

ENQUÊTE PUBLIQUE PORTANT SUR LE PROJET DE REMPLACEMENT DU TÉLÉSIÈGE DES CHAUDANNES

23 octobre 2020 – 23 novembre 2020

Communes de Montricher-Albanne et Albiez-Montrond (Savoie)

RAPPORT D'ENQUÊTE

comprenant :

Le rapport de l'enquête publique

Le procès-verbal de synthèse

Le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage

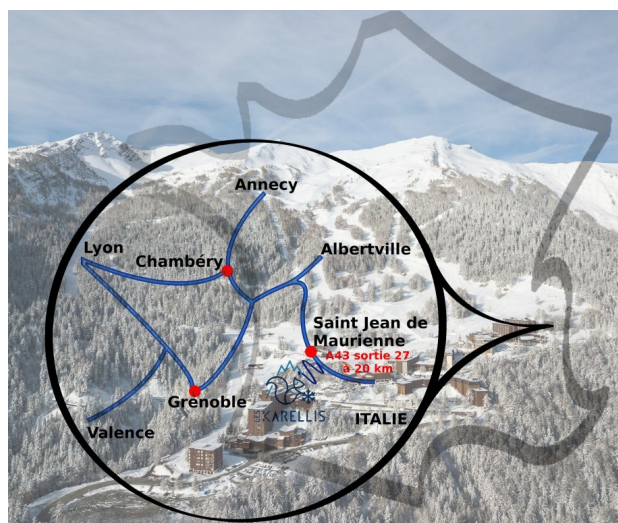
Les conclusions motivées et avis

Chambéry, le 01 février 2021

**RAPPORT ENQUÊTE PUBLIQUE REMPLACEMENT TÉLÉSIÈGE DES
CHAUDANNES / STATION LES KARELLIS
MONTRICHER-ALBANNE / ALBIEZ-MONTROND
23 octobre – 23 novembre 2020**

1. Dans quel cadre s'inscrit le projet de remplacement du télésiège des Chaudannes ?

- Les Karellis, une petite station familiale singulière dans les Alpes françaises



source : <https://www.karellis.com/>

La station des Karellis est située à environ une heure de route de Chambéry, à 20 km de la sortie n°27 de l'A43.

En 1975, la commune de Montricher-Albanne choisit pour se développer le projet porté par Pierre Lainé, fondateur en 1954 de l'association de tourisme social Renouveau destinée à promouvoir des loisirs populaires, à la mer et à la montagne pour les familles modestes. Pierre Lainé a élaboré le concept de développement touristique harmonisé qui tient compte des besoins des collectivités locales, des utilisateurs, les familles, et des employés des centres de vacances.

Renouveau gérât, jusqu'à son rachat en 2014 par la société Villages Clubs du soleil, 21 sites en France.

Le principe de fonctionnement et de gouvernance des Karellis lui donne le statut d'unique station associative européenne.

Les 2 250 lits (2 600 avant rénovations) sont commercialisés sous la forme de villages de vacances associatifs qui pratiquent des tarifications adaptées aux revenus. La régie autonome des remontées mécaniques (RARM) est directement financée par les villages de vacances via le système dit de « *la charge au lit* ». Ainsi, le prix du séjour comprend l'hébergement, les forfaits, et toutes les animations proposées sur la station.

Tous les commerces et restaurants sont regroupés en coopérative gérée par les hébergeurs et les bénéfices sont réinjectés dans la station.

La commune garde la maîtrise foncière et a signé des baux emphytéotiques avec les hébergeurs.

Une délégation de service public a été passée avec Renouveau, puis Villages Clubs du soleil, pour la

Le site architectural des Karellis, conçu par l'Atelier d'Architecte en Montagne (Chambéry), a reçu le label patrimoine XXe en 2003, devenu en 2016 label Architecture contemporaine remarquable (tout comme les Arcs, Megève ou encore Courchevel).

La commune est concernée par la présence de deux ZNIEFFS :

- Albiez-Montrond, 392 habitants, est concernée par la ZNIEFF de Type 2 N° 820031732 « Massif des aiguilles d'Arves et du Mont Thabor »

[illegible]

Enquête publique pour le remplacement du télésiège à attaches fixes des Chaudannes 01 février 2021 communes de Montricher-Albanne et Albiez-Montrond (Savoie) / Rapport d'enquête

noires.

15 remontées mécaniques desservent le domaine dont neuf téléskis, deux télésièges débrayables et quatre télésièges à pinces fixes.

L'exposition nord-nord-est du domaine lui assure un bon enneigement.

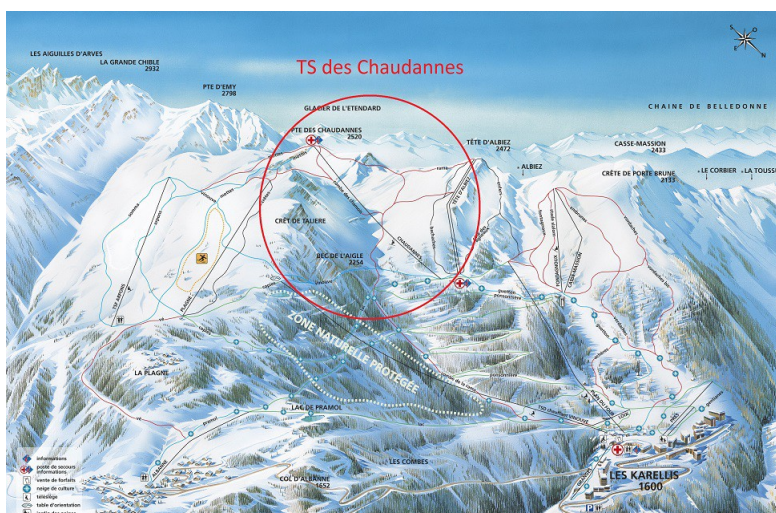
Le réseau de neige de culture couvre 25 hectares avec 150 enneigeurs soit 25 % du domaine skiable.

La saison débute en général aux vacances de Noël, le 19 décembre pour s'achever mi-avril.

La station, labellisée Famille plus figure en 3^{ème} place derrière Les Menuires et Orcières-Merlette 1850 pour l'accueil des enfants dans le classement établi en novembre 2020 par le site skiinfo.fr. Elle est également classée 53^{ème} sur les 232 stations de ski françaises selon sept critères par le site skidata.io .

- Le projet du Chaudannes Express :

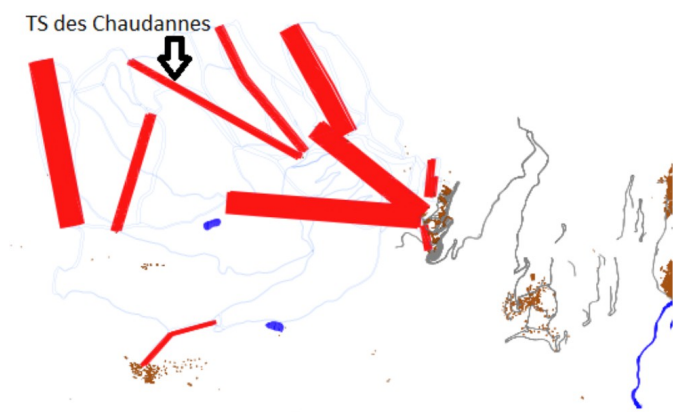
L'actuel télésiège des Chaudannes a été installé en 1988. Il s'agit d'un télésiège quatre places dit à pinces fixes (TSF). C'est-à-dire qu'il ne ralentit pas une fois arrivé en gare. Il est donc moins rapide qu'un télésiège débrayable (TSD) qui peut être désolidarisé du câble dans les gares pour être ralenti. Ce télésiège comme indiqué sur le plan ci-dessous constitue l'épine dorsale du domaine skiable des Karellis.



Cette remontée mécanique est de fait stratégique dans l'exploitation du domaine skiable. Elle permet de desservir deux versants et d'accéder au point culminant de la station.

Pourtant c'est la remontée mécanique la moins fréquentée comme le montre le schéma réalisé par Dianeige en 2015.

Fréquentation des remontées mécaniques des Karellis



Enquête Dianneige de 2015

En effet sa vitesse de montée est de 2.3 m/s, ce qui représente un temps de montée de 12 minutes théorique qui atteint le plus souvent les 15 minutes, voire plus, dans une combe froide orientée au nord. De plus les conditions d'embarquement et de débarquement sont inconfortables pour la clientèle familiale.

Le projet consiste donc à le remplacer 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 six minutes. Les conditions d'embarquement et de débarquement faciliteront son utilisation par les familles mais également pour toutes les personnes à mobilité réduite.

Cette remontée mécanique, baptisée Chaudannes Express, permettra de mieux répartir les flux de skieurs sur les deux versants et en particulier de désengorger le secteur des Arpons très fréquenté. La solution retenue pour le remplacement du TSF est de réaliser une installation neuve en lieu et place de celle existante pour réduire les coûts d'aménagements associés à la construction du TSD en les limitant à la construction de deux nouvelles gares, en déposant les 19 pylônes actuels pour passer à 17 pylônes.

Le cadre juridique de l'enquête publique pour le remplacement du TSF des Chaudannes

- ◆ Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes,
- ◆ Projet soumis à étude d'impact du fait de la création d'une remontée mécanique transportant 1 500 passagers / heure et plus en application de l'article R122-2 du Code de l'Environnement modifié par le décret n°2011-1919 du 29 décembre 2011 portant sur la réforme des études d'impact
- ◆ arrêté n° 23/2020 de la commune de Montricher-Albanne de mise à enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation d'exécution des travaux (DAET)

- pour le remplacement du télésiège des Chaudannes sis station des Karellis
- ◆ Absence d'avis de la MRAE 2020 APARA55 / 2020-ARA-AP983 dans le délai de deux mois prévu à l'article R 122-7 du code de l'environnement du 29 juin 2020
- ◆ de ce fait, le Maître d'ouvrage n'a pas eu à répondre à la MRAE ,il a donc présenté le projet tel quel à l'enquête publique
- ◆ L'enquête publique a pour vocation d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers et de recueillir l'avis du public sur ces opérations afin de permettre à la personne publique, dans le cas d'espèce, la Régie, de disposer des éléments nécessaires à son information.

Description du projet de remplacement du TSF des Chaudannes en Chaudannes Express

Le remplacement du télésiège des Chaudannes, selon l'arrêté 23/2020 du maire de Montricher-Albanne, porte sur les points suivants :

- démantèlement télésiège à pinces fixes
- déconstruction de 19 pylônes
- destruction des deux gares aval et amont
- construction de deux nouvelles gares aval et amont
- implantation de 17 pylônes

La solution retenue consiste à implanter la gare aval au droit de la gare actuelle, une vingtaine de mètres plus haut à 1 968 mètres d'altitude.

Des terrassements seront réalisés pour l'aménagement de la nouvelle plateforme aval, de la gare de départ et pour réaménager les pistes de ski existantes afin de les raccorder à la plateforme d'embarquement. La surface totale du sol impactée par les terrassements est estimée à 3 300 m² pour environ 6 400 m³ de volume de déblais utilisés en remblais sur la piste de ski adaptée à proximité.

La gare amont 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 pour permettre l'aménagement d'une plate-forme à 2 505 mètres d'altitude et une arête sera recrée 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).

La gare motrice sera installée dans la gare amont et non la gare aval comme dans la remontée mécanique d'origine.

Des terrassements devront être effectués pour l'aménagement de la nouvelle plateforme amont et pour le raccordement de cette plateforme de débarquement aux pistes de ski existantes en contrebas.

La surface totale du sol impactée par ces terrassements est d'environ 6 800 m² pour 17 900 m³. Ce volume comprend les 2 000 m³ utilisés sur la gare amont, les 12 000 m³

utilisés pour l'élargissement de la piste existante et enfin les 4 000 m³ utilisés pour la reprise du départ de la piste existante en contrebas, au niveau de l'ancienne gare.

Selon l'étude d'impact, les effets permanents des aménagements seront liés à la position de la gare d'arrivée (amont) 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 Charroux va le surélever de 2 mètres ce qui est peu perceptible à l'échelle du site.

Les terrassements des deux gares vont générer près de 23 000m³ de déblais avec des effets fortement négatifs sur le paysage. (étude d'impact p 191/250).

Composition du dossier mis à l'enquête publique
--

- Notice explicative
- Etude d'impact
- Plan de situation
- Plan général des travaux
- Caractéristiques des ouvrages
- Appréciation sommaire des dépenses
- Textes qui régissent l'enquête publique
- Avis émis par l'autorité administrative, Mission Régionale de l'Autorité environnementale
- Insertions paysagères et variantes
- Attestations d'annonces légales et certificats d'affichages
- Demande d'autorisation de défrichement
- Arrêté de mise à enquête publique n°23/2020 de la commune de Montricher-Albanne
- Délibération du conseil municipal d'Albiez-Montrond du 23/09/20 autorisant les terrassements (à la demande de la commissaire-enquêtrice)

2. Deux sites d'enquête publique pour une remontée mécanique

1. Désignation de la commissaire-enquêtrice

Par arrêté municipal, les maires de MONTRICHER-ALBANNE et d'ALBIEZ-MONTROND ont ordonné l'ouverture de l'enquête publique concernant la Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux (DAET) pour le remplacement du télésiège des Chaudannes sis station Les Karellis pour une durée de 32 jours du 23 octobre au 23 novembre 2020 inclus.

À cet effet, par décision du Président du Tribunal Administratif de Grenoble n° E20000111/38 du 31 août 2020, Madame Nathalie GRYNSZPAN est désignée en qualité de Commissaire Enquêteur.

2. Le déroulement de l'enquête publique

Les premiers échanges avec la mairie de Montricher-Albanne et Madame le maire, Sophie Verney, ont été pris début septembre pour une réunion le mardi 15 septembre au siège de la Régie autonome des remontées mécaniques (RARM) aux Karellis. Entre-temps, j'ai reçu par courriel le dossier mis à l'enquête.

Lors de cette réunion sont présents : Sophie Verney, maire de Montricher-Albanne, Christophe Baudot, directeur de la RARM, Marcel Pasquier, président de la RARM, Pascal Vie, directeur général délégué de Savoie Stations Ingénierie Touristique (SSIT), dont la filiale SSDS régie

intéressée est l'exploitant du domaine skiable d'Albiez-Montrond et Jean Didier, maire d'Albiez-Montrond.

D'emblée, les intervenants tiennent, chacun à leur tour, à affirmer qu'il ne faut pas « *assimiler* » le projet de remplacement du télésiège avec le projet de liaison Albiez-Karellis qui a fait l'objet d'une Unité touristique nouvelle structurante (UTNS n°2) dans le SCoT Maurienne, exécutoire depuis août 2020.

« *Si c'est essentiel pour la liaison, ce n'est pas pour la liaison qu'on le fait* », indique Sophie Verney. Pascal Vie, SSIT, souligne pour sa part que « *c'est totalement détaché de l'opération du SCoT. Ce serait une erreur de le dire. Il est totalement indépendant* ».

À ma question sur la présence de **deux parcelles sur le territoire d'Albiez-Montrond** qui justifie l'enquête publique sur les deux sites mais ne sont pas mentionnées dans l'étude d'impact, Pascal Vie indique qu'il fera le nécessaire pour la mise en conformité et que la réponse sera ajoutée au dossier. Je pose également la question concernant **l'absence de mention de l'UTNS n°2 de liaison** dans le chapitre réglementaire des « autres projets et aménagements connus » de l'étude d'impact.

Christophe Baudot, directeur RARM, dit le savoir mais il craint que le public ne fasse « *l'amalgame* ».

Il s'agit donc d'un dossier qui risque d'être complexe même si les éléments apportés par Christophe Baudot sur la nécessité du remplacement sont eux sans ambiguïté : le dossier a été stoppé en mars alors du premier confinement et des incertitudes économiques pour la suite de la saison. La décision a été prise de le poursuivre car il y a un véritable enjeu de remettre cette remontée mécanique au coeur du domaine skiable et de la rendre accessible à la clientèle familiale des Karellis.

Lors de cette réunion, Christophe Baudot explique également le **parti pris d'araser la Pointe des Chaudannes** afin de cacher la gare d'arrivée depuis Albiez. En conclusion, mes interlocuteurs disent être confiants dans l'acceptabilité du projet car il a été retravaillé avec l'association environnementale locale, La Harde.

En ce qui concerne l'organisation des permanences qui vont se dérouler sur deux sites, à chaque fois le même jour à la demande de la mairie de Montricher, nous convenons que les permanences au nombre de trois se dérouleront le matin à Montricher-Albanne et l'après-midi à Albiez-Montrond. J'ai sollicité le maître d'ouvrage pour monter au sommet du télésiège qui n'est pas en service et fait d'ailleurs l'objet d'une révision complète. Christophe Baudot souligne que cela va nous prendre beaucoup de temps mais consent à m'emmener en compagnie de Marcel Pasquier, président de la RARM, dans un véhicule tout-terrain. Toutefois, notre chauffeur semble avoir des problèmes avec la boîte de vitesses et nous nous en tenons à une montée à mi-parcours de la remontée mécanique. Je ne peux me faire une idée du sommet qu'à l'aide des jumelles de chantier.

3. L'information du public et les permanences

Les permanences se déroulent de 8h du matin à 11h en mairie de Montricher-Albanne et de 13h30 à 16h30 en mairie d'Albiez-Montrond, située à 3/4 d'heure de route de Montricher-Albanne, le vendredi 23 octobre, le jeudi 12 novembre et le lundi 23 novembre, dernier jour de l'enquête.

Les avis d'enquête publique ont été publiés dans l'hebdomadaire La Maurienne le 08 octobre et le 29 octobre ainsi que le 08 octobre dans le quotidien Le Dauphiné Libéré.

Des affiches réglementaires ont également été apposées sur les panneaux publics des deux communes ainsi que sur le site internet de la mairie de Montricher-Albanne.

