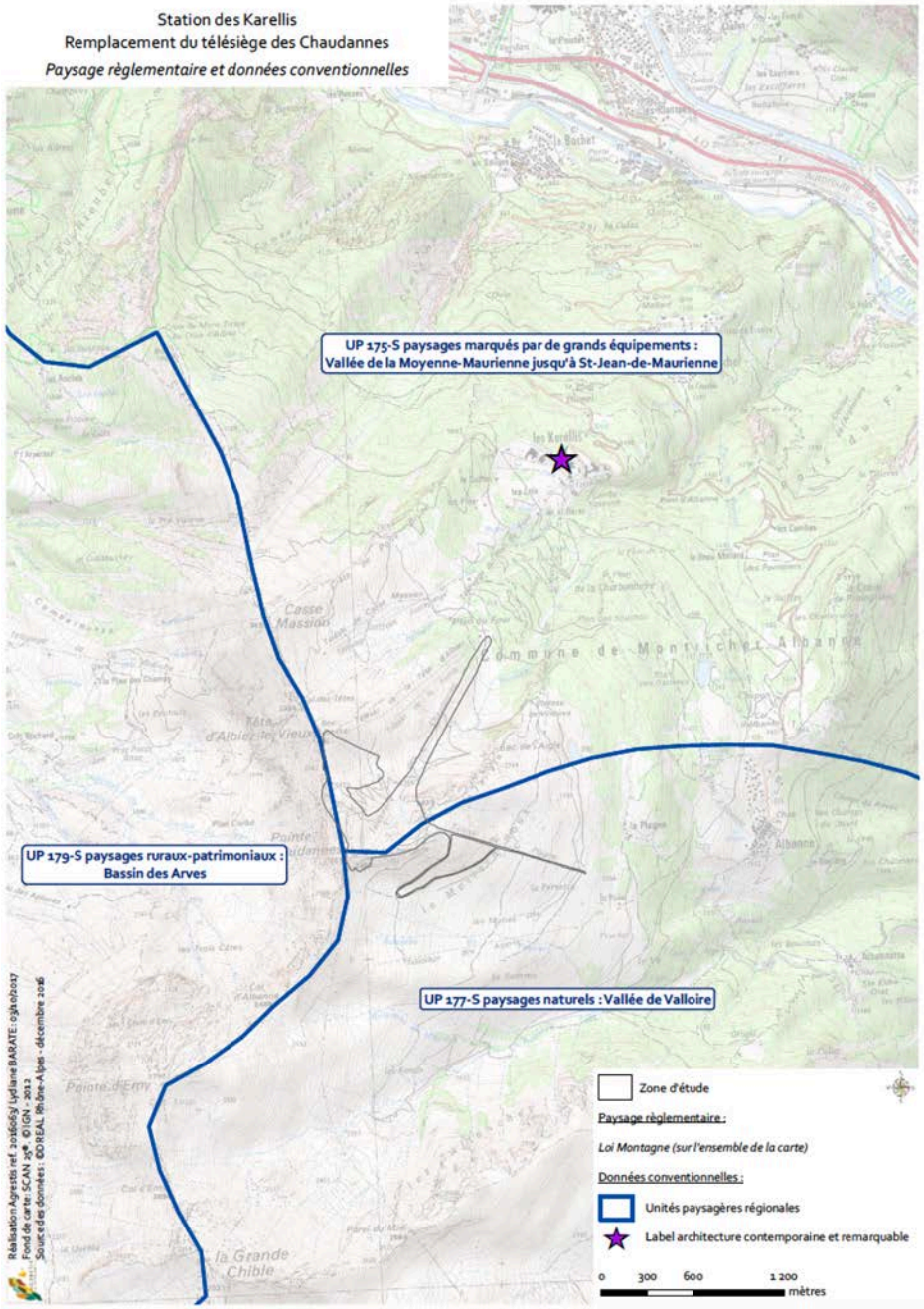
Dans la proximité immédiate, le sommet de l'Ouillon, entre Saint-Sorlin-d'Arves et Fontcouverte a été défiguré pour réaliser la liaison des Sybelles.

Valloire et Valmeinier on fait de même en ravageant le sommet du Crêt du Quart.

Faut-il que la Pointe des Chaudannes soit la énième victime de ces outrances ?

