



FRAPNA Isère

MNEI – 5 place Bir-Hakeim
38000 Grenoble
tél. 04 76 42 64 08
fax 04 76 44 63 36
frapna-isere@frapna.org

M. Georges TABOURET
Commissaire enquêteur
Mairie d'Huez
226 route de la Poste
38750 HUEZ

Grenoble, le 27 mars 2017

Réf. : CG/TG/ EB, n°30

Objet : Avis FRAPNA Isère – Enquête publique Transport collectif en site propre (TCSP) Huez

Contact : Thomas GUIBLAIN– 06 21 47 26 32 - thomas.guiblain@free.fr

M. le Commissaire enquêteur,

La FRAPNA Isère est une association de protection de l'environnement agréée au titre de l'article L. 141-1 du Code de l'environnement. Notre association a pour objet statutaire la défense de l'environnement sur l'ensemble du territoire du département de l'Isère. C'est à ce titre que nous vous faisons part de nos observations dans le cadre de l'enquête publique du projet de transport collectif en site propre (TCSP).

Nous n'avons pas pu nous rendre en mairie mais avons consulté l'ensemble des documents en ligne sur le site web de la commune. Nous apprécions beaucoup que l'ensemble des documents ait été parfaitement disponible sur le site internet de la commune, ce qui facilite l'appropriation du dossier.

Un projet mal justifié

Les objectifs du projet sont bien établis dans l'étude d'impact. Nous pouvons lire en page 29 :

« *Les objectifs du TCSP sont :*

- 1- *Satisfaire la demande de déplacement croissante et répondre aux besoins de circulation internes à la station,*
- 2- *Desservir les corridors où se concentrent et se concentreront les implantations de logements et les équipements publics.*
- 3- *Répondre aux besoins de déplacements scolaires et parascolaires (Crèche, école primaire, pôle culturel, Palais des Sports et des Congrès),*
- 4- *Répondre aux besoins de déplacements vers les centres d'emplois,*
- 5- *Répondre aux besoins d'amélioration de la qualité de vie urbaine par une réduction des nuisances liées à la circulation automobile,*
- 6- *Répondre aux besoins de confort de la clientèle touristique,*
- 7- *Renforcer le service public des quartiers. »*

Or force est de constater en l'espèce que ce projet ne pourra pas répondre à ses objectifs :

- 1- L'implantation des gares ne permet pas desservir une part significative de la population et oublie complètement le triangle historique de la station. Les tronçons 1 et 2 sont situés trop au sud
- 2- Les logements actuels se situent en grande majorité loin du tracé du TCSP. Les quartiers évoqués ne sont pas construits et sont loin d'être construits en totalité. Le dernier arrêté

du Préfet de massif de mars 2017 n'autorise que 1000 lits sur les 4600 lits prévus sur les 4 zones de l'UTN (Eclose Est, Eclose Ouest, Bergers, Passeaux) car la commune n'a pas pu démontrer que l'approvisionnement en eau potable pour les nouvelles constructions est garanti.

3- Le TCSP fonctionnera de 8h30 à 19h00, et sera fonction des saisons :

- les Tronçons 1+2 : de décembre à Avril et Juillet et Août ;
- les Tronçons 3+4 : de décembre à Avril.

L'horaire est trop tardif pour les scolaires le matin, mais surtout, les scolaires ont besoin d'un transport toute l'année (sauf l'été). L'argument scolaire est donc un argument fallacieux.

4- Ces besoins en déplacements domicile/travail n'ont pas été étudiés. Il aurait fallu connaître l'origine géographique des personnes venant travailler à Huez. De plus, la problématique de l'horaire 8h30/19h00 ne permettra pas aux salariés de prendre le TCSP pour leur trajet quotidien car ceux-ci commencent plus tôt en saison touristique. Pas plus qu'avant avec le 'télévillage' vu la capacité du parking d'Huez qui est insuffisante

5- Avec une fermeture à 19h, les touristes ne pourront pas prendre le TCSP pour sortir le soir. Ce point nécessite d'être développé.

