

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)

Rapport d'enquête et conclusions

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

SOMMAIRE

Préalable

Les pièces constitutives du dossier d'enquête

CHAPITRE A-1 : Présentation du projet TCSP dans sa globalité

A-1.1. Commune d'Huez et station de l'Alpe d'Huez : le contexte local	page 09
A-1.1.1. Les objectifs du projet	page 12
A-1.2. Description du projet	page 13
A-1.2.1. Caractéristiques des installations	page 15
A-1.2.1.1. La ligne	page 15
A-1.2.1.2. Les stations	page 15
A-1.2.1.3. Les raccordements aux pistes existantes	page 18
A-1.2.1.4. Informations complémentaires	page 18
A-1.3. Justification du projet retenu	page 18
A-1.3.1. Justification du tracé	page 19
A-1.3.2. Justification environnementale	page 19
A-1.4. Synthèse des enjeux, impacts et mesures du projet	page 20
Milieu physique	page 21
Environnement humain	page 21
Environnement naturel	page 24
Volet sanitaire	page 25
Effets cumulés	page 25

CHAPITRE B-1 : Présentation du dossier DAET (Paganon-Eclose-Bergers)

B-1.1. Caractéristiques des tronçons 3 et 4 du TCSP Paganon-Eclose-Bergers, objet du DAET	page 25
B-1.2. Note sur la préservation et la réhabilitation du milieu naturel	page 25
B-1.3. Note relative à l'accessibilité des personnes handicapées dans les ERP et installations ouvertes au public	page 27
B-1.4. Note sur le principe d'évacuation	page 27
B-1.5. Note sur les risques naturels	page 27
B-1.6. Annexes	page 27

CHAPITRE 2 : Cadre juridique, organisation et déroulement de l'enquête

2.1. Rappel des objectifs du projet de TCSP poursuivis par la commune <u>et définis dans le PLU en vigueur</u>	page 28
2.2. Cadre juridique et administratif de l'enquête	page 28
2.2.1. Les modalités de la concertation	page 28
2.2.2. Les textes qui régissent le TCSP soumis à enquête publique	page 29
2.2.3. Consultation de l'Autorité environnementale	page 30
2.3. Organisation et déroulement de l'enquête	page 30
2.3.1. Arrêté du maire prescrivant l'enquête	page 30
2.3.2. Parution de l'avis dans la presse et affichage sur le territoire communal	page 31
2.3.3. Permanences	page 32
2.3.4. Consultations et démarches préalables, pendant et durant l'enquête	page 32
2.3.5. Examen des contenus des dossiers mis à l'enquête	page 33
2.3.5.1. Sur la forme	page 33
2.3.5.2. Sur le fond	page 33
2.3.6. Conditions d'accueil du public	page 33

CHAPITRE 3 : Analyse des observations du public

3.1. Bilan général	page 34
3.2. Présentation des requêtes (observations manuscrites, courriers dactylographiés, mail) et avis du commissaire enquêteur	page 34
- Madame LEYES	page 34
- Monsieur MULLER Eric	page 40
- Monsieur CHATELUS Paul	page 41
- Monsieur BRUNE Michel	page 42
- FRAPNA Isère	page 44
- Monsieur ROCHE Rolland	page 50
- Madame BOURDEAU Nadine	page 51

Clôture du rapport

Conclusions motivées (document 2)

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

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)

Rapport d'enquête (Document 1)

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

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).

Ce projet dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la société d'aménagement touristique de la station (SATA, 131 Rue du Pic Blanc, 38750 Huez), comprend la réalisation d'une remontée mécanique de type télécabine en quatre tronçons :

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

Le dossier¹ 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.

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.

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* ;

¹ Pour la présentation du dossier d'enquête, au travers de l'étude d'impact d'ensemble, le chapitre A-1 du rapport établi par le commissaire enquêteur traduit le projet de TCSP dans sa globalité (tronçons 1, 2, 3 et 4) et le chapitre B-1 décrit le dossier de demande d'autorisation d'exécution des travaux (DAET) relatif à la mise en œuvre de la première phase (tronçons 3 et 4).

Par ailleurs, l'avis a été mis sur le site internet officiel de la commune 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 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.

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)

Les questions résultant des observations écrites et orales du public, ainsi que celles résultant de l'analyse des dossiers par le commissaire enquêteur, ont été consignées dans un procès verbal de synthèse de 24 pages, présenté et remis le vendredi 14 avril 2016, lors d'une réunion associant, d'une part, la commune d'Huez : M. le Maire et Mme Laure SOUBRIER responsable de l'aménagement de la commune et, d'autre part, la SATA maître d'ouvrage du projet : M. Yann CARREL Directeur technique et d'exploitation.

En retour, un mémoire en réponse au procès verbal de synthèse, établi par la commune d'Huez et le maître d'ouvrage (SATA) a été adressé au commissaire enquêteur le jeudi 27 avril 2017.

Les pièces constitutives du dossier d'enquête :

Présentation générale du projet : 06 pages

Présentation de la communication du projet :

- Parution de l'avis d'enquête dans deux journaux locaux
- Constat d'affichage par la police municipale d'Huez 02 pages
- Arrêté de l'avis d'enquête 02 pages
- Extrait du PLU approuvé sur les objectifs du TCSP 03 pages
- Compte rendu du conseil municipal du jeudi 04-11-2012 09 pages
- Projet d'aménagement et de développement durables 21 pages
- Extrait du registre des délibérations du conseil municipal du 11/11/2015 05 pages
- Prise en compte des observations des personnes publiques associées à la révision du PLU lors du conseil municipal du 11/11/2015 07 pages
- Avis de la CDCEA le 07 juillet 2015 sur le projet de PLU 02 pages
- Avis de la Région le 23 juillet 2015 sur le projet de PLU 05 pages
- Avis du Préfet de l'Isère du 29 juillet 2015 sur le projet de PLU 08 pages
- Délibération du conseil municipal pour l'approbation du PLU 06 pages
- Assemblée extraordinaire des propriétaires du 16 avril 2016 de l'association foncière pastorale à la maison d'Huez 03 pages

Mémoire descriptif et organisation de la maîtrise d'œuvre : 05 pages

Préservation et réhabilitation du milieu naturel : 03pages

Echéancier des travaux : 01 page

Plan de situation :

- Extrait de plan sur lequel est porté le tracé de TCSP (échelle1/10000)
- Note technique de présentation du tracé des quatre tronçons 02 pages
- Plan de l'emplacement réservé au PLU et tracé du TCSP (échelle 1/2000)

Profil en long (plan à l'échelle du 1/1000)

Note de calcul : 11 pages

Note de sécurité et d'accessibilité des ERP et installations ouvertes au public :

- Notice de sécurité (gare G5/G8 de Paganon) 11 pages
- Notice relative à l'accessibilité des personnes handicapées dans les ERP et installations ouvertes au public 16 pages
- Notice de sécurité (gare G6/G7 de l'Eclosé) 10 pages
- Notice relative à l'accessibilité des personnes handicapées dans les ERP et installations ouvertes au public 16 pages

Note sur le principe d'évacuation 04 pages

Note sur les risques naturels :

- Etude du risque d'avalanche 07 pages
- Etude géotechnique préalable et annexes 33 pages

Annexes

1. Profils en long ;
2. Vues en plan et coupes de détail des stations Paganon, Eclosé et Bergers ;
3. Tableaux synthétiques :
 - a. Enchaînement des missions d'ingénierie géotechnique
 - b. Classification des missions d'ingénierie géotechnique

Plan des gares et des locaux de Paganon, Eclosé et Bergers :
plan de masse (échelle 1/200), façades est et ouest (échelle 1/150), façades nord et sud (échelle 1/150) et plan de toiture (échelle 1/200).

Etude d'impact (réalisée en décembre 2016 par le cabinet SETIS) 256 pages

Rappel : au travers de l'étude d'impact d'ensemble, le chapitre A-1 ci-après du rapport établi par le commissaire enquêteur traduit le projet de TCSP dans sa globalité (tronçons 1, 2, 3 et 4) et le chapitre B-1 décrit le dossier de demande d'autorisation d'exécution des travaux (DAET) relatif à la mise en œuvre de la première phase (tronçons 3 et 4).

CHAPITRE A-1 : Présentation du projet TCSP dans sa globalité

Remarque préliminaire

NB : cette présentation a pour objectif de résumer les éléments constitutifs du projet de TCSP mis à l'enquête, mais ne traduit pas l'avis du commissaire enquêteur dont les analyses thématiques et les conclusions font l'objet d'un document séparé.

A-1.1. Commune d'Huez et station de l'Alpe d'Huez : le contexte local

La commune d'Huez est située dans le département de l'Isère à 63 km de Grenoble et 15 km du chef-lieu de canton, Bourg d'Oisans.

Elle s'étend sur une superficie de 2 033 hectares et se localise entre 1 050 et 3 050 mètres d'altitude sur le flanc de la vallée de l'Oisans.

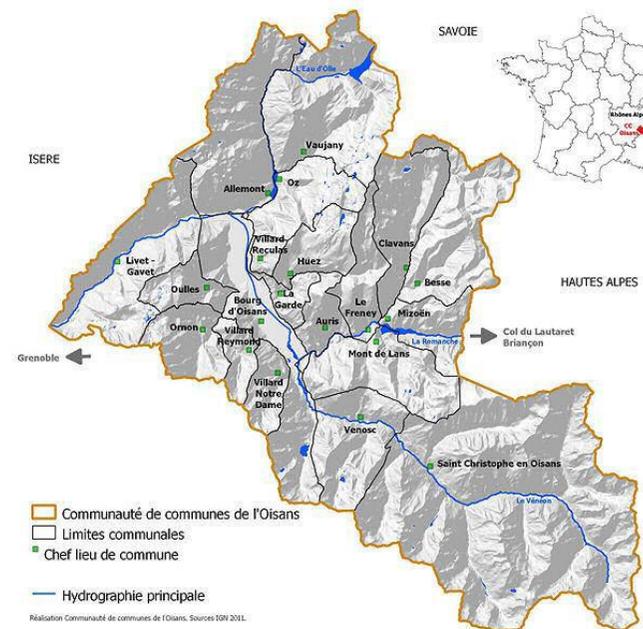
Elle appartient à la Communauté de Communes de l'Oisans qui comprend 20 communes et possède une population permanente de 10 750 habitants, qui peut atteindre 100 000 habitants en hiver.

La station de l'Alpe d'Huez, qui fait partie des dix plus importantes de France, est implantée sur un plateau orienté plein Sud, au cœur du domaine skiable du Massif des Grandes Rousses, constitué de six autres communes (Auris en Oisans, Le Freney d'Oisans, La Garde en Oisans, Oz en Oisans, Vaujany et Villard-Reculas).

Créée en 1936, la station s'est développée à 1 860 mètres d'altitude au cœur de l'Oisans. De 1 135 à 3 330 mètres d'altitude (Pic Blanc), le massif des Grandes Rousses (qui regroupe les stations d'Auris en Oisans, Villard Reculas, Oz en Oisans, Vaujany et l'Alpe d'Huez), offre plus de 240 km de pistes de ski alpin, 50 km de pistes de fond et 30 km de sentiers pédestres.

Le ski, et toutes les activités liées aux sports d'hiver, sont les principales sources d'activités économiques et de fréquentation de la commune.

Le domaine est géré par la Société d'Aménagement Touristique de l'Alpe d'Huez et des Grandes Rousses (SATA), société anonyme d'économie mixte au service du développement touristique local qui a la concession des remontées mécaniques et des pistes des six communes.



La dominante d'exposition des pistes se situe dans un quart Sud à Ouest. La majorité de surfaces (environ 56%) est concentrée dans une tranche d'altitude de 1800 à 2200 mètres.

Le domaine regroupe 131 pistes balisées et sécurisées (250 km) : 41 vertes, 34 bleues, 40 rouges ; 16 noires.

Au total, la station compte 84 remontées mécaniques, pour un débit de 102 600 skieurs/heure.

Les remontées mécaniques de l'Alpe d'Huez permettent de desservir tout le domaine skiable de la station et de relier le village d'Huez.

Toutefois, certaines installations sont vieillissantes ou obsolètes, notamment les remontées du secteur Village. Par ailleurs, les installations du secteur des Bergers sont saturées et posent des problèmes de gestions des flux des usagers.

En 2012 Huez comptabilisait 1 338 habitants et 6 064 logements, dont la majorité à vocation touristique. En effet, seuls 619 logements étaient occupés à l'année, soit seulement près de 10% du parc total de logement.

L'économie de la commune est exclusivement tournée vers les activités touristiques, avec une majorité des emplois (83%) issue du secteur tertiaire (principalement des emplois saisonniers).

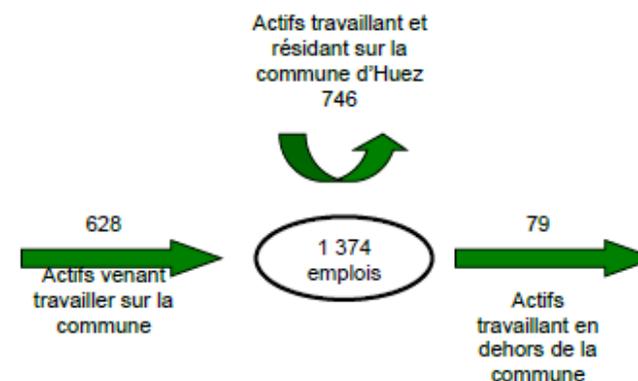
Huez comprenait 825 actifs sur son territoire en 2009, chiffre en baisse de 38% depuis 1999. Ainsi, les actifs de la commune représentent moins de 14% des actifs de la communauté de communes, qui ont augmenté de plus de 3% depuis 1999.