En revanche **pas de publication sur le site internet de la mairie d'Albiez-Montrond** et ma demande par courriel le 26 octobre auprès de la mairie et de Pascal Vie, SSIT, de mettre l'avis d'EP sur la page Facebook d'Albiez Officiel est restée sans réponse.

Le registre dématérialisé est accessible depuis un poste internet en mairie de Montricher-Albanne mais pas en mairie d'Albiez.

À la suite des mesures de confinement qui prennent effet le 31 octobre, je ne reçois pas de consigne de la préfecture de Savoie et je poursuis donc mes permanences.

L'utilisation du registre dématérialisé permet de suivre au quotidien les observations même lorsqu'elles figurent sur le registre papier car la mairie de Montricher-Albanne les passe au scanner pour les mettre en ligne. Mais le registre ne permet pas de répondre directement aux sollicitations de rdv par téléphone. Je ne dispose pas d'adresse électronique directe depuis le registre pour répondre à une demande de rdv téléphonique.

4. Les contacts pendant l'enquête

J'ai eu des contacts réguliers avec Françoise Larroque, secrétaire de la CCE 7374, sur des points de méthode et de procédure.

J'ai également sollicité pour avis les commissaires-enquêteurs du SCoT Maurienne sur leur lecture de l'UTNS n°2.

Christophe Baudot, directeur de la RARM, a toujours été disponible pour échanger au téléphone et répondre à mes demandes.

Sophie Verney, maire de Montricher-Albanne m'a fait part au téléphone de sa profonde déception à la suite des observations déposées par l'association La Harde, très critique sur la solution choisie pour l'implantation de la gare amont. Madame Verney s'est également exprimée sur d'autres observations d'habitants de la commune qui l'ont mise en colère.

J'ai sollicité par téléphone les services de l'État, STRMTG et Service Planification et Aménagement du territoire à la Direction Départementale des Territoires de Savoie, afin de préciser des points techniques du dossier.

Enfin j'ai souhaité m'entretenir au téléphone avec des acteurs de la station : Yves Magnin, ancien directeur de la station, Christian Galice, hébergeur (Azureva), Thierry Ravier, moniteur, président de l'ESF des Karellis et récemment nommé à la présidence de l'OT des Karellis ainsi que Marcel Pasquier, président de la RARM. Ces échanges ont permis de comprendre le contexte économique et social de la station.

5. La clôture de l'enquête les modalités de transfert

Le lundi 23 novembre, au terme de l'ultime permanence à Albiez-Montrond, à 16h30, le dossier d'enquête publique et le registre m'ont été remis. Sophie Verney, maire de Montricher-Albanne, m'a ensuite accueillie en mairie de Montricher-Albanne pour me remettre le dossier et le registre.

Le PV de synthèse ainsi que les tableaux de l'ensemble des observations ont été adressés par courriel le lundi 30 novembre aux maires, à Christophe Baudot, directeur de la RARM et Pascal Vie, directeur général délégué de SSIT.

La réunion de remise du PV de synthèse s'est déroulée le mercredi 02 décembre, à la demande du maître d'ouvrage car tous les participants n'étaient pas disponibles le 1^{er} décembre, jour prévu de la remise.

La réunion s'est tenue en mairie de Montricher-Albanne en présence de Sophie Verney, maire de Montricher-Albanne, de Christophe Baudot, directeur de la RARM, Marcel Pasquier, président de la RARM, Jean Didier, maire d'Albiez-Montrond et Maxime Cretet, chargé d'études juridiques à SSIT dont la filiale SSDS régie intéressée est l'exploitant du domaine skiable d'Albiez-Montrond.

Nous avons passé en revue les questions posées par le public ainsi que celles posées par moi-même.

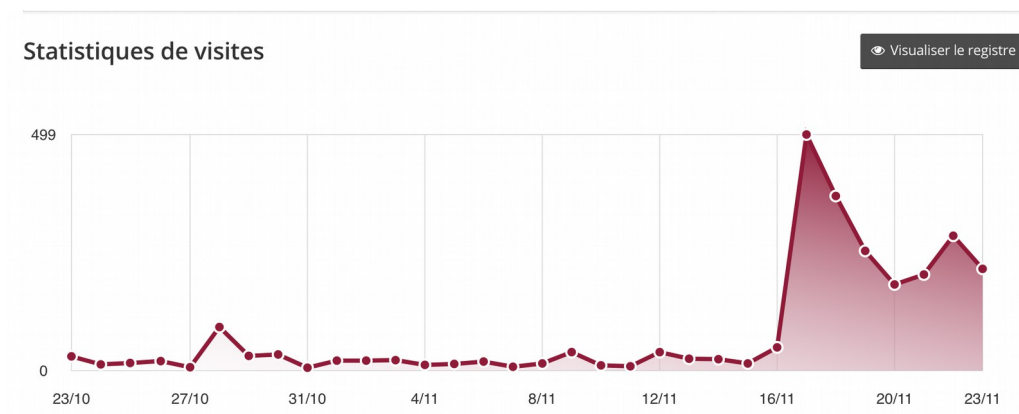
Christophe Baudot demande si il faut répondre à toutes les questions et dans quel délai. Nous convenons que le mémoire en réponse pourrait m'être adressé le 16 décembre car le rapport et les conclusions doivent être rendus le 21 décembre.

En date du 22 décembre, madame le maire de Montricher-Albanne m'adresse un courriel pour m'informer que le mémoire en réponse sera rendu dans un délai d'un mois afin de pouvoir répondre à toutes les questions du PV de synthèse. Le mémoire est adressé le lundi 25 janvier 2021 par courriel avec plusieurs pièces jointes : règlement du PLU d'Albiez-Montrond, accusé de réception de la demande d'avis de l'Autorité environnementale et notification d'absence d'avis MRAe.

3. Une enquête publique qui a suscité de nombreuses observations

Les statistiques du registre dématérialisé indiquent 2 598 visites sur les trois semaines de l'enquête publique et 2 800 téléchargements.

Le plan d'aménagement de la gare amont (gare d'arrivée) est celui qui a été le plus consulté avec 216 téléchargements, viennent ensuite le plan d'aménagement de la gare aval (196 téléchargements), la notice explicative (182 téléchargements), les insertions paysagères de la gare amont (152 téléchargements), l'étude d'impact (115 téléchargements) et les variantes (115 téléchargements). Comme on le constate sur le graphique ci-dessous du registre dématérialisé, une augmentation très nette des visites s'est produite à partir du mardi 17 novembre avec **près de 500 visites sur une seule journée**. La consultation est restée élevée sur la dernière semaine de l'enquête publique.



L'enquête publique a généré 303 observations, deux observations manuscrites sur le registre, 5 personnes sont venues aux permanences dont une uniquement pour des renseignements sur le registre dématérialisé, trois rdv téléphoniques ont été sollicités et 17 personnes ou associations ont adressé des contributions avec une ou plusieurs pièces jointes en annexe.

14 observations ont été écartées soit en raison de doublon ou que le sujet ne concernait pas le projet mais des demandes de rendez-vous.

Sur les 289 observations concernant directement le projet, 10 sont totalement opposées au projet, 105 sont favorables dont 43 n'émettent qu'un avis simple type référendum (« *je suis pour* » ou « *favorable à 100 %* »), **109 sont favorables au remplacement mais opposées à la destruction de la Pointe des Chaudannes**, **70 font référence au projet de liaison Albiez-Karellis**.

85 observations sont anonymes dont 51 totalement favorables au projet mais avec des avis très succincts type « *un vrai besoin* ».

Lorsque l'on détaille de près les origines des personnes, ce sont la plupart des habitants de la vallée, professionnels de la montagne ou des skieurs. Les observations extérieures à la Savoie sont en grande majorité le fait d'habituels de la station qui se présentent comme tels.

Les références d'observations sont celles des pièces jointes annexées et des pièces jointes du registre dématérialisé.

Quels sont les termes du débat pour le public ?

- Un remplacement justifié

C'est la principale observation que l'on soit partisan ou pas du choix du tracé. Ainsi TR, obs. 208, indique qu'il faut « *pas moins de 20 minutes pour monter au sommet depuis le pied de la remontée et en tant que moniteur de ski, c'est une remontée que nous prenons très rarement avec les clients (...) c'est la remontée la moins fréquentée de la station. Trop lent et en plus il est positionné dans une zone assez froide* ». « *Qui n'a pas connu l'onglée sur le télésiège et ne souhaiterait voir son remplacement et passer de 12 mn à 5 mn de montée ?* » note BS, obs. 280 ou HG, obs. 2, « *la vétusté du télésiège impose un changement* ». Enfin RM, obs. 36 souligne sa « *lenteur abominable (...) même les magazines de ski en parlent. Un embarquement et débarquement dangereux pour les enfants et anxiogène pour les parents* ».

Vétuste, obsolète, lent, tombé dans l'oubli, sont les qualificatifs qui reviennent dans la majorité des contributions.

Au-delà d'un **appareil considéré comme en fin de vie**, son remplacement permettra « *de repenser la redistribution des flux sur l'ensemble du domaine skiable* » pour SP, obs. 168 et de permettre « *aux skieurs de tous niveaux d'accéder à toutes les zones et points de vue de la station. Par conséquent de redonner un caractère familial, agréable, touristique et ludique intéressant* » écrit SN, obs. 30.

- Mais un dossier de présentation très critiqué

Insincère ou sincérité douteuse, ces deux termes reviennent dans nombre de contributions (1,4, 14, 16, 134, 142, 252, 285) que résume AD, obs. 91 : « *en filigrane de l'implantation de la gare d'arrivée à la Pointe des Chaudannes, se profile en fait une future liaison Albiez-Les Karellis, un non-dit de ce dossier* ».

De fait, le projet de liaison est évoqué par plus d'1/4 des contributeurs qu'ils soient ou non favorables à cette liaison alors qu'il n'en est fait mention nulle part dans le dossier.

De même l'**absence d'étude économique et de comparatif de coût** pour les différents tracés est relevé par plusieurs dont BC, obs. 3 : « *aucune étude économique ne figure au dossier, comparant les différentes options et le retour sur investissement* » ou AD, obs. 91 : « *Est-il raisonnable dans le contexte actuel d'engager une dépense de 7 millions d'€ sans une solide étude coûts-bénéfices du projet prenant en compte les dégâts environnementaux ?* ». LM, obs. 274 fait également référence au contexte social et climatique pour suggérer que « *l'impact économique doit être plus finement évalué puisqu'un tel équipement endette de façon prévisible sur plusieurs dizaines d'années* ».

L'association La Harde, obs. 4 et p.j. demande « *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...)?* (...) » et Anonyme, obs. 273, estime que « *les Karellis (...) sont gérés en Régie communale directe. Ils doivent aux contribuables de Montricher la même transparence qu'un Conseil municipal sur n'importe lequel de ses projet.* »

Enfin certains éléments factuels font l'objet de remarques :

« 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. Le vautour fauve est une espèce protégée au niveau national. Pourquoi ne pas l'avoir mentionné ? » interroge l'association La Harde, obs. 4 et p.j..

Le calendrier des travaux n'est pas conforme aux échéances prévisibles de l'enquête publique, il indique une mise en service en décembre 2020, comme le souligne RO, obs. 261, p.j.

Plusieurs contributions relèvent également que le plan général des travaux de la gare amont montre **l'implantation de deux gares au sommet des Chaudannes** avec des volumes de déblais supérieurs à ceux indiqués pour l'aménagement envisagé de la gare d'arrivée du TSD comme le précise FFCAM, obs. 285, p.j. : « les plans d'aménagement du sommet ne sont pas ceux étudiés dans l'étude d'impact. Ils sont bien plus vastes et comportent un deuxième appareil non mentionné dans le dossier et portant sur la liaison avec Albiez ».

- Une solution de remplacement vivement questionnée

La principale critique porte sur **l'arasement de la Pointe des Chaudannes**.

Cela représente selon RO, obs. 261, p.j. « 15 mètres de haut (immeuble de 5 étages) sur 6 800 m² (terrain de foot) » tandis que l'association La Harde précise que le volume de terrassement de 17 900 m² est l'équivalent de 157 cars scolaires, obs. 4 et p.j.. Mais pour la plupart des contributeurs, c'est l'impact paysager qui est mis en avant : « ne massacrons pas la montagne pour avoir une belle vue » écrit JC, obs. 130 ou encore Anonyme, obs. 133, « pour tous les amoureux de la montagne, nous souhaitons que soit préservé le caractère naturel de la Pointe des Chaudannes et qu'aucune atteinte ne lui soit portée ».

Un sommet connu de tous, souligne LM, obs. 274 : « pour les Karellis, la Pointe des Chaudannes est indéniablement l'un des sommets emblématiques et « repères » dans notre expérience d'habitant et de touriste ».

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.

Les autres remarques concernent le choix de la solution de remplacement à commencer par **l'absence de comparaison chiffrée pour chaque variante** comme le souligne FK, obs. 113 : « aucun indicateur ne permet d'évaluer de manière objective les impacts paysagers. Il est par exemple évalué un impact modéré identique pour les remblais dans la pente pour la variante 3 et l'impact des « terrassements importants pour l'aménagement des gares » du projet retenu. Pourtant dans un cas, les aménagements sont faits dans la pente et dans le second, on vient araser la Pointe des Chaudannes ».

- Le rejet des autres solutions est questionné :

La variante 2 qui concerne la gare aval (gare de départ du télésiège) permettrait selon LC, obs. 15, de sécuriser le flux des skieurs sur « une zone de croisement très sensible pour les skieurs débutants (...) Ces situations anxiogènes sont vécues depuis tant d'années, il faut y remédier et c'est l'occasion ou jamais ».

La variante 3 « avec gare amont au droit de la gare actuelle implique un mur de soutènement mais préserve la Pointe des Chaudannes » relève BC, obs. 3

De même la variante 4, avec gare amont au niveau d'un petit col existant sur l'arête sommitale est retenue par LC, obs. 15, p.j. car elle « permettra de conserver la Pointe des Chaudannes en l'état et (...) abritera la gare d'arrivée contre les intempéries (principalement le vent d'est) ».

- Dans un contexte général qui invite à la prudence

Le changement climatique est mis en avant par DF, obs. 134 : « le projet ignore l'évolution climatique en cours. (...) un projet anachronique, sans imagination, dont on se demande quels

intérêts il sert » ou Anonyme, obs. 170 : « le contexte du réchauffement de la planète nous interpelle (...) ne faut-il pas en tenir compte avant de se lancer dans une extension coûteuse qui aura détruit un environnement qui ferait sans doute notre richesse de demain ? » ce que précise CR, obs. 84 : « Y aura-t-il encore assez de neige dans 5 ans pour aller ne serait-ce que jusqu'au départ du télésiège des Chaudannes ? » et BF, obs. 136 : « la solution retenue semble être d'un autre temps : le temps révolu de l'or blanc ».

La situation sanitaire liée au Covid et la crise économique qui en découle soulève des inquiétudes comme l'exprime RO, obs. 261, p.j. : *« les auteurs du dossier ne précisent pas à la population qui paiera cette décapitation si la Régie fait défaut. Serons-nous dans la même situation qu'Albiez ? Nous sommes en droit d'avoir ces réponses en pleine pandémie qui impacte fortement le secteur touristique ».*

Enfin le public demande de prêter attention au **modèle de station porté par Les Karellis**, *« un domaine skiable convivial et typique d'une petite station de montagne. Et non pas une usine à ski déshumanisée ! »* écrit SB, obs. 109 ou VG, obs. 156 : *« quelle sera l'opinion publique en cette période où l'écologie est le fer de lance de toute communication ? Les Karellis seront pointés du doigt et on perdra cette belle image de station responsable construite sur des décennies ».*

Questions du public et de la commissaire-enquêtrice, les réponses du Maître d'ouvrage et commentaires de la CE

Les questions du public

- Un dossier incomplet qui n'évoque pas la liaison avec la station d'Albiez notamment en raison de la présence de deux gares sur le plan général des travaux de la gare amont. Comment expliquez-vous d'avoir retenu la seule variante qui permette la liaison avec Albiez-Montrond ?

Réponse de la Régie Autonome des remontées mécaniques et des pistes de Montricher-Albanne :

Le positionnement des 2 gares d'arrivées sur le plan général des travaux 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. Nous n'avons pas construit le projet en tenant compte des contraintes de l'éventuelle implantation de cette gare mais vérifié la compatibilité des projets. Le projet de Chaudannes n'a pas été réfléchi sous la contrainte de la liaison et la présence de cette 2ème gare dans les documents prouve que nous n'avons pas la volonté d'occulter ce projet.

Si la solution retenue permet l'implantation éventuelle de la gare d'arrivée de l'appareil de liaison, c'est également le cas de la variante N°4, nous n'avons donc pas « retenu la seule variante qui permette la liaison avec Albiez-Montrond ». Simplement, cette solution ayant été écartée, nous n'avons pas précisé qu'elle était compatible avec la liaison.

Enfin, 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. Aujourd'hui, il n'est donc pas du tout certain que ce télésiège arrive à Chaudannes. Pour la réalisation de cette liaison, une étude d'impact avec enquête publique sera réalisée. L'enquête publique dont nous parlons aujourd'hui n'a pour objet que le remplacement du TS des Chaudannes et non pas la liaison avec

Albiez.

Commentaire de la commissaire-enquêtrice :

La liaison avec Albiez n'est pas l'objet de l'enquête publique mais ce projet est connu de longue date par le public et le TS des Chaudannes est clairement identifié même par les porteurs du projet comme le 1^{er} maillon de cette liaison. Cette circonstance a été évoquée dès la 1^{ère} rencontre avec le Maître d'ouvrage et l'autorité organisatrice le 15 septembre 2020.

- L'absence d'indicateurs chiffrés du volume de terrassement et de coût pour chaque variante permettant au public de pouvoir comparer. Serait-il possible d'évaluer les volumes et coûts de chaque variante ?

