



## 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. Rémy PASTEUR.  
Commissaire enquêteur  
**Mairie d'Huez**  
226 route de la Poste  
38750 HUEZ

Grenoble, le 22 mars 2017

Réf. : CG/TG/ EW/EB  
Aff. : 2016-16-P, SOL 1132, n°28

Objet : Avis FRAPNA Isère – Enquête publique Piste verte du Signal dite « Marcel's Farm »

Contact : Elodia Bonel – 04 76 42 98 16 [juridique-isere@frapna.org](mailto:juridique-isere@frapna.org)

M. le commissaire enquêteur,

La SATA soumet à votre avis le projet d'aménagement de la piste verte du signal situé sur le domaine skiable de l'Alpe d'Huez, sur la commune d'Huez, dans l'Isère, dans le cadre d'une régularisation de travaux réalisés pendant l'été 2016.

Nous connaissons très bien la nature de ces travaux, et du site, pour être venus sur le terrain à deux reprises en 2016 pour rencontrer les représentants de la commune d'Huez et de la SATA, puis pour accompagner un photographe et un journaliste du journal Libération qui avaient été interpellés que de tels travaux pharaoniques, dignes des chantiers autoroutiers, puissent se faire sans la moindre autorisation ou justification légale.

La première rencontre faisait suite à une plainte déposée par la FRAPNA Isère le 6 septembre 2016 au sujet de l'aménagement illégal de cette piste qui ne portait pas encore son nom actuel.

### Historique

Ce projet de réaménagement du signal a fait l'objet d'un rapport de la DREAL en 2015 portant uniquement sur la partie « remontées mécaniques ». A l'époque, aucun projet de piste n'était soumis à l'avis des services de l'Etat.

Mais fin 2015, un projet de piste (ne correspondant à aucune variante citée dans l'étude d'impact) était enfin soumis à un examen au "cas par cas", auprès de l'Autorité environnementale (AE) pour décider ou non de la nécessité d'une étude d'impact ou d'une évaluation environnementale.

Afin d'éviter ces démarches nécessaires mais jugées trop lourdes, la SATA a volontairement coupé le projet en deux pour passer au travers des mailles administratives en passant sous les seuils rendant l'étude d'impact obligatoire.

Ainsi la SATA a déposé le 30/12/2015 le projet de "réaménagement de la plateforme d'arrivée du télésiège des Sarrasins", (Dossier n°F08215P1272) puis le 31/12/15, le dossier "élargissement de la route d'accès du Signal pour la création d'une piste de ski débutants" (Dossier n°F08215P1271).

Vous pourrez constater sur le site internet de la DREAL que les deux projets de piste s'alignent parfaitement pour ne faire qu'une seule et même piste qui correspond, plus ou moins, à la première partie de la piste Marcel's Farm, partie située en amont avant le virage vers le sud.

Par décision motivée du 04/02/2016, la DREAL considérait que :

*« le lien fonctionnel entre l'élargissement de la route d'accès du Signal pour la création d'une piste de ski débutants et le réaménagement de la plate-forme du télésiège des Sarrasins et la localisation géographique de ces deux opérations (en continuité), elles forment un seul et même projet et leurs impacts potentiels ne peuvent être étudiés séparément. »*

Le projet devait être soumis à étude d'impact.

Suite à cet avis, aucune étude d'impact n'était effectuée, et la SATA déposait une Déclaration Préalable de travaux (DP) le 25 avril 2016, pour un bout de piste isolé au milieu du versant EST du signal, correspondant à la variante 2, pour une emprise de 15667 m<sup>2</sup>, 1,6 mètre d'affouillement et 1,3 mètre d'exhaussement. C'est ce document qui lançait la construction de la piste verte du Signal dite Marcel's Farm pour laquelle votre avis est demandé. Nous sommes bien loin des 87579 m<sup>2</sup>, 11,6 mètres d'affouillement et 7,3 mètres d'exhaussement cités dans le Dossier d'Autorisation d'Aménagement de Piste (DAAP).

### Etude d'impact

Nous avons pu consulter le dossier d'étude d'impact en le demandant expressément à la commune. Toutefois, nous tenons à signaler que c'est le seul document qui, en date du lundi 20 mars 2017, n'est pas consultable en ligne sur le site internet de la commune, dans la page dédiée à cette enquête publique. Enquête publique qui a commencé le 6 mars 2017. Nous saluons l'effort de la commune de mettre en ligne de nombreux documents, mais il est dommage qu'un des documents les plus importants de l'enquête publique ne soit pas consultable par TOUS.

