

DEPARTEMENT DE L'ISERE

## Commune d'Huez - Station de l'Alpe d'Huez

### **Enquête publique portant sur le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP)**

(DU LUNDI 06 MARS AU JEUDI 06 Avril 2013 INCLUS)

## **Conclusions motivées**

**NB** : les conclusions sont indépendantes et doivent être considérées comme étant séparées du rapport

Commissaire enquêteur Georges TABOURET  
«Les Effarons» 140, Chemin de la Croix Verte  
38 330 MONTBONNOT SAINT MARTIN

## Sommaire

### Préalable

#### **1. Analyses thématiques relatives au projet de TCSP et conclusions partielles page 06**

L'objet des pages qui suivent n'est pas de refaire une présentation du projet dont les grands traits ont déjà été étudiés dans le rapport, mais d'apporter un éclairage sur ses forces et faiblesses, desquelles résultent les conclusions partielles du commissaire enquêteur dont l'avis s'est construit à partir d'une analyse détaillée qui soupèse, thème par thème, les aspects positifs et négatifs du projet de transport en commun en site propre (TCSP) de la commune d'Huez et son intégration sur le territoire.

Ainsi, avant de conclure, seront mises en exergue les principales incidences du projet de TCSP relatives aux thèmes suivants :

- |                                                                                  |         |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 1.1. Les modalités de la concertation organisée pour le projet                   | page 06 |
| 1.2. L'opportunité du projet                                                     | page 07 |
| 1.3. L'impact environnemental du projet                                          | page 07 |
| 1.4. La consommation énergétique du projet                                       | page 08 |
| 1.5. Les nuisances sonores occasionnées par le projet                            | page 09 |
| 1.6. La ressource en eau de la commune et le projet                              | page 10 |
| 1.7. Le paysage et l'impact du projet                                            | page 10 |
| 1.8. Le coût prévisionnel et incidences du projet sur les finances de la commune | page 12 |
| 1.9 La compatibilité du projet avec les documents locaux d'urbanisme             | page 13 |

#### **2. Conclusion générale et avis du commissaire enquêteur page 14**

## Préalable

Ayant été désigné par ordonnance de M. le Président du Tribunal Administratif de Grenoble et conformément à la décision n°E1700014/38 du 18 janvier 2017, visée en l'arrêté du maire, n°2368938 en date du 23 février 2017, le commissaire enquêteur déclare avoir procédé à l'enquête publique ayant pour objet le projet de transport collectif en site propre (TCSP) sur le territoire de la commune d'Huez (Isère).

Un avis portant à la connaissance du public l'enquête relative au projet de TCSP, a été publié en caractères apparents dans deux journaux diffusés dans le département de l'Isère :

- d'une part, avant le début de l'enquête, le vendredi 17 février 2017 dans les annonces légales du *Dauphiné Libéré* et le vendredi 17 février 2017 dans les avis administratifs des *Affiches de Grenoble et du Dauphiné* ;
- d'autre part, rappelé après le début de l'enquête, le lundi 13 mars dans les annonces légales du *Dauphiné Libéré* et le vendredi 10 mars 2017 dans les avis administratifs des *Affiches de Grenoble et du Dauphiné* ;

Par ailleurs, l'avis a été mis sur le site internet officiel de la commune [www.alpedhuez-mairie.fr](http://www.alpedhuez-mairie.fr) pendant toute la durée de l'enquête et a fait l'objet d'un affichage sur les panneaux de la commune prévus à cet effet.

Le public a pu prendre connaissance du dossier et consigner éventuellement ses observations sur le registre d'enquête, côté et paraphé par le commissaire enquêteur et ouvert à cet effet ou les adresser par écrit à l'attention de M. le commissaire enquêteur en mairie annexe de l'Alpe d'Huez ou par e-mail à l'adresse suivante : [info@mairie-alpedhuez.fr](mailto:info@mairie-alpedhuez.fr) afin d'être intégrées au registre des observations. Un poste informatique a été mis à la disposition du public afin de consulter par voie dématérialisée le projet soumis à enquête publique, ainsi que les observations émises sur le registre papier aux horaires et jours d'ouverture de la mairie.

L'enquête s'est déroulée en mairie de l'Alpe d'Huez du lundi 06 mars à 9h 00 au jeudi 06 avril à 18h 00.

Les permanences ont été tenues en mairie annexe de l'Alpe d'Huez, aux dates prévues :

- Lundi 06 mars 2017 de 9h 00 à 12h 00 (ouverture de l'enquête)
- Jeudi 16 mars 2017 de 14h 00 à 17h 00
- Mercredi 22 mars 2017 de 9h 00 à 12h 00
- Vendredi 31 mars 2017 de 14h 00 à 17h 00
- Jeudi 06 avril 2017 de 15h 00 à 18h 00 (clôture de l'enquête)

Ce projet de transport collectif en site propre (TCSP) dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la société d'aménagement touristique de la station (SATA, 131 Rue du Pic Blanc, 38750 Huez) a pour objet d'accompagner le développement urbain actuel et futur de la commune d'Huez tel que prévu dans son plan local d'urbanisme (approuvé le 11 novembre 2015). Il s'agit de mettre en place un système de transport permettant d'atténuer l'omniprésence de l'automobile et de limiter les nuisances induites (nuisances sonores, pollution atmosphérique, pollution des ambiances urbaines).

Le TCSP comprendra deux cabines à double tronçon chacune, afin de tenir les objectifs attendus en termes d'espaces à desservir, de débit de personnes à transporter, d'heures et périodes de fonctionnement à assurer.