Intérêt de la gare Passeaux non justifié

La gare des Passeaux se situe au milieu de nulle part comme on peut le voir page 49. Même si le quartier des Passeaux venait à se construire (Interdit par l'arrêté du Préfet de massif et nombreux recours administratifs), l'arrêt est bien trop éloigné pour que les gens descendent à pied pendant 5 minutes pour prendre le TCSP. La gare supérieure de Paganon est quasiment à distance équivalente si l'on considère le centre fictif du quartier des Passeaux.

La clientèle à la journée ne prendra pas non plus le TCSP à la gare des Passeaux car il est impossible de se garer à proximité.

Enfin, la gare serait construite sur de hauts piliers ce qui laisse présager d'un impact paysager très fort dans ces pentes aux formes douces.

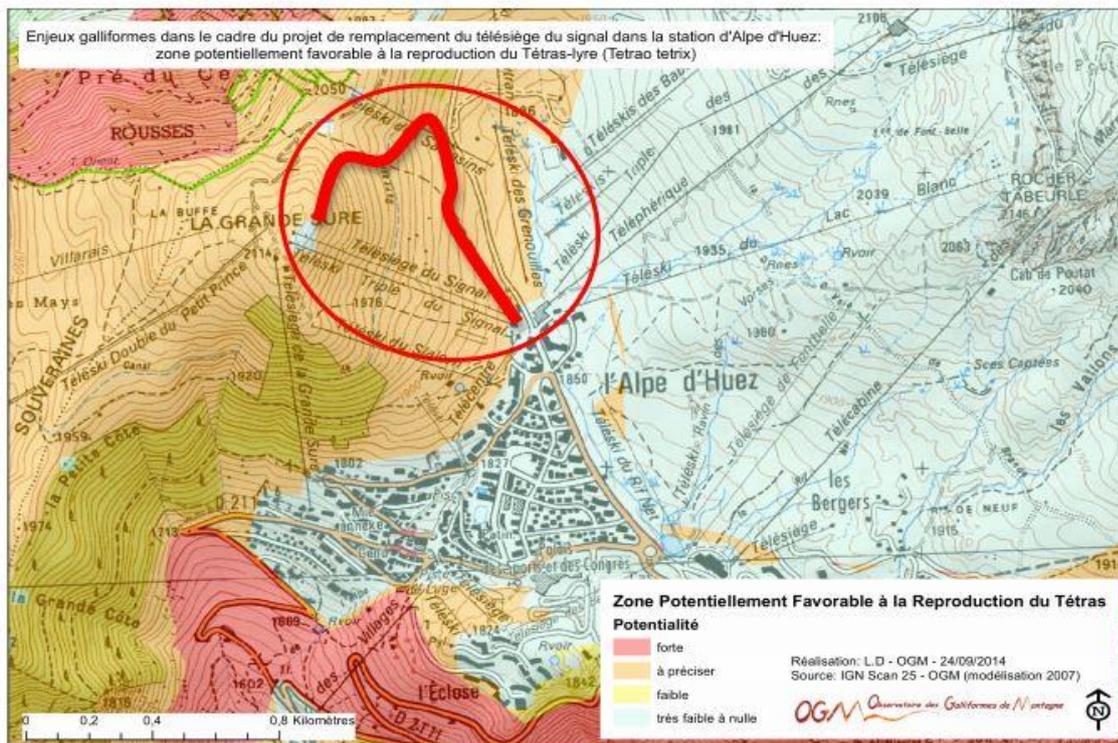
Impact environnemental négatif

Dans le résumé non technique, on peut lire (page 19) :

« Afin de limiter la consommation d'espace, le tracé retenu pour le TCSP d'Huez est situé sur l'emprise actuelle de trois remontées mécaniques en fonctionnement (télécabine du Village et télésièges d'Éclose et des Bergers) »

Pourtant nous notons que l'étude d'impact prévoit une augmentation locale des ruissellements engendrée par l'imperméabilisation de 2300 m², ce qui est beaucoup pour une remontée mécanique et pour un projet dont l'impact est 'réduit'.

Le TCSP survole une zone de reproduction du papillon Apollon et une zone potentielle de reproduction du Tétrasyre comme l'indique la carte ci-dessous :



Zone potentiellement favorable pour la reproduction du Tétrax lyre
 Source : OGM, Septembre 2014

Carte montrant les potentialités de zone de reproduction du Tétrax-Lyre sur la commune d'Huez (source Etude d'impact sur la piste de Marcel's Farm, mars 2017).