Les flux de déplacements domicile-travail qui en résultent traduisent l'importance des mouvements d'échange avec la vallée et principalement avec le Bourg d'Oisans :

- 46% des emplois de la commune sont pourvus par des actifs venant de communes extérieures.
- 10% des actifs d'Huez travaillent dans une autre commune.
- 54% des emplois sur la commune sont occupés par des résidents.



Plan du domaine skiable du Massif des Grandes Rousses



L'étude sur les déplacements s'est appuyée sur le rapport de présentation du PLU d'Huez et sur les données de trafic issues des stations de comptages routiers du département de l'Isère.

La RD211 est l'axe principal de desserte de l'Alpe d'Huez (2 700 véhicules par jour en moyenne annuelle)

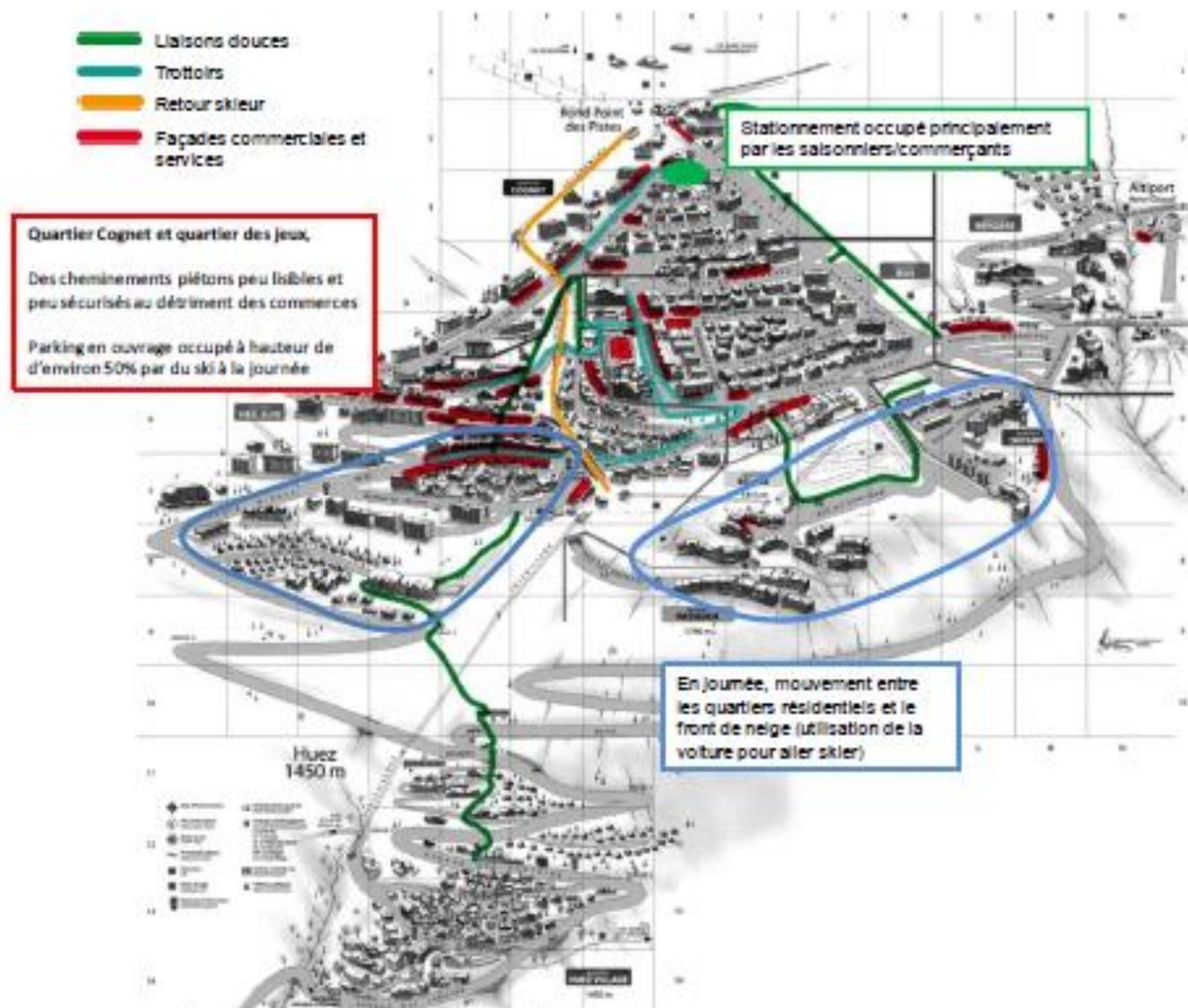
Cette voirie de 2 x 1 voie se divise en deux après Huez. Le carrefour en patte d'oie, (jonction entre la RD211 et la RD211F) est un secteur encombré aux heures de pointes principalement dans le sens descendant.

Le diagnostic met en évidence des dysfonctionnements qui nuisent à une organisation rationnelle des déplacements à l'échelle de la commune.

A l'échelle de la station, l'organisation du stationnement, ainsi que le manque de sécurité des cheminements piétons, induisent une forte utilisation de la voiture dans les rues de l'Alpe d'Huez.

Ainsi, le trafic interne dense est induit par :

- les skieurs qui montent dans la station à la journée et qui se déplacent dans les rues à la recherche d'une place de stationnement ;
- les résidents saisonniers qui se déplacent en voiture pour rejoindre le domaine skiable.



Outre le réseau de transport en commun gratuit (navettes stations) organisé par la commune en période hivernale (du 4 décembre au 30 avril) durant laquelle quatre lignes permettent de relier les zones urbanisées au secteur de Cognet, mais pas au pied des pistes, cinq remontées mécaniques servent essentiellement de moyen de transport urbain au même titre que les navettes station, au sein de l'Alpe d'Huez et entre Huez et l'Alpe d'Huez.

Remontées permettant de relier les secteurs résidentiels et les fronts de neige de la station :

- Le Télévillage : ce télécabine relie le village de Huez et la station de l'Alpe d'Huez, son débit théorique est de 500 personnes à l'heure.
- Le Télécentre : ce télécabine traverse le centre de l'Alpe d'Huez de la Place Paganon au Vieil Alpe jusqu'au rond-point des Pistes avec une gare intermédiaire place Jean Moulin. Son débit théorique est de 600 personnes à l'heure.
- Le Télésiège de l'Écluse : ce court télésiège de deux places relie le sommet du Télévillage au quartier de l'Écluse et à la gare de départ du télésièges des Bergers. Son débit théorique est de 1 500 personnes à l'heure.
- Le Télésiège des Bergers : ce télésiège de quatre places relie le quartier d'Écluse et le front de neige de Bergers. Son débit théorique est de 2400 personnes à l'heure.
- Le Téléski du Rif Nel : ce téléski longe l'avenue éponyme depuis les Bergers jusqu'au front de neige du rond-point des pistes. Son débit théorique est de 600 personnes à l'heure.

La commune dispose d'une offre de stationnement d'environ 5 800 places réparties sur 6 parkings payants, 9 parkings gratuits et des places positionnées le long des voiries du centre-ville.

A-1.1.1. Les objectifs du projet

Les éléments du contexte (ci-avant), ont montré que la station de l'Alpe d'Huez connaît des dysfonctionnements liés à un trafic routier dense à l'intérieur de la station qui entraîne des conflits d'usage entre piétons et automobilistes.

Suite à ce constat, la commune d'Huez a souhaité, inscrire sa politique dans une perspective de développement durable dans le cadre de son PLU (Plan Local d'Urbanisme) en aménageant un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre le village d'Huez et la station de l'Alpe d'Huez.

Les objectifs du TCSP sont :

- Satisfaire la demande de déplacements croissante et répondre aux besoins de circulation internes à la station ;
- Desservir les lieux où se concentrent et se concentreront les implantations de logements et les équipements publics ;
- Répondre aux besoins de déplacements scolaires et parascolaires (crèche, école primaire, pôle culturel, palais des sports et des congrès) ;
- Répondre aux besoins de déplacements vers les centres d'emplois ;
- Répondre aux besoins d'amélioration de la qualité de vie urbaine par une réduction des nuisances liées à la circulation automobile ;
- Répondre aux besoins de confort de la clientèle touristique ;
- Renforcer le service public des quartiers.

A-1.2. Description du projet

Le projet de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) a pour objectif de rationaliser les transports au sein de la station de l'Alpe d'Huez, en régulant le trafic routier.

La vocation du projet est une desserte optimale de la station, depuis Huez Village jusqu'au pied des pistes, en assurant la desserte des futurs quartiers et axes stratégiques de la station et en limitant la consommation d'espace.

Le projet consiste à relier par câble le village d'Huez à l'Alpe d'Huez en desservant trois secteurs de la station : Passeaux, Paganon et quartier de l'Eclose.

Le TCSP est constitué de deux remontées mécaniques connectées, sur une longueur totale de 2 003 mètres, qui assurent une liaison directe sans changement de cabines entre Village Huez et les Bergers.

Le projet de TCSP comprend la réalisation d'une remontée mécanique de type télécabine en quatre tronçons :

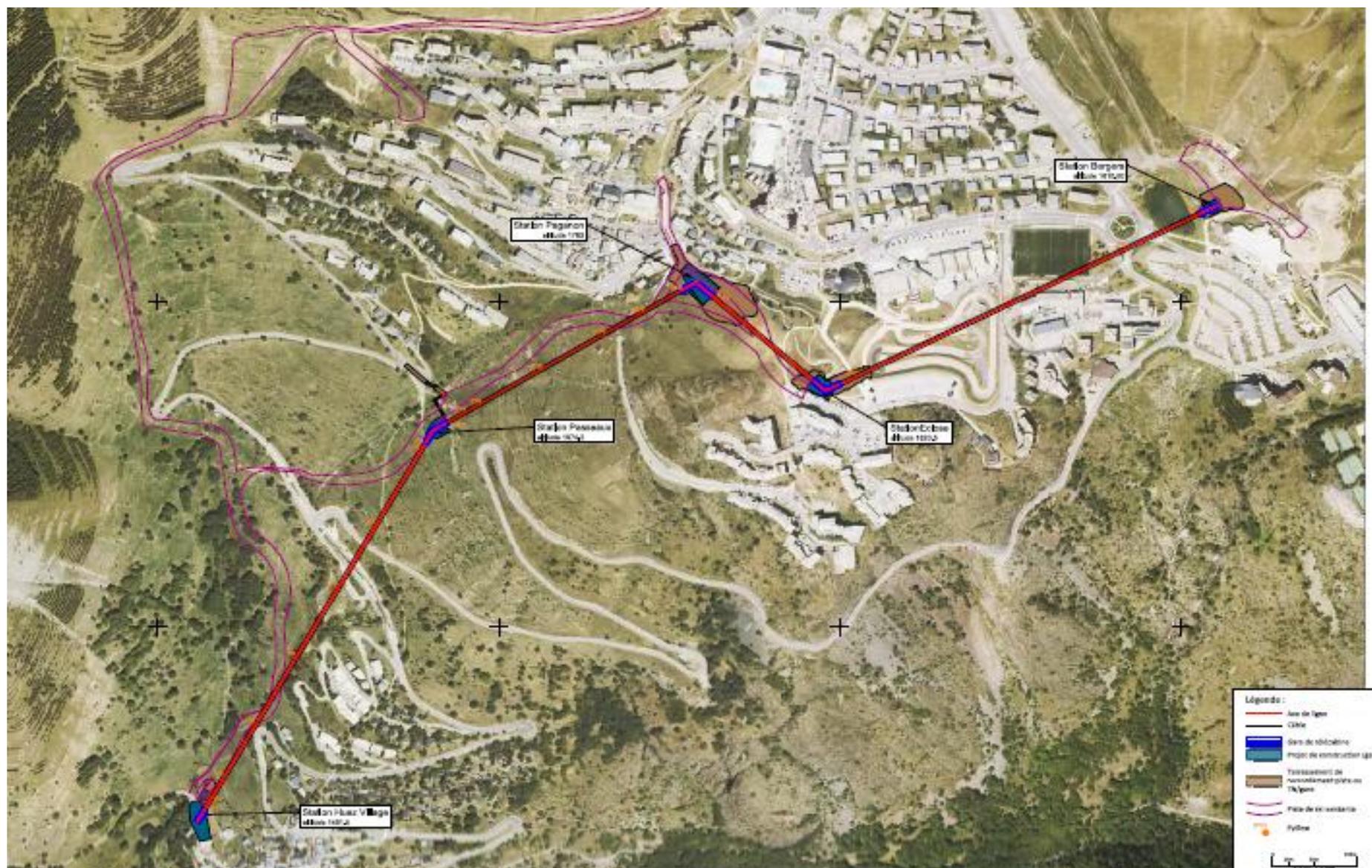
- Tronçon n°1 : Village Huez - Passeaux
- Tronçon n°2 : Passeaux - Paganon
- Tronçon n°3 : Paganon - Eclose
- Tronçon n°4 : Eclose – Bergers

La construction du TCSP vient en remplacement :

- du télévillage
- du télésiège de l'Eclose
- du télésiège des Bergers

Les tronçons 3 et 4 ont un tracé sensiblement identique aux tracés des installations remplacées.





Chaque tronçon comprend une gare (ou station) à chaque extrémité. Les stations situées entre les tronçons dites « stations intermédiaires » assurent le transfert des cabines d'un tronçon vers l'autre quand les installations sont accouplées.

Les tronçons 1+2 et 3+4 sont accouplés, c'est-à-dire que les usagers peuvent rester dans les cabines lors du passage dans les stations Passeaux et Eclose.

A contrario la station Paganon est une station sans transfert des cabines entre les tronçons 2 et 3 ; cela est lié au caractère central de cette station implantée à proximité de la place Paganon.

A-1.2.1. Caractéristiques des installations

A-1.2.1.1. La ligne

Pour répondre aux besoins des usagers, le TCSP sera de type téléporté monocâble à attaches découplables, équipé de véhicules 10 places.

La vitesse du câble porteur-tracteur reste constante, entre 5 et 6 m/s.