Les lieux à desservir sont les suivants :

- Tronçon n°1 : Village d'Huez-Passeaux
- Tronçon n°2 : Passeaux-Paganon
- Tronçon n°3 : Paganon-Eclose
- Tronçon n°4 : Eclose-Bergers

**Le dossier d'enquête publique porte sur :**

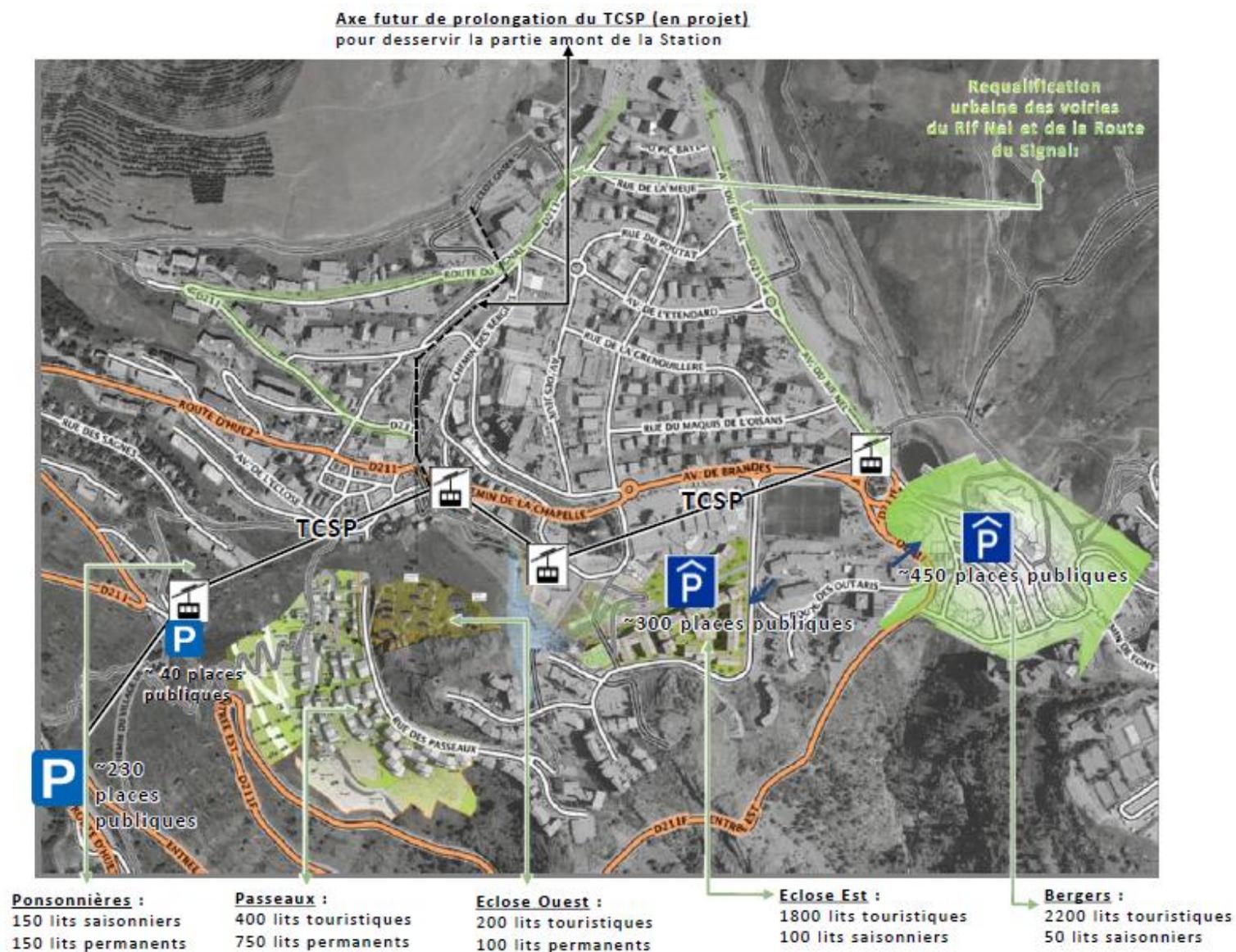
- ⇒ **L'étude d'impact et ses incidences environnementales sur l'ensemble du TCSP (les quatre tronçons) : éléments du contexte, présentation du projet, justification, enjeux et mesures ;**
- ⇒ **La demande d'autorisation pour l'exécution des travaux (DAET) de la première phase du projet, à savoir les tronçons 3 et 4 (Paganon-Eclose-Bergers).**

La deuxième phase (tronçons 1 et 2 du village d'Huez à la gare Paganon) fera l'objet d'une procédure ultérieure de DAET.

---

**Dans un premier temps, pour chacun des thèmes ci-après (et leurs déclinaisons), le commissaire enquêteur donnera son avis sous forme de conclusions partielles.**

- 1.1. Les modalités de la concertation organisée pour le projet
- 1.2. L'opportunité du projet
- 1.3. L'impact environnemental du projet
- 1.4. La consommation énergétique du projet
- 1.5. Les nuisances sonores occasionnées par le projet
- 1.6. La ressource en eau de la commune et le projet
- 1.7. Le paysage et l'impact du projet
- 1.8. Le coût prévisionnel et incidences du projet sur les finances de la commune
- 1.9. La compatibilité du projet avec les documents locaux d'urbanisme



## 1. Analyses thématiques relatives au projet de TCSP et conclusions partielles

### 1.1. Les modalités de la concertation organisée pour le projet de TCSP :

Lors de l'élaboration du PLU, le bilan de la concertation comprenait le projet de TCSP ; ce bilan tiré par la commune lors de l'arrêt du PLU (par délibération du conseil municipal du 28 avril 2015) fait apparaître une concertation structurée autour de plusieurs réunions publiques, d'articles dans le journal les Echos et de publications sur le site internet de la commune.

