

<b>CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS</b>
<b>ENQUÊTE PUBLIQUE REMPLACEMENT TÉLÉSIÈGE DES CHAUDANNES / STATION LES KARELLIS MONTRICHER-ALBANNE / ALBIEZ-MONTROND</b>
<b>23 octobre – 23 novembre 2020</b>

Rappel du rôle du commissaire-enquêteur :

(Extraits du Guide de l'enquête publique, édition mars 2018, pages 78,79)

*Le commissaire-enquêteur apparaît comme un collaborateur occasionnel du service public dont le rapport a pour objet d'éclairer l'autorité compétente au moment de prendre sa décision.*

*Le commissaire-enquêteur voit sa mission encadrée par des textes administratifs. Celle-ci consiste essentiellement à apprécier l'acceptabilité d'un projet soumis à l'enquête. À l'écoute du public, il lui est demandé, en possession des divers éléments du dossier, de toutes les informations recueillies et des consultations auxquelles il a procédé de manière objective, de peser le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel, donc éminemment subjectif.*

*L'important est (...) qu'il sache (...) clarifier le débat entre ces différents points de vue et exprimer son avis en toute clarté et en toute indépendance.*

<b>Les éléments qui constituent le projet de remplacement du télésiège à pinces fixes Les Chaudannes</b>
--

#### **- Le contexte de l'enquête publique**

Présenté au départ comme un simple remplacement de remontée mécanique, ce projet s'est avéré lourd d'enjeux pour le public. Pas moins de 303 observations (dont 289 retenues du fait de doublons, demandes de rdv ou hors-sujet) ont été déposées durant l'enquête publique.

Si le projet du remplacement du télésiège fait peu débat, en revanche le choix d'implantation de la gare amont et l'absence d'information sur un projet à proximité ont rencontré un écho important auprès des habitants, des fidèles de la station, sans compter les associations de protection de l'environnement. Cette petite station mauriennaise qui est la seule en France à pratiquer un tourisme social possède la particularité d'avoir une clientèle fidèle, attachée aux lieux, à l'ambiance, à la qualité architecturale et paysagère de la station. Cet attachement est largement partagé par les habitants.

C'est une dimension importante de ce dossier. C'est bien un public de proximité qui s'est exprimé. Je n'occulte pas les éléments critiques apportés par les associations environnementales (FFCAM, FNE) mais ils n'ont fait que confirmer les remarques du public dans son ensemble.

#### **- Un remplacement qui apporte des modifications substantielles**

L'actuel télésiège des Chaudannes a été installé en 1988. Il s'agit d'un télésiège quatre places dit à pinces fixes (TSF). C'est-à-dire qu'il ne ralentit pas une fois arrivé en gare. De plus il est moins rapide qu'un télésiège débrayable (TSD) qui peut être désolidarisé du câble dans les gares pour être ralenti.

Le projet consiste donc à remplacer l'actuel télésiège à pinces fixes par un télésiège débrayable six places plus rapide, à 5.5 m/s, dont le temps de montée sera divisé par deux et passera alors à moins

de 6 minutes. Les conditions d'embarquement et de débarquement faciliteront son utilisation par les familles mais également pour toutes les personnes à mobilité réduite.

« *Vétuste* », « *obsolète* », « *lent* », « *tombé dans l'oubli* », sont les qualificatifs qui reviennent dans la majorité des contributions du **public** qui est **majoritairement favorable à son remplacement**. L'objectif est d'augmenter sensiblement la fréquentation de cette remontée mécanique, d'en faire un produit attractif pour la clientèle familiale.

Cette remontée mécanique permettrait, dans la solution retenue, un débarquement au point culminant de la station à 2505 mètres d'altitude au lieu des 2 468 mètres de la gare actuelle.

À noter qu'il existe déjà un point d'accès au sommet du domaine skiable pour les skieurs : il s'agit de la Tête d'Albiez, accessible par un téléski, qui culmine à 2472 mètres d'altitude dans un secteur réservé aux bons skieurs.

Toutefois, le choix de ce TSD à six places s'accompagne également de l'implantation de la gare motrice au point d'arrivée, ce qui fait qu'au final l'emprise au sol de la gare amont sera beaucoup plus importante que la gare actuelle. C'est d'ailleurs toute la difficulté du projet : **la modernisation de cette remontée mécanique implique des terrassements importants sur le site d'arrivée que le Maître d'ouvrage prévoit sur les crêtes, 37 mètres plus haut que l'actuelle gare** avec la création d'une plate-forme de débarquement.

Ce projet de remplacement s'accompagne donc d'une modification substantielle de la remontée mécanique pour la partie haute de l'équipement.