La cabine est liée au câble par une attache dite « débrayable » qui se débraye du câble lors de son arrivée en gare et se ré-embraie sur le câble lors de sa sortie de la gare.

Cette caractéristique permet de réduire la vitesse de la cabine à 0,3 m/s, facilitant ainsi l'embarquement ou le débarquement des passagers dans les gares.

Liaison Huez - Paganon :

Gare aval	Huez Village
Gare amont	Place Paganon
Longueur	1 125 m
Dénivelée	391.5 m
Débit	Dimensionné pour 2 400 personnes/heure Exploitation : 1200 personnes/heure
Type d'installation	TC10
Type de véhicules	10 places
Nombres de véhicules	43
Nombre de pylône	16
Gares intermédiaires	1 Passeaux
Puissance	400 kw

Liaison Paganon - Bergers :

Gare aval	Place Paganon
Gare amont	Les Bergers
Longueur	878 m
Dénivelée	26 m
Débit	2 400 personnes/heure
Type d'installation	TC10
Type de véhicules	10 places
Nombres de véhicules	37
Nombre de pylône	9
Gares intermédiaires	1 (Eclose)
Puissance	140 kw

A-1.2.1.2. Les stations

Chaque gare est composée d'une enveloppe technique abritant les convoyeurs des cabines, de quais métalliques et de locaux techniques pour le pilotage de l'installation.

Une couverture minimale est réalisée au-dessus des quais afin de limiter les phases de déneigement.

Station Huez Village – G1

Cette station est située au droit du parking existant.

Le quai est raccordé à la piste de ski par l'intermédiaire d'une passerelle au-dessus de l'accès à la propriété privée.

L'accès aux quais pour les passagers en provenance du village s'effectue par le parking existant.

La passerelle de liaison entre la piste et l'aire de réception des skieurs est une passerelle en structure mixte : charpente métallique et tablier béton.

Le local technique a une double fonction : pilotage de l'installation et point de vente des forfaits.



Station des Passeaux (G2-G3)

Station intermédiaire en angle implantée au-dessus de la piste de ski, elle se raccorde au terrain par l'intermédiaire d'une passerelle piétonne.

Un passage inférieur est construit sous les quais principaux pour accéder aux quais de la direction Paganon - Huez Village.



Station Paganon (G4-G5)

Cette station est une station intermédiaire avec débarquement et réembarquement des usagers entre les tronçons 2 et 3.

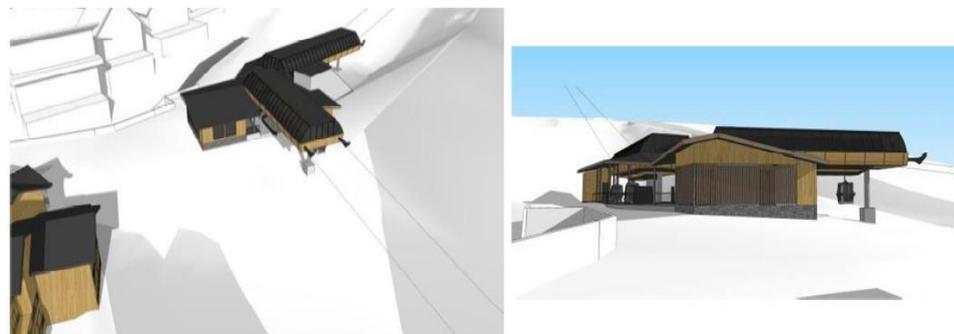
Elle est implantée au droit de la gare actuelle du télésiège de l'Eclose et sur une construction qui sera détruite.

Elle comporte trois niveaux :

- un niveau enterré (-7.30m) : garage cabine
- un niveau enterré « Place Paganon » (- 4.50m) : entrée de la station, hall d'accueil avec caisses, consignes à skis, toilettes, escaliers et ascenseurs.
- un niveau quai (0.00m) qui se raccorde à la passerelle skieurs existante.

La motorisation (spécifique est prévue pour chacun des deux tronçons) est située au-dessus des quais à l'intérieur de l'enveloppe technique qui reçoit également les convoyeurs.

Gare Paganon



Station Eclose – G6/G7

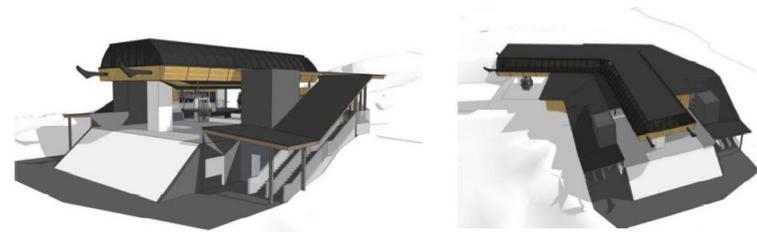
Cette station est une station intermédiaire en angle qui assure la desserte de la zone de l'Eclose.

Elle est implantée au droit des gares des télésièges Bergers et Eclose qui seront démontés.

Les accès aux quais sont réalisés de part et d'autre de la station par des escaliers et des rampes depuis les niveaux de circulation existants et les parkings.

Elle comporte des ascenseurs et des escaliers. Sous les quais sera aménagé un local recevant des consignes à skis.

Gare Eclose



Station Bergers – G8

Cette station est implantée sur le Front de Neige des Bergers, en aval de la gare du télésiège démonté.

Gare Bergers



A-1.2.1.3 . Les raccordements aux pistes existantes

Station Huez Village : le pied de la piste de ski sera terrassé pour se raccorder à la station.

Station Paganon : l'aménagement extérieur de la station comporte la modification du pont skieurs existant et le raccordement aux pistes de ski.

Station Eclose : la bosse d'arrivée existante sera terrassée afin d'abaisser le niveau de débarquement de l'altitude 1824 à l'altitude 1820 (niveau défini par rapport au survol à maintenir sous les véhicules au-dessus du passage piétons situé à l'aval de la gare).

Station Bergers : le niveau des quais sera rehaussé à l'altitude 1810,50 soit 1,50 m au-dessus du niveau de débarquement existant.

A-1.2.1.4. Informations complémentaires

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

- Tronçons 1+2 : de décembre à avril, ainsi que juillet et août
- Tronçons 3+4 : de décembre à avril

Cette amplitude horaire permet de répondre aux besoins à la fois des skieurs qui se rendent sur les pistes et des habitants.

Le projet prévoit l'aménagement d'un parking d'une centaine de places couplé à la gare de départ. Ce stationnement viendra en complément du parking de 100 places existant à côté de la gare d'Huez Village.

Dans le cadre du projet, le télécabine du Village et les télésièges d'Éclose et des Bergers seront démontés pour laisser la place à une seule installation.

Le projet sera réalisé en deux phases :

- Phase 1 en 2017 : liaison Paganon - Bergers
- Phase 2 en 2018 : liaison Huez - Paganon et parking de 100 places

A-1.3. Justification du projet retenu

La Commune d'Huez se donne aujourd'hui les moyens de diminuer la proportion de flux automobiles pour permettre une gestion cohérente 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. (se reporter ci-avant au point 1.1.1. les objectifs du projet).

Cela se traduit par la création d'un système de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) en remplacement de remontées mécaniques vétustes et obsolètes qui contribuera à réguler le trafic au cœur de la station, à réduire les déplacements motorisés au sein des espaces urbanisés et par conséquent 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'Éclose/ Quartier des Bergers.

Le TCSP facilitera l'accessibilité des zones d'hébergements au pied des pistes, en remplaçant trois installations en saturation.

Le projet prévoit l'aménagement d'un parking d'une centaine de places couplé à la gare de départ d'Huez Village.

Les anciennes installations seront démontées et les ancrages au sol des pylônes seront démantelés et restitués au milieu naturel.

L'aménagement répond aux objectifs en matière de développement durable fixés par la commune dans son PLU et à l'emplacement réservé figurant dans le PLU.

A-1.3.1. Justification du tracé (Ci-contre : les projets d'urbanisation-extraits du PLU d'Huez)

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'Éclouse et des Bergers).

Ce tracé permet également de desservir plusieurs secteurs urbanisés (village, Viel Alpe, Éclouse) et des zones futures d'aménagement et de densification (Éclouse Ouest, Passeaux, Bergers).

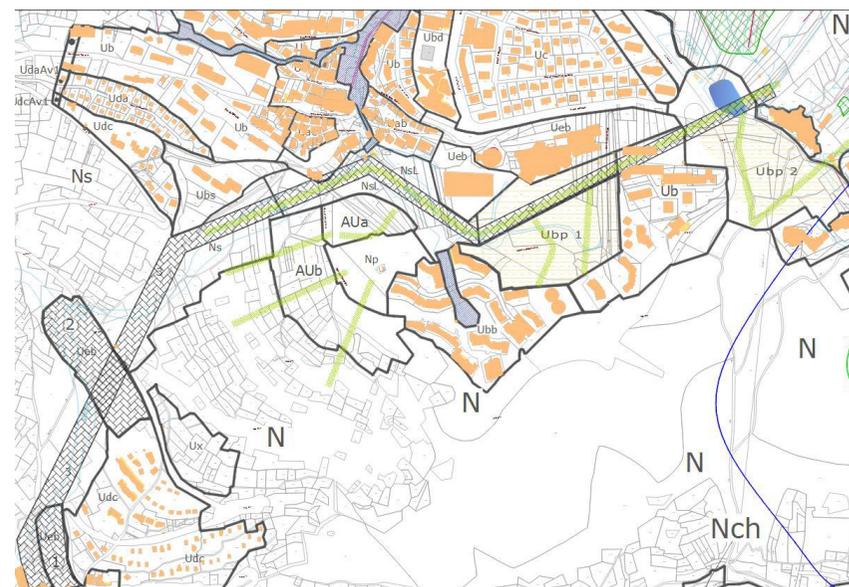
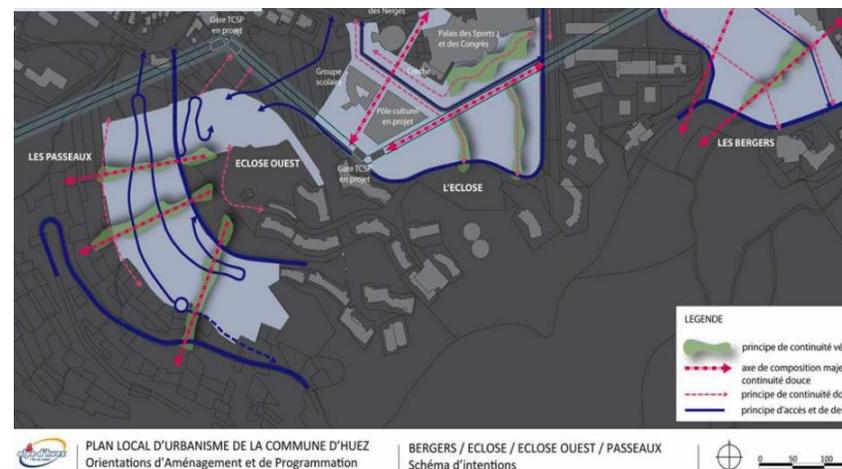
Le projet répond aux besoins d'amélioration de la liaison entre les différents quartiers de la commune d'Huez et notamment entre le village et la station, pour les touristes mais également pour les habitants d'Huez, de remplacement de trois installations obsolètes et en saturation, de desserte des futures zones d'aménagement et de densification.

(Ci-contre : l'emplacement réservé au PLU pour le TCSP)

A-1.3.2. Justification environnementale

Ce projet à vocation de transport urbain 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...).

Le TCSP 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, évitement de la petite zone humide de Passeaux.



A-1.4. Synthèse des enjeux, impacts et mesures du projet

Les tableaux ci-après résument les enjeux, impacts et mesures mis en œuvre dans le cadre du projet du TCSP et concernent :

MILIEU PHYSIQUE

- **Climatologie**
- **Géologie :**
 - Sol et sous-sol
- **Eaux superficielles et souterraines :**
 - Périmètres de protection des captages
 - Réseau hydrographique
 - Réseaux humides
- **Risques naturels :**
 - Glissement de terrain
 - Avalanches
 - Crues torrentielles
 - Risques sismiques

ENVIRONNEMENT HUMAIN

- **Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables**
 - Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'Oisans
 - Plan local d'urbanisme (PLU) d'Huez
- **Cohérence avec les plans et programmes**
 - Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée
 - Plan de gestion des risques d'inondation (PRGI)
 - Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Rhône-Alpes
 - Schéma régional climat air énergie Rhône-Alpes
- **Milieu humain**
 - Contexte socio-économique
 - Contexte agricole et sylvicole
 - Occupation du sol
 - Riverains
 - Déplacements

- Risques naturels
- Risques technologiques
- Patrimoine culturel et archéologique
- Pollution lumineuse

▪ **Cadre de vie**

- Energie
- Qualité de l'air
- Acoustique

ENVIRONNEMENT NATUREL

▪ **Paysage**

- Eléments du paysage
- Vues rapprochées
- Vues éloignées

▪ **Milieu naturel**

- Zonages de protection et zonages d'inventaire
- Natura 2000
- Zone humide
- Corridor écologique
- Présence d'espèces végétales protégées
- Habitats naturels
- Présence de cours d'eau
- Présence d'espèces animales protégées
- Présence d'espèces végétales non protégées, mais patrimoniales