Les enjeux exprimés insistent sur la nécessité de créer un TCSP *pour développer un cadre de vie d'excellence en maîtrisant l'usage de l'automobile, en promouvant les modes de transport doux, en élaborant le projet dans le respect de l'environnement*. Par ailleurs, il ressort clairement que *l'état actuel des déplacements sur le territoire communal constitue un problème prégnant en termes de stationnements et de conflits de flux piétons/véhicules*.

*La création de parkings souterrains sur les lieux névralgiques de la station, conjuguée à la création d'un système de TCSP reliant les quartiers, permettra d'accompagner les visiteurs dans leurs déplacements tout au long de leur séjour, mais aussi favorisera les déplacements de la population locale tout au long de l'année*.

Par ailleurs, les modalités de concertation initialement prévues par la délibération de prescription, ont été complétées par la tenue de plusieurs réunions publiques organisées les 31-01-2010 ; 22-02-2011 ; 27-04-2011 ; 21-12-2011 et 07-07-2014. Ces réunions publiques qui comprenaient entre 30 et 60 personnes, ont été tenues dans la salle des Grandes Rousses au Palais des Sports et des Congrès.

Enfin, une exposition (tenue au Palais des Sports et des Congrès pendant plus d'un mois) reprenant l'ensemble des principes d'aménagement du PLU a été réalisée sous la forme de 25 panneaux explicitant la démarche de la commune.

**Conclusions partielles :** le projet de TCSP s'inscrit résolument dans les objectifs définis dans le PADD lors de la concertation organisée pour le PLU.

En effet, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) fixe l'objectif de développement et valorisation des transports collectifs et des modes de déplacement doux, notamment par le renforcement de l'offre de navettes gratuites, en optimisant l'offre de stationnement et en requalifiant l'espace public.

Cela se traduit par la nécessité de créer un TCSP en remplacement de remontées mécaniques vétustes et obsolètes destinées au transport des personnes et des marchandises reliant les axes névralgiques de la commune : Huez village-Le Maona-Virage2-Maison de l'Alpe-quartier de l'Eclosé-Quartier des Bergers.

Pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés, les modalités de concertation ont permis au public d'accéder aux informations relatives au TCSP et de formuler, s'il le souhaitait, des observations et/ou propositions sur le contenu du projet, soit au cours des réunions publiques, soit directement auprès des élus, soit par courrier, soit par observation consignée sur le registre mis à disposition.

Les observations émises durant cette concertation préalable ont été examinées. Dans le secteur concerné par le projet, des corridors écologiques ont été créés sur l'ensemble des secteurs destinés à être urbanisés (secteurs Bergers/Eclosé ; Est Eclosé ; Ouest Passeaux. Ces corridors écologiques sont retranscrits dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), ainsi que dans les documents graphiques de zonage du PLU.

### **1.2. L'opportunité du projet :**

La commune d'Huez se donne aujourd'hui les moyens de diminuer la proportion de flux automobiles pour permettre une gestion et un développement réfléchi de son territoire, en cohérence avec la préservation de ses espaces naturels et sensibles.

La nouvelle organisation de la commune telle que prévue dans le PADD du PLU est destinée à atténuer l'omniprésence de l'automobile dans l'espace public et à limiter les nuisances induites. Cela se traduit par la création d'un système de transport collectif en site propre (TCSP) qui contribuera à réguler le trafic au cœur de la station, à réduire les déplacements motorisés au sein des espaces urbains et donc à limiter les nuisances induites (bruit, pollution de l'air...).

Le projet améliorera la liaison entre les différents quartiers de la commune d'Huez pour les touristes, mais également pour les habitants d'Huez le long des axes névralgiques de la commune : Huez village / Le Maona / Virage 2 / Maison de l'Alpe / Quartier de l'Écluse / Quartier des Bergers et facilitera l'accessibilité des zones d'hébergements, existantes, au pied des pistes.

En remplaçant trois installations vétustes, le tracé retenu permet de desservir plusieurs secteurs urbanisés, ainsi que des zones futures d'aménagement et de densification future : le projet de TCSP transite en effet au cœur des espaces soumis à orientations d'aménagement et de programmation (les Bergers, Écluse, Écluse ouest et Passeaux) qui, telles que définies par le PADD, constituent l'essentiel du développement de la commune pour les dix années à venir.

**Conclusions partielles :** en remplacement de trois installations obsolètes et en saturation, et en vue de satisfaire la demande de déplacements croissante et de répondre aux besoins de circulation internes à la station en desservant notamment les lieux où se concentrent et se concentreront les implantations de logements et les équipements publics, le projet répond aux besoins d'amélioration de liaison entre les différents quartiers de la commune d'Huez et notamment entre le village et la station, pour les touristes mais également pour les habitants d'Huez.

### **1.3. L'impact environnemental du projet :**

L'Autorité environnementale a été consultée par la commune sur le projet mis à l'enquête. Or, le 09 mars 2017, l'Ae a fait savoir que le dossier concerné, enregistré sous le n°2017-ARA-AP-00188, était tacite.

En réponse à la requête de Mme LEYES (voir le rapport à la page 34) le commissaire enquêteur a cherché, par téléphone, à obtenir l'avis de la personne chargée de son instruction à l'Ae : sans succès.

Ensuite, le commissaire enquêteur a rencontré Mme Laurence COTTET-DUMOULIN, pôle urbanisme et planification, aménagement sud-est, à la DDT38.