Réponse de la Régie Autonome des remontées mécaniques et des pistes de Montricher-Albanne :

Les volumes pour chaque variante sont indiqués dans le chapitre : Explication du maître d'œuvre sur la solution retenue face aux différentes variantes page 8, mais par souci de clarté vous les trouverez ci-dessous :

- ♦ Variante 3 3 000 m³ de déblais et 8 000 m³ d'apport de matériaux
- ♦ Variante 4 28 000 m³ pour une surface aménagée de 6 000 m²
- ♦ Solution retenue ... 17 900 m³ pour une surface aménagée de 6 800 m²

Les indicateurs chiffrés concernant le choix des différentes variantes ne sont pas pour le Maître d'Ouvrage des éléments de décision déterminants. Pour la variante 1 et le remplacement du TS actuel par un TS à pinces fixes et donc une technologie identique à l'appareil actuel n'intéresse pas la Régie pour toutes les raisons expliquées dans le dossier d'enquête publique. Cette solution a donc été écartée même si le prix de ce genre d'appareil aurait divisé par 2 les coûts de l'ensemble des travaux. Concernant les autres solutions, les coûts n'ont pas été évalués de manière précise pour chacune d'entre elles, mais vous pourrez constater dans le chapitre : Explication du maître d'œuvre sur la solution retenue face aux différentes variantes page 8, que les variantes 1 et 4 qui demandent des ouvrages particuliers seront beaucoup plus onéreuses que la solution retenue voir même dans des enveloppes budgétaires qui ne pourront pas être prises en compte par le maître d'ouvrage.

Commentaires de la commissaire-enquêtrice :

Les arguments du Maître d'ouvrage se contredisent. Il affirme d'abord que les indicateurs chiffrés ne sont pas « des éléments de décision déterminants » pour préciser en fin de réponse que les variantes écartées sont trop onéreuses (...) pour être retenues. Cette imprécision n'est pas de nature à rendre compréhensibles les termes de la décision pour le public.

- L'absence de plan de financement, d'évaluation coûts/bénéfices du projet et du plan d'investissement. N'est-il pas important en période de crise économique de fournir des éléments assurant que l'investissement ne mettra pas en péril le modèle de fonctionnement actuel de la station et les finances de la commune-support ?

Réponse de la Régie Autonome des remontées mécaniques et des pistes de Montricher-Albanne :

La Régie Autonome est un établissement public, ses comptes sont donc disponibles sur simple demande auprès du Trésor Public. Son statut précise qu'elle est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière ce qui permet de la qualifier d'Autonome. Elle n'a donc aucun lien financier avec la Commune hormis la taxe sur les remontées mécaniques que la Régie verse à la Commune chaque année.

En ce qui concerne la prospective, un Plan Pluriannuel d'Investissement comprenant un plan de financement est construit, réfléchi, analysé sur plusieurs années et voté par le Conseil d'Administration de la Régie au fur et à mesure des réalisations. Cette prospective prend en compte des données confidentielles qui se trouvent dans le secteur concurrentiel concernant la commercialisation des forfaits auprès des hébergeurs et la Régie ne peut pas diffuser ces informations.

Concernant la situation de crise, elle évolue chaque jour et personne ne peut prédire ce qui se passera demain. Les administrateurs de la Régie tiendront bien évidemment compte de l'évolution de la situation et de la conjoncture lors du lancement de l'appel d'offres et surtout lors de la signature de l'acte d'engagement des travaux.

Commentaire commissaire-enquêtrice :

Cette inquiétude du public est légitime car le modèle économique de la station des Karellis montre sa fragilité en période de pandémie. Toutefois il appartient à la RARM de décider ou non de communiquer sur des données financières.

- Le calendrier des travaux dans l'étude d'impact indique une fin de chantier en décembre 2020 non compatible avec les échéances de l'enquête publique.

Réponse de la Régie Autonome des remontées mécaniques et des pistes de Montricher-Albanne :

Effectivement, l'étude d'impact a été déposée auprès des services de la DREAL le 18 février 2020 comme vous pourrez le constater sur l'accusé réception ci-joint pour une réalisation des travaux en 2020 et l'appel d'offres pour le choix de l'appareil était en cours à cette date. Malheureusement, la première vague de COVID 19 a nécessité un confinement de l'ensemble de la population française le 15 mars. Nous avons donc classé sans suite l'appel d'offres n'étant pas certains de la suite de l'activité économique et de pouvoir réaliser les travaux dans les délais mais la demande d'autorisation d'exécution des travaux et donc l'évaluation environnementale ont continué à être instruites. Cette instruction s'est réalisée dans des temps beaucoup plus longs puisque l'avis de la MRAE qui devait être rendu au mois d'avril l'a été courant juin impliquant de ce fait un décalage dans le calendrier des travaux mais ceci n'est pas le fait du Maître d'Ouvrage.

Commentaires de la commissaire-enquêtrice :

Les reports et délais supplémentaires sont effectivement le fait de la situation de pandémie qui a conduit l'administration à geler en mars 2020, via une ordonnance, des dossiers en cours d'instruction. Toutefois, ainsi que l'indique lui-même le Maître d'ouvrage, il avait anticipé la mise à l'enquête publique et l'information du public en lançant les appels d'offres dès le mois de janvier (page 40 attributions du lot constructeur). Ce sont les circonstances de la pandémie et l'incertitude

économique liée à l'arrêt de la station qui l'ont conduit à classer sans suite l'appel d'offres. Il est donc excessif de faire porter la responsabilité du décalage uniquement sur l'avis de la MRAe.

- La présence des vautours fauves, espèce protégée, n'est pas indiquée dans l'étude d'impact comme le souligne FNE Savoie . Ne serait-il pas utile de compléter le dossier par une étude sur l'aire d'évolution des vautours fauves ?

Réponse de la Régie Autonome des remontées mécaniques et des pistes de Montricher-Albanne :

L'Aigle royal, et le Vautour fauve ont bien été étudiés :

Dans l'état initial en pages 103 à 105 de l'étude d'impact qui reprend les données bibliographiques (bases de données en ligne : LPO, Observatoire de la Biodiversité de Savoie). Dans le commentaire, il est écrit :

♦ ➤ *Pour l'Aigle royal : terrains de gagnage (nidification hors périmètre),*

♦ ➤ *Pour le Vautour fauve: terrains de gagnage (estivants non nicheurs),*

Ces deux espèces sont donc bien présentes/connues sur le secteur d'étude, mais la zone d'étude est un lieu d'alimentation/de gagnage et ne constitue pas un site de nidification de l'Aigle royal ou un dortoir pour les vautours.

En pages 184 à 187, un tableau reprend les incidences sur les oiseaux du site en détaillant les impacts sur les individus (mortalité potentielle générée par les travaux), sur les habitats, et le dérangement :

♦ *Pour l'Aigle royal, il est bien indiqué que les risques de mortalité en phase chantier et les pertes d'habitats de nidification et de repos seront nuls et le dérangement faible,*

♦ *Pour le Vautour fauve, il est bien indiqué que les risques de mortalité en phase chantier et les pertes d'habitats de nidification et de repos seront nuls et le dérangement très faible,*

Cette même analyse est reprise en page 258 à 261 avec un tableau qui donne les impacts résiduels après mise en place des mesures d'évitement et de réduction.

En résumé, les incidences résiduelles du projet sur des 2 espèces sont considérées comme faibles à très faibles.

Commentaires de la commissaire-enquêtrice :

Pas de commentaire

Les questions de la commissaire-enquêtrice

- L'UTNS de la liaison Albiez-Les Karellis qui figure dans le SCoT 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 avait fait l'objet d'une évaluation environnementale connue au moment du dépôt de l'étude d'impact.

Réponse de la Régie Autonome des remontées mécaniques et des pistes de Montricher-Albanne :

Ce projet de liaison date d'une trentaine d'années. L'étude d'impact pour le TS de Chaudannes a été réalisée en 2018. En 2017 une demande d'UTN avait été déposée concernant la liaison avec Albiez et avait été retirée par Monsieur le Maire d'Albiez-Montrond. En 2018, le projet de liaison

avec Albiez n'était donc plus d'actualité. Ce n'est que dernièrement, avec la reprise de la gestion du domaine skiable d'Albiez par le Département que le projet a repris forme et a été inscrit dans le SCoT car s'il ne l'avait pas été, il n'aurait pas pu voir le jour dans les prochaines décennies puisque ce document prévoit les aménagements à des échéances sur une douzaine d'années.

Concernant les projets connus, « Le Décret n°2016-1110 du 11 août 2016 introduit l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

➤ *ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;*

➤ *ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.*

Ainsi l'ensemble de ces projets sont décrits au paragraphe 3.9 et l'analyse des incidences cumulées de ces projets avec celui de l'étude d'impact est faite au paragraphe 5.13. La demande d'UTN de la liaison ayant été déposée puis retirée, si l'étude d'impact a bien été réalisée, elle n'a en revanche jamais été évaluée et aucun avis n'a jamais été rendu public. Il n'y a donc pas d'analyse à réaliser par rapport aux projets futurs car aucun projet connu n'a fait l'objet d'un document d'incidence et d'une enquête publique ou d'une évaluation environnementale avec un avis rendu public.

Le dossier n'est donc pas incomplet et il n'y a pas eu d'omission. L'article R-122-5 précise d'ailleurs que sont exclus de l'étude d'impact les projets abandonnés par le maître d'ouvrage ce qui est le cas avec le retrait de la demande d'UTN en 2017 par la Mairie d'Albiez-Montrond. Cette notion est importante car elle permet d'éviter les amalgames entre des projets différents ce que n'ont pas manqué de faire les opposants au projet de remplacement du TS des Chaudannes.

Commentaires de la commissaire-enquêtrice :

Le Maître d'ouvrage s'appuie sur un dossier UTN de 2017 retiré mais le projet de liaison a bien été actualisé sous l'appellation UTN structurante dite « liaison Karellis-Albiez-Montrond » qui a 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 ».

Ce qui compte dans ce dossier, c'est l'information dont dispose le public et non une subtilité réglementaire qui ne fait pas sens dans l'approche globale d'un aménagement.

Le public tout comme la CE sont fondés à s'interroger sur l'absence d'information dans l'étude d'impact. Il n'y a donc pas d'amalgame d'autant que les critiques sur cette absence d'information ne sont pas le fait d'opposants au remplacement du TS des Chaudannes mais d'associations ou de personnes qui regrettent l'absence de transparence.

- Quel est le règlement du PLU d'Albiez pour les deux parcelles concernées par le projet ?

Réponse de la Régie Autonome des remontées mécaniques et des pistes de Montricher-Albanne :

Les parcelles sont classées en zone N, vous trouverez en pièce jointe le règlement du PLU d'Albiez.

Commentaires de la commissaire-enquêtrice :

Ceci est inexact. La parcelle B 1756 de 488 400 m² est classée en zone N, zone naturelle, mais la parcelle B 1754 de 605 200 m² est classée en zone Aa, protection terres agricoles et paysage.

- L'utilisation des parcelles pour le terrassement peut-elle se faire sans modification préalable du PLU ou sa révision ?

Nous n'avons reçu aucune remarque des services instructeurs du dossier, ni des services de l'urbanisme ni de la part du STRMTG. Toutefois, s'il fallait modifier le zonage des parcelles, il s'agirait d'une modification simplifiée et non d'une révision. La commune d'Albiez-Montrond a engagé une restructuration de son domaine skiable et a fait une demande à la Communauté de Communes qui en a aujourd'hui la compétence, pour modifier son PLU. Ceci nous permettra de changer le zonage N en zone Ns (zone naturelle sur domaine skiable) des parcelles concernées avant d'effectuer les travaux.

Commentaires de la commissaire-enquêtrice :

Ceci est imprécis. Lors d'une réunion à la Communauté de communes Coeur de Maurienne, le 01^{er} décembre 2020, le représentant du service « planification et aménagement » à la DDT de la Savoie vous a alertés, ainsi qu'il l'a précisé à la CE, sur le fait que l'utilisation de ces parcelles pour du terrassement devait faire l'objet d'une sollicitation de l'État pour connaître la procédure à suivre. En effet, deux procédures sont possibles : soit une modification de droit commun, soit une modification simplifiée. L'État devra également se prononcer sur la conformité des travaux avec le règlement du PLU concernant les parcelles.

- Comment concilier l'arasement d'une crête, et la Loi montagne qui protège les éléments caractéristiques du patrimoine paysager même s'ils ne font pas l'objet d'une protection ?

Réponse de la Régie Autonome des remontées mécaniques et des pistes de Montricher-Albanne :

« L'arasement » de la crête est un terme qui n'a jamais été utilisé dans l'étude d'impact car la solution retenue détaillée page 29 et 92 indique : « Recréation d'une arête qui reprend la forme de l'arête existante pour limiter sa perception (gare d'arrivée) ». Nous avons pu constater dans l'enquête publique que des termes encore bien plus imagés ont été utilisés par les détracteurs du projet : dynamitage, massacre, destruction... Nous pensons que cette sémantique facilite un parti pris contre le projet pour les personnes qui n'auraient pas pris le temps de regarder le fond du dossier.

Nous pensons donc en ayant étudié et proposé 4 solutions différentes pour l'implantation de la gare

d'arrivée, avoir effectué un travail exhaustif des solutions envisageables et avoir retenu la solution ayant le moins d'impacts. Avec « la forme des talus optimisée pour permettre de limiter au maximum l'impact de l'aménagement sur le sommet de Chaudannes et avec la recréation d'une arête qui reprend la forme de l'arête existante pour limiter sa perception » (page 207), nous pensons proposer une solution qui protège les éléments caractéristiques du patrimoine paysager même s'ils ne font pas l'objet d'une protection.

Commentaires de la commissaire-enquêtrice :

S'il est exact que le terme « arasement » n'apparaît pas dans l'étude d'impact, (c'est le terme de « terrassement » qui est utilisé) , il a été employé à plusieurs reprises tant par madame le maire de Montricher-Albanne que par le directeur de la RARM lors des réunions avec la CE et cela avant même que l'EP ne soit ouverte (réunion du 15 septembre 2020). Cette « sémantique » que vous rejetez est liée au fait que la Pointe des Chaudannes est un point topographique qui va disparaître pour être recréé plus à l'est et à une altitude inférieure comme l'explique l'étude d'impact.

Concernant la zone d'étude de référence 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 ».

Enfin, 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 labellisé 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 ».

Dans une seconde partie du mémoire en réponse, le Maître d'ouvrage consacre 18 pages d'explications supplémentaires sur la solution retenue face aux différentes variantes avec de nouveaux schémas pour certaines variantes écartées.

Pour chaque variante, le Maître d'ouvrage présente les avantages et les raisons pour lesquelles les variantes ont été écartées.

La solution 1, remplacement à l'identique a ainsi été écartée *« car elle présente les mêmes inconvénients que l'installation existante avec en particulier un temps de montée long pour un linéaire de plus de 1 700 ml et une tenue au vent des sièges 4 places limitée compte tenu de leur faible poids ».*

La solution 2 qui concerne le positionnement de la gare aval a été écartée car *« la pente importante devant la gare, dans une zone présentant des arrivées d'eau, n'est pas favorable à la réalisation de terrassements conséquents en déblais pour permettre d'obtenir une place suffisante derrière la gare pour l'aménagement de la zone d'attente des skieurs. »* Une photo illustre un *« exemple de zone instable avec travaux hydraulique de confortement dans les pentes importantes à proximité du départ ».*

La solution 3 prévoit un positionnement de la gare amont de l'installation au droit de la gare d'arrivée du télésiège existant, c'est-à-dire qu'elle correspond à la solution 1 avec implantation de la gare du télésiège débrayable à six places à l'emplacement de la gare existante. Cette solution, indique le mémoire, *« ne nécessite pas de travaux de terrassement pour raccordements entre la plateforme de débarquement et le départ des pistes existantes »* et *« présente l'avantage d'être peu*

visible en perception lointaine avec une gare masquée par le talus de la pointe des Chaudannes ». Toutefois étant donné que le projet de gare motrice du TSD a une emprise bien plus importante sur une plate-forme contrainte, cette solution implique la réalisation d'un « *ouvrage de soutènement pour la tenue des matériaux avec une longueur de l'ordre de 75 ml et une hauteur maximale apparente de plus de 15 m de hauteur* », ce qui est précisé par des schémas de coupes du terrain. De tels ouvrages ne sont pas « *envisageables dans l'enveloppe financière de l'opération* » indique le mémoire.

La solution 4 qui prévoit l'implantation de la gare d'arrivée au niveau d'un petit col existant sur l'arête sommitale. Une solution écartée car « *le site d'implantation présente un risque important de glissement de terrain* ». Le mémoire précise également les impacts paysagers de cette variante et rajoute des schémas explicatifs

Une 5^{ème} solution qui ne figurait pas dans l'étude d'impact est présentée qui consiste à choisir une installation de type débrayable mais avec des sièges quatre places au lieu de six places. Cette solution a été écartée en phase de conception. Le mémoire explique que « *les longueurs des gares débrayables en version 4 places sont inchangées par rapport à celles en version 6 places ce qui ne permet pas d'avoir des aménagements plus simples en gare amont compte tenu de la topographie du site qui est très contraignante avec l'absence de zones planes utilisables pour l'implantation de la nouvelle gare d'arrivée* ».

Le mémoire explique enfin les raisons pour lesquelles le Maître d'ouvrage a choisi l'implantation sous l'arête sommitale et la création d'une plate-forme avec déplacement du point topographique de la Pointe des Chaudannes. Plusieurs plans ainsi qu'un photo montage de l'insertion paysagère permet de « *visualiser le point haut de la pointe des Chaudannes par rapport à la gare neuve* » sont ajoutés sans toutefois avoir la possibilité de comparer l'avant-après des aménagements.