Si nous reconnaissons la facilité de lecture du document et l'effort pour mesurer au mieux les impacts du projet, nous signalons que vu l'amplitude des travaux et le fait que ceux-ci ont été réalisés avant étude, il est très aléatoire voire impossible de mesurer ces impacts, comme le précise la DREAL dans son avis du 24 février 2017.

Nous souhaitons faire quelques remarques sur des affirmations que porte cette étude.

- 1- Il est écrit à plusieurs reprises que : « *Le site d'étude, d'une superficie d'environ 60 ha, est situé sur les pentes OUEST de la Grande Sure, dans un secteur **déjà largement aménagé** au cœur du domaine skiable et en limite immédiate de la zone d'urbanisation de la station, exclusivement sur le territoire de la commune d'HUEZ.* » S'il y a bien quelques pylônes sur ce sommet, on ne peut pas dire qu'il ait été profondément modifié par l'homme, bien au contraire ! (cf. photo page 37 où l'on voit un paysage naturel aux formes douces)
- 2- L'impact culturel est considéré comme nul (p14), pourtant, il y a eu busage et recouvrement d'un canal historique patrimonial, le canal des Sarrazins...
- 3- Le tableau suivant est inséré dans la page 129 :

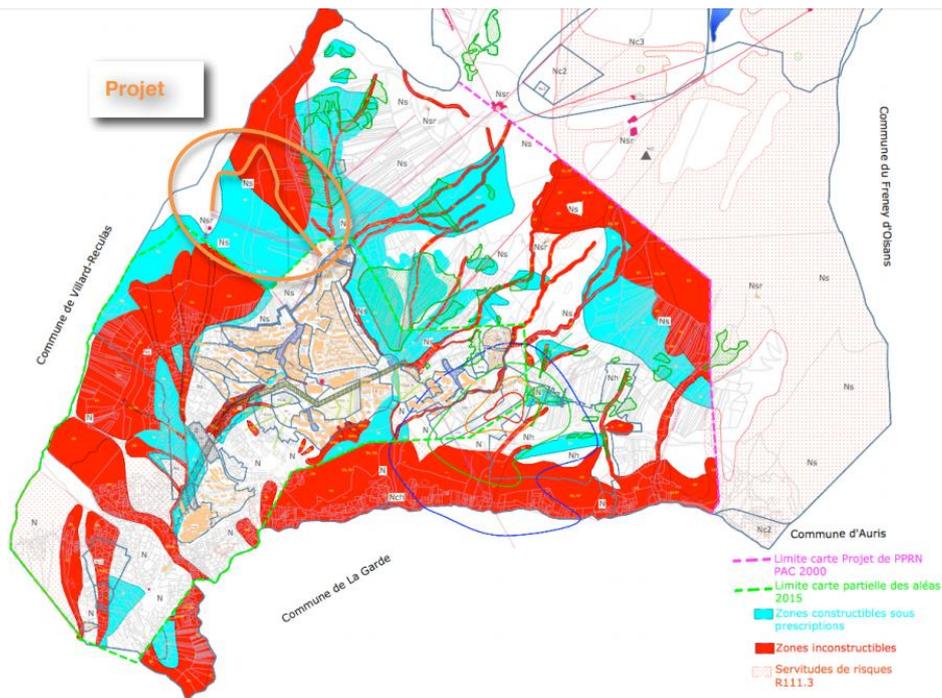
Piste verte du Signal	
Longueur de la piste	1 675 ml
Surface de la piste	62 302 m <sup>2</sup>
Dénivelé	227 m
Pente moyenne	13,70 %
Hauteur maxi déblais	7,0 m
Hauteur maxi remblais	11,0
Volume maxi déblais	114 500 m <sup>3</sup>
Volume maxi remblais	108 800 m <sup>3</sup>

Les chiffres annoncés ne correspondent pas aux chiffres déclarés dans la DAAP (surface 87579 m<sup>2</sup>, 11,6 mètres d'affouillement et 7,3 mètres d'exhaussement) Pourquoi ces chiffres sont différents ?

- 4- Consommation énergétique : Nous pouvons lire page 152 l'affirmation suivante : « *Du fait de sa nature, le projet n'engendrera aucune augmentation de consommation énergétique. Au contraire, le projet permettra de réduire le besoin en production de neige de culture et en damage, et donc de réduire la consommation énergétique du projet en fonctionnement.* » Aucune donnée chiffrée ne permet d'étayer cette affirmation alors que l'ajout de plus de 30 canons à neige, qui sont des appareils très gourmands en énergie, augmentera la consommation énergétique. A moins que des canons à neige existaient déjà sur ce versant (?) mais ceci n'est pas spécifiée. Cette affirmation fallacieuse ne repose donc sur aucun fondement.
- 5- Impact sur le paysage : Dans un paysage au modelé doux et dégagé où est perceptible la moindre bosse comme l'est le secteur du Signal, la création de cette piste a eu un impact

visuel considérable, d'autant plus que l'environnement alentour est principalement minéral, fait de falaises et de pics. La coupure n'est pas seulement visuelle, mais physique : les parties en déblai sont infranchissables par les hommes et le bétail. Voir quelques images en annexe.