Enfin, la création du TCSP s'accompagne du réaménagement de la piste longeant le Télévillage, qui sera équipée de canons à neige, dans un versant chaud et très mal enneigé. Un non-sens écologique !

Consommation énergétique

Le TCSP dispose d'une installation de 540 KW. La consommation annuelle de l'installation est estimée à environ **1 102 500 KW/h par an**.

Le projet réduirait le trafic routier de 375 véhicules par jour en moyenne sur un tronçon d'environ 4 km, soit une économie de **268 653 KW/h par an**.

L'utilisation du TCSP va donc multiplier par 4 la consommation énergétique comparée à un trajet équivalent en voiture. Pourquoi ? Pour être efficaces les transports en communs nécessitent d'être utilisés sur de longues distances et/ou avec une fréquentation régulière. Or, le TCSP ne servira de 'transport public' que deux ou trois heures par jour et pas forcément tous les jours car on sait que la fréquentation du domaine skiable par la clientèle journalière est fluctuante.

Le TCSP n'est donc absolument pas un transport écologique.

Conclusion

Les besoins de la population et des touristes en transports en commun n'ont pas été évalués sérieusement ce qui aboutit à un projet peu pertinent. Ce qui est sûr :

- les touristes de séjours venant à l'Alpe d'Huez feront les 3-4 derniers kilomètres avec leurs véhicules ;
- ceux-ci n'auront pas vraiment d'intérêt à descendre à Huez ;
- la clientèle touristique logeant à Huez utilisera le TCSP pour skier, mais pas pour sortir le soir ;

- les actifs ne pourront pas prendre la remontée le matin pour aller au travail car elle démarre trop tard;
- les scolaires : idem ;
- les horaires ne permettent pas aux habitants permanents d'effectuer leurs trajets quotidiens, d'autant plus qu'il y a seulement 3-4 kilomètres entre Huez et l'Alpe. Si on regarde les perspectives de développement, il n'y aura plus qu'un virage entre l'Alpe et Huez ;
- l'habitat est trop dispersé sur les 2 pôles de la commune d'Huez pour être bien desservi par un transport en commun câblé. D'ailleurs, le projet immobilier des Passeaux contribue à l'étalement urbain ce qui ne favorise pas du tout le report modal vers des transports alternatifs ;
- la gare des Passeaux, perchée sur pilotis au milieu de nulle part est inutile.

Un transport qui ne sert qu'à une très faible partie des touristes et de la clientèle journalière pendant 4-6 mois de l'année ne s'appelle pas un transport public ni même un transport en commun. Au lieu d'investir 28 millions d'euros pour un transport qui ne répond pas aux problématiques de transports et qui augmente la consommation énergétique, il faudrait mieux développer un système de navette qui dessert finement tous les quartiers de l'Alpe et du village d'Huez. Cela a l'avantage de pouvoir adapter les tracés en fonction de l'expérience et des usages qui changent avec le temps. En un mot, la souplesse que n'a pas ce TCSP. Par ailleurs, une navette s'avère de toute façon indispensable pour les scolaires en dehors de la période hivernale, pour les saisonniers qui commencent et finissent tôt, etc.

De toute évidence, ce TCSP est conçu pour une utilisation hivernale à destination de la clientèle dite 'excursionniste' et peu ou pas pour les habitants et les touristes de séjour. Construire une remontée qui débite 900 personnes/heure pour n'en transporter 500 à 1000 dans la journée au plus fort est bien peu utile.

Ce TCSP pourrait alors servir à valoriser le village d'Huez pour y aménager de nouvelles résidences, ou simplement étendre le domaine skiable par le bas. Dans un contexte de raréfaction de la neige, d'incertitude sur l'approvisionnement en eau et de protection des espaces, ces deux perspectives ne sont pas envisageables.

Nous sommes défavorables à ce projet, étant donné que des alternatives par bus moins polluantes, plus souples en termes de fonctionnement, moins impactantes pour l'environnement et moins coûteuses existent.

Chantal GEHIN,
Présidente FRAPNA Isère