Commentaire de la commissaire-enquêtrice :

La commissaire-enquêtrice prend acte de la volonté du Maître d'ouvrage de préciser les éléments qui l'ont conduit à retenir l'implantation de la gare amont sous l'arête sommitale et les raisons pour lesquelles il a rejeté les autres solutions. Il est toutefois regrettable qu'il n'ait pas mis d'emblée ces éléments à disposition du public. Celui-ci va donc obtenir les informations une fois la consultation terminée.

Le mémoire en réponse figure dans les pièces jointes du rapport.

ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE REMPLACEMENT DU TÉLÉSIÈGE DES CHAUDANNES

PV de synthèse en date du 30 novembre 2020

Le remplacement du télésiège des Chaudannes, selon l'arrêté 23/2020 du maire de Montricher-Albanne, porte sur les points suivants :

- démantèlement télésiège à pinces fixes
- déconstruction de 19 pylones
- destruction des deux gares aval et amont
- construction de deux nouvelles gares aval et amont
- implantation de 17 pylones

L'enquête publique s'est déroulée du vendredi 23 octobre, 8h00, au lundi 23 novembre, 16h30 soit durant 32 jours consécutifs

Le PV de synthèse présente, conformément à la réglementation, la synthèse des observations du public, de la MRAe et de la commissaire-enquêtrice.

1 Les observations par thèmes du public

L'enquête publique a généré 303 observations, deux observations manuscrites sur le registre, 5 personnes sont venues aux permanences dont une uniquement pour des renseignements sur le registre dématérialisé, trois rv téléphoniques ont été sollicités et 18 personnes ont adressé des contributions avec plusieurs pièces jointes en annexe

Sur les 289 observations concernant directement le projet, 10 sont opposées au projet, 105 sont favorables dont 43 n'émettent qu'un avis simple type référendum (« *je suis pour* » ou « *favorable à 100 %* »), 109 sont favorables au remplacement mais opposés à la destruction de la Pointe des Chaudannes, 70 font référence au projet de liaison Albiez-Karellis.

Les références d'observations sont celles des pièces jointes annexées au PV de synthèse et des pièces jointes du registre dématérialisé.

- Un remplacement justifié

C'est la principale observation que l'on soit partisan ou pas du choix du tracé. Ainsi TR, obs. 208, indique qu'il faut « *pas moins de 20 minutes pour monter au sommet depuis le pied de la remontée et en tant que moniteur de ski, c'est une remontée que nous prenons très rarement avec les clients (...) c'est la remontée la moins fréquentée de la station. Trop lent et en plus il est positionné dans une zone assez froide* ». « *Qui n'a pas connu l'onglée sur le télésiège et ne souhaiterait voir son remplacement et passer de 12 mn à 5 mn de montée ?* » note BS, obs. 280 ou HG, obs. 2, « *la vétusté du télésiège impose un changement* ». Enfin RM, obs. 36 souligne sa « *lenteur abominable (...) même les magazines de ski en parlent. Un embarquement et débarquement dangereux pour les enfants et anxiogène pour les parents* ».

Vétuste, obsolète, lent, tombé dans l'oubli, sont les qualificatifs qui reviennent dans la majorité des

1 PV synthèse

contributions.

Au-delà d'un **appareil considéré comme en fin de vie**, son remplacement permettra « *de repenser la redistribution des flux sur l'ensemble du domaine skiable* » pour SP, obs 168 et de permettre « *aux skieurs de tous niveaux d'accéder à toutes les zones et points de vue de la station. Par conséquent de redonner un caractère familial, agréable, touristique et ludique intéressant* » écrit SN, obs 30.

- Mais un dossier de présentation très critiqué

Insincère ou sincérité douteuse, ces deux termes reviennent dans nombre de contributions (1,4, 14, 16, 134, 142, 252, 285) que résume AD, obs 91 : « *en filigrane de l'implantation de la gare d'arrivée à la Pointe des Chaudannes, se profile en fait une **future liaison Albiez-Les Karellis, un non-dit de ce dossier*** ».

De fait, le projet de liaison est évoqué par plus d' 1/4 des contributeurs qu'ils soient ou non favorables à cette liaison alors qu'il n'en est fait mention nulle part dans le dossier.

De même l'**absence d'étude économique et de comparatif de coût** pour les différents tracés est relevé par plusieurs dont BC, obs 3 : « *aucune étude économique ne figure au dossier, comparant les différentes options et le retour sur investissement* » ou AD, obs 91 : « *Est-il raisonnable dans le contexte actuel d'engager une dépense de 7 millions d'€ sans une solide étude coûts-bénéfices du projet prenant en compte les dégâts environnementaux ?* ».

LM, obs 274 fait également référence au contexte social et climatique pour suggérer que « *l'impact économique doit être plus finement évalué puisqu'un tel équipement endette de façon prévisible sur plusieurs dizaines d'années* ».

L'association La Harde, obs 4 et p.j. demande « *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..)?* (...) » et Anonyme, obs 273, estime que « *les Karellis (...) sont gérés en Régie communale directe. Ils doivent aux contribuables de Montricher la même transparence qu'un Conseil municipal sur n'importe lequel de ses projet.* »

Enfin certains éléments factuels font l'objet de remarques :

« *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. Le vautour fauve est une espèce protégée au niveau national. Pourquoi ne pas l'avoir mentionné ?* » interroge l'association La Harde, obs 4 et p.j..

Le calendrier des travaux n'est pas conforme aux échéances prévisibles de l'enquête publique, il indique une mise en service en décembre 2020, comme le souligne RO, obs 261, p.j.

Plusieurs contributions relèvent également que le plan général des travaux de la gare amont montre l'**implantation de deux gares au sommet des Chaudannes** avec des volumes de déblais supérieurs à ceux indiqués pour l'aménagement envisagé de la gare d'arrivée du TSD comme le précise FFCAM, obs 285, p.j. : « *les plans d'aménagement du sommet ne sont pas ceux étudiés dans l'étude d'impact. Ils sont bien plus vastes et comportent un deuxième appareil non mentionné dans le dossier et portant sur la liaison avec Albiez* ».

- Une solution de remplacement vivement questionnée

La principale critique porte sur l'**arasement de la Pointe des Chaudannes**.

Cela représente selon RO, obs 261, p.j. « *15 mètres de haut (immeuble de 5 étages) sur 6 800 m² (terrain de foot)* » tandis que l'association La Harde précise que le volume de terrassement de 17 900 m³ est l'équivalent de 157 cars scolaires, obs 4 et p.j.. Mais pour la plupart des contributeurs, c'est l'impact paysager qui est mis en avant : « *ne massacrons pas la montagne pour avoir une belle vue* » écrit JC, obs 130 ou encore Anonyme, obs 133, « *pour tous les amoureux de la montagne, nous souhaitons que soit préservé le caractère naturel de la Pointe des Chaudannes et qu'aucune*

atteinte ne lui soit portée ».

Un sommet connu de tous, souligne LM, obs 274 : « pour les Karellis, la Pointe des Chaudannes est indéniablement l'un des sommets emblématiques et « repères » dans notre expérience d'habitant et de touriste ».

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.

Les autres remarques concernent le choix de la solution de remplacement à commencer par **l'absence de comparaison chiffrée pour chaque variante** comme le souligne FK, obs 113 :

« aucun indicateur ne permet d'évaluer de manière objective les impacts paysagers. Il est par exemple évalué un impact modéré identique pour les remblais dans la pente pour la variante 3 et l'impact des « terrassements importants pour l'aménagement des gares » du projet retenu. Pourtant dans un cas, les aménagements sont faits dans la pente et dans le second, on vient araser la Pointe des Chaudannes ».

Le rejet des autres solutions est questionné :

La variante 2 qui concerne la gare aval (gare de départ du télésiège) permettrait selon LC, obs 15, de sécuriser le flux des skieurs sur « une zone de croisement très sensible pour les skieurs débutants (...) Ces situations anxiogènes sont vécues depuis tant d'années, il faut y remédier et c'est l'occasion ou jamais ».

La variante 3 « avec gare amont au droit de la gare actuelle implique un mur de soutènement mais préserve la Pointe des Chaudannes » relève BC, obs 3

De même la variante 4, avec gare amont au niveau d'un petit col existant sur l'arête sommitale est retenue par LC, obs 15, p.j. car elle « permettra de conserver la Pointe des Chaudannes en l'état et (...) abritera la gare d'arrivée contre les intempéries (principalement le vent d'est) ».

- Dans un contexte général qui invite à la prudence

Le changement climatique est mis en avant par DF, obs 134 : « le projet ignore l'évolution climatique en cours. (...) un projet anachronique, sans imagination, dont on se demande quels intérêts il sert » ou Anonyme, obs 170 : « le contexte du réchauffement de la planète nous interpelle (...) ne faut-il pas en tenir compte avant de se lancer dans une extension coûteuse qui aura détruit un environnement qui ferait sans doute notre richesse de demain ? » ce que précise CR, obs 84 : « Y aura-t-il encore assez de neige dans 5 ans pour aller ne serait-ce que jusqu'au départ du télésiège des Chaudannes ? » et BF, obs 136 : « la solution retenue semble être d'un autre temps : le temps révolu de l'or blanc ».

La situation sanitaire liée au Covid et la crise économique qui en découle soulève des inquiétudes comme l'exprime RO, obs 261, p.j. : « les auteurs du dossier ne précisent pas à la population qui paiera cette décapitation si la Régie fait défaut. Serons-nous dans la même situation qu'Albiez ? Nous sommes en droit d'avoir ces réponses en pleine pandémie qui impacte fortement le secteur touristique ».

Enfin le public demande de prêter attention au **modèle de station porté par Les Karellis**, « un domaine skiable convivial et typique d'une petite station de montagne. Et non pas une usine à ski déshumanisée ! » écrit SB, obs 109 ou VG, obs 156 : « quelle sera l'opinion publique en cette période où l'écologie est le fer de lance de toute communication ? Les Karellis seront pointés du doigt et on perdra cette belle image de station responsable construite sur des décennies ».

2 Les observations de la MRAe

Un seul avis était sollicité, celui de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe). L'absence d'avis dans le délai de deux mois prévu à l'article R 122-7 du code de l'environnement a été signifié le 29 juin 2020.

3 Les questions du public

- Un dossier incomplet qui n'évoque pas la liaison avec la station d'Albiez notamment en raison de la présence de deux gares sur le plan général des travaux de la gare amont. Comment expliquez-vous d'avoir retenu la seule variante qui permette la liaison avec Albiez-Montrond ?
- L'absence d'indicateurs chiffrés du volume de terrassement et de coût pour chaque variante permettant au public de pouvoir comparer. Serait-il possible d'évaluer les volumes et coûts de chaque variante ?
- L'absence de plan de financement, d'évaluation coûts/bénéfices du projet et du plan d'investissement. N'est-il pas important en période de crise économique de fournir des éléments assurant que l'investissement ne mettra pas en péril le modèle de fonctionnement actuel de la station et les finances de la commune-support ?
- Le calendrier des travaux dans l'étude d'impact indique une fin de chantier en décembre 2020 non compatible avec les échéances de l'enquête publique.
- La présence des vautours fauves, espèce protégée, n'est pas indiquée dans l'étude d'impact comme le souligne FNE Savoie . Ne serait-il pas utile de compléter le dossier par une étude sur l'aire d'évolution des vautours fauves ?

4 Les questions de la commissaire-enquêtrice

- L'UTNS de la liaison Albiez-Les Karellis qui figure dans le SCoT 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 avait fait l'objet d'une évaluation environnementale connue au moment du dépôt de l'étude d'impact.
- Quel est le règlement du PLU d'Albiez pour les deux parcelles concernées par le projet ? L'utilisation des parcelles pour le terrassement peut-elle se faire sans modification préalable du PLU ou sa révision ?
- Comment concilier l'arasement d'une crête, et la Loi montagne qui protège les éléments caractéristiques du patrimoine paysager même s'ils ne font pas d'objet d'une protection ?

À Chambéry, le 30 novembre 2020

la commissaire-enquêtrice

Nathalie Grynszpan

M^{me}, le Maire, Sophie VERNEY




le 02 - 12 - 2020

A MONTRICHER-ALBANNE

4 PV Synthèse



Régie Autonome des remontées mécaniques et des
pistes de MONTRICHER-ALBANNE

Enquête publique pour le remplacement du télésiège
des Chaudannes sur le Domaine Skiable des Karellis

Mémoire en réponse

Table des matières

Les questions du public	3
1. Un dossier incomplet qui n'évoque pas la liaison avec la station d'Albiez notamment en raison de la présence de deux gares sur le plan général des travaux de la gare amont. Comment expliquez-vous d'avoir retenu la seule variante qui permette la liaison avec Albiez-Montrond ?	3
2. L'absence d'indicateurs chiffrés du volume de terrassement et de coût pour chaque variante permettant au public de pouvoir comparer. Serait-il possible d'évaluer les volumes et coûts de chaque variante.	3
3. L'absence de plan de financement, d'évaluation coûts/bénéfices du projet et du plan d'investissement. N'est-il pas important en période de crise économique de fournir des éléments assurant que l'investissement ne mettra pas en péril le modèle de fonctionnement actuel de la station et les finances de la commune-support ?	4
4. Le calendrier des travaux dans l'étude d'impact indique une fin de chantier en décembre 2020 non compatible avec les échéances de l'enquête publique.....	4
5. La présence des vautours fauves, espèce protégée, n'est pas indiquée dans l'étude d'impact comme le souligne FNE Savoie. Ne serait-il pas utile de compléter le dossier par une étude sur l'aire d'évolution des vautours fauves ?.....	5
Les questions de la commissaire-enquêtrice	5
6. L'UTNS de la liaison Albiez-Les Karellis qui figure dans le SCoT 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 avait fait l'objet d'une évaluation environnementale connue au moment du dépôt de l'étude d'impact.	5
7. Quel est le règlement du PLU d'Albiez pour les deux parcelles concernées par le projet ?.....	6
8. L'utilisation des parcelles pour le terrassement peut-elle se faire sans modification préalable du PLU ou sa révision ?.....	6
9. Comment concilier l'arasement d'une crête, et la Loi montagne qui protège les éléments caractéristiques du patrimoine paysager même s'ils ne font pas l'objet d'une protection ?	7
Explication du maître d'œuvre sur la solution retenue face aux différentes variantes.....	7
10. Variantes étudiées et écartées :	7
Variante 1	7
Variante 2	9
Variante 3	12
Variante 4	15
Variante 5	19
11. Solution retenue	20

Les questions du public

1. Un dossier incomplet qui n'évoque pas la liaison avec la station d'Albiez notamment en raison de la présence de deux gares sur le plan général des travaux de la gare amont. Comment expliquez-vous d'avoir retenu la seule variante qui permette la liaison avec Albiez-Montrond ?

Le positionnement des 2 gares d'arrivées sur le plan général des travaux 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. Nous n'avons pas construit le projet en tenant compte des contraintes de l'éventuelle implantation de cette gare mais vérifié la compatibilité des projets. Le projet de Chaudannes n'a pas été réfléchi sous la contrainte de la liaison et la présence de cette 2^{ème} gare dans les documents prouve que nous n'avons pas la volonté d'occulter ce projet.

Si la solution retenue permet l'implantation éventuelle de la gare d'arrivée de l'appareil de liaison, c'est également le cas de la variante N°4, nous n'avons donc pas « retenu la seule variante qui permette la liaison avec Albiez-Montrond ». Simplement, cette solution ayant été écartée, nous n'avons pas précisé qu'elle était compatible avec la liaison.

Enfin, 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. Aujourd'hui, il n'est donc pas du tout certain que ce télésiège arrive à Chaudannes. Pour la réalisation de cette liaison, une étude d'impact avec enquête publique sera réalisée. L'enquête publique dont nous parlons aujourd'hui n'a pour objet que le remplacement du TS des Chaudannes et non pas la liaison avec Albiez.

2. L'absence d'indicateurs chiffrés du volume de terrassement et de coût pour chaque variante permettant au public de pouvoir comparer. Serait-il possible d'évaluer les volumes et coûts de chaque variante.

Les volumes pour chaque variante sont indiqués dans le chapitre : Explication du maître d'œuvre sur la solution retenue face aux différentes variantes page 8, mais par souci de clarté vous les trouverez ci-dessous :

- | | |
|--------------------|---|
| • Variante 3 | 3 000 m3 de déblais et 8 000 m3 d'apport de matériaux |
| • Variante 4 | 28 000 m3 pour une surface aménagée de 6 000 m2 |
| • Solution retenue | 17 900 m3 pour une surface aménagée de 6 800 m2 |

Les indicateurs chiffrés concernant le choix des différentes variantes ne sont pas pour le Maître d'Ouvrage des éléments de décision déterminants. Pour la variante 1 et le remplacement du TS actuel par un TS à pinces fixes et donc une technologie identique à l'appareil actuel n'intéresse pas la Régie pour toutes les raisons expliquées dans le dossier d'enquête publique. Cette solution a donc été écartée même si le prix de ce genre d'appareil aurait divisé par 2 les coûts de l'ensemble des travaux. Concernant les autres solutions, les coûts n'ont pas été évalués de manière précise pour chacune d'entre elles, mais vous pourrez constater dans le chapitre : Explication du maître d'œuvre sur la solution retenue face aux

différentes variantes page 8, que les variantes 1 et 4 qui demandent des ouvrages particuliers seront beaucoup plus onéreuses que la solution retenue voir même dans des enveloppes budgétaires qui ne pourront pas être prises en compte par le maître d'ouvrage.

3. L'absence de plan de financement, d'évaluation coûts/bénéfices du projet et du plan d'investissement. N'est-il pas important en période de crise économique de fournir des éléments assurant que l'investissement ne mettra pas en péril le modèle de fonctionnement actuel de la station et les finances de la commune-support ?

La Régie Autonome est un établissement public, ses comptes sont donc disponibles sur simple demande auprès du Trésor Public. Son statut précise qu'elle est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière ce qui permet de la qualifier d'Autonome. Elle n'a donc aucun lien financier avec la Commune hormis la taxe sur les remontées mécaniques que la Régie verse à la Commune chaque année.