VOLET SANITAIRE

- Effets sur la santé

EFFETS CUMULES

- Projets connus qui ont des effets cumulés avec le projet

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Impacts du projet	Mesures
Milieu physique			
Climatologie			
Climatologie	La station de l'Alpe d'Huez dispose d'un domaine skiable situé majoritairement au-dessus de 1 800 mètres, ce qui limite sa vulnérabilité vis-à-vis du changement climatique.	Le projet n'est pas de nature à porter atteinte au climat. Le projet entraîne une baisse des émissions de gaz à effet de serre, notamment le CO ₂ .	Aucune
Géologie			
Sol et sous-sol	Substratum rocheux couvert de moraines, rocher sub-affleurant à la station d'Éclouse. Venues d'eau et stagnation d'eau à proximité de la station Passeaux.	Déblaiement d'environ 25 800 m ³ et remblaiement d'environ 10 500 m ³ . Évacuation d'un volume de matériaux excédentaires de 15 300 m ³ Adaptation des aménagements à la nature des terrains par le respect des préconisations géotechniques=> pas d'incidence	Stockage des matériaux excédentaires sur des zones spécialement prévues par la commune à cet effet. Adaptation des aménagements à la nature des terrains par le respect des préconisations géotechniques
Eaux superficielles et souterraines			
Eaux souterraines	Aquifère de type fracturé, vulnérable, mais non-exploité au droit ou à proximité du projet	Aucun	Aucune
Périmètre de protection des captages AEP	Aucun captage AEP, ou périmètre de protection de captage, à proximité du projet	Aucun	Aucune
Réseau hydrographique	- Présence du ruisseau intermittent du Rieu de l'Alpe à proximité des stations d'Huez village et de Passeaux - Présence du ruisseau du Rif Nel à proximité de la station des Bergers	- Augmentation locale des ruissellements engendrée par l'imperméabilisation de 2300 m ² - Pas d'incidence sur la qualité des eaux superficielles en phase d'exploitation. - Aménagement d'une passerelle de franchissement du Rieu de l'Alpe, sans incidence sur la morphologie du cours d'eau.	Évitement : Implantation des culées de la passerelle de franchissement du Rieu de l'Alpe en dehors du lit mineur Réduction : Mise en place d'une gestion des eaux pluviales : rejet au réseau pluvial communal, à débit régulé après tamponnement des eaux par des ouvrages de rétention : pas d'impact résiduel.
Réseaux humides	Toutes les stations sont desservies par les réseaux humides	Augmentation des débits transitant dans le réseau pluvial communal	Réduction : Rétention des eaux pluviales avant rejet à débit régulé : pas d'impact résiduel sur le réseau pluvial communal.
Risques naturels			
Glissement de terrains	Station de Passeaux concernée par un risque fort de glissement. Tronçon Passeaux-Paganon concerné en partie par un risque faible de glissement. Pas d'indices de glissements actifs observés sur site.	- Respect des préconisations des études géotechniques - Pas d'infiltration des eaux pluviales => aucune incidence sur la stabilité des terrains	Évitement : Adaptation des aménagements à la nature des terrains par le respect des préconisations géotechniques
Avalanches	Risque faible au droit de la station d'Huez village et sur une partie du tronçon Huez village-Passeaux	Prise en compte du risque dans la conception de la station d'Huez village => pas d'aggravation de l'exposition des personnes au risque	Évitement : Intégration des stationnements dans le bâti de la station d'Huez village
Crue torrentielle	Risque fort de crue torrentielle présent sur le Rieu de l'Alpe au droit et en aval des stations d'Huez Village et de Passeaux	Aménagement d'une passerelle de franchissement du Rieu de l'Alpe, sans incidence sur la capacité de transit du cours d'eau.	Évitement : Implantation des culées de la passerelle de franchissement du Rieu de l'Alpe en dehors du lit mineur
Risques sismiques	Projet situé en zone de sismicité modérée	Adaptation des aménagements au risque par le respect des préconisations géotechniques	Évitement : Adaptation des aménagements à la nature des terrains par le respect des préconisations géotechniques
Environnement humain			
Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables			
Schéma de Cohérence	Périmètre SCoT arrêté en 2012, document en cours d'approbation.	Le projet semble répondre aux orientations du SCoT en terme de développement du tourisme sur l'Oisans	Aucune

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Impacts du projet	Mesures
Territorial de l'Oisans	Les principales orientations pour le secteur station qui comprend le territoire d'Huez sont : <ul style="list-style-type: none"> le tourisme (hébergements, commerces...), moteur de l'économie de l'Oisans, la sobriété énergétique et le développement des énergies renouvelables, la maîtrise de l'étalement urbain, de l'utilisation et de la consommation du foncier, l'amélioration de la qualité des espaces. 		
Plan Local d'Urbanisme d'Huez	Le PLU a été approuvé le 11 novembre 2015. L'emprise du projet est classée en partie en emplacement réservé (ER3) à la création de ce type d'installation et en zone naturelle domaine skiable et loisirs (Ns, NsLà en zone urbaine (Ub, Ue),) et à urbaniser (AUB).	Le projet est compatible avec le PLU d'Huez. L'ensemble du règlement des zones traversées autorisent les constructions et installations nécessaires aux services publics ou nécessaire à la pratique du ski.	Aucune
Cohérence avec les plans et programmes			
Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône-Méditerranée	Le projet doit être compatible avec les directives du SDAGE 2016-2021.	Les mesures prises en matière de gestion des eaux pluviales et de protection des milieux naturels rendent le projet compatible avec les objectifs du SDAGE Rhône Méditerranée.	Aucune
Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI)	Le projet doit être compatible avec les directives du PGRI 2016-2021.	Le projet intègre une gestion des eaux pluviales interceptées avec régulation des débits. Le projet est compatible avec le PGRI 2016-2021.	Aucune
Schéma Régional de Cohérence Ecologique Rhône-Alpes	Adopté le 19 juin 2014.	Le projet est en cohérence avec le SRCE, puisqu'il n'impacte pas de corridor ni de réservoir de biodiversité.	Aucune
Schéma Régional Climat Air Energie Rhône-Alpes	Approuvé le 17/04/2014 qui a pour objectif de diminuer de 20% les émissions de GES, de réduire de 20% la consommation d'énergie et d'atteindre 20% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique.	Le projet répond aux orientations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> UT2 – Préparer la mobilité de demain en préservant la qualité de l'air, UT4 – Réduire les nuisances et encourager les nouvelles technologies pour la mobilité et le transport. 	Aucune
Milieu humain			
Contexte socioéconomique	Secteur de l'Alpe d'Huez, grande station de ski iséroise. Le domaine skiable et les remontées mécaniques sont gérés par la Société d'Aménagement Touristique de l'Alpe d'Huez et des Grandes Rousses (SATA). Certaines installations sont vieillissantes ou obsolètes, notamment les remontées du secteur Village.	Le projet améliorera le déplacement et le confort des skieurs entre Huez et le front de neige. Ils n'auront plus à emprunter trois remontées mécaniques. Le renouvellement de cette remontée mécanique sera bénéfique pour l'image de la station.	Aucune
Contexte agricole et sylvicole	Le périmètre du projet ne compte pas de forêt et est concerné ponctuellement par la pratique pastorale.	Aucun	Aucune
Occupation du sol	Le secteur d'étude est situé au droit des remontées mécaniques (Télévillage, TS Ecloze, TS des Bergers) qui servent essentiellement de moyen de transport urbain et permettent de relier le village d'Huez à la station de l'Alpe d'Huez.	Démantèlement des anciennes installations. Réduction du nombre de pylônes. Création d'une nouvelle station : Passeaux qui s'étend sur environ 400 m ² de prairie de montagne.	Réduction : Les nouvelles stations sont implantées sur l'emprise des anciennes gares d'arrivée et de départ des remontées mécaniques. Pour réduire la consommation d'espace de la gare Passeaux, la passerelle d'accès a été aménagée sur pilotis.
Riverains	§	L'impact principal sur les riverains est lié aux nuisances sonores, traités dans un chapitre spécifique.	Évitement : Les travaux seront réalisés en deux phases, pendant l'intersaison, au printemps et à l'automne, afin de réduire au maximum le nombre de riverains exposés aux nuisances induites par les chantiers.

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Impacts du projet	Mesures
Déplacements	<p>La station est desservie par la RD211 qui supporte un trafic annuel moyen de 2 800 véhicules par jour avec des pointes de près de 10 000 v/j en hiver qui entraîne des dysfonctionnements sur le réseau viaire.</p> <p>Une ligne Transière dessert la station depuis Grenoble toute l'année. Un réseau de transport en commun gratuit est organisé par la commune en période hivernale (du 4 décembre au 30 avril).</p> <p>La station de l'Alpe d'Huez dispose également d'un altiport sur le secteur des Brandes</p> <p>Cinq remontées mécaniques servent essentiellement de moyen de transport urbain au même titre que les navettes station, au sein de l'Alpe d'Huez et entre Huez et l'Alpe d'Huez (Télévillage, Télécentre, Télésiège de l'Éclose, Télésiège des Bergers, Télésiège du Rif Nel).</p> <p>La commune dispose de nombreux cheminements piétons. Ce réseau est peu mis en valeur et manque généralement de confort et de sécurité.</p> <p>La commune dispose d'une offre de stationnement d'environ 5 800 places réparties sur 6 parkings payants, 9 parkings gratuits</p>	<p>Le projet entraîne une baisse de trafic sur la RD211 de près de 14% entre Huez village et la station de l'Alpe et améliore l'accès à la station. Le trafic futur sur la RD211 en amont du village d'Huez est estimé à 2 325 véhicules par jour en moyenne annuelle.</p> <p>Cette installation renforcera et améliorera le transport urbain entre les points névralgiques de la commune.</p> <p>Pas d'impact sur les modes doux.</p> <p>Création d'un parking de 100 places sous la gare de départ d'Huez Village.</p>	<p>Réduction :</p> <p>Le projet permet de réduire les déplacements motorisés de 14% entre Huez Village et la station de l'Alpe d'Huez.</p>
Risques naturels	<p>La commune d'Huez dispose d'une carte d'aléas établie au titre de l'article R111.3 du code de l'urbanisme valant Plan de Prévention des Risques Naturels. Plusieurs risques sur le périmètre d'étude : avalanche, glissement de terrain, ruissellement et crue torrentielle.</p>	<p>Le projet n'aggrave pas les risques naturels sur le secteur et est compatible avec le PPRN.</p>	<p>Évitement :</p> <p>Le projet intègre des mesures d'évitement relatives au risque faible d'avalanches présent au niveau de la station d'Huez village :</p> <ul style="list-style-type: none"> en orientant les stationnements à l'intérieur du bâti ; en orientant les accès voitures et piétons à partir du parking existant au sud, soit sur une face non-exposée au risque.
Risques technologiques	Aucun risque technologique présent sur la commune.	Aucun	Aucune
Patrimoine culturel et archéologique	Présence du site archéologique de Brandes en Oisans sur la commune, le projet n'est pas concerné.	Aucun	Aucune
Pollution lumineuse	L'ensemble de la station dispose d'un éclairage public qui s'intensifie autour des voiries, notamment la RD211. Cette intensité est augmentée par l'éclairage de certains équipements (bâtiments, pistes...) qui confère à la station	Le projet ne prévoit pas d'éclairage de l'installation. Pas d'impact	Aucune
Cadre de vie			
Énergie	D'après les périodes et heures de fonctionnement des trois remontées, la consommation annuelle est estimée à environ 1 052 250 KW/h.	<p>Impact négligeable pendant les travaux</p> <p>Le TCSP consommera environ 50 000 KW/h de plus par an que les trois autres remontées mécaniques mais avec un débit supplémentaire de 900 personnes à l'heure.</p> <p>La réduction du trafic induite par le projet permet de réduire la consommation énergétique de 268 653 KW/h par an, soit une réduction globale d'environ 220 000 KW/h par an.</p>	<p>Réduction :</p> <p>Le projet évite la consommation énergétique et les émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier le long de la RD211.</p>
Qualité de l'air	La qualité de l'air sur la commune d'Huez peut être qualifiée de très bonne par rapport aux résultats des études menées par le réseau Air Rhône-Alpes, aucun polluant ne dépasse les seuils réglementaires et sont en moyenne 30% en dessous.	<p>Impact négligeable pendant les travaux.</p> <p>Le projet permet de réduire significativement les émissions des principaux polluants atmosphériques induits par le trafic routier entre Huez village et la station mais cette baisse restera marginale à l'échelle du territoire communal.</p>	<p>Évitement :</p> <p>Pour limiter les émissions de poussières pendant les travaux de constructions, plusieurs mesures seront mises en œuvre (arrosage des pistes, nettoyage des roues de camions, cloisonnement du chantier...).</p>
Acoustique	<p>Étude acoustique réalisée par Acouphen.</p> <p>Le site d'étude se caractérise par des ambiances sonores modérées de jour comme de nuit selon les critères réglementaire (LAeq jour supérieur à 65 dB(A)).</p> <p>Les niveaux sonores diurnes sont globalement compris entre 51 et 57 dB(A) aux 5 points de mesures réalisées.</p>	<p>Un risque de non-conformité est possible essentiellement aux stations Paganon et Éclose, car le bâti sensible est très proche (30 à 40 m), et une limite de conformité à la Huez Village à cause de la proximité du 1^{er} pylône.</p>	<p>Évitement :</p> <p>Mise en place de pylônes « insonorisés » et d'une motorisations à faible nuisance sonore.</p> <p>Réduction :</p> <p>Prise en compte des niveaux sonores pour les employés.</p> <p>Compensation :</p> <p>Réalisation d'une étude acoustique après le choix du constructeur de la remontée mécanique.</p>