Il ressort de cet entretien qu'en application de l'article R122-7 du code de l'environnement, la DREAL a sollicité (par mail) l'expertise de la DDT38 sur le projet de TCSP. La réponse (par mail) de la DDT38 fait état des éléments suivants :

- *l'étude d'impact est globalement satisfaisante, les enjeux paraissent limités :*
  - *présence d'ouvrages qui vont être démontés pour laisser place à une seule installation (4 gares sur les 5 seront reconstruites sur les emprises actuelles ;*
  - *réalisation de parkings en dehors d'habitats patrimoniaux ;*

- *un seul véritable enjeu habitat susceptible d'être impacté : zone humide dans le secteur des Passeaux (non identifiée à l'inventaire départemental) qui sera évitée et balisée ;*
- *pas de cours d'eau concerné (évitement du Rieu de l'Alpe, prise de mesures pour gérer le risque de pollution en phase travaux) ;*
- *présence d'espèces protégées, mais sensibilités limitées.*

**Conclusions partielles :** Effectivement, l'étude d'impact signale que *le TCSP n'affectera aucune zone naturelle remarquable, qu'il n'impactera pas significativement le milieu naturel local : très peu de surface d'habitat naturel impacté, pas d'impact sur la faune, évitement de la petite zone humide de Passeaux.* Toutefois, l'étude précise qu'une zone de reproduction du papillon Apollon et une zone potentielle de reproduction du Tétrás-Lyre (une carte traduit la zone potentiellement favorable à sa reproduction) peuvent être impactées par le projet.

En conséquence, les mesures de compensation des survols des zones décrites dans l'étude d'impact seront à mettre en œuvre dans la phase réalisation du projet.

A noter aussi que l'étude d'impact prévoit une augmentation des ruissellements engendrée par l'imperméabilisation sur une surface de 2300 m<sup>2</sup> ; il y a lieu de rappeler que le TCSP est implanté à la place des axes de remontées mécaniques existantes (Télévillage, Télésiège de l'Éclose, Télésiège des Bergers dont les anciennes installations seront démontées et les ancrages au sol des pylônes seront démantelés et restitués au milieu naturel) et que ce remplacement permet effectivement de limiter fortement la consommation d'espace. L'impact sur le réseau hydrographique, correspond aux surfaces concernées par la construction de l'ensemble des gares prévues par le projet ainsi que par le bâtiment d'accueil situé place Paganon. Bien que l'on ne puisse que recommander de la réduire au maximum lors des travaux, la donnée des 2300 m<sup>2</sup> de surface rendus imperméables au ruissellement ne représente pas, en tant que tel, un problème majeur sur la capacité de connexion de ces ouvrages à des réseaux de drainage et d'écoulement des eaux pluviales.

L'aménagement du TCSP à vocation de transport urbain répond aux objectifs en matière de développement durable fixés par la commune dans son PLU.

Il a pour but de réduire le trafic automobile et diminuer les nuisances induites (pollution de l'air, nuisances sonores, sécurité routière, engorgement des voiries de la station...) et n'affectera aucune zone naturelle remarquable ; il n'impactera pas significativement le milieu naturel local : très peu de surface d'habitat naturel impacté, pas d'impact sur la faune et évitement de la petite zone humide de Passeaux.

#### **1.4. La consommation énergétique du projet :**

L'étude d'impact précise, à la page 113 qu'*actuellement, les trois remontées mécaniques existantes ont une puissance totale de 500 KW qui se répartit par installation : Télévillage = 350 KW ; Télésiège de l'Éclose = 100 KW ; Télésiège des Bergers = 50 KW.*

*D'après les périodes et heures de fonctionnement des trois remontées, la consommation annuelle est estimée à environ 1 052 250 KW/h.*

*Aucune installation de production d'énergie renouvelable n'est couplée avec les remontées mécaniques.*

*D'après ces données la consommation annuelle de l'installation est estimée à environ 1 102 500 KW/h contre 1 052 250 KW/h pour les trois installations existantes décrites ci-dessus. Le TCSP consommera donc environ 50 250 KW/h de plus par an que les trois autres remontées mécaniques mais avec un débit supplémentaire de 900 personnes à l'heure. Cette consommation est induite principalement par une amplitude horaire plus longue.*

*En réduisant le trafic routier sur la RD211 entre Huez et l'Alpe d'Huez mais également en limitant les déplacements courts à l'intérieur de la station, le projet réduira significativement la consommation énergétique induit par les véhicules motorisés.*

**Conclusions partielles :** en réponse à l'argumentaire développé par la FRAPNA (voir la page 47 du rapport d'enquête), le commissaire enquêteur souligne que pour faire une approche énergétique acceptable, il faut prendre en compte la consommation des installations existantes : Télévillage, Télésiège de l'Eclosé, Télésiège des Bergers.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique que le projet réduira le trafic routier VL de 375 véhicules par jour en moyenne sur un tronçon d'environ 4 km. Sachant que les VL consomment en moyenne 7l/100km, le gain de consommation de carburant journalier est le suivant :

- VL :  $375 \times 0,28 = 105$  litres par jour soit 0,11 TEP/jour et 23,1 TEP/an compte-tenu de la durée de fonctionnement de l'installation (7 mois)<sup>1</sup>.

Pour comparer électricité et pétrole, les conventions internationales fixent que 1 tep = 11,630 MWh.

La réduction du trafic induite par le projet de TCSP permet de réduire la consommation énergétique de 268 653 KW/h par an.

Globalement le projet permet de réduire la consommation énergétique d'environ 220 000 KW/h par an.