En ce qui concerne la prospective, un Plan Pluriannuel d'Investissement comprenant un plan de financement est construit, réfléchi, analysé sur plusieurs années et voté par le Conseil d'Administration de la Régie au fur et à mesure des réalisations. Cette prospective prend en compte des données confidentielles qui se trouvent dans le secteur concurrentiel concernant la commercialisation des forfaits auprès des hébergeurs et la Régie ne peut pas diffuser ces informations.

Concernant la situation de crise, elle évolue chaque jour et personne ne peut prédire ce qui se passera demain. Les administrateurs de la Régie tiendront bien évidemment compte de l'évolution de la situation et de la conjoncture lors du lancement de l'appel d'offres et surtout lors de la signature de l'acte d'engagement des travaux.

4. Le calendrier des travaux dans l'étude d'impact indique une fin de chantier en décembre 2020 non compatible avec les échéances de l'enquête publique.

Effectivement, l'étude d'impact a été déposée auprès des services de la DREAL le 18 février 2020 comme vous pourrez le constater sur l'accusé réception ci-joint pour une réalisation des travaux en 2020 et l'appel d'offres pour le choix de l'appareil était en cours à cette date. Malheureusement, la première vague de COVID 19 a nécessité un confinement de l'ensemble de la population française le 15 mars. Nous avons donc classé sans suite l'appel d'offres n'étant pas certains de la suite de l'activité économique et de pouvoir réaliser les travaux dans les délais mais la demande d'autorisation d'exécution des travaux et donc l'évaluation environnementale ont continué à être instruites. Cette instruction s'est réalisée dans des temps beaucoup plus longs puisque l'avis de la MRAE qui devait être rendu au mois d'avril l'a été courant juin impliquant de ce fait un décalage dans le calendrier des travaux mais ceci n'est pas le fait du Maître d'Ouvrage.

5. La présence des vautours fauves, espèce protégée, n'est pas indiquée dans l'étude d'impact comme le souligne FNE Savoie. Ne serait-il pas utile de compléter le dossier par une étude sur l'aire d'évolution des vautours fauves ?

L'Aigle royal, et le Vautour fauve ont bien été étudiés :

Dans l'état initial en pages 103 à 105 de l'étude d'impact qui reprend les données bibliographiques (bases de données en ligne : LPO, Observatoire de la Biodiversité de Savoie). Dans le commentaire, il est écrit :

- ➤ Pour l'Aigle royal : terrains de gagnage (nidification hors périmètre),
- ➤ Pour le Vautour fauve: terrains de gagnage (estivants non nicheurs),

Ces deux espèces sont donc bien présentes/connues sur le secteur d'étude, mais la zone d'étude est un lieu d'alimentation/de gagnage et ne constitue pas un site de nidification de l'Aigle royal ou un dortoir pour les vautours.

En pages 184 à 187, un tableau reprend les incidences sur les oiseaux du site en détaillant les impacts sur les individus (mortalité potentielle générée par les travaux), sur les habitats, et le dérangement :

- Pour l'Aigle royal, il est bien indiqué que les risques de mortalité en phase chantier et les pertes d'habitats de nidification et de repos seront nuls et le dérangement faible,
- Pour le Vautour fauve, il est bien indiqué que les risques de mortalité en phase chantier et les pertes d'habitats de nidification et de repos seront nuls et le dérangement très faible,

Cette même analyse est reprise en page 258 à 261 avec un tableau qui donne les impacts résiduels après mise en place des mesures d'évitement et de réduction.

En résumé, les incidences résiduelles du projet sur des 2 espèces sont considérées comme faibles à très faibles.

Les questions de la commissaire-enquêtrice

6. L'UTNS de la liaison Albiez-Les Karellis qui figure dans le SCoT 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 avait fait l'objet d'une évaluation environnementale connue au moment du dépôt de l'étude d'impact.

Ce projet de liaison date d'une trentaine d'années. L'étude d'impact pour le TS de Chaudannes a été réalisée en 2018. En 2017 une demande d'UTN avait été déposée concernant la liaison avec Albiez et avait été retirée par Monsieur le Maire d'Albiez-Montrond. En 2018, le projet de liaison avec Albiez n'était donc plus d'actualité. Ce n'est que dernièrement, avec la reprise de la gestion du domaine skiable d'Albiez par le Département que le projet a repris forme et a été inscrit dans le SCoT car s'il ne l'avait pas été, il n'aurait pas pu voir le jour dans les prochaines décennies puisque ce document prévoit les aménagements à des échéances sur une douzaine d'années.

Concernant les projets connus, « Le Décret n°2016-1110 du 11 août 2016 introduit l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Ainsi l'ensemble de ces projets sont décrits au paragraphe 3.9 et l'analyse des incidences cumulées de ces projets avec celui de l'étude d'impact est faite au paragraphe 5.13. La demande d'UTN de la liaison ayant été déposée puis retirée, si l'étude d'impact a bien été réalisée, elle n'a en revanche jamais été évaluée et aucun avis n'a jamais été rendu public. Il n'y a donc pas d'analyse à réaliser par rapport aux projets futurs car aucun projet connu n'a fait l'objet d'un document d'incidence et d'une enquête publique ou d'une évaluation environnementale avec un avis rendu public.

Le dossier n'est donc pas incomplet et il n'y a pas eu d'omission. L'article R-122-5 précise d'ailleurs que sont exclus de l'étude d'impact les projets abandonnés par le maître d'ouvrage ce qui est le cas avec le retrait de la demande d'UTN en 2017 par la Mairie d'Albiez-Montrond. Cette notion est importante car elle permet d'éviter les amalgames entre des projets différents ce que n'ont pas manqué de faire les opposants au projet de remplacement du TS des Chaudannes.

7. Quel est le règlement du PLU d'Albiez pour les deux parcelles concernées par le projet ?

Les parcelles sont classées en zone N, vous trouverez en pièce jointe le règlement du PLU d'Albiez.

8. L'utilisation des parcelles pour le terrassement peut-elle se faire sans modification préalable du PLU ou sa révision ?

Nous n'avons reçu aucune remarque des services instructeurs du dossier, ni des services de l'urbanisme ni de la part du STRMTG. Toutefois, s'il fallait modifier le zonage des parcelles, il s'agirait d'une modification simplifiée et non d'une révision. La commune d'Albiez-Montrond a engagé une restructuration de son domaine skiable et a fait une demande à la Communauté de Communes qui en a aujourd'hui la compétence, pour modifier son PLU. Ceci nous permettra de changer le zonage N en zone Ns (zone naturelle sur domaine skiable) des parcelles concernées avant d'effectuer les travaux.

9. Comment concilier l'arasement d'une crête, et la Loi montagne qui protège les éléments caractéristiques du patrimoine paysager même s'ils ne font pas l'objet d'une protection ?

« L'arasement » de la crête est un terme qui n'a jamais été utilisé dans l'étude d'impact car la solution retenue détaillée page 29 et 92 indique : « Recréation d'une arête qui reprend la forme de l'arête existante pour limiter sa perception (gare d'arrivée) ». Nous avons pu constater dans l'enquête publique que des termes encore bien plus imagés ont été utilisés par les détracteurs du projet : dynamitage, massacre, destruction... Nous pensons que cette sémantique facilite un parti pris contre le projet pour les personnes qui n'auraient pas pris le temps de regarder le fond du dossier.

Nous pensons donc en ayant étudié et proposé 4 solutions différentes pour l'implantation de la gare d'arrivée, avoir effectué un travail exhaustif des solutions envisageables et avoir retenu la solution ayant le moins d'impacts. Avec « la forme des talus optimisée pour permettre de limiter au maximum l'impact de l'aménagement sur le sommet de Chaudannes et avec la recréation d'une arête qui reprend la forme de l'arête existante pour limiter sa perception » (page 207), nous pensons proposer une solution qui protège les éléments caractéristiques du patrimoine paysager même s'ils ne font pas l'objet d'une protection.

Explication du maître d'œuvre sur la solution retenue face aux différentes variantes.

10. Variantes étudiées et écartées :

Plusieurs variantes ont été étudiées en phase de conception pour permettre de déterminer la solution de remplacement existante la mieux adaptée en prenant en compte les contraintes suivantes :

- Impact paysager et environnemental de la construction et ses aménagements (terrassements pour les plateformes des gares et pour raccordements aux pistes de ski existantes, défrichements...). La principale contrainte du site étant l'absence de zones planes pour implantation de la nouvelle gare d'arrivée.
- Coûts de construction et de fonctionnement, d'entretien et de maintenance de la construction neuve et ses aménagements (locaux d'exploitations, alimentation électrique...).
- Attractivité de l'installation pour la clientèle (temps d'attente et de montée, confort pour les phases d'embarquement et de débarquement, possibilité d'avoir une exploitation descente...).
- Contraintes naturelles liées à l'installation (risques de glissements de terrain, exposition au vent...)

Variante 1

Remplacement de l'installation par une installation de type télésiège à attaches fixes d'une technologie équivalente à celle du télésiège existant.

Cette solution présente l'avantage d'avoir des structures de gares relativement petites qui permettent de limiter les aménagements à réaliser et cette technologie nécessite des coûts relativement limités.

Avantages de cette variante :

- La topographie du site est très contraignante compte tenu de l'absence de zones planes utilisables pour l'implantation de la nouvelle gare d'arrivée. Dans ces conditions, les tailles réduites des gares par rapport à celle de la solution retenue de type débrayable, ont un impact limité au niveau de l'aménagement amont avec une emprise au sol nettement plus faible que celle qui est nécessaire pour une gare de télésiège débrayable. Cette solution permet l'implantation de la gare d'arrivée neuve au droit de celle de la gare existante sans aménagements particuliers et sans risques géotechniques particuliers.
- Cette solution permet aussi de limiter les coûts de construction (de l'ordre de 2 000 000,00 €HT de moins) ainsi que les coûts de maintenance, d'entretien et de contrôles périodique de l'installation.

Cependant, cette solution a été écartée car elle présente les mêmes inconvénients que l'installation existante avec en particulier un temps de montée long pour un linéaire de plus de 1 700 m et une tenue au vent des sièges 4 places limitée compte tenu de leur faible poids.

Une solution de type débrayable a donc été retenue car cette technologie permet :

- L'augmentation de la vitesse de transport en ligne qui permet de réduire le temps de montée de plus de 12 minutes actuellement à 5 minutes 30, ce qui va fortement augmenter l'attractivité de l'installation pour les usagers compte tenu de son positionnement dans une combe dans un versant nord peu exposée au soleil.
- La technologie de type attaches débrayables est bien mieux adaptée aux skieurs de faible niveau ainsi qu'aux enfants et piétons (malgré une vitesse de translation en ligne de 5,5 m/s, l'embarquement se fait à une vitesse comprise entre 0,65 et 0,8 m/s contre 2,3 m/s pour une installation à attaches fixes). Ceci permet de fortement sécuriser l'embarquement et le débarquement des usagers qui constituent des phases critiques de l'exploitation. Avec les vitesses des sièges en gares pour une installation à attaches fixes, les difficultés et le stress pour les usagers se trouvent significativement plus importantes avec augmentation du risque de chutes et diminution du débit réel de l'installation (pénalisé par le taux d'arrêt ou de ralentissements qui va encore accroître le temps de montée des usagers).
- La technologie de type attaches débrayables permet un embarquement des piétons à la descente beaucoup plus aisé et beaucoup mieux sécurisé que pour les installations de type télésiège à attaches fixes. Un embarquement à la descente pour une installation à attaches fixes pénaliserait aussi l'exploitation et le temps de montée des usagers sachant qu'un ralentissement serait nécessaire lors des phases d'embarquement et de débarquement des piétons (pas de ralentissement nécessaire pour une installation de type débrayable).
- La technologie de type attaches débrayables permet de fiabiliser le fonctionnement de l'installation en cas de vent fort grâce à des véhicules qui ont une très bonne tenue au vent en raison de leur poids de l'ordre de 500 kg à vide contre 150 kg pour les sièges actuels. Ceci permet de garantir une exploitation avec un vent de 23 m/s.

- Dans un but de limiter les risques de chute des usagers, la technologie de type attaches débrayables permet d'avoir, de par ses longueurs importantes de gares, des garde-corps équipés d'un dispositif permettant de les verrouiller fermés en sortie de gare avec déverrouillage automatique en entrée de la gare opposée (côtés montée et descente) pour empêcher que les usagers puissent les relever en ligne (dispositif possible mais beaucoup moins fonctionnel avec les gares courtes de télésièges à attaches fixes).
- La technologie de type attaches débrayables permet d'avoir, avec le stockage des véhicules en gare aval, un fonctionnement en mode dégivrage du câble par mouvement lent du câble hors exploitation lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Ceci permet d'améliorer la disponibilité de l'installation avec une mise en service rapide après des phénomènes météorologiques défavorables (seulement 20 minutes pour l'opération de recyclage des véhicules en ligne).
- La technologie de type attaches débrayables permet d'avoir, pour fiabiliser l'installation, une motorisation de type double motorisation avec redondance complète de l'appareillage électrique jusqu'aux transformateurs permettant une exploitation à 66 % du débit de l'installation sur un seul moteur en cas de panne. Elle permet aussi d'avoir une motorisation de type moteur-couple sans réducteur qui offre un rendement optimisé et qui permet de limiter les besoins en énergie électrique de l'installation.
- La technologie de type attaches débrayables permet d'avoir une couverture de gare aval avec habillage bois et une couverture de gare amont, qui n'est pas dans une zone boisée, en bacs acier. Ceci permet d'améliorer l'intégration paysagère du projet.

Variante 2

Positionnement de la gare aval de l'installation à proximité des gares existantes des téléskis de la tête d'Albiez.

Cette solution a été envisagée dans le but de regrouper les zones d'attente des skieurs au départ de ce secteur.

Avantages de cette variante :

- Cette solution présentant l'avantage de centraliser les files d'attente et de simplifier la gestion des flux skieurs.

Cependant, cette solution a été écartée pour les raisons suivantes :

- La pente importante devant la gare, dans une zone présentant des arrivées d'eau, n'est pas favorable à la réalisation de terrassements conséquents en déblais pour permettre d'obtenir une place suffisante derrière la gare pour l'aménagement de la zone d'attente des skieurs. Pour garantir la tenue de talus dans des pentes supérieures à 65%, il faudrait réaliser des travaux hydrauliques de type éperons drainants conséquents avec un impact financier et paysager important (comme visible sur la piste de ski dans la pente importante survolée juste après la zone d'embarquement).

Exemple de zone instable avec travaux hydraulique de confortement dans les pentes importantes à proximité du départ



- Un plan d'aménagement a été réalisé avec un positionnement de la gare optimisé pour permettre de conserver des déblais limités dans les pentes importantes tout en conservant une place la plus grande possible devant la gare pour la file d'attente des usagers (voir plan ci-dessous). Ce plan a permis de montrer que, dans ces conditions, les terrassements restent limités (de l'ordre de 3 500 m³ de déblais) mais que la place disponible pour l'aménagement de la file d'attente n'est pas suffisante sans empiéter sur les pistes de ski et en particulier sur la piste arrivant du télésiège débrayable du Plan du Four. La longueur disponible à l'arrière de la gare pour aménagement de la file d'attente et pour passage des flux de skieurs sur la piste de ski est seulement de 19 ml entre le bord aval de piste et les portillons cadenceurs à l'entrée de la zone d'embarquement alors qu'il faudrait disposer de ~20 ml seulement pour aménagement en sécurité de la file d'attente. Par comparaison, la zone prévue pour la file d'attente est de ~36 ml pour la solution retenue et elle est dans ce cas positionnée en dehors des flux skieurs sur les pistes de ski environnantes. Pour permettre d'obtenir une longueur de 20 ml pour la file d'attente ainsi qu'une largeur de 12 ml minimal pour les pistes de ski, il faudrait déplacer la gare de ~12 m vers le talus à forte pente naturelle ce qui entraîne un volume de terrassement et des travaux hydrauliques très importants sans garantie de stabilité de la tenue des talus créés (plusieurs milliers de m³ de déblais supplémentaires). Toujours par comparaison, le positionnement de la gare aval retenue nécessite ~6 400 m³ de déblais mais ils restent localisés dans une zone à faibles pentes de terrain ne faisant l'objet d'aucun risque d'instabilité géotechnique. Avec les faibles pentes des talus dans cette zone, l'impact visuel de l'aménagement restera très limité avec une re-végétalisation des pentes qui sera facile à réaliser. Et il faut noter que ces terrassements résultent de la volonté d'avoir une zone d'attente excentrée des flux de circulations skieurs pour la sécuriser (voir second schéma ci-dessous). Ces terrassements auraient pu être nettement réduits en

rapprochant la gare de la piste de ski mais ceci serait au détriment de la sécurité de la zone d'attente ce qui n'était pas la volonté du maître d'ouvrage.