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Impacts du projet	Mesures
Environnement naturel			
Paysage			
Éléments du paysage	L'Atlas de l'Isère inscrit l'Alpe d'Huez dans l'unité paysagère du massif des Grandes Rousses. A l'Alpe d'Huez le massif, culminant au Pic du lac Blanc (3 323 mètres), est dominé par les milieux minéraux de haute altitude et les pelouses d'alpage. Le paysage se caractérise par la superposition d'un socle naturel et d'activités artificielles de loisirs qui génèrent des modes d'occupation des sols et des architectures bien spécifiques. Près du village d'Huez le milieu ouvert laisse une place plus importante à l'arbre. Aucune protection réglementaire ne s'applique sur le site. Le projet prend place au niveau de deux entités paysagères : paysage naturel de montagne au niveau de la partie basse, entre le village d'Huez et Paganon, et paysage urbain au niveau de la partie haute, entre Paganon et les Bergers.	Le projet remplace des structures existantes ; il ne modifie pas significativement la structure, les textures ou l'ambiance paysagère du site. Dans la partie urbaine de son tracé, le TCSP n'aura pas d'impact visuel significatif : caractère déjà urbain, tracé identique, gares en remplacement des arrivées de télésièges existants. Dans la partie naturelle, la modification de la gare de départ d'Huez village engendrera des modifications très localisées et qualitatives. Les nouveaux aménagements consistent principalement en la création de la nouvelle gare des Passeaux, située en zone naturelle : cette gare va contribuer à artificialiser ce secteur.	Évitement : Remplacement de remontées mécaniques existantes, construction de 4 des 5 gares sur les emprises de gares existantes. Réduction : Végétalisation des zones terrassées de manière à cicatriser rapidement les nuisances visuelles. Facteur de qualité lié à l'unité architecturale et à la modernité des nouvelles gares. Nouveau parking d'Huez village intégré à la fois à la topographie locale et à la gare de départ du TCSP. Le positionnement en plusieurs niveaux souterrains permet de minimiser l'emprise au sol des deux gares les plus importantes : Huez village et Paganon. Démontage des trois anciennes remontées mécaniques et suppression des blocs d'encrage des anciens pylônes.
Vues rapprochées	Le TCSP longe la frange nord/ouest du village d'Huez et les quartiers sud de la station. Les habitants et les touristes de ces quartiers ont des vues directes sur le site d'implantation. Les visions du tracé sont partielles depuis la RD211.	Modifications mineures des vues pour les riverains les plus proches et les usagers de la RD 211.	
Vues éloignées	Vues ouvertes sur les massifs environnants pour les riverains. En vision éloignée la perception est globale de l'ensemble urbain de la station et du village.	Pas d'impact pour les vues lointaines des riverains sur et depuis le site	
Milieu naturel			
Zonage de protection et zonages d'inventaires	ZNIEFF de type 2 la plus proche : « Massif des Grandes rousses » à 300 m. ZNIEFF de type 1 la plus proche : Les Grenouilles à 900 m.	Pas d'incidence du projet sur ces zones ni sur leurs habitats et espèces.	/
Natura 2000	Site d'Importance Communautaire « Plaine de Bourg-d'Oisans » situé à 1,2 km de la gare aval (Huez village)	Pas d'incidence sur les habitats et espèce d'intérêt communautaires du site Natura 2000	
Zone humide	Aucune zone humide appartenant à l'inventaire départemental à proximité du projet. Petites zones humides au niveau du quartier des Passeaux.	Évitement des zones humides et par conséquent, pas d'impact.	Évitement des zones humides et mise en défens pour éviter les dommages pendant les travaux.
Corridor écologique	Aucun corridor écologique d'intérêt régional La majorité du versant est classée en réservoir de biodiversité, excepté les zones urbaines	Pas d'incidence sur l'intégrité du réservoir de biodiversité Pas d'impact supplémentaire sur les déplacements de la faune par rapport à l'existant.	Construction en lieu et place d'aménagements existants
Présence d'espèces végétales protégées	Non	Pas d'incidence sur une espèce végétale protégée	/
Habitats naturels	Pas d'habitat d'intérêt patrimonial sauf zones humides	Pas d'incidence sur les habitats naturels d'intérêt	Limitation de l'emprise au sol des gares Protection des habitats naturels sensibles périphériques (zones humides) Reconstitution d'un couvert végétal de type prairies sur les zones terrassées et sur les ancrages des anciens pylônes démontés.
Présence de cours d'eau	Présence du Rieu de l'Alpe près des gares de Huez village et Passeaux	Pas d'impact sur des cours d'eau	Évitement : pas d'aménagement au niveau du cours d'eau.
Présence d'espèces animales protégées	présence de 35 espèces animales protégées : 31 oiseaux, 2 reptiles, 1 amphibien partiellement protégé et 1 papillon. Sur les 7 espèces considérées comme patrimoniales au regard de leur statut préoccupant sur liste rouge, seuls 2 oiseaux sont nicheurs potentiels dans les prairies : Bruant jaune et Bruant ortolan.	Pas de diminution significative de la surface des zones de gagnage et des habitats de reproduction des espèces.	Évitement Construction en lieu et place d'aménagements existants Mesures de réduction Limitation de l'emprise au sol des gares Reconstitution d'un couvert végétal de type prairies sur les zones terrassées et sur les ancrages des anciens pylônes démontés

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Impacts du projet	Mesures
Présence d'espèce végétale non protégée mais patrimoniale	1 pied de <i>Sisymbrium strictissimum</i> à Huez village	Pas d'impact car évitement de la station	Évitement du pied de plante à enjeu et mise en défens pour éviter les dommages pendant les travaux
Volet sanitaire			
Effets sur la santé	Le projet peut induire des effets sanitaires principalement sur le bruit et la qualité de l'air.	Réduction non significative des polluants atmosphériques liés au trafic routier. Niveaux sonores conformes à la réglementation en vigueur. Pas d'impact sanitaire.	Le projet n'est pas de nature à modifier les enjeux sanitaires.
Effets cumulés			
Projets connus qui ont des effets cumulés avec le projet	D'après le décret, un seul projet connu est susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet de création du TCSP : Restructuration du front de neige de la station de l'Alpe d'Huez qui consiste à remplacer les télésièges du Signal et de la Grande Sure. Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 1/10/2015 et d'un avis tacite le 12/05/2016.	Les travaux ont été réalisés pendant l'été et l'automne 2016, sa mise en service est prévue à l'ouverture de la station en 2018, il est donc intégré à l'état initial et ne fait pas l'objet d'une analyse des effets cumulés.	Aucune

CHAPITRE B-1 : Présentation du dossier DAET (Paganon-Eclose-Bergers)

Rappel : le dossier d'enquête publique est associé à 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 construction du TCSP sur ces tronçons vient en remplacement du télésiège de l'Eclose et du télésiège des Bergers.

B-1.1. Caractéristiques des tronçons 3 et 4 du TCSP Paganon-Eclose-Bergers, objet du DAET

- **Tracé** : départ de la place Paganon-arrêt intermédiaire au quartier de l'Eclose-arrivée au front de neige des Bergers ;
- **Caractéristiques techniques** : sur une longueur horizontale de 868,11 mètres et une dénivelée de 27,50 mètres, le projet comprend un système de télécabine monocâble équipée de véhicules de 10 places à attaches découplables dont la vitesse de marche est de 6 mètres/seconde et le débit de 2400 personnes/heure. La largeur de la voie est de 6,10 mètres et la structure est supportée par 11 pylônes. L'exploitation prévue comprend la période d'hiver et celle d'été.

B-1.2. Note sur la préservation et la réhabilitation du milieu naturel

Les travaux de construction du TCSP Paganon-Bergers s'accompagneront de terrassements au droit des trois stations.

L'aménagement projeté est le suivant :

Station Paganon : aménagement de la zone en déblai coté amont pour permettre d'implanter la gare et les deux premiers pylônes, ainsi que la réalisation du garage enterré des véhicules ; aménagement en remblai coté aval pour raccorder la piste de ski au niveau des quais de l'installation.

Station Eclose : aménagement de la zone en déblai pour abaisser le niveau de la plateforme actuelle de manière à réduire la dénivelée entre les zones de circulations publiques et les quais de la télécabine.

Station Bergers : aménagement de la zone en remblai pour relever le niveau de la plateforme de chausse des skieurs de manière à garantir les circulations entre les installations existantes (TSD Romains – TSD Marmottes 1 et Tmix Rifnel Express) et la gare à construire.

Pour les travaux de terrassement envisagés, les mesures suivantes seront prises :

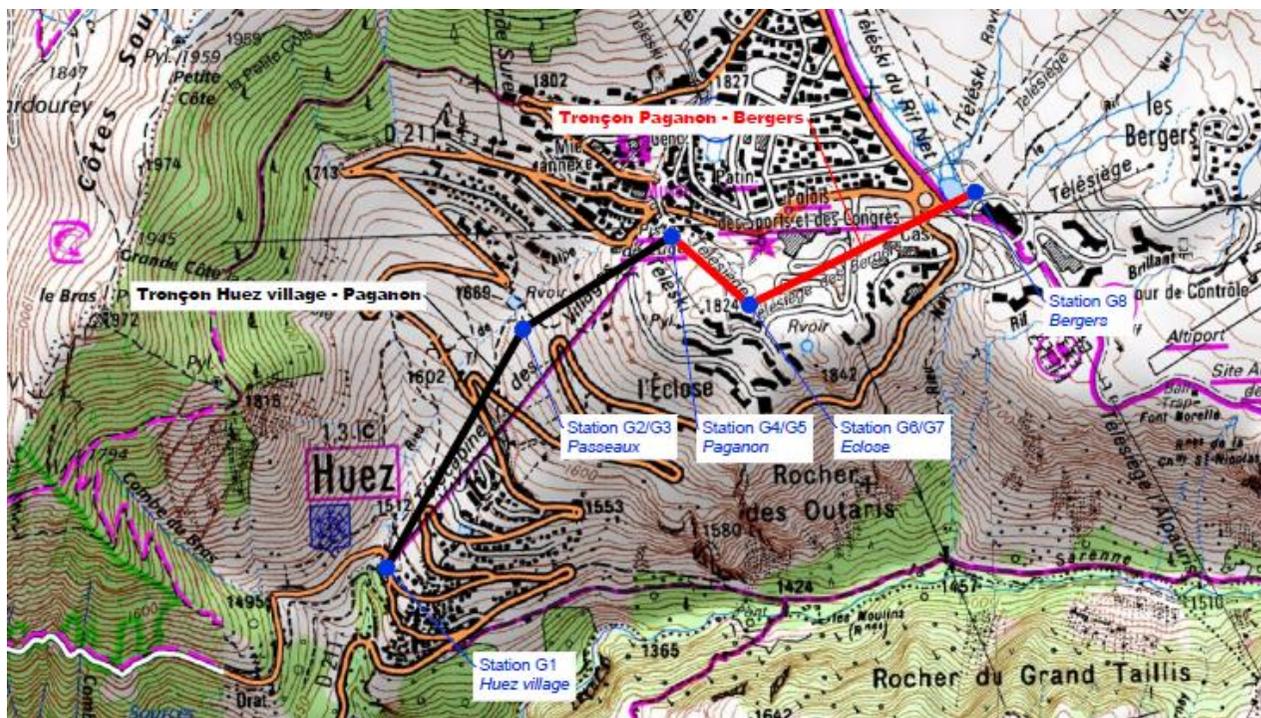
- décapage de la terre végétale présente sur le site et stockage ;
- terrassement en masse en prenant soin de ne pas endommager les zones contigües au chantier et non touchées par les aménagements. Pour cela, l'entrepreneur devra organiser son chantier de façon à limiter les circulations d'engins.

A la fin des travaux de terrassement en masse, il sera procédé à la restauration des drainages de surface, à la réalisation de cunettes pour canaliser et/ou recueillir les eaux de ruissellement, au régalaage de la terre végétale sur les zones touchées par les travaux et à l'engazonnement mécanique des surfaces terrassées.

La ligne survole des pistes de ski, et des alpages. Pour sa construction, les travaux se limiteront à la réalisation des massifs de fondations des pylônes.

En ce qui concerne les mesures de préservation du milieu naturel, il sera imposé à l'entrepreneur de régaler les matériaux extraits pour la réalisation des fondations, autour des pylônes et de procéder à un engazonnement des surfaces touchées par les travaux.

De façon identique aux zones de départ et d'arrivée, un soin particulier sera apporté au décapage de la terre végétale avant les travaux, son stockage et sa remise en place après remblaiement des massifs de fondations.



B-1.3. Note relative à l'accessibilité des personnes handicapées dans les ERP et installations ouvertes au public

Ce volet comprend :

- Divers éléments concernant la sécurité, définissent les principales dispositions techniques du projet et expliquent comment le projet prend en compte l'accessibilité aux personnes handicapées en ce qui concerne la présence et les caractéristiques fonctionnelles et dimensionnelles des dispositifs de commande utilisables par le public, en référence aux exigences réglementaires, ainsi qu'une notice de sécurité.

B-1.4. Note sur le principe d'évacuation

Le dispositif de secours doit permettre d'assurer en toutes circonstances le sauvetage des voyageurs dans un délai acceptable et dans des conditions de sécurité et d'efficacité satisfaisantes. Il est entendu qu'en aucun cas le temps de cette opération n'excèdera 3 heures.

L'appareil est situé à proximité des voies routières, des pistes de ski en exploitation hivernale, des pistes de VTT en exploitation estivale.

Les passagers sont équipés par le sauveteur de deux sangles. Leur descente s'effectue avec un dispositif de freinage contrôlé de type CHOUCAS.

Le matériel de sauvetage est stocké pour la totalité de l'installation dans les locaux de la SATA.

B-1.5. Note sur les risques naturels

Dans le cadre du projet de construction du TCSP Paganon-Bergers, des études préalables ont été menées pour vérifier les risques naturels présents sur le site. L'étude spécifique sur les avalanches effectuée en 2012 ne fait pas apparaître de problèmes particuliers pour la réalisation du projet et *le risque d'avalanche ne peut donc pas être considéré comme un facteur limitant pour la poursuite du projet*. Par ailleurs, la zone d'implantation du projet n'est pas concernée par les risques hydrogéologiques et l'étude réalisée confirme l'absence de risques de glissement de terrain, de risques de chutes de blocs, de matériaux amiantifères.

Cependant, il est nécessaire de procéder à des investigations complémentaires pour intégrer les mises au point issues des phases de conception définitives.