#### **1.5. Les nuisances sonores occasionnées par le projet :**

L'étude d'impact a traité du volet acoustique (chapitre acoustique), en intégrant notamment une étude et des relevés d'un cabinet spécialisé. Les résultats de cette étude indiquent une réduction sensible du niveau de bruit ambiant actuel, notamment par l'utilisation des technologies actuelles. Elle précise que pour réduire les nuisances sonores, le TCSP sera équipé d'un moteur lent qui permet de réduire de 15 dB(A) les niveaux sonores en remplacement d'une motorisation « classique ». Le maître d'ouvrage consulté indique, d'une part que les données de synthèse de cette étude ont été intégrées au cahier des charges de la construction du futur TCSP et, d'autre part, qu'il n'y a aucun risque de voir la qualité des hébergements construits autour du TCSP affectés par le bruit, bien au contraire, cela permettra d'augmenter sensiblement la qualité de vie des résidents.

**Conclusions partielles :** au vu des impacts potentiels et étant donné qu'en l'absence de traitement acoustique, des niveaux sonores importants sur les quais, la machinerie et la gestion des cabines (ralentissement et accélération) se propagent ensuite vers l'extérieur et sur le voisinage de la gare, il est important de limiter ce bruit (isolement de la partie mécanique par exemple en sous-sol, capotage) et de traiter l'intérieur des gares avec des matériaux absorbants.

Le commissaire enquêteur recommande qu'une étude détaillée soit réalisée, une fois le matériel et le mode de construction choisis afin d'affiner la modélisation et de confirmer / infirmer les premiers impacts mis en évidence dans cette étude préliminaire, en vue de possibles actions correctives sur les zones des gares/stations pour minimiser les risques d'émergence sonore.

---

<sup>1</sup> D'après la circulaire n°98-99 du 20 octobre 1998 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers, la consommation énergétique est exprimée en TEP (Tonne Équivalent Pétrole) par jour (1 tonne d'essence = 1,048 TEP).

### **1.6. La ressource en eau de la commune et le projet :**

Ainsi que l'évoque la FRAPNA, (à la page 44 du rapport), l'arrêté du 14 mars 2017 du Préfet coordonnateur du massif des Alpes abroge l'arrêté en date du 19 décembre 2016 autorisant l'unité touristique nouvelle de l'Alpe d'Huez en précisant que la présente autorisation est délivrée sous condition de réalisation de la prescription suivante :

- *Que ce projet d'aménagement et d'urbanisation, peut être réalisé pour la construction des 1000 premiers lits. Les permis de construire du dossier UTN déposés dans la limite du seuil indiqué ci-avant peuvent être délivrés sans attendre la révision de la DUP en vigueur.*

*Au-delà du seuil des 1000 premiers lits autorisés dans le cadre du présent arrêté, la réalisation de l'intégralité des lits de l'UTN accordée le 19 décembre 2016 sera rendue possible dès réception du dossier de révision de la DUP du 30/09/1966 considéré d'une part comme complet et régulier par le préfet de l'Isère et, d'autre part, dès lors qu'il permettra de confirmer la disponibilité de la ressource en eau pour les 4600 lits prévus dans le cadre de l'autorisation d'UTN du 19 décembre 2016 ».*

**Conclusions partielles :** à la question posée par le commissaire enquêteur : *quel devenir pour le TCSP au cas où, sur les 4600 lits, seulement 1000 seraient autorisés, si la commune ne pouvait pas démontrer que l'approvisionnement en eau potable est assuré pour les nouvelles constructions prévues sur les quatre zones (Eclose Est, Eclose Ouest, Bergers, Passeaux) proches du TCSP et constituant le développement majeur de l'urbanisation d'Huez pour les prochaines années ?*

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage précise, d'une part, que la réalisation de la phase du TCSP Paganon – Eclose – Bergers, objet de l'enquête publique, est assurée notamment par les programmes immobiliers de l'Eclose Est et Ouest dont les projets de construction sont déposés et portés par des permis de construire en cours d'instruction (et que les programmes immobiliers sont également couverts pour grande partie par les 1000 lits autorisés actuellement) et que, d'autre part, les récentes évolutions de la DUP sur la ressource en eau potable de la commune, auprès des services instructeurs de l'Etat, montrent que le bilan des ressources en eau est largement en capacité de subvenir aux besoins d'approvisionnement de la station et laissent apparaître une issue positive à l'évolution des 4600 présentées au PLU.

Concernant la neige de culture, la SATA a dimensionné ses besoins en eau, sans faire appel à un besoin supplémentaire au droit d'eau accordé sur Lac Blanc, ressource également de l'eau potable de la station. Il n'y a donc pas à prévoir de besoins complémentaires en eau autour du Lac Blanc pour les projets futurs des réseaux d'enneigement du domaine skiable.

### **1.7. Le paysage et l'impact du projet :**

Mme LEYES indique dans sa requête (à la page 36 du rapport) que le volet paysager est insuffisant. Les vues ne prennent pas en compte, les perspectives dans le paysage rapproché, éloigné. Effectivement ces aspects ne sont pas traités suffisamment dans l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage consulté par le commissaire enquêteur signale que le volet intégration paysager du projet a été pris en compte et associé aux différents plans déposés au niveau du permis de construire et du D.A.E.T (Dossier d'Autorisation d'Exécution des Travaux) selon les vues ci-après :

Ces vues d'intégration des Gares Paganon-Eclose et Bergers sont les suivantes :