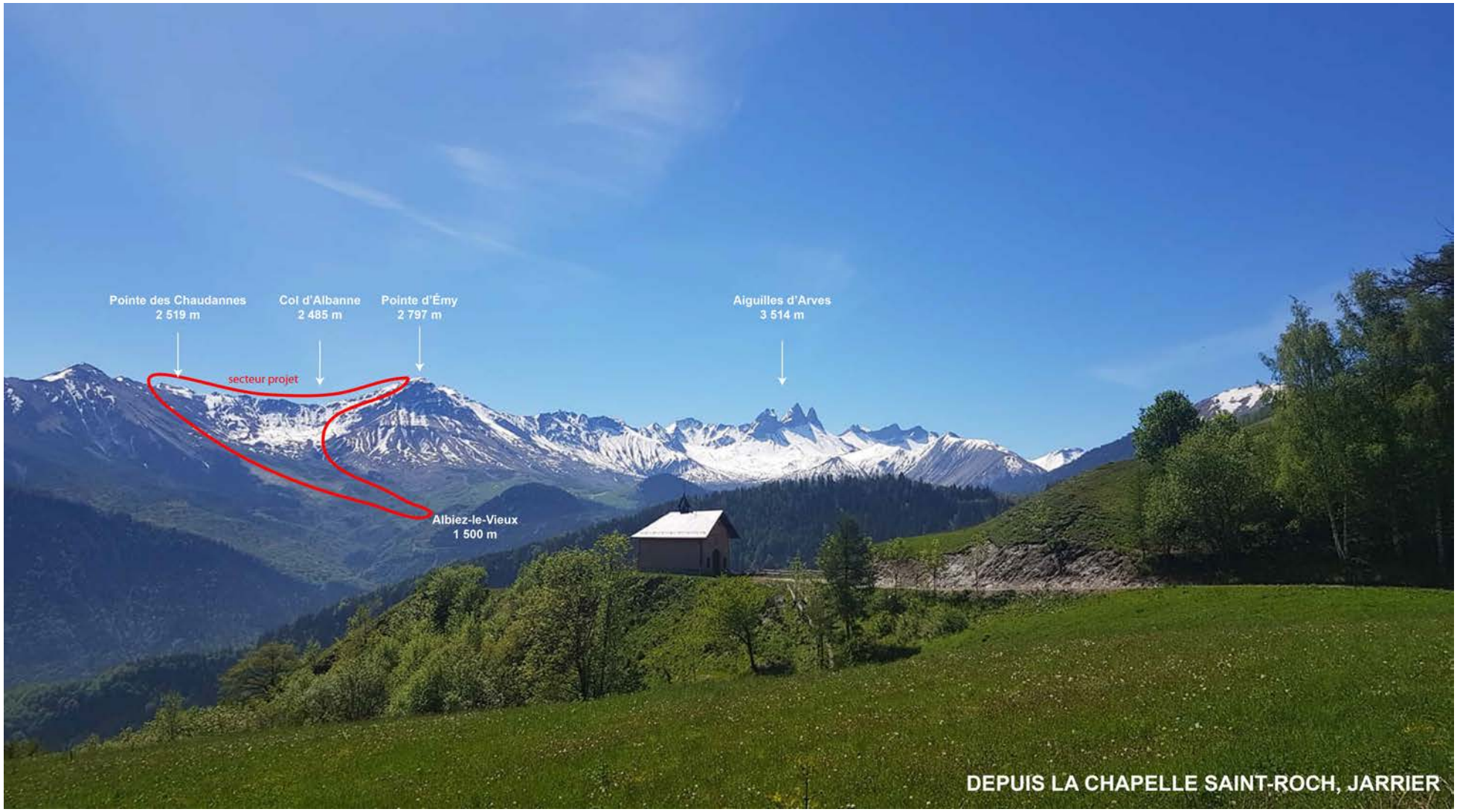
Faut-il encourager, banaliser, uniformiser cette artificialisation galopante ?

Où se trouve l'éthique dans tout cela ? Les Karellis s'en sortiront-ils grandis de s'illustrer comme une station de ski qui détruit une montagne pour la pratique d'un loisir ? Considérant l'impact du réchauffement climatique, est-ce une vision à long terme ? Si Albiez désire vraiment cette hypothétique liaison c'est à elle d'en prendre la responsabilité, pas aux Karellis, pas de cette façon.