Ainsi, *il devra* notamment être prévu une étude géotechnique plus détaillée (phase de conception) basée sur des observations de terrain complémentaires et des reconnaissances géotechniques, de type visite de pré-implantation de la ligne, sondages pénétrométriques et/ou pressiométriques, sondages à la pelle et prospection géophysique au niveau des gares.

L'analyse de ces reconnaissances permettra de valider l'implantation des pylônes et des gares et de dimensionner précisément les fondations des ouvrages.

B-1.6. Annexes

Différents documents en annexe traduisent les profils en long, les vues en plan et coupes de détail des stations Paganon, Eclose et Bergers et présentent des tableaux synthétiques sur l'enchaînement et la classification des missions d'ingénierie géotechnique.

Par ailleurs, des documents graphiques traduisent le plan de masse et la représentation de l'aspect extérieur des constructions à édifier ou modifier avec pour chacune des gares et des locaux de Paganon, Eclose et Bergers : un plan de masse (échelle 1/200), les façades est et ouest (échelle 1/150), les façades nord et sud (échelle 1/150) et un plan de toiture (échelle 1/200).

CHAPITRE 2 : Cadre juridique, organisation et déroulement de l'enquête

2.1. Rappel des objectifs du projet de TCSP poursuivis par la commune et définis dans le PLU en vigueur

L'enquête publique a pour objet le projet de transport collectif en site propre (TCSP) sur le territoire de la commune d'Huez (Isère). Il s'agit de mettre en place un système de transport efficace et confortable afin d'atténuer l'omniprésence de l'automobile et de limiter les nuisances induites (nuisances sonores, pollution atmosphérique, pollution des ambiances urbaines).

Le projet de mise en place d'un transport en commun en site propre (TCSP) a été intégré dès son origine dans la démarche d'élaboration du PLU d'Huez (approuvé le 11 novembre 2015). Il constitue la colonne vertébrale de l'organisation urbaine future. 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, de la mise en place future du transport collectif en site propre (TCSP), en optimisant l'offre de stationnement et en requalifiant l'espace public. Ainsi, en connectant des espaces au cœur urbain de la station et en offrant une opportunité d'urbanisation qualitative de part et d'autre de l'axe retenu, le TCSP est au cœur d'un système global de transports et d'une politique dynamique de déplacement visant à :

- Satisfaire la demande croissante de déplacements et répondre aux besoins de circulation internes à la station ;
- Desservir les lieux où se concentrent (et vont se concentrer) les implantations de logements et les équipements publics ;
- Répondre aux besoins de déplacements vers les centres d'emplois ;
- Permettre d'améliorer la qualité de vie urbaine par une réduction des nuisances liées à la circulation automobile ;
- Répondre aux besoins de confort de la clientèle touristique ;
- Renforcer le service public des quartiers.

La conjugaison d'un système de navettes publiques quadrillant l'espace intrinsèque de la station et relié par le système téléporté du TCSP desservant le village d'Huez et le front de neige en passant par les sites névralgiques (virage 2, Paganon, Eclose, Bergers), tendra vers une résorption des flux de véhicules congestionnant l'espace public.

Des parkings de rétention seront positionnés autour de l'axe du TCSP.

2.2. Cadre juridique et administratif de l'enquête

2.2.1. Les modalités de la concertation

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.*

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.

Tout au long de l'élaboration du PLU, une information permanente a été assurée sur le site internet de la commune : <http://www.alpedhuez-mairie.fr/164-plan-local-d-urbanisme.html>

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.

(NB : ces réunions publiques filmées sont en ligne sur le site internet de la mairie).

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.

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

2.2.2. Les textes qui régissent le TCSP soumis à enquête publique

Le projet de TCSP soumis à enquête est concerné par l'article L342-7 du code du tourisme ; en effet, celui-ci précise que sont dénommés " remontées mécaniques " tous les appareils de transports publics de personnes par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, par téléphérique, par téléskis ou par tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs.

Par ailleurs, la demande d'autorisation pour l'exécution des travaux (DAET) pour la réalisation du TCSP Paganon-Eclose-Bergers est régie par les articles L472-1 à L472-3 du code de l'urbanisme et R472-1 à R472-12.

Les pièces du dossier mis à l'enquête correspondent à celles décrites par l'article R472-3 (voir la description de son contenu aux pages 8 et 9 du présent rapport).

2.2.3. Consultation de l'Autorité environnementale

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

Par téléphone, le commissaire enquêteur a cherché à obtenir un 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 et que la réponse (par mail) de la DDT38 fait état des éléments suivants :

- *l'étude d'impact est globalement satisfaisante, les enjeux paraissent limités :*
 - o *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 ;*
 - o *réalisation de parkings en dehors d'habitats patrimoniaux ;*
 - o *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 ;*
 - o *pas de cours d'eau concerné (évitement du Rieu de l'Alpe, prise de mesures pour gérer le risque de pollution en phase travaux) ;*
 - o *présence d'espèces protégées, mais sensibilités limitées.*

2.3. Organisation et déroulement de l'enquête

2.3.1. Arrêté du maire prescrivant l'enquête

L'arrêté du maire, n°2368938 en date du 23 février 2017 informe le public sur l'enquête ayant pour objet le projet de transport collectif en site propre (TCSP) sur le territoire de la commune d'Huez (Isère) et qui se déroulera du 06 mars 2017 au 06 avril 2017 inclus.

L'arrêté définit les principales caractéristiques du projet ainsi que les modalités selon lesquelles le public pourra prendre connaissance du dossier et consigner éventuellement ses observations sur le registre d'enquête ouvert à cet effet ou les adresser par écrit au commissaire enquêteur en mairie annexe à l'Alpe d'Huez ou par mail à l'adresse suivante info@mairie-alpedhuez.fr. De même, l'arrêté précise que le dossier sera mis en ligne sur le site internet officiel de la commune www.alpedhuez-mairie.fr. et qu'un poste informatique sera mis à disposition du public afin de consulter le projet par voie dématérialisée, ainsi que les observations émises par le public (y compris sur le registre papier).

2.3.2. Parution de l'avis dans la presse et affichage sur le territoire communal

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* ;

Rappel : l'avis a été mis sur le site internet officiel de la commune www.alpedhuez-mairie.fr pendant toute la durée de l'enquête et fait l'objet d'un affichage sur les quatorze panneaux prévus à cet effet sur le territoire communal.

En ce sens, M. Giloppe Jean-Marc et Mme Bergerolle Séverine affectés au service de la police municipale d'Huez, ont procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique en date du 23 février 2017 sur les panneaux suivants :

- 1. Avenue de l'Eclosé (école primaire)
- 2. Rue des Passeaux (entrée du tunnel Eclosé ouest)
- 3. Avenue du 93 RAM (entrée Eclosé est)
- 4. Avenue des Marmottes (devant la galerie commerciale des Bergers)
- 5. Avenue des Jeux (façade de la piscine communale)
- 6. Avenue du Moulin (à côté du lavoir)
- 7. CD 211b (entrée du parking couvert d'Huez)
- 8. Avenue de l'Eglise (façade de l'immeuble « Neige Pré » à Huez)
- 9. Avenue de l'Eglise (en dessous du gîte « le Gai Vallon ») à Huez
- 10. Avenue de la Mairie (mairie d'Huez)
- 11. Ribot d'en Haut
- 12. Lotissement de la Grand Broue (entrée à gauche)
- 13. Lotissement Maona Village
- 14. 299, route de la Poste (mairie de l'Alpe d'Huez)

Un certificat d'affichage, établi le 20 avril 2017 par M. Jean-Yves NOYREY, Maire de la commune d'Huez, l'atteste en précisant que l'affichage a été fait pour une durée de deux mois.

2.3.3. Permanences

Durant cinq permanences le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public, en mairie annexe de l'Alpe d'Huez, aux dates et heures suivantes :

- 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)

2.3.4. Consultations et démarches préalables, durant et après l'enquête

10 février 2017 : une première réunion ayant pour objet la présentation du projet de TCSP au commissaire enquêteur s'est tenue en mairie annexe de l'Alpe d'Huez avec M. CANIVEZ DGS de la commune d'Huez, Mme Laure SOUBRIER responsable de l'aménagement et Yann CARREL Directeur technique et d'exploitation de la société d'aménagement touristique de l'Alpe d'Huez et des Grandes Rousses (SATA), maître d'ouvrage du projet. A cette occasion le projet de TCSP, objet de l'enquête, a été remis au commissaire enquêteur.

22 février 2017 : suite à la lecture et à l'analyse du dossier d'enquête, présentation par le commissaire enquêteur des observations et des questions suscitées par la présentation du projet à M. Jean-Yves NOYREY Maire d'Huez, Mme Laure SOUBRIER et M. Yann CARREL.

Ensuite visite des lieux concernés par le projet de TCSP dans la globalité de son tracé (première et deuxième phase) avec les descriptions détaillées de Mme Laure SOUBRIER et M. Yann CARREL.

24 février 2017 : finalisation et mise au point définitive du dossier préalablement à l'ouverture de l'enquête, puis émargement du dossier et registres.

04 avril 2017 : réunion avec Mme Laurence COTTET-DUMOULIN DDT38-SASE-UP, Aménagement Sud-Est, Pôle urbanisme et planification, suite à la non réponse de l'Ae, signalant que le dossier concerné, enregistré sous le n°2017-ARA-AP-00188, était tacite (voir ci-dessus : 2.2.3. Consultation de l'Autorité environnementale).

06 avril 2017 : après la clôture de l'enquête, réunion avec le maître d'ouvrage, M. Yann CARREL, pour faire le point sur les observations émises par le public sur le dossier d'enquête et prendre date pour la remise du procès verbal de synthèse par le commissaire enquêteur.

14 avril 2017 : présentation du rapport de synthèse (document de 24 pages établi par le commissaire enquêteur) à M. le Maire d'Huez, Mme Laure SOUBRIER et M. Yann CARREL maître d'ouvrage.

21 avril 2017 : réunion avec l'un des auteurs de l'étude d'impact sur l'aménagement du TCSP : M. Julien DOREL (géographe, environnement humain) du bureau d'études techniques SETIS (groupe DEGAUD) 20, rue Paul Helbronner 38100 Grenoble. L'objet de la réunion consistait pour le commissaire enquêteur à recueillir des informations complémentaires sur les impacts du projet les plus souvent mis en avant par le public (notamment le paysage, le bruit et le bilan énergétique).

04 mai 2017 : présentation du rapport et des conclusions de l'enquête à M. le Maire d'Huez, Mme Laure SOUBRIER et M. Yann CARREL maître d'ouvrage.

2.3.5. Examen des contenus des dossiers mis à l'enquête

Rappel : pour le contenu du dossier d'enquête publique, se reporter au chapitre : « Les pièces constitutives du dossier d'enquête » (page 8).

2.3.5.1. Sur la forme :

La lecture des documents, notamment de l'étude d'impact (256 pages dont le résumé non technique), permet d'avoir une bonne connaissance du projet dans la globalité de son tracé.

Le dossier de 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) est de lecture plus technique, donc moins grand public. Préalablement à l'ouverture de l'enquête, le commissaire enquêteur a sollicité la SATA, maître d'ouvrage du projet, pour en compléter et réorganiser la présentation (rédaction d'un sommaire, insertion de pages de garde pour les différents chapitres...).

2.3.5.2. Sur le fond :

Au regard des observations du public, des réponses au procès verbal de synthèse apportées par la commune d'Huez et la SATA maître d'ouvrage, des avis recueillis (notamment auprès de la DDT38, du BET SETIS (auteur de l'étude d'impact) et de ses propres analyses, le commissaire enquêteur donnera son avis dans ses conclusions motivées, séparées du présent rapport.

2.3.6. Conditions d'accueil du public

Les conditions matérielles étaient appropriées pour recevoir le public. En dehors des heures de permanence, les dossiers et registres d'enquête étaient en libre accès aux services d'accueil de la mairie ; les personnes souhaitant rédiger une requête ou faire part de leurs observations étaient guidées par l'une ou l'autre des personnes des services. En cas de souhait de confidentialité demandée par le public, une salle était mise à disposition du commissaire enquêteur pendant les permanences.

CHAPITRE 3 : Analyse des observations du public

3.1. Bilan général :

- 4 requêtes, remarques et/ou observations manuscrites ont été portées sur le registre :
 - Madame LEYES, demeurant « Le Shangri La » Route du Signal à 38750-l'Alpe d'Huez ;
 - Monsieur MULLER Eric, (maire d'Huez de 2001 à 2008) demeurant « Chalet Paganon » Route du Signal à 38750-l'Alpe d'Huez ;
 - Monsieur CHATELUS, Paul (famille fondatrice de l'Alpe d'Huez) demeurant « le Signal » à 38750-l'Alpe d'Huez ;
 - Monsieur BRUNE Michel, demeurant 5, Chemin du Cellier 38 700 la Tronche et résident touristique à 38750-l'Alpe d'Huez ;
 - 2 requêtes sous forme de courriers dactylographiés :
 - Un avis (4 pages) de la FRAPNA Isère, présenté par Madame la Présidente GEHIN Chantal 5, pPlace Bir-Hakeim, 38000-Grenoble ;
 - Un courrier (1 page) de Monsieur ROCHE Rolland, moniteur de ski et demeurant 330, Avenue de l'Eclosé, 38750-l'Alpe d'Huez ;
- ⇒ 1 requête sous forme de mail :
- Madame BOURDEAU Nadine, demeurant 38520- Le Bourg d'Oisans.