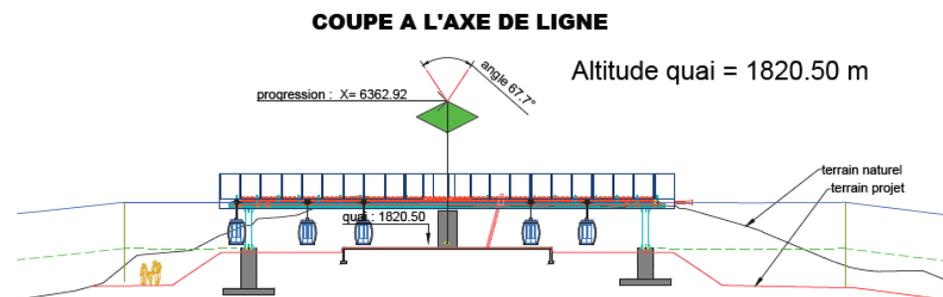
Gare Bergers



Gare Paganon



Gare Eclose



Coupe de principe de la gare TCSP Eclose

De même, en réponse à la requête de M. CHATELUS (voir le rapport à la page 41), le maître d'ouvrage précise que la gare de l'Eclosse ne représente pas un dépassement de 16m par rapport à la butte actuelle. Le projet prévoit un niveau de plateforme d'embarquement de la clientèle plus bas que les niveaux des gares des télésièges actuels. La coupe, ci-dessus, montre que le niveau de la toiture de la nouvelle gare dépassera de 3m celui du terrain actuel. La vue des résidents installés autour du TCSP ne devrait pas en être affectée.

**Conclusions partielles** : il est vrai que les perspectives paysagères présentées dans l'étude d'impact (pages 142-143-144) n'intègrent pas le projet de TCSP, ni dans les vues rapprochées, ni dans les vues éloignées.

Le commissaire enquêteur recommande que l'intégration du projet dans le paysage soit complétée dans l'étude d'impact (qui porte sur la totalité du projet) à la fois sur la première phase objet du DEAT, mais aussi sur la phase ultérieure (Village d'Huez-Paganon).

### **1.8. Le coût prévisionnel et incidences du projet sur les finances de la commune :**

Plusieurs requêtes estiment que le coût du projet de TCSP est très élevé, eu égard aux services rendus :

M<sup>me</sup> LEYES : *pas d'évaluation de l'incidence financière. Est-ce raisonnable d'investir 25 millions d'€ dans un mode de transport qui sera utilisé seulement du 15 décembre au 30 avril* (page 35 du rapport) ;

M<sup>r</sup> CHATELUS : *j'adhère à toutes les observations formulées le 21 mars 2017 par Madame LEYES dans le registre* (page 42 du rapport) ;

FRAPNA ISERE : *au lieu d'investir 28 millions d'€ 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* (page 49 du rapport) ;

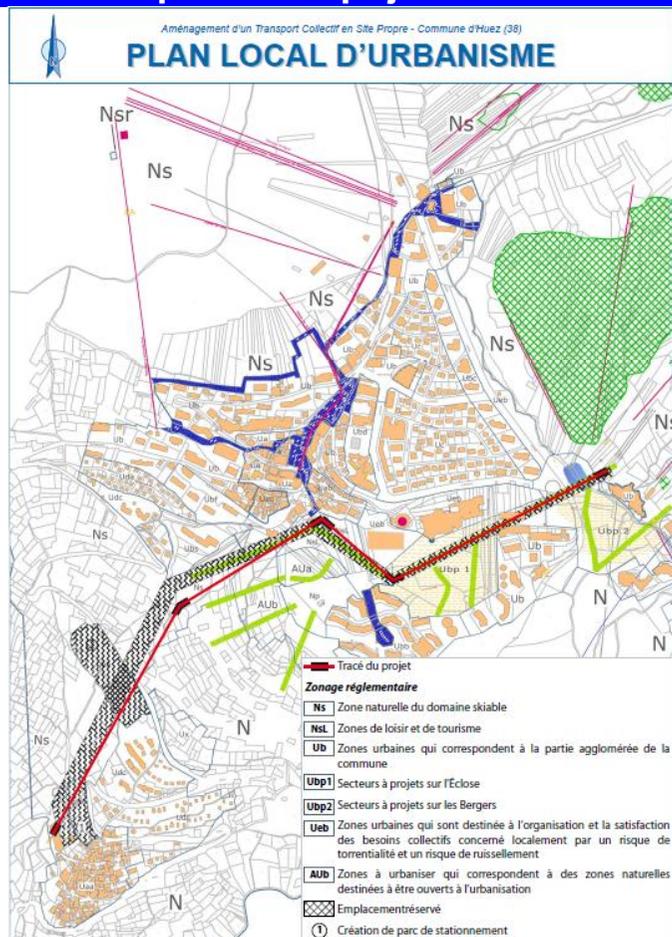
M<sup>r</sup> ROCHE : *est-il bien sérieux d'investir autant d'argent, entre 15 et 20 millions d'€ dans une liaison si peu empruntée par les touristes, des skieurs ou des habitants permanents ?* (page 50 du rapport).

**Conclusions partielles** : le coût de la réalisation du TCSP ne figure pas dans le dossier. Au vu des montants (tous différents) annoncés comme étant excessifs par les requérants, le commissaire enquêteur a demandé au maître d'ouvrage s'il était possible de lui transmettre le coût prévisionnel aujourd'hui arrêté et d'en connaître les incidences sur les finances communales.