Plan d'aménagement de la variante étudiée en conservant des déblais admissibles dans les pentes importantes en sortie de gare avec visualisation en rouge de la zone d'attente à l'embarquement et des principaux flux de skieurs en orange

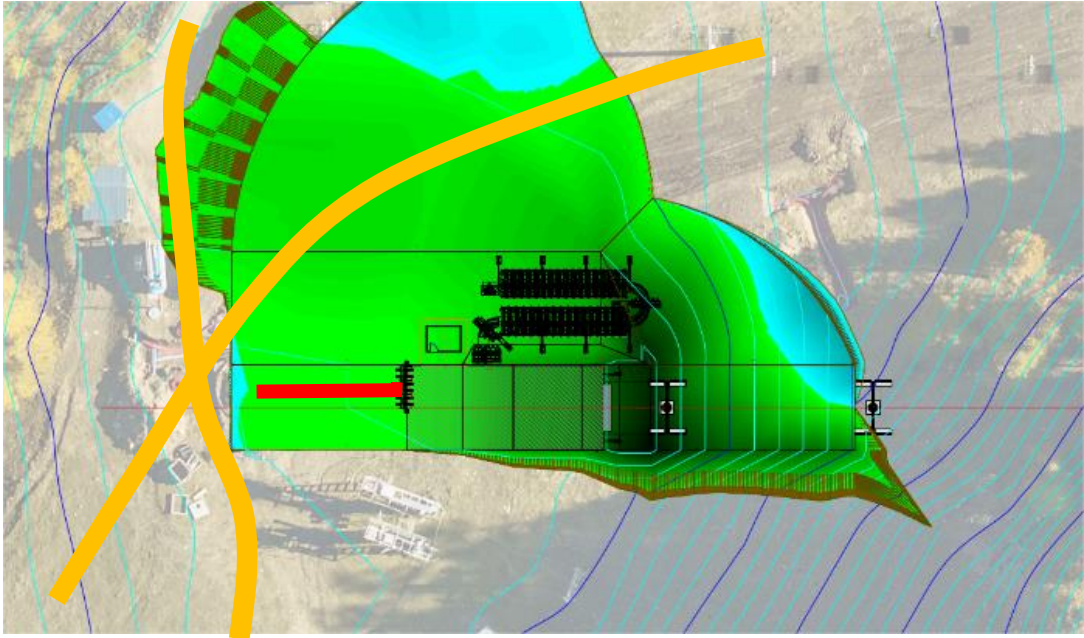
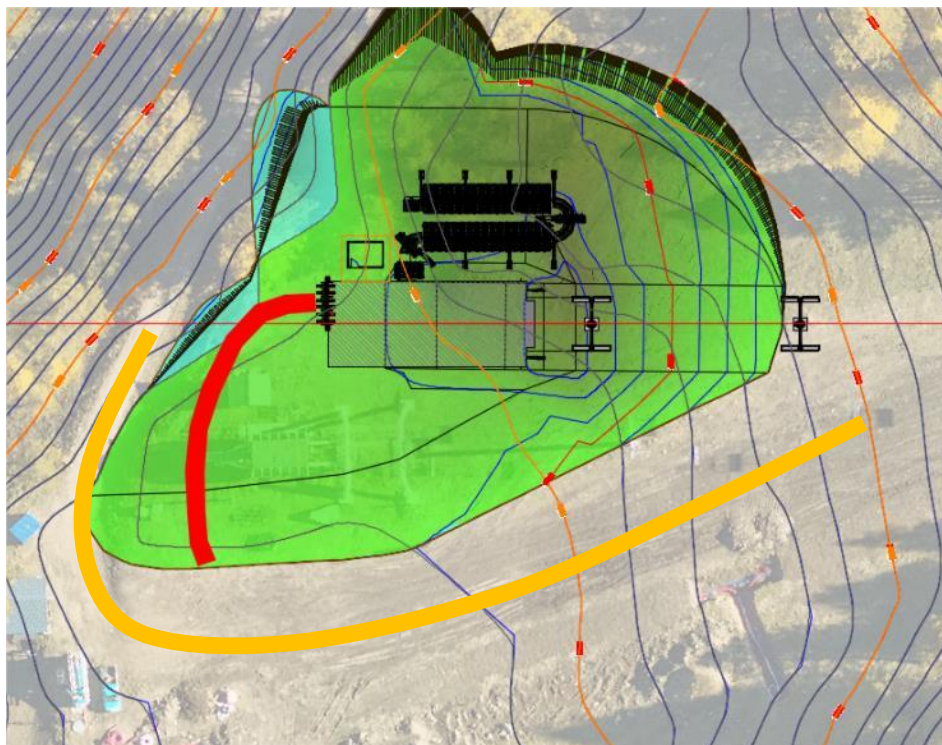


Schéma de visualisation en rouge de la zone de 36 ml pour aménagement de la file d'attente à l'embarquement en dehors des flux de skieurs en orange pour la solution retenue



- Cette solution a aussi été écartée car son axe sort complètement du layon de l'installation existante ce qui nécessite la création d'un nouveau layon de 19 ml de largeur (alors que le layon de l'installation retenu réutilise en grande partie celui de l'installation existante) avec un impact visuel en perception lointaine et un impact environnemental beaucoup plus important.

Variante 3

Positionnement de la gare amont de l'installation au droit de la gare d'arrivée du télésiège existant.

Toujours en raison de la contrainte principale du projet qu'est la topographie du site très contraignante compte tenu de l'absence de zones planes utilisables pour implantation de la nouvelle gare d'arrivée, 3 points d'implantation potentielle ont été étudiés. La variante 3 correspond à la solution 1 avec implantation à l'emplacement de la gare existante.

Avantages de cette variante :

- Cette solution présentant l'avantage d'avoir un positionnement de l'arrivée au départ des pistes de ski existantes du secteur, de ce fait, cette solution ne nécessite pas de travaux de terrassement pour raccordements entre la plateforme de débarquement et le départ des pistes existantes. Le volume de matériaux reste limité à ~8 000 m³ dont 5 000 m³ seraient à acheminer car manquants sur site (~3 000 m³ de déblais).
- D'un point de vue paysager, cette solution présente l'avantage d'être peu visible en perception lointaine avec une gare masquée par le talus de la pointe des Chaudannes.
- D'un point de vue géotechnique, le site d'implantation ne présente pas de risques particuliers identifiés par le bureau d'étude géotechnique en charge du projet.

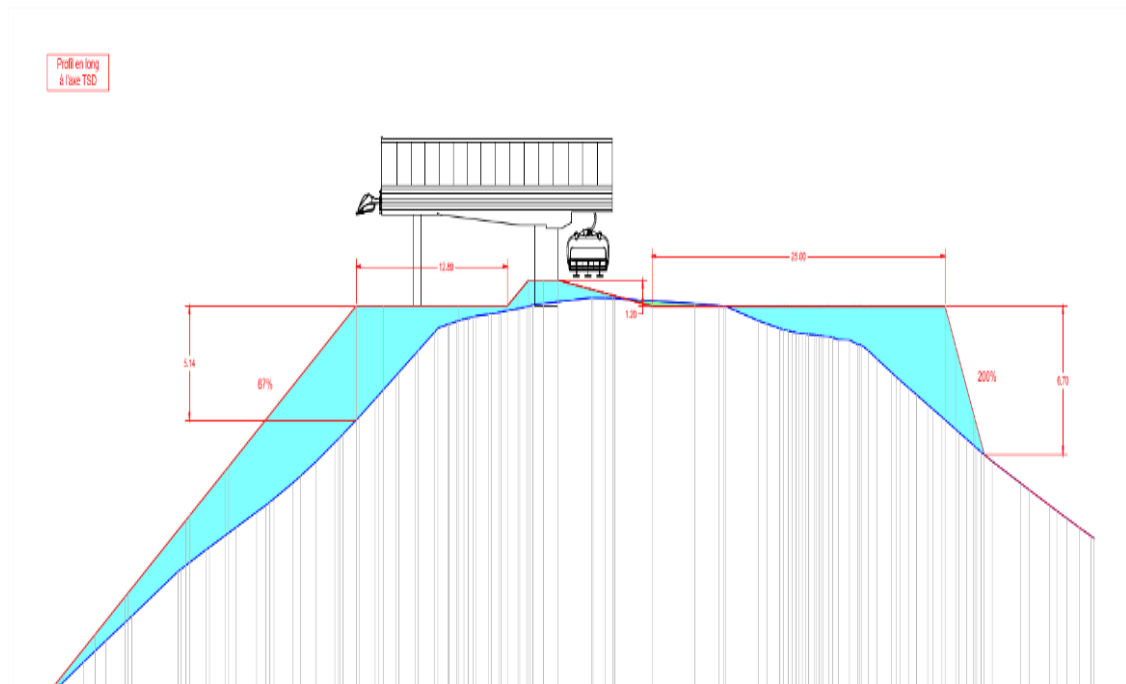
Cependant cette solution, qui semblait être la plus simple et la plus logique, a été écartée pour les raisons suivantes :

- L'aménagement de la zone de débarquement avec sortie des skieurs vers la droite et vers la gauche nécessite d'avoir une plateforme de réception des skieurs importante au niveau du départ des pistes. En effet, avec ce type de sortie, le retour d'expérience sur des installations similaires est que les usagers ont tendance à stationner dans la zone de débarquement. Ceci étant particulièrement marqué pour les groupes qui doivent attendre leurs derniers membres avant de partir à droite ou à gauche (phénomène nettement moins marqué lorsque la sortie se fait d'un seul côté avec les éléments du groupe qui commencent à skier lentement au départ de la piste). Pour cette raison, la zone de plat nécessaire usuellement prise en compte lors de la conception des aménagements suite au retour d'expérience est de 25 à 30 ml. Avec une distance plus courte et la stagnation d'usagers dans la zone de débarquement, des situations accidentogènes apparaissent au niveau du débarquement du télésiège avec des skieurs qui freinent lors de la sortie des sièges pour éviter les collisions avec les

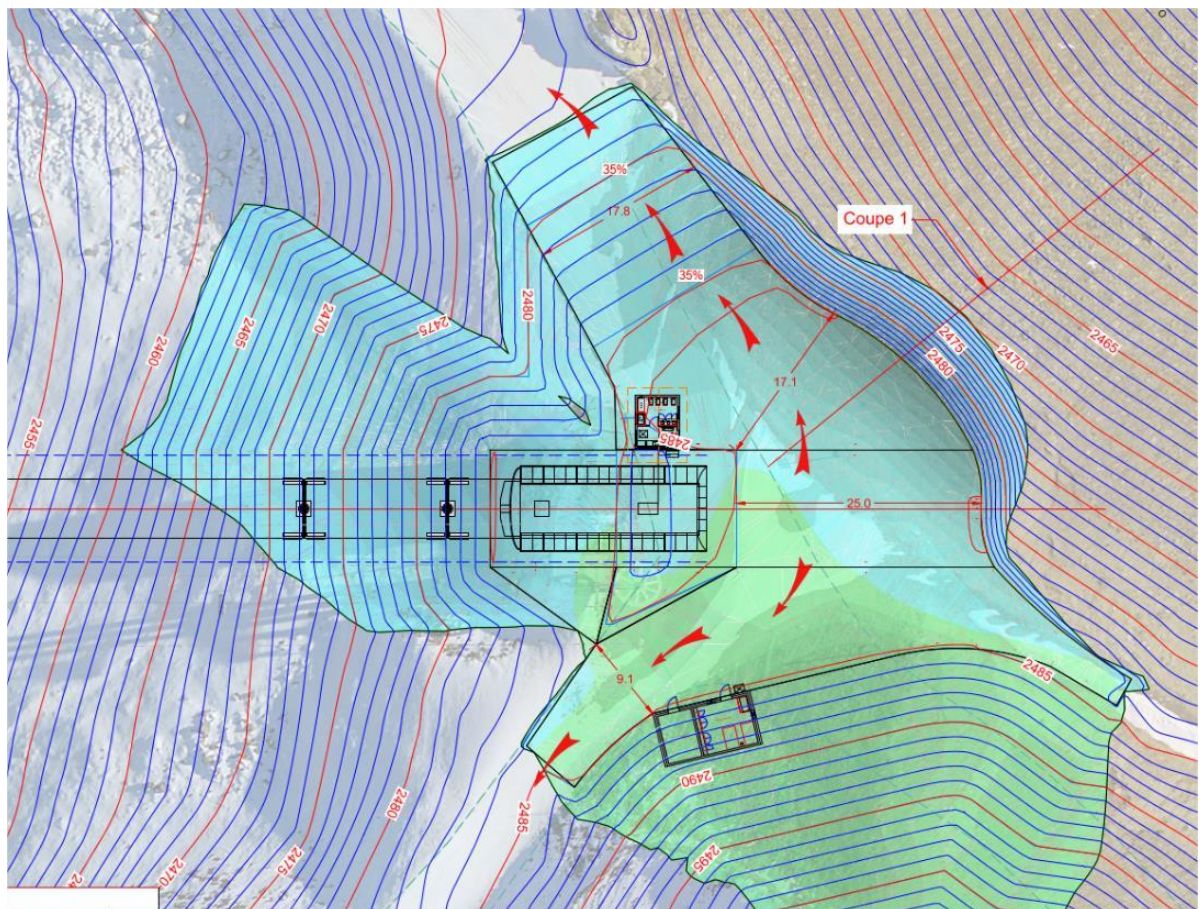
skieurs arrêtés dans la zone de débarquement (entraînant des chutes avec arrêts de l'installation jusqu'à évacuation des usagers de la zone).

- A cet emplacement, la place disponible à l'arrivée du télésiège à attaches fixes actuel d'un faible débit et dont la gare a une petite emprise au sol est déjà limite pour la gestion des flux au départ des pistes. Compte tenu de cette contrainte, l'aménagement a été dessiné avec une plateforme réduite au maximum soit 25 ml pour rester fonctionnelle (voir la coupe ci-dessous). Cette coupe permet de voir qu'une part la plateforme existante est loin d'être suffisante car elle représente à peu près la longueur de la gare neuve, et d'autre part que l'aménagement doit être fait tout en remblaiement pour permettre l'aménagement sous la gare et l'aménagement de la plateforme de débarquement. La gare ne peut pas être plus décalée vers l'aval en raison de l'embarquement à la descente qui nécessite d'avoir une hauteur de remblai sous les sièges à l'avant de la gare dans des pentes importantes (hauteur de déjà plus de 5 m sur la coupe ci-dessous). Une grande partie de la plateforme de débarquement se retrouve en remblais sur des pentes de terrains de l'ordre de 67% (voir la seconde coupe dans pente du terrain ci-dessous) dans lesquelles il s'avère impossible de faire tenir naturellement des matériaux supplémentaires. Des matériaux ajoutés dans cette zone avec une pente supérieure à 67% rouleraient dans la pente rendant nécessaire la construction d'un ouvrage pour les retenir dans la pente. L'ajout de matériaux avec une pente inférieure ou égale à 67% amènerait le bas des remblais dans une zone de replat ~ 150 ml en pied de la pente ce qui représenterait un volume de matériaux et une surface d'aménagement très importants qui ne sont pas à l'échelle du projet ni envisageables dans l'enveloppe financière de l'opération. De ce fait un ouvrage de soutènement doit être réalisé pour la tenue des matériaux avec une longueur de l'ordre de 75 ml et une hauteur maximale apparente de plus de 15 m de hauteur (avec une hauteur réelle de l'ordre de 20 m pour permettre l'assise de l'ouvrage dans les pentes importantes du terrain comme représenté sur la seconde coupe ci-dessous).
- La nécessité de réaliser cet ouvrage est la cause de l'abandon de cette variante en raison de son impact paysager et visuel non seulement en phase d'exploitation mais aussi en phase de construction avec des difficultés importantes de réalisation dans des pentes importantes (des pistes d'accès latérales devant être aménagées pour façonnage de l'assise de fondation de l'ouvrage et les transports de matériaux de construction et de drainages depuis la vallée étant très conséquents). D'un point de vue géotechnique, la possibilité de construire un tel ouvrage dans des pentes de terrain aussi importantes ne présente aucune garantie sans avoir recours à des techniques de fondations spéciales présentant des coûts de réalisation sans mesure avec l'enveloppe budgétaire du projet. Et même si l'ouvrage s'avère réalisable en techniques de fondations courantes (type enrochement bétonné par exemple), le coût de construction d'un ouvrage aux dimensions aussi importantes dans une zone difficile d'accès reste incompatible avec l'enveloppe budgétaire du projet.

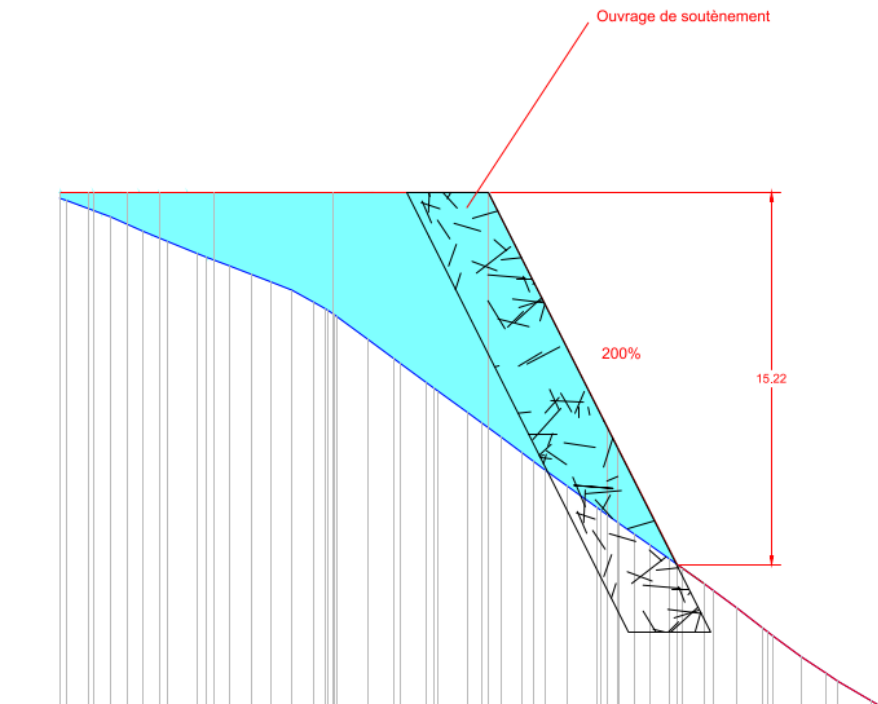
Coupe de l'aménagement au droit de l'arrivée avec une plateforme de débarquement de 25 ml.



Vue en masse de l'aménagement au droit de l'arrivée avec une plateforme de débarquement de 25 ml



Coupe de l'aménagement au droit de la pente maximale du terrain avec une plateforme de débarquement de 25 ml



Variante 4

Positionnement de la gare amont de l'installation au niveau d'un petit col existant sur l'arête sommitale.