L'étude Poprock « *Demain tous dehors ?* » parue en octobre 2018 avait fait grand bruit dans le monde du tourisme. Elle a pointé du doigt la *ringardisation* de la destination montagne auprès des 15-25 ans. L'agence Poprock fournit désormais des études pour la région Rhône-Alpes et les opérateurs du tourisme. Il ressort de cette étude que l'impact environnemental des sports d'hiver concourt à son manque d'attrait pour la jeunesse (et la population en général). L'étude met en valeur que « *l'industrie des sports d'hiver n'a pas tué la montagne. Elle a même garanti sa survie puis son développement, pendant des décennies. Elle doit maintenant pivoter, se désindustrialiser, en termes d'image et d'offre, pour conquérir les jeunes clientèles* ».

En ce moment-même, les Karellis et la régie des remontées mécaniques foncent droit dans le mur avec ce projet néfaste et fallacieux, **ils sont en train de perdre leur âme.** A l'exemple du SCoT de Maurienne, il nous appartient à tous de pouvoir redresser la barre, *de préserver, de protéger et d'éviter le pire*.



Photomontage © La Harde 2020

Comme l'avaient bien souligné la Direction Départementale des Territoires de la Savoie (DDT73) ainsi que les commissaires enquêteurs mandatés pour le SCoT de Maurienne, la Pointe des Chaudannes se situe dans l'enfilade des Aiguilles d'Arves qui font aujourd'hui l'objet d'une valorisation ambitieuse et accrue : projet de classement, projet de tour et grande randonnée. Encourager sa destruction c'est porter atteinte directement à ces projets de valorisation vertueux. C'est porter un coup à la diversification économique à laquelle nos territoires de montagnes s'engagent.

Depuis les pentes de la Pointe d'Emy, au premier plan la Pointe des Chaudannes au croisement des crêts de Talière et de Lachat, au 2ème plan la Croix des Têtes et les Encombres, au 3ème le Mont Blanc

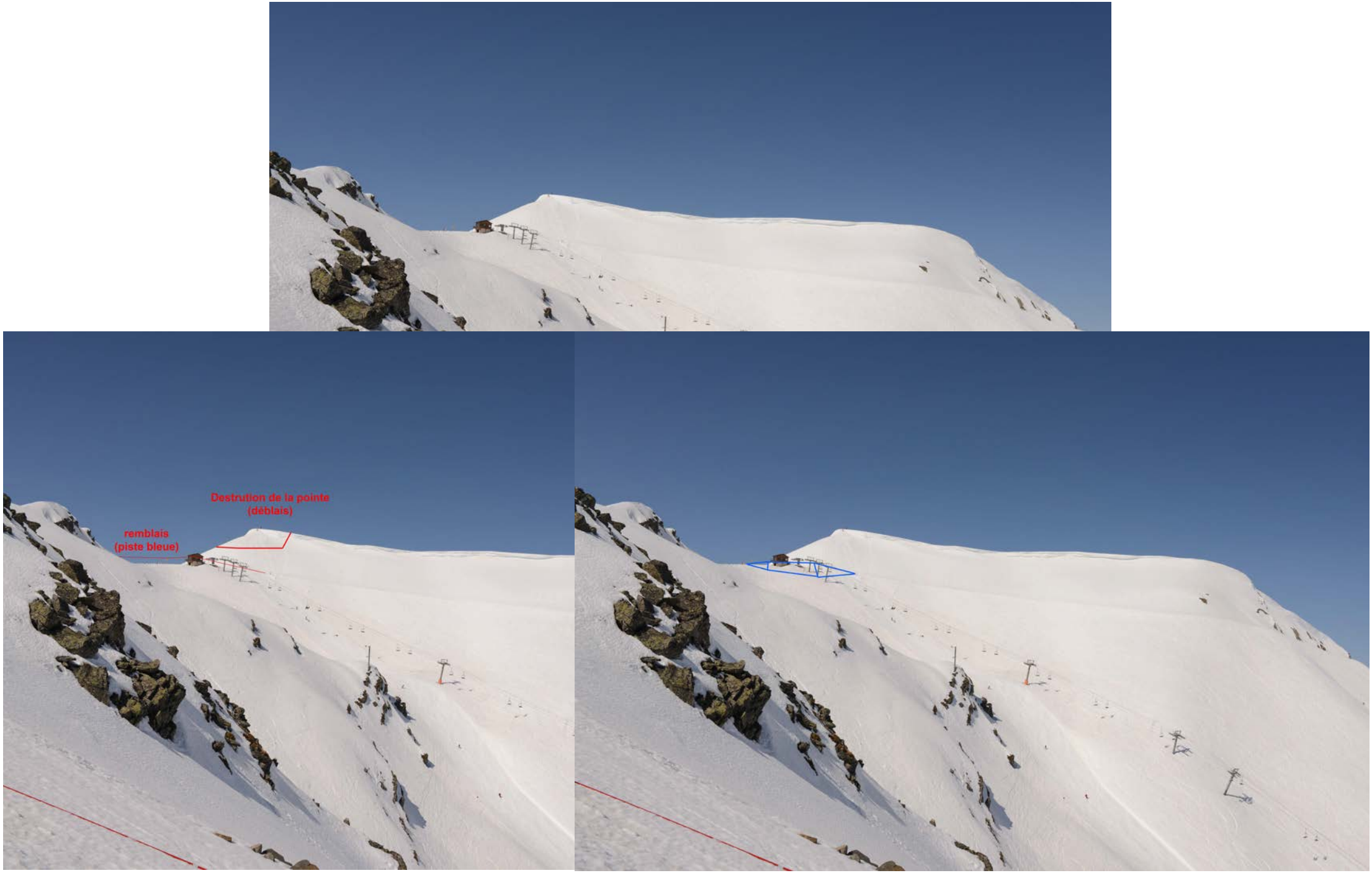
Pour estimer si l'option retenue par la Régie Autonome des Remontées Mécaniques des Karellis est véritablement celle qui impacte le moins la crête et le paysage nous vous laissons seul juge.