- 6- Impact sur la ressource en eau : Il est fort regrettable qu'avec l'installation de 31 canons à neige (24+7), aucune étude sur la ressource en eau disponible ne soit faite. On rappellera que le captage d'eau opéré par la commune n'est pas, à ce jour, conforme à la DUP ancienne qui l'autorisait; L'irrégularité de la situation sera donc aggravée par ce projet.
- 7- Risque de glissement de terrain : Le rapport est étonnamment taiseux sur cet aléa que l'importance des travaux de déblai/remblai ne permet pas d'obérer. Nous constatons sur cette carte située page 55 qu'une grande partie de la piste est en zone inconstructible car située en zone de risque de glissement de terrain :



Cartographie de Projet de Plan de prévention des Risques  
Source : PLU Modification simplifiée n°1

Cette donnée est confirmée page 153 : « Bien que le projet soit situé en zone de risque de glissement de terrain, il n'a pas fait l'objet d'étude géotechnique spécifique. C'est pourquoi nous préconisons de : ➤ Vérifier auprès d'un cabinet spécialisé qu'aucune mesure spécifique n'est ou n'était nécessaire. ➤ Appliquer toutes les mesures que le cabinet spécialisé sera éventuellement amené à préconiser pour éviter toute aggravation du risque de glissement de terrain suite à la réalisation du projet. »

Cette donnée ne pouvait être ignorée par la SATA et la commune. Cela rend d'autant plus choquant de savoir que la SATA a soigneusement évité de confronter ce projet à l'étude d'impact et enquête publique sous prétexte de lourdeurs administratives, nous en mettant en danger la vie d'autrui ! Scandaleux !

### Sur les mesures compensatoires complémentaires

La liste des mesures compensatoires est affichée en annexe. Nos remarques

Point n°1- Pour compenser les impacts du projet sur la flore et sur le paysage :  
Il apparaît étrange de faire de l'expérimentation sur des mesures compensatoires !...

Point n°2- Pour compenser l'impact sur la faune :

L'impact sur le papillon Apollon est effectivement considéré comme fort. Il faut que les espaces aménagés soient végétalisés avec les essences que l'on trouve localement le plus rapidement possible, sans cela, la réapparition de l'espèce est fortement compromise.

Point n°3- Pour compenser l'impact sur le paysage :

Le mal est déjà fait. Toutefois, mesure proposée permettra peut-être d'atténuer l'impact visuel global.

Point n°4- Pour compenser l'impact global du projet :

La mise en place d'un observatoire environnemental est proposée. Ceci est une excellente idée et nous serions heureux de faire partie de cet observatoire afin que cet incident grave pour l'environnement et notre démocratie ne se reproduise pas.

Ces mesures compensatoires complémentaires ne sont pas chiffrées et ne contiennent aucun engagement de la part du pétitionnaire. Nous demandons un engagement clair et écrit de la part de la SATA pour que ces mesures soient effectivement appliquées.

### **Manque de sérieux**

Alors que la SATA avait tout le temps, mais surtout l'obligation de rendre une étude d'impact irréprochable compte-tenu du contexte de la régularisation, l'étude d'impact contient d'importantes lacunes :

- Les plans fournis ne représentent pas l'ensemble des aménagements créés, l'implantation des canons à neige et des réseaux d'alimentation en eau sont absents,
- Les enjeux réchauffement climatique ne sont pas du tout abordés dans un contexte de baisse importante du niveau d'enneigement à l'échelle alpine,
- Comme le souligne la DREAL/AE, le projet aurait dû vérifier sa compatibilité avec le nouveau SDAGE 2016,
- La compatibilité avec la Convention Alpine ratifiée par la France n'est pas non plus démontrée
- Surtout les études de terrain n'ont pas été effectuées avec sérieux. La plupart des données semblent venir d'inventaires anciens réalisés sur des zones à proximité, ce qui ne permet pas forcément d'apprécier la qualité des milieux détruits. Des inventaires ont été réalisés le 17 septembre 2016 et le 28 octobre 2016, à une période où la végétation n'est pas à son optimum, ce qui ne permet pas non plus d'estimer la qualité biologique des milieux. Le bureau d'étude aurait dû à minima se déplacer sur le terrain lorsque les travaux ont commencé dès le début du mois de juillet. La SATA prétexte des contraintes de temps liées au chantier mais tout de même, ce travail aurait dû être fait avec plus de sérieux. Quand on voit la rapidité avec laquelle les entreprises de terrassement interviennent...