#### - Une ambiguïté dans la présentation du dossier

L'art. L. 122-1 (III) du code de l'environnement dit ceci : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ».

De plus comme il est précisé dans l'étude d'impact (page 15) le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 introduit l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés au moment du dépôt de l'étude d'impact. L'étude d'impact a été déposée le 23 janvier 2020.

Je note que l'Unité touristique nouvelle dite structurante (UTNS) de **la liaison Albiez-Les Karellis** qui figure dans le SCoT Maurienne rendu exécutoire en août 2020 **n'est pas mentionnée dans les « autres projets connus à proximité du Télésiège des Chaudannes »** page 15 de l'étude d'impact alors que cette UTNS a fait l'objet d'une évaluation environnementale connue au moment du dépôt de l'étude d'impact.

Si le Maître d'ouvrage conteste l'actualité de cette UTN en affirmant (cf mémoire en réponse) qu'elle a été retirée en 2017, le projet de liaison, sous l'appellation UTN structurante dite « *liaison Karellis-Albiez-Montrond* » a bien fait l'objet d'un avis délibéré de la MRAe du 06 novembre 2019, rendu public dans le cadre de l'enquête publique de révision du PLU de Montricher-Albanne conduite du 23 décembre 2019 au 25 janvier 2020. Cet avis indique, concernant le projet d'UTN structurante, que « *l'Autorité environnementale recommande de restituer très clairement la démarche « éviter-réduire-compenser », d'étudier toutes les options possibles, à commencer par la non réalisation du projet* ».

De plus, lors de l'enquête publique sur le SCoT du Pays de Maurienne, (p 62) concernant l'UTN S n°2, création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin commune d'Albiez-Montrond et Montricher-Albanne, la commission d'enquête indique que « *l'impact*

*paysager sur la Pointe des Chaudannes et le massif des Aiguilles d'Arves (lui) paraît inacceptable car visible de toute la vallée de l'Arvan » et, en conclusion au dossier, donne un avis favorable sous réserve « de supprimer la liaison TS Albiez/ Karellis ». Le rapport et les conclusions ont été rendus publics le 12 décembre 2019.*

**Autant d'éléments qui sont donc connus au moment du dépôt de l'étude d'impact et qui, avis défavorable ou pas, avaient toute leur place dans le tableau des projets connus à proximité du Télésiège des Chaudannes.**

Cette omission de l'étude d'impact a pesé lourd dans l'acceptabilité du projet par le public qui a analysé cette omission comme une absence de transparence, voire une insincérité du dossier. Pour ma part, j'y vois soit une maladresse du Maître d'ouvrage craignant de soulever un débat collatéral n'ayant aucun rapport avec le projet de remplacement soit la nécessité pour lui de préserver l'avenir en ne présentant qu'une étape de cette potentielle liaison. Je ne peux rien affirmer et cette ambiguïté du dossier est renforcée par la solution retenue.

### **- Un questionnement fort sur la solution retenue**

La gare d'arrivée ou gare amont, celle qui fait débat, sera implantée à 2 506 mètres d'altitude, une quarantaine de mètres au-dessus de la gare existante et en contrebas de la Pointe des Chaudannes qui culmine à 2 520 mètres.

La Pointe des Chaudannes sera arasée d'une dizaine de mètres pour permettre l'aménagement d'une plate-forme à 2 505 mètres d'altitude et une arête sera recréée qui reprendra la forme de l'arête existante. Le nouveau point haut est déplacé vers l'est et perd quatre mètres de hauteur par rapport à l'initial, selon les plans fournis dans l'étude d'impact (carte 11, page 207/250 de l'étude d'impact). La surface totale du sol impactée par ces terrassements est d'environ 6 800 m<sup>2</sup> pour 17 900 m<sup>3</sup>. Le choix de cette solution pose deux questions largement partagées dans les contributions du public :

**- le Maître d'ouvrage aurait-il pu faire un autre choix d'implantation pour cette gare dont l'emprise est plus importante que la gare d'origine ?**

Dans le mémoire en réponse, le maître d'ouvrage explique à l'aide de schémas que c'est la topographie des lieux très contrainte et l'enveloppe financière de l'opération qui l'ont conduit à privilégier cette solution en crête.

Il ne m'appartient pas en tant que commissaire-enquêtrice de donner un avis sur des choix techniques qui ne sont pas de mon domaine de compétence.