AVANT / APRES : impact du projet envisagé par l'aménageur
Photomontage © La Harde 2020

12,96 x 2,55 x 3,46 = 114 m^3. Un autocar scolaire représente un volume de 114 m^3
17 900 m^3 / 114 m^3 = 157. Le volume correspondant à la destruction de la Pointe des Chaudannes représente 157 autocars scolaires. À titre de comparaison, en mars 2017, la flotte de bus de Chambéry Métropole (125 778 habitants en 2013) est constituée de 107 véhicules (88 bus, 18 voitures et 1 agence itinérante). Voilà l'ampleur de la dévastation annoncée.

Réponse du test page 4

AVANT / APRES : impact de la variante n°3 en hiver et en automne
Photomontages © La Harde 2020

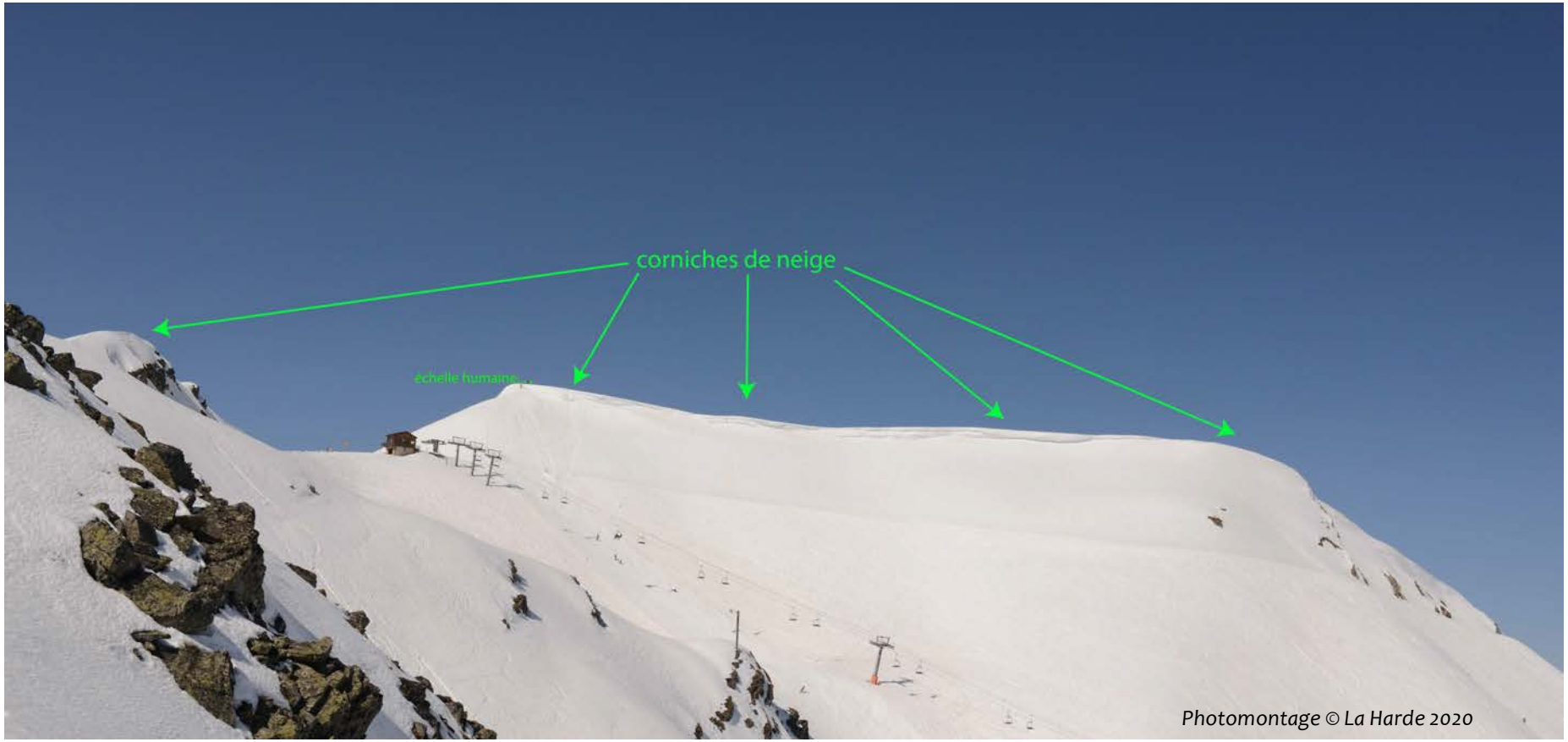


AVANT / APRES : impact du projet envisagé par l'aménageur et impact de la variante n°3, depuis le Crêt de Talière au sommet du téléski de La Plagne
Photomontages © La Harde 2020

AVANT / APRES : impact du projet envisagé sur la pointe des Chaudannes
Photomontages ©La Harde 2020

Aérologie : tout cela n'est que du vent !

Hisser le télésiège sur la pointe des Chaudannes c'est tout simplement garantir qu'il n'aura que peu de journées ouvertes dans la saison. L'effet du vent est même mentionné dans l'étude d'impact (p 18). Ainsi, la variante n°3 présente l'avantage indéniable de « *limiter les aménagements pour raccordements aux pistes de ski existantes et de limiter l'exposition au vent de l'installation qui reste en contrebas de l'arête* », ce qui veut bien dire « en creux » que sur l'arrête, là où le projet est envisagé, l'exposition au vent est beaucoup plus importante. C'est tout à fait vérifiable.
Aujourd'hui déjà, l'infrastructure actuelle installée juste en contrebas, au col de Charroute, subit ces effets : de nombreux jours fermés. Souvent le télésiège des Chaudannes est le premier à l'arrêt de tout le domaine. Sur la pointe, au niveau de la crête, l'effet du vent se fait encore plus ressentir (corniches impressionnantes, congères). Il n'y a qu'à voir le paysage pour en constater les effets. Aujourd'hui, on s'apprête à décapiter une montagne et à dépenser 7 millions d'€uros pour une infrastructure qui ne sera pas utilisée à temps plein. Mieux vaut établir la gare d'arrivée un peu plus à l'abri, à la position actuelle, au niveau du col et investir cet argent dans des coques à poser sur les sièges afin de protéger les clients du vent, du froid et du brouillard, plutôt que de l'investir dans la destruction d'un sommet. C'est tout simplement affligeant !