Toujours en raison de la contrainte principale du projet qu'est la topographie du site très contraignante compte tenu de l'absence de zones planes utilisables pour implantation de la nouvelle gare d'arrivée, 3 points d'implantation potentielle ont été étudiés. La variante 4 correspond à la solution 2 avec implantation dans une zone présentant un petit replat au niveau d'un petit col existant sur l'arête sommitale.

Avantages de cette variante :

- Cette solution présente l'avantage d'offrir une zone de pentes de talus moins marquée que le reste du secteur pour aménagement de la plateforme d'arrivée ce qui permet de limiter en partie l'ampleur des aménagements.
- Cette solution présentant l'avantage d'avoir un positionnement de l'arrivée au niveau de l'arrêt sommital qui présente une attractivité pour les usagers avec un point de vue nouveau sur le versant sud (Albiez).

Cette solution a rapidement été écartée pour les raisons suivantes :

- D'un point de vue géotechnique, le site d'implantation présente un risque important de glissement de terrain identifié par le bureau d'études géotechniques en charge du projet. En effet, le replat utilisable pour aménagement de la zone d'arrivée s'est créé du fait d'un glissement d'une lentille de matériaux visible sur les photographies ci-dessous. Les dimensions de cette zone en glissement sont suffisamment importantes pour qu'il soit impossible d'implanter une installation dans cette zone sans l'éviter. Le plan ci-dessous permet de visualiser la zone du glissement en rouge superposé sur l'aménagement et montrant que l'ensemble des ouvrages d'arrivée ainsi que la plateforme de débarquement et les terrassements du départ de la piste sont concernés par la zone en glissement. La construction des ouvrages de ligne est envisageable avec réalisation de fondations spéciales compte tenu du fait que ces ouvrages peuvent être facilement réalignés par calage malgré des surcoûts de construction et de contrôles périodiques. Par contre la construction des ouvrages de la gare dans une zone de glissement n'est pas envisageable en raison de la faible marge de réglage de ce type d'ouvrage. En cas de déplacement latéral d'un des pieds supports par rapport à l'autre, l'alignement de l'installation s'avère très vite impossible et l'exploitation compromise (il faut aussi noter que le service du RTM peut émettre un avis défavorable au stade de l'instruction du permis de construire et que le maître d'ouvrage ne pourra pas avoir de dommages ouvrages étant donné que la zone de glissement est identifiée).

Photographies du glissement de terrain au droit de l'arrivée

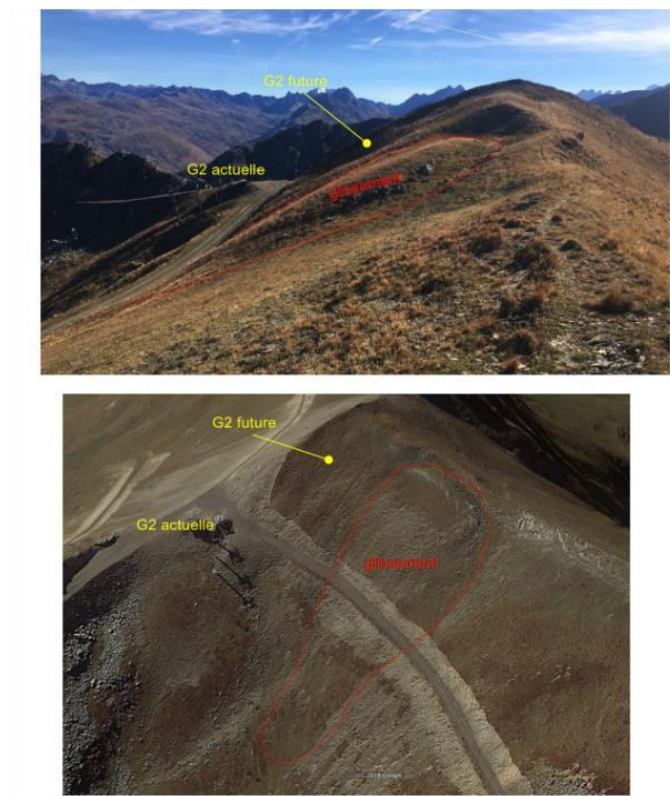
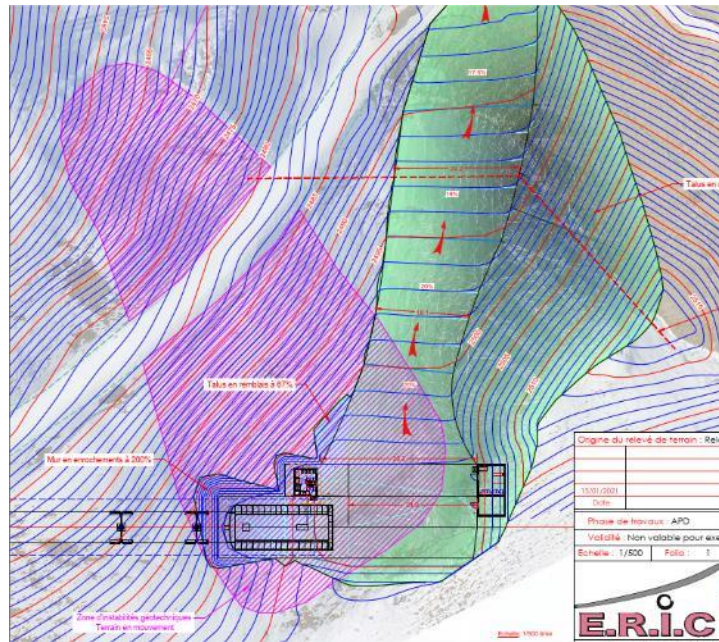
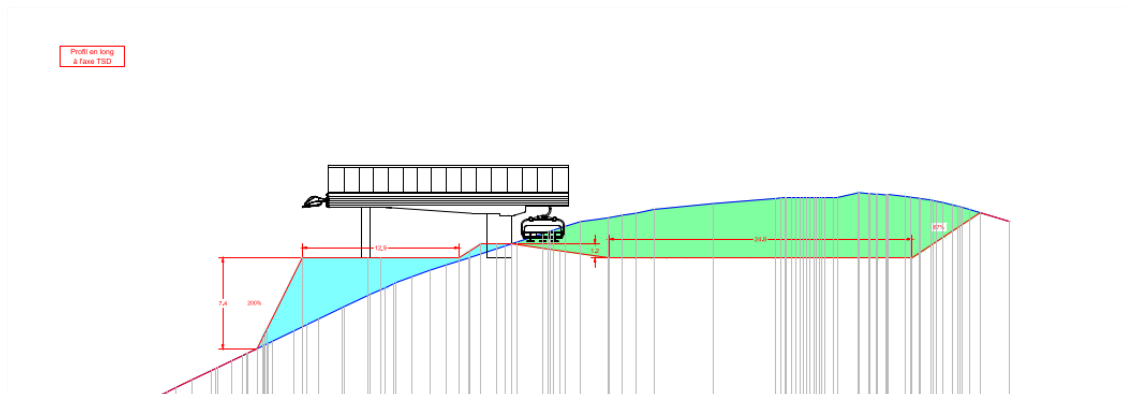


Schéma de superposition de la zone en glissement de terrain (en rouge) sur les aménagements

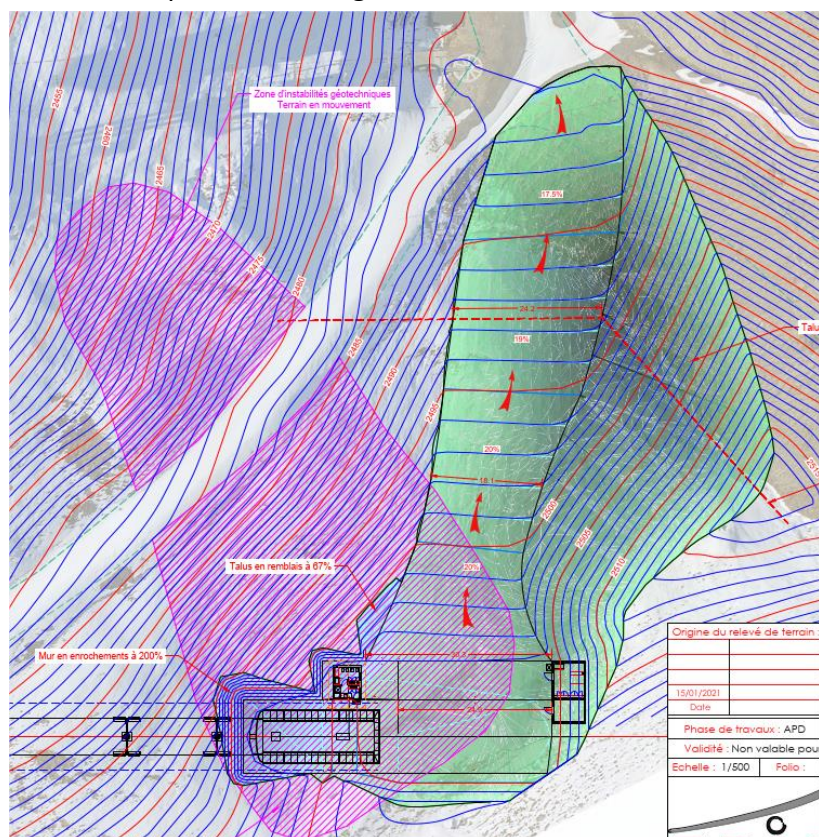


- D'un point de vue paysager, cette solution présente, comme pour la solution retenue, l'inconvénient d'être visible en perception lointaine avec une gare qui se détache sur la ligne de crête. Dans ce cas, l'impact est encore plus important que pour la solution retenue car l'aménagement de la plateforme de débarquement va créer une zone de replat au niveau du petit col qui va faire une encoche visible sur la ligne de crête. Le niveau de la plateforme de débarquement nécessite de réaliser un déblai relativement important au niveau du petit col pour avoir une altitude de départ permettant de limiter la pente de la piste de raccordement aux pistes existantes à aménager (voir la coupe ci-dessous). Cette piste de ski nécessite des aménagements importants. Les pentes en dessous de la gare ainsi que le positionnement des pylônes d'arrivée ne permettent pas la réalisation de cette piste par une sortie à gauche et un retour passant sous la gare ce qui permettrait de créer du linéaire de piste et ainsi de limiter sa pente. Le seul cheminement possible consiste à aménager la piste dans les talus importants directement vers le point de départ des pistes existantes (voir le plan masse ci-dessous). De ce fait, le linéaire de la piste est faible avec un dénivelé important (le niveau de la zone de débarquement ne pouvant pas être baissé pour que les terrassements au droit de la ligne de crête visibles sur la coupe ci-dessous avec déjà ~6 m de déblai restent raisonnables compte tenu de leur visibilité). De ce fait, la pente de la piste est de l'ordre de 20% ce qui nécessite de l'aménagement sur une largeur d'au moins 20 m pour permettre sa praticabilité par les skieurs de faible niveau. Les terrassements pour réalisation de cette piste avec des talus naturellement stables dans des pentes importantes amènent les entrées en terre jusqu'au niveau de la pointe des Chaudannes (voir le plan masse et la coupe au droit de la pente maximale ci-dessous). Il faut aussi noter que le départ de cette piste est dans l'emprise du glissement de terrain ce qui ne permet pas de garantir la stabilité des matériaux dans cette zone. Le volume de déblai calculé pour réalisation de l'aménagement de la gare

amont et de la piste de raccordement est de l'ordre de 28 000 m³ pour une surface aménagée de l'ordre de 6 000 m².

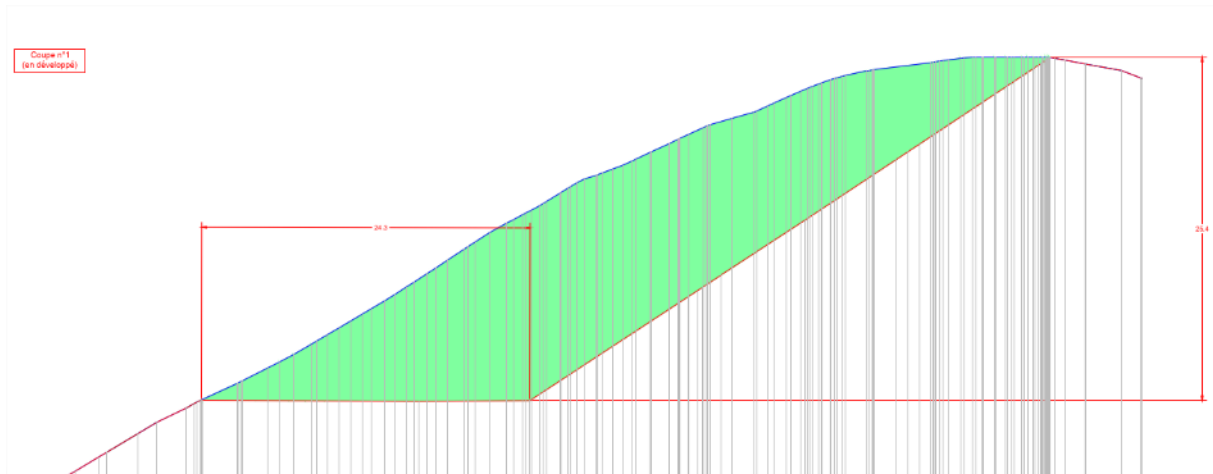


Coupe de l'aménagement au droit de l'arrivée



Vue en masse de l'aménagement au droit de l'arrivée et de la piste de raccordement d'une pente de 20% maxi

Coupe de l'aménagement au droit de la pente maximale du terrain avec une piste de raccordement de 24 m de largeur



- Comme pour la solution retenue, la gare étant positionnée au niveau de l'arête après terrassement de la plateforme de débarquement, elle se retrouve fortement exposée à des régimes de vent forts pouvant pénaliser la disponibilité de l'exploitation. La technologie de type attaches débrayables permet cependant de fiabiliser l'exploitation dans ces conditions grâce à des véhicules qui ont une très bonne tenue au vent en raison de leur poids de l'ordre de 500 kg à vide contre 150 kg pour les sièges actuels. Ceci permet de garantir une exploitation avec un vent de 23 m/s. La technologie de type attaches débrayables permet aussi d'avoir, avec le stockage des véhicules en gare aval, un fonctionnement en mode dégivrage du câble par mouvement lent du câble hors exploitation lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Ceci permet d'améliorer la disponibilité de l'installation avec une mise en service rapide après des phénomènes météorologiques défavorables (seulement 20 minutes pour l'opération de recyclage des véhicules en ligne).

Variante 5

Remplacement de l'installation de type débrayable avec des sièges 6 places par une installation aussi de type débrayable mais avec des sièges 4 places. Cette solution a rapidement été écartée en phase de conception car elle présente peu d'intérêts pour les raisons suivantes :

- Contrairement à la solution retenue, ce type d'installation ne correspondant plus au standard de la technologie débrayable actuelle ce qui fait que le coût de construction n'est pas diminué par rapport à celui de la solution retenue bien que les structures soient plus petites. Ceci est d'autant plus vrai que le nombre de sièges à acheter en version 4 places pour conservation du débit souhaité est plus important que celui nécessaire en version 6 places. Le coût d'entretien, de maintenance et de contrôles périodiques de l'installation en version 4 places est plus important que celui de la solution retenue en raison de ce nombre de sièges plus important (le coût est équivalent au niveau des structures des gares dont les mécaniques de convoyage sont identiques).

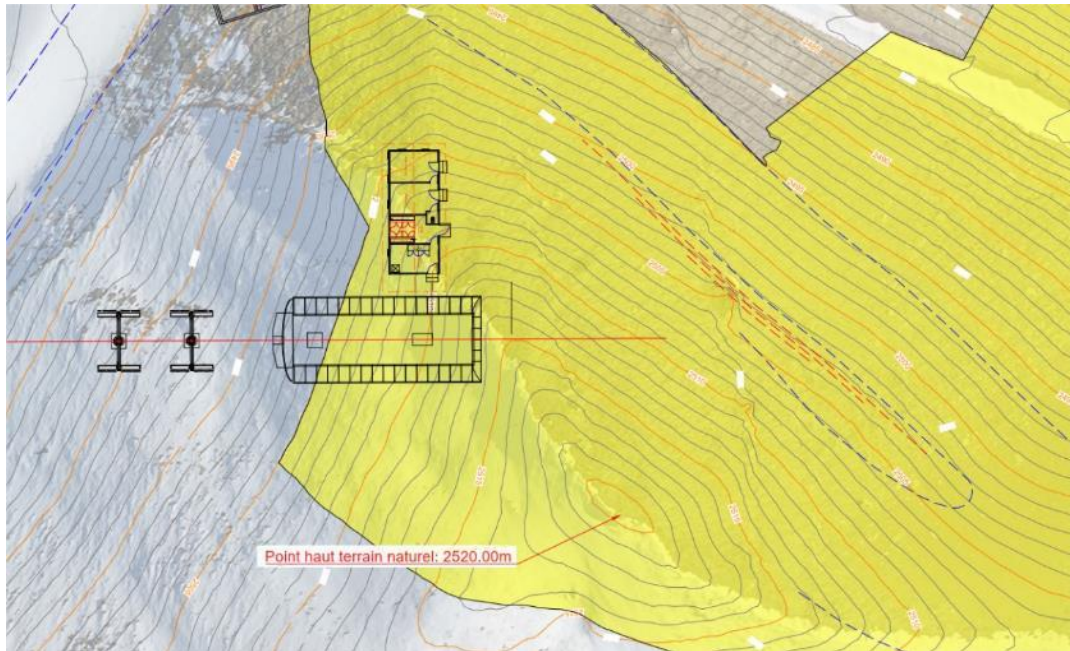
- Le nombre de sièges pour cette variante est de 101 alors qu'il est de 67 en version 6 places calculé au débit à terme de 2 000 sk/h. Ceci s'accompagne d'une réduction importante du temps disponible entre 2 sièges pour les phases d'embarquement et de débarquement des usagers. Avec la réduction du temps disponible lors de ces phases critiques de l'exploitation, les difficultés et le stress pour les usagers se trouvent significativement plus importantes avec augmentation du risque de chutes et diminution du débit réel de l'installation (pénalisé par le taux d'arrêt ou de ralentissement).
- Les longueurs des gares débrayables en version 4 places sont inchangées par rapport à celles en version 6 places ce qui ne permet pas d'avoir des aménagements plus simples en gare amont compte tenu de la topographie du site qui est très contraignante avec l'absence de zones planes utilisables pour l'implantation de la nouvelle gare d'arrivée.