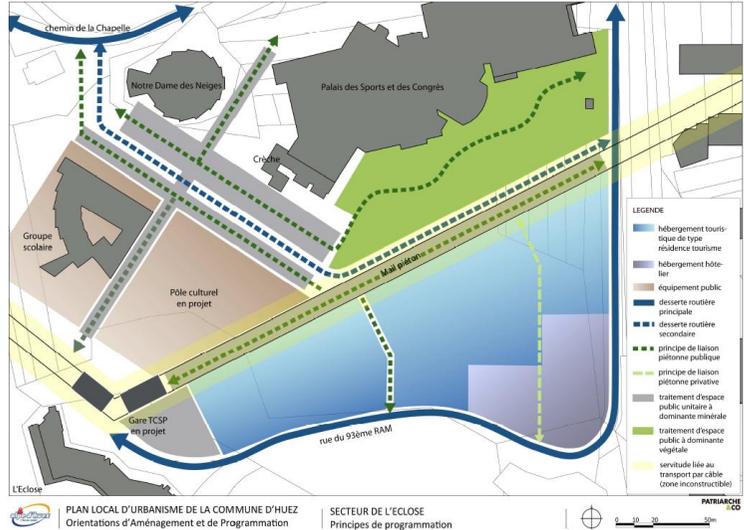
3.2. Présentation des requêtes (observations manuscrites, courriers dactylographiés, mail) et avis du commissaire enquêteur

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
M ^{me} LEYES	<p>Il est regrettable de ne pas disposer de l'avis de l'Autorité environnementale sur ce dossier très important pour la commune et si attendu depuis vingt ans.</p> <p>Ce serait bien si la DREAL pouvait l'envoyer encore pendant la période d'enquête publique ou du moins recevoir le commissaire enquêteur pour les questions éventuelles.</p>	<p>L'Autorité environnementale a été consultée sur le projet mis à l'enquête. Or, le 09 mars 2017, l'Ae a signalé que le dossier concerné, enregistré sous le n°2017-ARA-AP-00188, était tacite.</p> <p>Par téléphone, le commissaire enquêteur a cherché à obtenir un avis de la personne chargée de son instruction à l'Ae : sans succès.</p> <p>Ensuite, le commissaire enquêteur a rencontré Mme Laurence COTTET-DUMOULIN, pôle urbanisme et planification, aménagement sud-est, à la DDT38.</p> <p>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.</p>

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
<p>M^{me} LEYES (suite)</p>	<p>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 ?</p> <p>Pour le 1^{er} tronçon Huez-Place Paganon : oui, cela s'impose car réel besoin et utilisation tout au long de l'année, été et hiver.</p> <p>Pour le 2^{ème} tronçon, Paganon-Bergers, qu'en est-il ? Est-ce que ce tronçon va fonctionner l'été ? Si non, ne serait-il pas possible, compte-tenu des risques climatiques (enneigement) de prévoir un mode de transport plus central, à partir de la place Paganon. L'étude d'impact ne parle pas des alternatives étudiées par le passé ?</p>	<p>La réponse (par mail) de la DDT38 fait état des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>l'étude d'impact est globalement satisfaisante, les enjeux paraissent limités :</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>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 ;</i> ○ <i>réalisation de parkings en dehors d'habitats patrimoniaux ;</i> ○ <i>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 ;</i> ○ <i>pas de cours d'eau concerné (évitement du Rieu de l'Alpe, prise de mesures pour gérer le risque de pollution en phase travaux) ;</i> ○ <i>présence d'espèces protégées, mais sensibilités limitées.</i> <p>Suite aux renseignements pris par le commissaire enquêteur, auprès de la commune et de la SATA, il ressort que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le dimensionnement de l'investissement du TCSP (comme ceux tournés vers le domaine skiable et les infrastructures stations) est élaboré en fonction de la période d'activité touristique haute de la station, à savoir la saison d'hiver ; - l'investissement du TCSP Huez – Paganon sera également associé à une période de fonctionnement estivale ; - le plan de financement du TCSP est élaboré sur les enjeux 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. <p>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.</p>

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
M ^{me} LEYES (suite)	<p>Insuffisance du volet paysager et de l'impact des gares situées place Paganon, Eclose et Bergers. Les vues ne prennent pas en compte, les perspectives dans le paysage rapproché, éloigné.</p> <p>Toutes les photos sont insuffisantes, notamment en milieu urbain. Compte-tenu de la hauteur des gares, cela aura un impact fort dans le paysage, à l'Eclose notamment.</p>	<p>Il est vrai que les vues relatives à l'insertion des gares dans le paysage rapproché et éloigné, <u>telles que portées dans l'étude d'impact</u>, sont insuffisantes.</p> <p>Le maître d'ouvrage consulté sur ces aspects 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).</p> <p>Ces vues d'intégration des Gares Paganon-Eclose et Bergers sont les suivantes :</p> <div style="text-align: center;">  <p>Gare Paganon</p>  <p>Gare Eclose</p> </div>

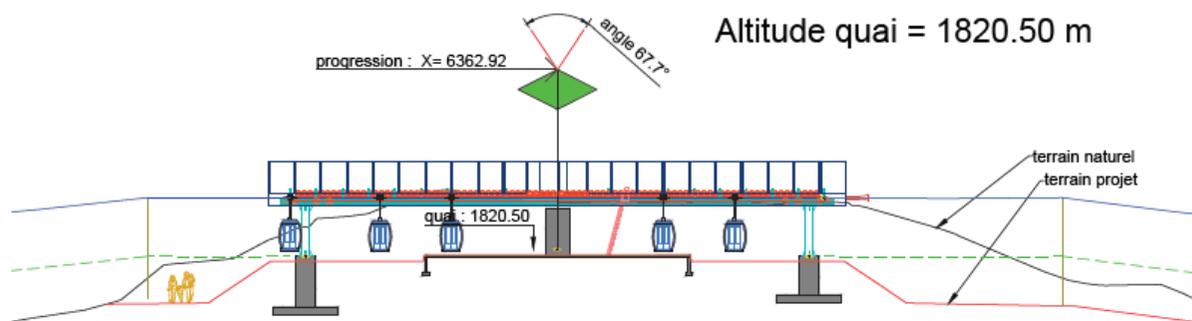
Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
<p>M^{me} LEYES (suite)</p>	<p>Insuffisance de l'analyse de l'impact du bruit sur les résidences de tourisme qui vont être construites au milieu de ce mode de transport ; risque à terme de logements « au rabais », vu l'environnement sonore et visuel.</p> <p>Pas de plan relatif à la servitude d'éloignement des maisons à proximité de ce transport. Il n'y a pas de plan, ni de graphique, pour expliquer comment cela va s'urbaniser sur le nouveau quartier de l'Eclosé.</p>	<div data-bbox="1227 260 1980 694" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">Gare Bergers</p> <p>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, par l'utilisation des dernières technologies actuelles, notamment.</p> <p>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.</p> <p>Les principes d'aménagement de l'urbanisation future du quartier de l'Eclosé (ainsi que ceux des quartiers futurs Eclosé Ouest, Bergers et Passeaux) sont décrits dans le cadre des opérations d'aménagement programmées du PLU en vigueur. L'implantation du TCSP tient compte de ces prescriptions. (Voir ci-après la pièce graphique de l'OAP Eclosé).</p>

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
<p>M^{me} LEYES (suite)</p>	<p>Au vu de la modification n°2, des nouvelles règles des distances d'éloignement adoptées à l'approbation « en catimini », ce serait bien si le commissaire enquêteur sollicitait un avis technique des services de l'Etat.</p> <p>Il faudrait aussi un graphique explicite, car avec la délibération d'approbation, c'est assez difficile à comprendre.</p>	 <p>Renseignements pris, les règles de distance à prendre en compte entre une installation de transport par câble et un bâtiment sont imposées par une réglementation d'Etat régissant les règles de construction des remontées mécaniques.</p> <p>En ce sens, le projet de TCSP s'inscrit dans le dispositif réglementaire en vigueur.</p> <p>A la demande du commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage a produit le schéma de principe d'intégration du projet de TCSP suivant :</p>

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
M. MULLER	<p>1. Ce projet est important du point de vue des transports urbains et des critères liés au développement durable à plusieurs titres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pendant les saisons touristiques (hiver et été) ; - en cas d'événements spécifiques impliquant une desserte respectueuse de l'environnement ; - vis-à-vis du bilan carbone station et de l'accroissement du volume des personnes transportées (cas des Passeaux par ex). <p>2. Le coût d'investissement est élevé mais permet de prévoir des économies sur les frais de fonctionnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - consommation énergétique (-220 000kwh/an) ; - coûts de maintenance sur l'installation actuelle. <p>C'est plus sur les frais de fonctionnement que les collectivités territoriales doivent aujourd'hui porter leur attention.</p> <p>3. L'étude d'impact, très complète, prévoit des contreparties pour la gestion pluviale et les nuisances acoustiques ; c'est positif.</p> <p>Au total, la synthèse sur les impacts montre des effets faibles ou nuls.</p> <p>4. En conclusion, je suis favorable à ce projet qui doit aussi améliorer la qualité de vie des touristes et des Huezarts.</p> <p>Il peut être conforté si on le situe dans le schéma d'ensemble de la desserte urbaine de la station, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en le reliant avec l'actuel télécentre et son futur remplacement à un horizon court terme ; - en le considérant comme un projet de transports urbains dont les horaires de fonctionnement doivent être adaptés selon la demande (cadences flexibles) ; - en améliorant les chiffres des futurs trafics. 	<p>Ces observations n'appellent pas de commentaires particuliers du commissaire enquêteur.</p>

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
M.CHATELUS	<p>1. Il est utile de moderniser les installations TR 1-2 et TR 3-4.</p> <p>2. Cependant, le TCSP ne répond pas aux problématiques de transport urbain et de parking.</p> <p>3. Il n'y a pas d'étude d'impact développée au niveau paysager. Aucune photo montage depuis les différents points de vue de la station.</p> <p>4. La gare intermédiaire TR2 au sommet de la butte de l'Eclose est démesurée : 16 m de hauteur dont 2 m enterrés.</p>	<p>Le schéma ci-avant (page 39) positionne le TCSP au niveau de la desserte et traduit l'interface avec les zones urbanisées de ce secteur ainsi qu'avec la correspondance des parkings.</p> <p>Se reporter à l'avis du commissaire enquêteur aux pages 36 et 37</p> <p>La gare de l'Eclose 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-dessous, 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.</p>

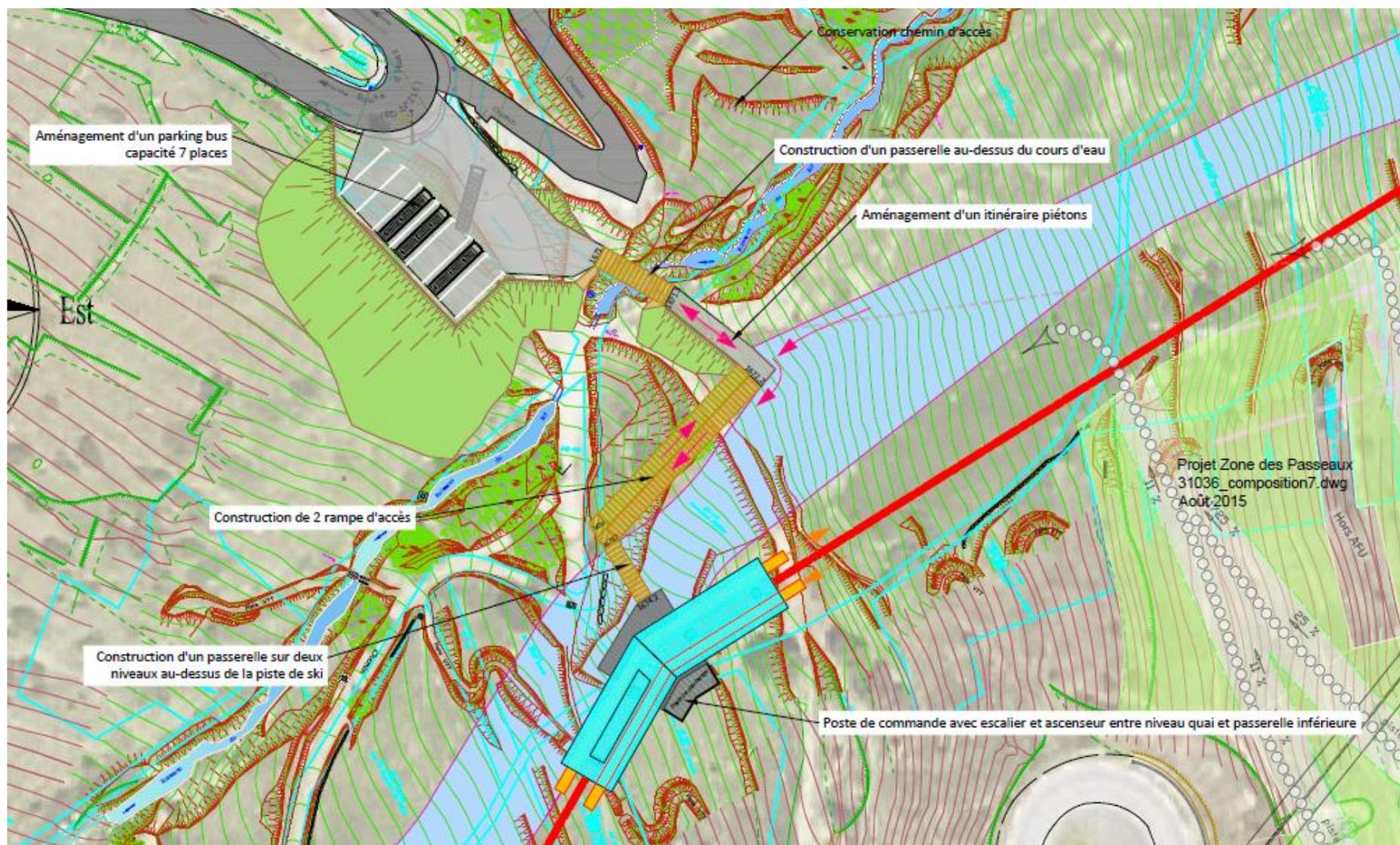
COUPE A L'AXE DE LIGNE



Coupe de principe de la gare TCSP Eclose

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
M.CHATELUS (suite)	<p>5. Il n'y a pas de justification économique du tronçon TR1-2 Huez-Paganon.</p> <p>6. Aucune diminution d'impact carbone.</p> <p>7. De nombreux résidents perdront la vue sur Meige-Rateau.</p> <p>8. J'adhère à toutes les observations formulées le 21 mars 2017 par Madame LEYES dans le registre.</p> <p>9. En conclusion, je préconise un nouveau télésiège moderne avec bulles pour protection hivernale qui suffirait au traitement des volumes envisagés et diminuerait les impacts paysagers, sonores et visuels.</p>	Ce tronçon correspond à une phase ultérieure du projet de TCSP.