Comment peut-on alors estimer de la qualité d'un milieu complètement détruit par le bulldozer ? Ces inventaires n'ont donc malheureusement pas de valeur scientifique pour nous.

Enfin, la SATA évoque un problème cartographique pour justifier les dérives dans la construction de la piste verte en comparaison à celle présentée dans la DP du 25 avril 2016. Cette affirmation nous semble peu crédible compte-tenu des outils performants utilisés aujourd'hui pour les relevés topographique (on peut par exemple voir une carte extrêmement précise du secteur avec remblais et déblais en page 128 de l'étude d'impact) et de l'impact que cela aurait pu avoir en terme de coût, si ce tracé n'avait pas été prévu. Cette piste n'est rien d'autre que la piste proposée à l'avis des services de l'Etat fin décembre 2015, et son prolongement vers le cœur de la station.

### Réalisation de la piste Verte

Sur la base des éléments détaillés ci-dessus, les travaux de réalisation du contournement du mur des Hirondelles ont été lancés en juillet 2016.

Ces travaux ont démarré à cette date en raison de la signature de la DSP Commune / Sata.

Lors de l'implantation du projet de terrassement réalisé par l'entreprise, nous nous rendons compte d'un problème de calage cartographique, entre la base du projet et le terrain réel.

Ce décalage entraîne une différence de niveau importante (de l'ordre de 2m) entre les calages en altitude des zones de pistes existantes et de la partie projet, et impose de réaliser une reprise plus conséquente sur la partie aval.

Le projet de terrassement prévu initialement avec une surface < 4 Ha, devient plus conséquent puisqu'il entraîne une reprise de la zone déversant de la partie basse des hirondelles, pour raccorder les niveaux de pentes au mieux, et éviter de connecter la piste dans la zone humide des Sagnes.

Nous en profitons également pour corriger le devers existant de la piste dans cette zone, trop pénalisant au niveau mise en forme du damage l'hiver, et demandant une forte production de neige de culture.

Page 39 de la DAAP

## Conclusion

Il est triste de voir que la SATA et la commune ne s'engagent toujours pas vers des pratiques radicalement plus vertueuses et respectueuses de l'environnement, de la montagne, et de la Loi, alors que les attentes de la société vers ces pratiques sont de plus en plus forte.

Selon nous, il existait un moyen d'améliorer les conditions de ski pour les débutants sans saccager la montagne. La variante 1 de 2015 ou un projet similaire consistant en l'élargissement de la route du signal suffisait, se raccordant à la route qui mène au col de Poutran, ou à une piste parallèle à celle-ci. On pourrait imaginer détruire la route qui mène au col de Poutran et aux Lacs Besson, pour la remplacer dans la partie basse par une piste de ski (verte), et dans la partie haute, par un sentier arboré qui rendrait toute la tranquillité au lieu en période estivale et lui donnerait plus de charme. D'autres idées ont été formulées par des habitants de l'Alpe d'Huez.

C'est pourquoi une étude d'impact et une enquête publique réalisées en bonne et dûe forme s'avéraient nécessaires pour ce projet. Nous regrettons que la SATA ait agi en toute vitesse pour échapper au contrôle des services de l'Etat, sans engager le moindre dialogue avec les associations ou les habitants, les citoyens pour au moins essayer de réaliser des travaux qui répondent aux attentes de tous, dans le respect de tous : citoyens, élus, environnement...

Reste la question fondamentale : comment fait-on une étude d'impact sur les effets prévisibles de travaux qui sont déjà réalisés ? Imaginons que l'on trouve un impact qui ne peut se prêter à une démarche Eviter / Réduire / Compenser ? Que fait-on ?

Dans le cadre de cette étude comment ont été envisagées sérieusement les deux premières étapes de la séquence ERC ?

Etant donné l'impossibilité de mesurer l'impact des travaux sur le milieu, quelles mesures compensatoires s'engage à mettre en place la SATA ?

Au regard de l'ensemble de ces éléments, le dossier est manifestement insuffisant et ne permet pas d'apprécier les incidences effectives de ce projet sur l'environnement. Dans ces conditions, ni le public ni les commissaires enquêteurs ne sont mis en situation de donner un avis favorable à ce dossier dont ils ne maîtrisent pas les tenants et les aboutissants.