Photomontage © La Harde 2020

Photomontage © La Harde 2020

Énergies et transition écologique

Le volet énergétique figure également dans le dossier. Bien entendu aucun impact n'est signalé. Là aussi il faut reprocher au projet son manque d'envergure et sa faible conscience environnementale. Pourquoi ne pas profiter des gares d'arrivée et de départ ainsi que des chalets pour installer des panneaux photovoltaïques dessus, comme à Serre-Chevalier ? Loin du gadget, cette station ambitionne par ce moyen d'atteindre l'équivalent de 30% de la consommation électrique totale du domaine d'ici 2021 en énergie renouvelable, dont 527 000 kWh (12% de la production) en énergie solaire photovoltaïque en équipant ses installations et infrastructures diverses.
Pourquoi ce projet est-il ancré dans une telle vision passéiste et dépassée du ski ?

Avantages/Coûts

Le projet est estimé à la rondelette somme de 7 407 000, 00€ (cf : estimatif dépense).
Quel est le budget de la Régie Autonome des Remontées Mécaniques ? Quel est le plan de financement élaboré pour réaliser ce projet (fonds propres, emprunts, hausse du forfait, construction…) ? En cas d'emprunt quelle est la capacité de remboursement ? Tout cela ne figure pas dans le dossier.
Qu'en sera-t-il face aux conséquences socio-économiques de la crise sanitaire ?
Suite au confinement de mars 2020, les opérateurs du tourisme ont tous perdu des sommes énormes. Aujourd'hui la France est à nouveau confinée, la covid circule activement en Savoie où les hôpitaux sont submergés (des patients sont désormais envoyés en Charente maritime). Déjà dans toute la vallée, les opérateurs du tourisme constatent des vagues d'annulations et pas seulement pour la période des fêtes de Noël. Le maître d'ouvrage ne peut ignorer tout cela. Quel est le plan en cas de faillite ou de pertes financières conséquentes ?
Pourquoi ne pas avoir réalisé un tableau-bilan avantages/coûts pour le projet retenu et aussi pour les 4 variantes exposées ? On nous impose une version alors que la situation invite à prendre un maximum de recul et de précautions. Face à un projet aussi néfaste et mortifère pour l'environnement, de plus sujet à polémiques, les décideurs naviguent à vue. Ils ne pourront éviter l'iceberg.

Conclusion

Ce projet n'est pas conforme avec la Loi Montagne

La loi du 9 janvier 1985, relative au développement et à la protection de la montagne vise à établir un équilibre entre le développement et la protection de la montagne. Cette loi est intégrée dans les articles L 145-1 à L.145-13 et R.145-1 à R. 145-15 du code de l'Urbanisme et dans les articles L.342-1 à L.342-26 et D.342-2 à R.342-29 du code du Tourisme. Cette loi vise à :

- Faciliter l'exercice de nouvelles responsabilités par les collectivités et les organisations montagnardes dans la définition et la mise en oeuvre de la politique de la montagne et des politiques de massifs
- Engager l'économie de la montagne dans des politiques de qualité, de maîtrise de filière, de développement de la valeur ajoutée et rechercher toutes les possibilités de diversification
- **Participer à la protection des espaces naturels et des paysages et promouvoir le patrimoine culturel ainsi que la réhabilitation du bâti existant**
- Assurer une meilleure maîtrise de la gestion et de l'utilisation de l'espace montagnard par les populations et collectivités de montagne
- Réévaluer le niveau des services en montagne, assurer leur pérennité et leur proximité par une généralisation de la contractualisation des obligations.

L'étude d'impact est biaisée, incomplète et partisane. Les termes empruntés ne visent qu'à implanter la gare d'arrivée sur la pointe des Chaudannes, créer une plateforme à son sommet, la détruire irrémédiablement. D'autres solutions sont possibles, notamment les variantes n°1 et n°3 qui sont beaucoup plus raisonnables et réalistes.
D'autre part, la crise sanitaire et ses conséquences socio-économiques ne permettent pas d'instruire cette enquête publique aux enjeux majeurs dans une situation convenable. Il est nécessaire de la suspendre.

En conséquence, ce projet destructeur tout droit issu de « l'ancien monde » doit être rejeté avec vigueur et d'autres options valorisées.

Pour l'association La Harde
son Président
Jean-Luc OTTENIO