La réponse du maître d'ouvrage est la suivante :

- Le budget de l'opération arrêté à ce jour au vu de l'avancement des phases d'avant-projets est de 25M€HT ;
- Le financement de la construction des TCSP 1 et 2 est assuré par la SATA ;
- Le plan de financement du TCSP est élaboré sur les enjeux et potentiels économiques de la station, en intégrant le caractère de l'installation, à savoir à la fois un service de transport urbain et également un moyen d'accéder au domaine skiable. De ce fait, le plan de financement que la SATA a mis en œuvre autour de ce programme, a été porté par l'augmentation de capital que la commune d'Huez a levé dans la SAEM SATA, dont elle est l'actionnaire majoritaire. Cette augmentation de capital s'est faite par l'apport de capitaux propres et également par l'apport de terrains communaux à la SATA.

## 1.9. La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables :



**NB :** le plan ci-contre est extrait de l'étude d'impact (page 106)

### 2.1 Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'Oisans :

Le SCoT de l'Oisans n'a pas encore été approuvé mais, renseignements pris, le projet de TCSP semble répondre aux principales orientations du SCoT de l'Oisans pour le territoire d'Huez. La création d'une nouvelle remontée mécanique contribue à l'amélioration du domaine skiable et de l'activité touristique, moteur de l'économie de l'Oisans, sur l'ensemble de la station de l'Alpe d'Huez.

**Conclusions partielles :** le projet permettra également de réduire le trafic routier entre Huez et la station, favorisant ainsi la sobriété énergétique et la qualité de l'air, conformément aux orientations du SCoT de l'Oisans ;

### 2.2 Le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune d'Huez :

Depuis 2010, le projet de TCSP a fait l'objet d'études afin d'intégrer le tracé et les différents projets d'aménagement en cohérence avec le PLU (approuvé le 11 décembre 2015). Ainsi, son tracé a été défini dès le démarrage des études et le tracé des tronçons 3 et 4 correspondant à la première phase des travaux (objet du dossier DAET) s'inscrit dans l'emplacement ER3 réservé à cet effet dans le PLU (voir le schéma ci-contre), en lieu et place du tracé des installations existantes.

Le zonage réglementaire (Ns, NsL, Ub, Ue, AUB) permet également l'implantation des ouvrages du projet (gare, pylônes...). L'ensemble du règlement des zones traversées autorise les constructions et installations nécessaires aux services publics ou à la pratique du ski. Aucune servitude d'utilité publique ne contraint le projet.

**Conclusions partielles :** La création d'un TCSP entre Huez et l'Alpe d'Huez répond à l'objectif 1 : *développer et conforter le modèle de développement économique et social*, et à l'objectif 2 : *développer un cadre de vie d'excellence* du PADD de la commune d'Huez. Le projet permet d'améliorer l'offre touristique de la station et de réduire le trafic routier sur la RD111 entre Huez et la station. L'emprise de la première phase correspondant au DEAT des tronçons 3 et 4 (Paganon-Bergers) du projet de TCSP, est classée en emplacement réservé (ER3) pour la création de ce type d'installation ; elle est donc compatible avec le Plan Local d'Urbanisme opposable de la commune d'Huez.

Quant au tracé des tronçons 1 et 2 : village d'Huez-Paganon, correspondant à une phase ultérieure du projet, il ne se situe pas totalement dans l'emplacement réservé ER3 PLU, mais reste dans la zone NS du document d'urbanisme.

Aussi, pour les tronçons 1 et 2, le commissaire enquêteur demande que le décalage actuel du tracé à l'extérieur de l'emprise réservée E3 (voir le schéma ci-dessus) soit corrigé en repositionnant la gare des Passeaux à l'intérieur de l'emplacement réservé au PLU ou en modifiant l'emplacement réservé selon le tracé du TCSP. Cette modification devra s'accompagner d'une mise à jour de l'étude d'impact.



## 2. Conclusion générale et avis du commissaire enquêteur

Tout au long de cette enquête, le commissaire enquêteur s'est attaché, à travers une lecture approfondie du dossier, à en cerner les différents aspects et à en saisir les enjeux qui ont guidé les responsables du projet.

Sa réflexion s'est également nourrie des entretiens et avis exprimés par les personnes consultées sur le projet (voir le rapport aux pages 32 et 33) et des positions inscrites par le public dans le registre d'enquête.

### ⇒ En dépit des faiblesses du projet :

- **Nuisances sonores occasionnées par le projet** : le maître d'ouvrage consulté indique, d'une part que les données de synthèse de cette étude ont été intégrées au cahier des charges de la construction du futur TCSP et, d'autre part, qu'il n'y a aucun risque de voir la qualité des hébergements construits autour du TCSP affectés par le bruit, bien au contraire, cela permettra d'augmenter sensiblement la qualité de vie des résidents. Cependant, l'étude d'impact qui a traité le volet acoustique, signale que le bruit dépendra du matériel et du mode de construction choisis.
- **Impact du projet sur le paysage** : les perspectives paysagères présentées dans l'étude d'impact (pages 142-143-144) n'intègrent pas le projet de TCSP, ni dans les vues rapprochées, ni dans les vues éloignées. Le maître d'ouvrage consulté signale que le volet intégration paysager du projet a été pris en compte et associé aux différents plans déposés au niveau du permis de construire et du D.A.E.T (Dossier d'Autorisation d'Exécution des Travaux) selon les vues d'intégration (page 11) transmises au commissaire enquêteur pour les gares Paganon-Eclose et Bergers.

- **Compatibilité du projet avec le PLU** : l'emprise de la première phase du projet de TCSP, correspondant au DEAT des tronçons 3 et 4 (Paganon-Bergers), est classée pour la création de ce type d'installation en emplacement réservé (ER3) ; elle est donc compatible avec le Plan Local d'Urbanisme opposable de la commune d'Huez. A l'inverse, le tracé des tronçons 1 et 2 : village d'Huez-Paganon, correspondant à une phase ultérieure du projet, ne se situe pas totalement dans l'emplacement réservé ER3 PLU (voir l'extrait du plan à la page 13).