Chantal GEHIN,  
Présidente FRAPNA Isère



## ANNEXES



*Capture d'écran d'une webcam de l'Alpe d'Huez, le 20 décembre 2016. L'impact visuel de la piste de Marcel's Farm est important.*



*Photo des travaux – août 2016*

## ✦ RÉAMÉNAGEMENT SIGNAL

### CADRE DE VIE

PLAN LOCAL D'URBANISME

PLU EN LIGNE

UTN

ENQUÊTE PUBLIQUE

PLU

TCSP

[Réaménagement Signal](#)

### AVIS PISTE SIGNAL

- [Avis Piste Signal](#)
- [Avis \(2\) Piste Signal](#)

### ENQUETE PUBLIQUE PISTE VERTE SIGNAL

- 1 - [Présentation général du projet](#)
  - [Note présentation enquête publique Piste verte Signal](#)
  - [Présentation projet page 1](#)
- 2 - [DAAP](#)
  - [DAAP Piste verte Signal](#)
  - [Page 2 DAAP](#)
- 3 - [Préservation et réhabilitation du milieu naturel](#)
  - [Note préservation du milieu Piste verte Signal](#)
  - [Page 3 préservation milieu](#)
- 4 - [Echéancier travaux](#)
  - [Page 4 échéancier travaux](#)
  - [Planning général Signal](#)
- 5 - [Etude d'impact](#)
  - [1669-Etude d'Impact\\_Piste verte du Signal V2](#)
  - [Page 5 étude Impact](#)
- 6 - [Autorisation passage-Plan parcellaire](#)
  - [Page 6 plan parcellaire](#)
  - [Parcellaire-piste verte Signal](#)
  - [Plan cadastral-piste verte Signal](#)
- 7 - [Plan masse et d'exécution de la piste](#)
  - [Page 7 Plan masse et exécution](#)
  - [Plan exécution MARCEL-FARM 300A](#)
  - [Plan situation MARCEL-FARM](#)

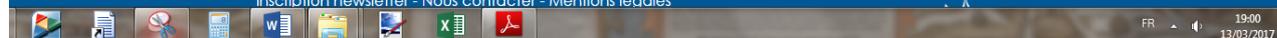
[Page Garde enquête publique Piste Verte Signal](#)

[Sommaire enquête publique Piste verte Signal](#)

[REGISTRE D'ENQUETE PUBLIQUE \(page 1 à 7\)](#)

[page 8 - ?](#)

[Inscription newsletter](#) - [Nous contacter](#) - [Mentions légales](#)



*Capture d'écran du site internet de la commune d'Huez montrant l'impossibilité de lire l'étude d'impact (lien non cliquable)*

1/ Pour compenser les impacts du projet sur la flore et sur le paysage :

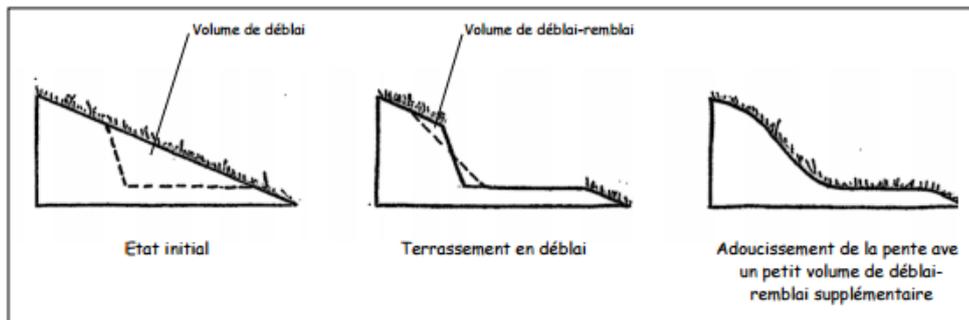
- Végétalisation des talus avec les techniques du génie végétal, y compris si besoin avec des mesures expérimentales à créer spécifiquement à partir des techniques du génie végétal ou de la végétalisation des toitures plates

2/ Pour compenser l'impact sur la faune :

- Réaliser un suivi de l'espèce cible (Appolon) et favoriser l'installation et le développement des plantes hôtes de l'espèce

3/ Pour compenser l'impact sur le paysage :

- Si besoin, écrêter les sommets de talus encore trop perceptibles malgré le développement de la végétation.



4/ Pour compenser l'impact global du projet :

- Mise en place d'un observatoire environnemental

Liste des mesures compensatoire proposées. (Page 168 de l'étude d'impact)