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
M. BRUNE	<p>J'avais retenu dans le dossier du PLU dont l'enquête a été effectuée l'an dernier qu'un des axes d'ampleur du développement de la station consistait à limiter au maximum l'impact de la voiture. Ceci nécessitait, d'une part la réalisation du TCSP et, d'autre part, la réalisation des parcs de stationnement nécessaires. Aujourd'hui, le dossier TCSP, c'est très bien, mais quid des parcs de stationnement ?</p> <p>Outre les deux parcs prévus et notés en emplacement réservé, je relève que le troisième, à la hauteur du virage n°2, a disparu. Si c'était définitif, ceci serait fort regrettable et tendrait à fortement amoindrir l'intention initiale.</p>	<p>Comme le montre le schéma présenté en page39, le TCSP Paganon – Bergers dessert les zones urbaines centre station, Eclose et Bergers, et permet également de faire le lien entre les parkings de ces quartiers.</p> <p>En ce qui concerne le TCSP Huez – Paganon, et particulièrement son arrêt intermédiaire prévu au niveau du futur quartier des Passeaux, il est prévu dans l'aménagement futur, un parking relais qui sera situé au niveau du virage 2. Le document ci-après en précise les principes d'aménagement.</p>



Plan d'aménagement de la gare intermédiaire des Passeaux et implantation du parking au virage 2

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
FRAPNA Isère	<p>C'est au titre de la défense de l'environnement sur l'ensemble du territoire de l'Isère que la FRAPNA fait part de ses observations dans le cadre de l'enquête publique du TCSP.</p> <p><u>Un projet mal justifié</u> : en l'espèce, le projet ne pourra pas répondre aux objectifs établis à la page 29 de l'étude d'impact :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'implantation des gares ne permet pas de 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 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 quatre 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 8h 30 à 19h 00 selon les périodes ci-après : <ul style="list-style-type: none"> - 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 de transport toute l'année (sauf l'été). L'argument scolaire est donc un argument fallacieux. 	<p>Le TCSP Paganon – Eclose – Bergers est implanté pour desservir les quartiers Est de la station, qui vont connaître une importante évolution des projets de construction prévus sur cette zone.</p> <p>Les autres quartiers et notamment le Vieil Alpe sont intégrés dans un schéma de transport prévu dans un 2ème temps autour de la modernisation de l'axe central du Télècentre. Durant la saison hivernale, ces axes de transport sont complétés par une offre départ et retour ski, autour de la piste centrale évoluant dans la station, ainsi que la piste en direction du Télésiège de la Grande Sure.</p> <p>Le TCSP n'a pas été associé à un fonctionnement pour les scolaires, mais pour se substituer en tout ou partie au réseau de navettes et véhicules circulant dans la station en période touristique, hiver comme été. Durant ces périodes, le TCSP pourra y compris être emprunté par les scolaires.</p>

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
FRAPNA Isère (suite)	<p>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 8h 30/19h 00 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</p> <p>5. Avec une fermeture à 19h, les touristes ne pourront pas prendre le TCSP pour sortir le soir. Ce point nécessite d'être développé.</p> <p><u>Intérêt de la gare Passeaux non justifié</u> : la gare Passeaux se situe au milieu de nulle part, comme on peut le voir à la 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.</p> <p>La clientèle à la journée ne prendra pas non plus le TCSP à la gare 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.</p>	<p>Renseignements pris, le TCSP est configuré pour subvenir aux besoins de transport de la population et de la clientèle station durant les périodes d'activités touristiques.</p> <p>Durant ces périodes, le TCSP sera associé à un fonctionnement répondant aux différents besoins, notamment en période de fréquentations hautes durant lesquelles des adaptations sur les amplitudes horaires journalières seront mises en œuvre.</p> <p>Le but est d'offrir un service adapté à la fréquentation de la station et aux différents sociaux professionnels.</p> <p>Le maître d'ouvrage précise que le cahier des charges imposé pour l'exploitation du TCSP prévoit notamment une grande souplesse de fonctionnement, permettant de garantir une évolution de débit, de vitesse et d'horaires de fonctionnement.</p> <p>Le TCSP est implanté en lieu et place sur des axes de remontées mécaniques existantes (Télévillage, Télésiège de l'Eclosé, Télésiège des Bergers).</p> <p>La gare Passeaux est prévue dans une phase ultérieure du projet ; il s'agit d'une station intermédiaire en angle implantée au-dessus de la piste de ski qui se raccorde au terrain par l'intermédiaire d'une passerelle piétonne. Un passage inférieur est construit sous les quais principaux pour accéder aux quais de la direction Paganon - Huez Village. (Voir ci-avant, à la page 43, le plan d'aménagement projeté).</p>

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
<p>FRAPNA Isère (suite)</p>	<p><u>Impact environnemental négatif</u> : dans le résumé non technique, on peut lire (page 19) : <i>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'Eclose et bergers).</i></p> <p>Pourtant, l'étude d'impact prévoit une augmentation des ruissellements engendrée par l'imperméabilisation de 2300 m² ce qui est beaucoup pour une remontée mécanique dont <i>l'impact est réduit.</i></p> <p>Le TCSP survole 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).</p> <p>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 !</p>	<p>Il y a lieu de noter que ce remplacement en lieu et place des axes de remontées mécaniques existantes par le tracé du TCSP permet effectivement de limiter fortement la consommation d'espace.</p> <p>L'évolution décrite au niveau de l'étude d'impact sur le réseau hydrographique, décrit l'ensemble des surfaces impactées par la construction de l'ensemble des gares prévues par le projet ainsi que le bâtiment d'accueil situé place Paganon.</p> <p>La donnée relative aux 2300m² de surface rendus imperméables au ruissellement est donc à prendre en compte sur la totalité du projet ce qui, a priori, 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.</p> <p>Les mesures de compensation des survols des zones citées sont décrites dans l'étude d'impact et devront être mises en œuvre dans la phase réalisation du projet.</p> <p>Renseignements pris, le TCSP Huez-Paganon sera associé à des travaux d'accompagnement sur la piste rouge actuelle, dite piste d'Huez. Ces travaux prévoient le traitement local des zones de terrains présentant notamment des blocs rocheux de surface et l'implantation de quelques enneigeurs mobiles permettant de traiter quelques points singuliers présentant des problèmes durant la saison hivernale.</p> <p>Il n'est pas prévu de travaux de terrassement de masse sur cette piste, ni d'équipements excessifs en neige de culture.</p>

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
FRAPNA Isère (suite)	<p><u>Consommation énergétique</u> : 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.</p> <p>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 commun nécessitent d'être utilisés sur de longues distances et/ou avec une fréquentation régulière. Or, le TCSP ne servira de <i>transport public</i> 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 est fluctuante.</p> <p><u>Le TCSP n'est donc absolument pas un transport écologique.</u></p>	<p>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'Écluse, Télésiège des Bergers.</p> <p>Or, l'étude d'impact précise, à la page 113 qu'<i>actuellement, les trois remontées mécaniques existantes ont une puissance totale de 500 KW qui se répartit par installation : Télévillage = 350 KW ; Télésiège de l'Écluse = 100 KW ; Télésiège des Bergers = 50 KW.</i></p> <p><i>D'après les périodes et heures de fonctionnement des trois remontées, la consommation annuelle est estimée à environ 1 052 250 KW/h.</i></p> <p><i>Aucune installation de production d'énergie renouvelable n'est couplée avec les remontées mécaniques.</i></p> <p><i>La nouvelle installation disposera d'une puissance de 540 KW et fonctionnera de décembre à avril pour les quatre tronçons et en juillet et août pour les tronçons 1 et 2.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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).</i></p>

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
FRAPNA Isère (suite)	<p><u>Conclusion</u> : 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, utilise 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. 	<p><i>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 la suivante :</i></p> <p><i>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).</i></p> <p><i>Pour comparer électricité et pétrole, les conventions internationales fixent que 1 tep = 11,630 MWh.</i></p> <p><i>La réduction du trafic induite par le projet permet de réduire la consommation énergétique de 268 653 KW/h par an.</i></p> <p><i>Globalement le projet permet de réduire la consommation énergétique d'environ 220 000 KW/h par an.</i></p>

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
FRAPNA Isère (suite)	<p>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 ;</p> <ul style="list-style-type: none">- la gare des Passeaux, perchée sur pilotis au milieu de nulle part est inutile. <p>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 transport public, ni même un transport en commun. 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. 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.</p> <p>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 que 500 à 1000 dans la journée au plus fort, est bien peu utile.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
M. ROCHE	<p>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 ?</p> <p>Il serait plus intelligent de mettre en place un service de navette moins gourmande en énergie et moins onéreuse pour les finances publiques que ce gigantesque projet avec une gare intermédiaire au virage n°2 qui va défigurer le paysage.</p> <p>Que dire de l'aménagement de la piste qui va desservir cette télécabine dans le même esprit que la construction de la piste des hirondelles qui fait débat actuellement, débat sur la destruction de l'environnement.</p> <p>Est-il bien sérieux de créer encore un réseau de neige artificielle sur cette piste en plein sud avec le manque d'eau que nous avons connu cet hiver ?</p> <p>Une piste bleue qui dessert actuellement la remontée mécanique n'a été enneigée artificiellement qu'à partir de janvier et fermée le 15 mars, cela pose question ?</p> <p>Je trouve inadmissible de consulter une enquête publique dans un couloir.</p>	<p>Ces observations n'appellent pas de commentaires particuliers du commissaire enquêteur.</p>

Requérant	Présentation de la requête	Avis du commissaire enquêteur
M ^{me} BOURDEAU	<p>Le TCSP est certainement un beau projet. Techniquement. Perfectible esthétiquement -avec végétalisation des gares, sur pilotis par exemple- pour une meilleure intégration à l'environnement.</p> <p>Mais à une époque de mutations climatiques, importantes et actuellement non contrôlées, qu'en sera-t-il de son utilisation dans plusieurs dizaines d'années ?</p> <p>Quelle certitude a-t-on que le volume des précipitations futures permettra d'assurer à la fois les besoins domestiques de l'ensemble de la population et le fonctionnement des enneigeurs, donc de justifier la pratique du ski 5 mois de l'année ?</p> <p>Si le domaine skiable et ses saisons d'exploitation devaient se réduire, quelles activités viendraient se substituer aux sports de glisse, qui seuls aujourd'hui justifient la présence d'une population touristique à laquelle les aménagements projetés, fixes et permanents, semblent majoritairement destinés ?</p> <p>Devant ces incertitudes, un moyen de transport plus souple et plus adaptable, type navette à itinéraires et arrêts modulables, moins sensible aux aléas climatiques, moins énergivore, donc moins coûteux, ne serait-il pas plus sage ?</p> <p>Là où le besoin d'une liaison par transport en commun, efficace et permanente existe réellement, ne serait-ce pas plutôt entre l'Alpe et Le Bourg d'Oisans, s'adressant à la fois aux touristes en saison, mais surtout capable de répondre, par le biais de mesures incitatives, aux besoins quotidiens des populations professionnelles et scolaires qui, elles, effectuent le trajet tout au long de l'année ?</p>	<p>Les renseignements pris auprès du maire et du maître d'ouvrage indiquent que la station de l'Alpe d'Huez et l'ensemble du domaine skiable dont elle est rattachée, sont installés sur des niveaux d'altitude élevés, permettant d'inscrire une projection sûre de l'activité du ski sur son territoire.</p> <p>La pratique du ski et donc l'activité économique qui en découle sont pour la station une donnée qui demande une adaptation et certaines évolutions, mais qui restent suffisamment pérennes pour assurer l'amortissement de l'investissement du TCSP, et couvrir la durée de vie de l'installation (environ 50 ans).</p> <p>Une précision est également apportée sur le projet de TCSP qui présente également une utilisation indépendante de la pratique du ski, et accentue l'offre qualitative de la station dans les moyens qu'elle souhaite offrir à sa clientèle, hiver comme été.</p>

Clôture du rapport

Dans le cadre de l'enquête, le commissaire enquêteur a :

- pris connaissance et visé les pièces du dossier ;
- vérifié la conformité de la publicité dans les deux journaux locaux et l'affichage de l'avis sur les lieux et panneaux prévus à cet effet ;
- rencontré les personnes nécessaires pour son information ;
- vu, en tant que de besoin, les lieux concernés par l'enquête ;
- entendu le public et analysé ses requêtes ;
- consulté le maire et le maître d'ouvrage et pris connaissance de leurs réponses aux questions posées dans le procès verbal de synthèse.

Ci-joint le présent rapport d'enquête, clos après avoir été signé, assorti des conclusions motivées. Un exemplaire sera transmis au maire d'Huez, au maître d'ouvrage, ainsi qu'au Tribunal Administratif de Grenoble.

NB : simultanément avec la clôture de l'enquête, après la dernière permanence du jeudi 06 avril 2017, le commissaire enquêteur est reparti avec les dossiers constitutifs de l'enquête. Ces pièces seront restituées à la commune le jeudi 04 mai 2017, jour de la présentation du rapport et des conclusions de l'enquête aux élus de la commune d'Huez et au maître d'ouvrage.

Fait à Montbonnot-Saint-Martin le 03 mai 2017

Le commissaire enquêteur

Georges TABOURET