Je relève toutefois que le Maître d'ouvrage reconnaît dans le mémoire en réponse avoir positionné **deux gares d'arrivée sur un plan général des travaux** (plan qui ne figure pas tel quel dans l'étude d'impact mais dans la partie : plan général des travaux) mais que ce plan « *a été réalisé après avoir choisi la solution définitive. Ce travail (nous) a simplement permis de valider le fait que l'aménagement retenu permettait le positionnement éventuel de la gare de l'appareil de liaison* ».

Je ne peux que prendre acte du fait que le Maître d'ouvrage s'inquiète de rendre compatible cet aménagement avec l'arrivée d'une remontée mécanique depuis Albiez.

Cet objectif est confirmé par l'article du quotidien Le Dauphiné Libéré du 24 octobre 2020 (soit au moment de l'ouverture de l'enquête publique) sur les travaux entrepris sur le domaine skiable d'Albiez-Montrond. L'article nous les présente comme « *la première étape de la liaison, le terrassement de la future piste de retour direct au front de neige du Grand loup, la Directissime, (...) qui sera opérationnelle cet hiver, malgré le retard imputable à la Covid-19* ».

Le maire d'Albiez-Montrond ainsi que l'exploitant du domaine skiable, Savoie stations ingénierie

tourisme (SSIT), sont interrogés dans le cadre de cet article **dans lequel il est expliqué que** « *les deux télésièges nécessaires (qui mèneront jusqu'à la pointe des Chaudannes (en mode ascenseur, sans piste de retour), permettront de passer de 35 à 110 kilomètres de pistes à l'hiver 2022* » (cf pièces jointes).

Pour rappel, l'enquête publique du remplacement du TS des Chaudannes est diligentée sur les deux communes de Montricher-Albanne et Albiez-Montrond car deux parcelles situées sur la commune d'Albiez-Montrond sont comprises dans le périmètre des travaux pour la solution retenue de la gare amont.

La mise en conformité du PLU pour ces deux parcelles en zone N et Aa n'ayant pas été effectuée au moment du dépôt de l'étude d'impact (l'étude d'impact indique uniquement la mise en conformité du PLU de Montricher-Albanne page 226, document réglementaire et d'urbanisme), et l'ayant fait remarquer, le maire d'Albiez-Montrond a d'abord fait voter une délibération le 21 septembre 2020 pour autoriser le terrassement sur les deux parcelles. Il a ensuite adressé une lettre recommandée avec AR le 20 novembre 2020, à la Communauté de Communes Coeur de Maurienne pour la mise en conformité du PLU d'Albiez-Montrond qui concerne cette fois en plus des deux parcelles du projet de TSD des Chaudannes : la restructuration du domaine skiable (pièce jointe en annexe).

De nouveau, nous sommes au coeur de l'ambiguïté du projet et du choix du site d'implantation de la gare d'arrivée. Le Maître d'ouvrage nous ayant par ailleurs informés (dans le mémoire en réponse) que « *dans l'état actuel d'avancement du projet de liaison, les éléments techniques concernant l'appareil de liaison ne sont pas aujourd'hui arrêtés et notamment le lieu d'implantation de la gare d'arrivée qui se situerait entre le secteur des Chaudannes et celui des Arpons* ».

Autant d'informations qui se contredisent et ne permettent pas d'avoir une vision claire et pour le public, une présentation transparente des éléments constitutifs du choix du Maître d'ouvrage.

#### **- Quel est l'impact de la solution retenue ?**

La solution retenue vise à créer une plateforme de de 6 800 m<sup>2</sup> à 2 505 mètres d'altitude sur la crête et sous la Pointe des Chaudannes. Celle-ci étant trop proche pour réaliser une plate-forme de débarquement confortable pour la clientèle, **la Pointe est arasée d'une 15 aine de mètres et elle est recrée plus à l'Est en perdant quelques mètres.**

L'étude d'impact ne permet pas d'apprécier l'avant-après de l'impact avec un montage photo. Nous ne disposons que d'un photomontage de l'aménagement final sous la neige.

Ainsi que l'indique l'étude d'impact page 191 : « *la proximité de la gare avec la Pointe des Chaudannes va perturber la lecture paysagère de ce sommet* », tandis que « *les effets de la gare amont seront négatifs sur la qualité de la crête et de son couvert herbacé. Ils seront également négatifs du point de vue visuel : confusion de point focal entre la gare et la pointe des Chaudannes et également en raison de l'accentuation du caractère anthropique du col de Charroute* ». page 191 étude d'impact.

Enfin, page 192 : « *Les effets paysagers du projet sont négatifs sur l'enjeu du respect de la topographie identitaire qui est ici l'intégrité de la crête de la pointe des Chaudannes* ».