Le seul avantage que présenterait cette solution est le poids plus faible des ouvrages qui facilite les travaux de construction de l'installation (la largeur de voie passant de 6,1 m pour une version avec sièges 6 places à 5,3 m pour une version avec sièges 4 places). Il faut noter que l'impact visuel de cette réduction de voie est peu significatif et qu'il ne peut constituer un avantage. En effet, en perception lointaine cette différence n'est pas perceptible et, pour conservation du débit souhaité, le nombre de sièges en ligne est plus important que pour le télésiège en version 6 places ce qui augmente la visibilité de l'installation.

11. Solution retenue

Positionnement de la gare amont de l'installation sur l'arête de la pointe des Chaudannes.

Toujours en raison de la contrainte principale du projet qu'est la topographie du site très contraignante compte tenu de l'absence de zones planes utilisables pour implantation de la nouvelle gare d'arrivée, 3 points d'implantation potentielle ont été étudiés. La solution retenue correspond à la troisième solution étudiée avec positionnement de la gare sur l'arête montant à la pointe des Chaudannes. Un positionnement au sommet de la pointe des Chaudannes a été envisagé par suppression du point haut pour aménagement d'une grande zone plane (solution la plus simple) mais a été rapidement écarté en raison de l'impact paysager important d'un tel aménagement ainsi que de la difficulté pour réaliser une piste de ski avec une pente raisonnable pour raccordement aux pistes existantes depuis ce point haut. L'aménagement proposé consiste donc à terrasser l'angle de l'arête pour permettre de reconstituer une zone plane en contrebas du sommet en restant sur la ligne de niveau 2 505 m ce qui atténue la perception lointaine du projet tout en préservant au maximum le sommet de la pointe des Chaudannes (voir schéma d'implantation de la gare ci-dessous). Le volume de déblais calculé pour réalisation de l'aménagement de la gare amont et de la piste de raccordement est de l'ordre de 17 900 m³ pour une surface aménagée de l'ordre de 6 800 m².

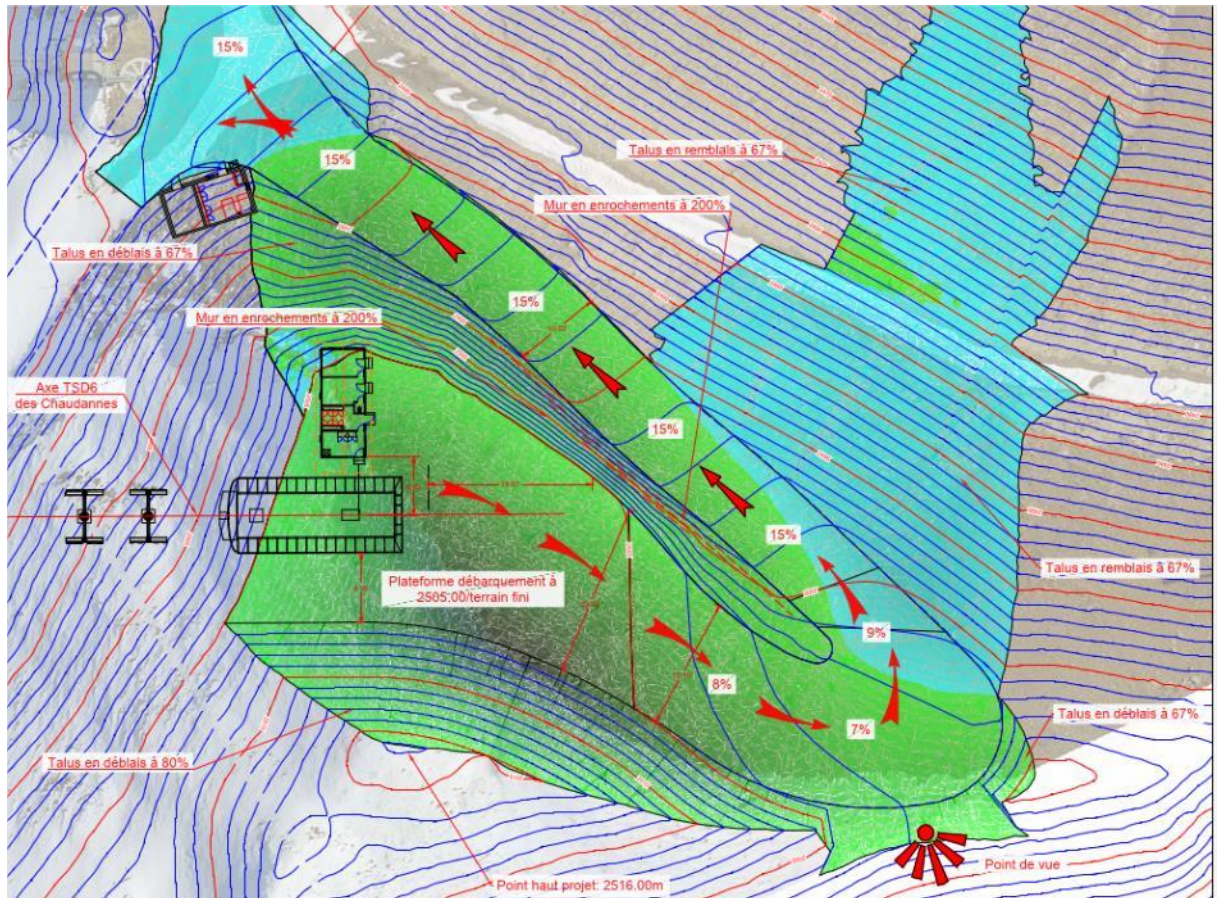


Implantation de la gare en contrebas du sommet des Chaudannes sur la ligne de niveau 2 505 m

Avantages de cette solution :

- D'un point de vue géotechnique, le site d'implantation ne présente pas de risques particuliers identifiés par le bureau d'étude géotechnique en charge du projet.
- Cette solution présente l'avantage d'avoir un positionnement de l'arrivée au niveau de l'arrêt sommital qui donne une attractivité pour les usagers avec un point de vue nouveau sur le versant sud (Albiez).
- Le niveau retenu pour la plateforme de débarquement à la cote 2 505 m permet d'aménager une piste de raccordement au départ des pistes existantes avec une pente de 15% maximum sur une largeur de 10 m praticable par les skieurs de faible niveau. Cette piste nécessite sur une portion un enrochement pour la tenue du talus en déblais mais il est de faible dimension (~2 m de hauteur maximum) et il pourra être facilement réalisé avec les blocs rocheux issus des terrassements de la plateforme de débarquement.

Plan masse de la gare d'arrivée et de la piste de raccordement aux pistes de ski existantes

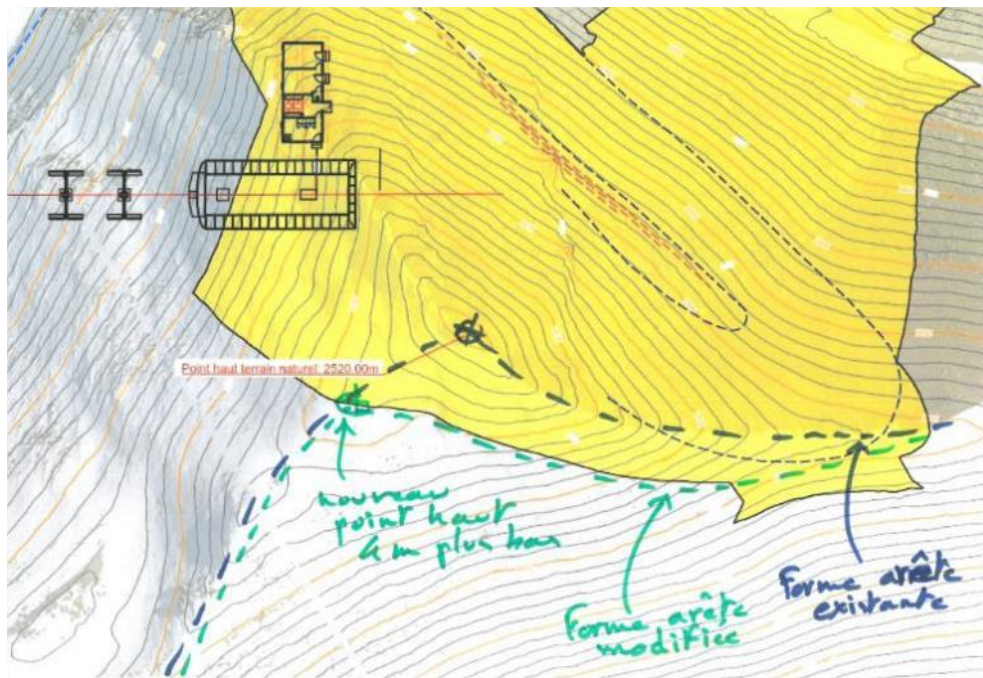


Inconvénient de cette solution :

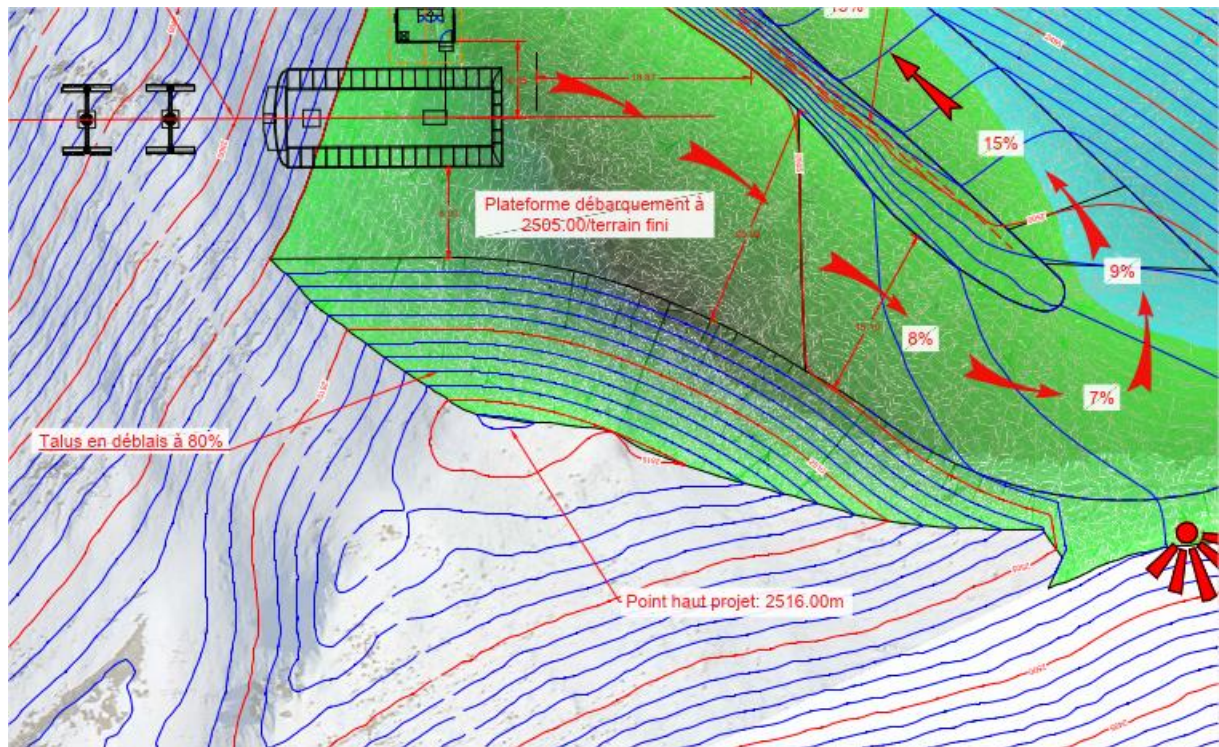
- La gare étant positionnée au niveau de l'arête après terrassement de la plateforme de débarquement, elle se retrouve fortement exposée à des régimes de vent forts pouvant pénaliser la disponibilité de l'exploitation. La technologie de type attaches débrayables permet cependant de fiabiliser l'exploitation dans ces conditions grâce à des véhicules qui ont une très bonne tenue au vent en raison de leur poids de l'ordre de 500 kg à vide contre 150 kg pour les sièges actuels. Ceci permet de garantir une exploitation avec un vent de 23 m/s. La technologie de type attaches débrayables permet aussi d'avoir, avec le stockage des véhicules en gare aval, un fonctionnement en mode dégivrage du câble par mouvement lent du câble hors exploitation lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Ceci permet d'améliorer la disponibilité de l'installation avec une mise en service rapide après des phénomènes météorologiques défavorables (seulement 20 minutes pour l'opération de recyclage des véhicules en ligne).
- Les terrassements pour aménagement de la plateforme de débarquement viennent affecter le sommet de la pointe des Chaudannes. L'altitude de la plateforme de débarquement a été étudiée pour essayer d'éviter d'affecter le sommet de la pointe des Chaudannes mais un évitement total s'est avéré impossible. Avec un niveau supérieur à la cote 2 505 m retenue, la zone de plat aménageable n'est pas suffisante pour permettre la fonctionnalité de l'aménagement. Elle ne permet pas d'avoir une

longueur suffisante au niveau du débarquement des skieurs et du départ de la piste. Avec un niveau inférieur à la cote 2 505 m retenue, l'impact sur la pointe des Chaudannes est encore plus importante avec une augmentation de l'emprise de l'aménagement et des volumes de terrassements. Le niveau de débarquement et la forme des talus ont été optimisés pour permettre de limiter au maximum l'impact de l'aménagement sur le sommet des Chaudannes avec re-création d'une forme de type arête qui reprend la forme de l'arête existante pour limiter la perception de son évolution en vue lointaine (voir le schéma ci-dessous et le plan d'aménagement ci-dessous). L'impact reste ainsi limité avec un point haut actuel qui perd seulement 4 mètres d'altitude pour passer de 2 520 m    2 516 m (voir le plan d'aménagement ci-dessous). Cette différence d'altitude ne sera pas perceptible en vue lointaine d'autant plus que la forme de la ligne d'arête va rester similaire à celle d'aujourd'hui. Cette différence d'altitude de 4 m sera un maximum étant donné que le plan d'aménagement a été réalisé avec un talutage à 67% qui correspond à la pente dans laquelle les matériaux du site restent naturellement stables. Si des matériaux de type rocheux sont rencontrés lors des terrassements en déblais dans cette zone, le talus pourra être raidi et l'évolution d'altitude ramenée à une valeur de l'ordre de 2 m. Il faut aussi noter que la gare restera en contrebas du point haut de la pointe des Chaudannes avec un dessus de toiture qui est 5 m sous le niveau du point haut du terrain. L'insertion paysagère ci-dessous permet de bien visualiser le point haut de la pointe des Chaudannes qui reste en hauteur par rapport à la gare d'arrivée.

Schéma permettant de visualiser l'évolution de l'arête au niveau de la pointe des Chaudannes



Détail du plan d'aménagement permettant de visualiser le sommet de la pointe des Chaudannes



Insertion paysagère permettant de visualiser le point haut de la pointe des Chaudannes par rapport à la gare neuve



En conclusion concernant le positionnement de la gare d'arrivée, en l'absence d'autres zones topographiquement adaptées pour l'implantation d'une gare d'arrivée de type télésiège débrayable en plus des 3 zones étudiées, la solution retenue est celle qui présente le meilleur compromis entre les différents critères évalués ci-dessous :

- Elle a un positionnement de l'arrivée au niveau de l'arrêt sommitale qui présente une attractivité pour les usagers avec un point de vue nouveau sur le versant sud (mieux que la variante 3 sur ce point).
- Elle présente un coût de réalisation qui reste adapté à l'enveloppe financière du maître d'ouvrage sans surcoût pour réalisation de fondations techniques complexes ou d'ouvrage de soutènement de grandes dimensions (mieux que les variantes 3 et 4 sur ce point).
- Elle ne présente pas de risques géotechniques pour implantation des ouvrages et pour la réalisation des aménagements sans aucune zone en glissement de terrain identifiée (contrairement à la variante 4 avec implantation des ouvrages dans une zone de glissement). Elle ne présente pas non plus de difficultés géotechniques pour réalisation et construction d'ouvrage de soutènement (contrairement à la variante 3 avec un ouvrage de grandes dimensions à réaliser dans des pentes de terrain importantes).
- Son exposition au vent est importante mais les dispositions constructives permises par la technologie débrayable permettent de compenser ce point et de garantir un taux de disponibilité important de l'installation (identique à la variante 4 sur ce point).
- Elle permet un raccordement aux pistes existantes adaptées aux usagers de tout niveau utilisant l'installation (mieux que la variante 4 sur ce point).
- Son impact paysager est supérieur à celui de la variante 3 en perception lointaine mais il n'est pas plus important que celui de la variante 4 qui est même un peu plus visible avec l'entaille faite sur la crête au niveau du col. 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). Pour rappel, cette différence d'altitude pourra être réduite à une valeur de l'ordre de 2 m si des matériaux de type rocheux sont rencontrés lors des terrassements en déblais.

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

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.

Les éléments qui constituent le projet de remplacement du télésiège à pinces fixes Les Chaudannes

- 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 télési, 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 15 aine de mètres pour permettre l'aménagement d'une plate-forme à 2 505 mètres d'altitude et une arête sera recrée 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 m² pour 17 900 m³.

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 m² 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 Charroux »*. 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 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