⇒ **Compte-tenu de la qualité du projet, notamment au travers des points forts décrits ci-après :**

NB : pour une meilleure compréhension se reporter au schéma de la page 5 qui localise la desserte du TCSP dans l'urbanisation actuelle et future de la commune (ainsi que son projet futur de prolongation pour desservir la partie amont de la station), la localisation des parkings et le nombre de places de stationnement à créer, la requalification de l'espace public des voiries du Rif Nel, ainsi que la valorisation des liens inter-quartiers que le TCSP devrait permettre.

- **Limitation de la voiture, réorganisation des déplacements et le stationnement** : le principal objectif du TCSP est de limiter l'utilisation de la voiture à l'intérieur du tissu urbanisé en offrant des déplacements piétons/skieurs sécurisés et adaptés aux différents usages, avec notamment la réalisation de parkings permettant une meilleure répartition du stationnement pour les skieurs à la journée (parkings proches des fronts de neige), contribuant ainsi à réduire les déplacements à l'intérieur des différents quartiers de l'Alpe d'Huez. La réorganisation des déplacements et du stationnement devrait contribuer à optimiser le fonctionnement de la station et participer ainsi à son attractivité.
- **Desserte des axes névralgiques de la commune par le TCSP** : dans le respect des orientations définies par le PADD, le tracé retenu desservira plusieurs zones urbaines et d'urbanisation future d'aménagement et de densification (Écluse Ouest, Passeaux, Bergers) qui font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation, majeures pour le développement urbain futur de la commune.
- **Régulation du trafic au cœur de la station** : le remplacement de trois remontées mécaniques vétustes et obsolètes, le TCSP permettra de réduire la place de la voiture et le nombre de places de stationnement dans les rues, régulant ainsi le trafic au cœur de la station, ainsi que la liaison entre les différents quartiers de la commune, pour les touristes et pour les habitants, notamment le long des axes: Huez village / Le Maona / Virage 2 / Maison de l'Alpe / Quartier de l'Écluse / Quartier des Bergers.

- **Reconquête qualitative de l'espace public libéré du stationnement des voitures** : la limitation du trafic automobile par transfert modal devrait avoir des conséquences majeures sur la politique de stationnement de la commune pour favoriser l'aménagement paysager de l'espace public libéré du stationnement des véhicules (Rif Nel, Route du Signal et liens inter quartiers notamment) conjugué avec un système de navettes publiques reliées par le TCSP.
- **Diminution des nuisances et réduction de la consommation énergétique** : enfin, l'aménagement du TCSP répond aux objectifs en matière de développement durable fixés par le plan d'urbanisme de la commune en diminuant les nuisances induites par le trafic automobile (pollution de l'air, nuisances sonores, sécurité routière, engorgement des voiries de la station...) et en réduisant la consommation énergétique d'environ 220 000 KW/h par an.

⇒ En définitive, sur la base des éléments développés ci-avant, à la demande d'autorisation pour l'exécution des travaux (DAET) de la première phase du projet du TCSP (Paganon-Eclose-Bergers) et à l'étude d'impact qui porte sur l'ensemble du tracé, le commissaire enquêteur donne un avis favorable, assorti d'une réserve et de deux recommandations :

#### **Réserve du commissaire enquêteur :**

- **Compatibilité du projet avec le PLU** : l'emprise de la première phase du projet de TCSP, correspondant au DEAT des tronçons 3 et 4 (Paganon-Bergers), est classée pour la création de ce type d'installation en emplacement réservé (ER3) ; elle est donc compatible avec le Plan Local d'Urbanisme opposable de la commune d'Huez.  
A l'inverse, le tracé des tronçons 1 et 2 : village d'Huez-Paganon, correspondant à une phase ultérieure du projet, ne se situe pas totalement dans l'emplacement réservé ER3 PLU (voir l'extrait du plan à la page 13). Aussi, le commissaire enquêteur demande que le décalage actuel du tracé situé à l'extérieur de l'emprise réservée, soit corrigé selon l'une ou l'autre solution :
  - en repositionnant la gare des Passeaux à l'intérieur de l'emplacement réservé au PLU
  - en modifiant l'emplacement réservé selon le tracé actuel du TCSP.

Cette modification devra s'accompagner d'une mise à jour de l'étude d'impact.

### **Recommandations du commissaire enquêteur**

- **Nuisances sonores occasionnées par le projet** : pour compléter le volet acoustique le commissaire enquêteur recommande qu'une étude détaillée soit réalisée, une fois le matériel et le mode de construction choisis, afin d'affiner la modélisation et de confirmer / infirmer les premiers impacts mis en évidence dans l'étude préliminaire, en vue de possibles actions correctives sur les zones des gares/stations pour minimiser les risques d'émergence sonore.
- **Impact du projet sur le paysage** : en plus des vues d'intégration des Gares Paganon-Eclose et Bergers (à la page 11) transmises par le maître d'ouvrage, le commissaire enquêteur recommande que l'intégration du projet dans le paysage soit complétée dans l'étude d'impact (qui porte sur la totalité du projet) à la fois sur la première phase objet du DEAT, mais aussi sur la phase ultérieure (Village d'Huez-Paganon).

Concernant les avis émis pour chacune des requêtes inscrites par le public sur le registre d'enquête, se reporter au chapitre 3 du rapport : observations du public et avis du commissaire enquêteur (pages 34 à 51).

Fait à Montbonnot-Saint-Martin le 03 mai 2017

Le commissaire enquêteur

Georges TABOURET