Dans le mémoire en réponse, le Maître d'ouvrage précise que « *la pointe des Chaudannes est affectée par l'aménagement mais les optimisations faites sur le niveau de la plateforme ainsi que sur la forme de l'arête permettent de limiter la perception de cet impact en vue lointaine (seulement de 4 m d'altitude en moins le niveau du point haut actuel de 2 520 m se retrouvant à 2 516 m)*. »

(mémoire en réponse sur la solution retenue page 25).

**Quoi qu'il en soit, c'est bien de la disparition d'un point topographique, appelé Pointe des Chaudannes, dont il s'agit.**

Rappelons le périmètre d'étude du dossier pour les crêtes : il s'agit de la Znieff de type II, « massif des Aiguilles d'Arves et du Mont Thabor » dont il est précisé p 124 de l'étude d'impact que « *l'ensemble présente par ailleurs un évident intérêt paysager : l'ensemble est cité pour partie comme exceptionnel dans l'inventaire régional des paysages* ».

De plus, ainsi qu'il est écrit p 147 de l'étude d'impact : « *la commune des Karellis est concernée par la loi Montagne et la station des Karellis est labellisée Architecture contemporaine et remarquable. Ces reconnaissances impliquent, comme il est écrit : « le respect de la topographie identitaire : les crêtes et les crêts et le maintien de leur intégrité* ».

Je ne peux que constater que cette intégrité est mise à mal par l'arasement d'une quinzaine de mètres d'un repère visuel bien connu des habitants de la vallée et et des fidèles de la station.

Le dossier a été soumis à la MRAe qui n'a pas rendu d'avis (cf pièce jointe absence d'avis MRAe) ce qui indique simplement que l'étude d'impact n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Cette atteinte au patrimoine paysager a fait l'objet de nombreuses critiques de la part du public favorable au remplacement du télésiège :

Le rejet de la destruction de la Pointe des Chaudannes est le point qui fait consensus dans les contributions du public avec la nécessité de remplacer le télésiège à pinces fixes actuel

**Sur les 289 observations de l'EP, 109 sont favorables au remplacement mais opposées à la destruction de la Pointe des Chaudannes.**

Je tiens compte de cette sensibilité qui monte dans le public d'être très précautionneux dans les atteintes au paysage. La station des Karellis pourra-t-elle se prévaloir de protéger son environnement comme elle le fait actuellement après une telle atteinte à son patrimoine paysager ?

#### **- Quelle urgence pour le projet de remplacement du TS des Chaudannes ?**

L'actuel télésiège à pinces fixes date de 1988. Il a fait l'objet d'une révision complète dite « grande inspection » à l'été 2020. Désormais, le Maître d'ouvrage, la Régie Autonome des remontées mécaniques des Karellis, dispose donc de cinq années supplémentaires de droits d'exploitation par le STRMTG, Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés.

Le Maître d'ouvrage a déjà décidé de reporter les travaux après l'interruption d'activité liée à la Covid-19 de mars 2020 ainsi qu'il l'a indiqué dans le mémoire en réponse.

La saison « blanche » de 2020-2021 ne devrait pas être plus favorable à l'engagement de nouveaux chantiers d'ampleur.

De son côté, la commune d'Albiez-Montrond a engagé la restructuration de son domaine skiable comme le prouve la demande de modification de son PLU et l'exploitant du domaine skiable, SSIT, devrait donc sous peu pouvoir annoncer ses intentions quant au scénario de liaison avec le domaine skiable des Karellis.

**En résumé, je constate que :**

- le remplacement du télésiège est très attendu par la clientèle, les professionnels et les habitants
- le Maître d'ouvrage a brouillé la lecture et la compréhension du projet par le public en omettant d'indiquer les projets à proximité qui peuvent avoir un lien avec ce remplacement et sont, pour partie, en cours de réalisation.
- le projet retenu comporte une atteinte au patrimoine paysager en contradiction avec le label Architecture contemporaine remarquable de la station qui prévoit « *le respect de la topographie identitaire : les crêtes et les crêts et le maintien de leur intégrité* ». Cette atteinte fait l'objet de nombreuses critiques du public.
- le Maître d'ouvrage qui fait face à une crise économique liée au Covid-19, dispose de cinq ans d'exploitation de l'actuel télésiège ce qui laisse le temps de préciser les projets à proximité et d'affiner la fonction réelle du remplacement du télésiège.

**En conclusion :**

**Je donne un avis défavorable au projet de remplacement du télésiège des Chaudannes, objet de cette enquête publique**

à Chambéry, le lundi 01 février 2020  
Nathalie Grynszpan, commissaire-enquêtrice