

Département de l'Isère
Commune d'Huez

ENQUÊTE PUBLIQUE
du 25 mai 2021 au 25 juin 2021

**Enquête publique portant sur le projet
de réaménagement du secteur
du Chalvet à l'Alpe d'Huez**

Rapport du Commissaire enquêteur

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE : DECISION N° E21000066 /38 DU 28 AVRIL 2021

ARRETE N° URBA-2021-046 DE MONSIEUR LE MAIRE D'HUEZ
EN DATE DU 5 MAI 2021

Commissaire enquêteur : **Alain Monteil**

SOMMAIRE

1	Chapitre 1 - OBJET DE L'ENQUÊTE	5
1.1	La commune d'Huez et la station de l'Alpe d'Huez	5
1.1.1	Particularités	5
1.1.2	L'Alpe d'Huez et le ski	6
1.1.3	Le maître d'ouvrage : la SATA	6
1.2	Motivation de l'enquête	7
1.2.1	Une deuxième enquête publique	7
1.2.2	Contenu du nouveau projet	7
1.2.3	Variantes étudiées pour l'appareil	8
1.2.4	Choix du tracé de l'appareil	8
1.2.5	Choix du tracé des réseaux électriques et réseaux neige	9
1.3	Cadre juridique	9
1.3.1	Nécessité d'une étude d'impact	9
1.3.2	Textes réglementaires applicables	10
1.3.3	Compatibilité avec le SCoT, le PLU et autres documents d'urbanisme	10
2	Chapitre 2 - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	12
2.1	Préparation de l'enquête publique	12
2.1.1	Élaboration de la durée de l'enquête et du calendrier des permanences	12
2.1.2	Rencontre avec le Maire d'Huez et la SATA	12
2.1.3	Signature des documents du dossier d'enquête	14
2.1.4	Visite du site du projet de déplacement du télésiège « Le Chalvet »	14
2.2	Composition du dossier soumis à l'enquête	15
2.2.1	Remise du dossier le 24 juillet 2020 par la mairie d'Huez	15
2.2.2	Composition du dossier soumis à l'enquête	15
2.3	Publicité et information du public	17
2.3.1	Publicité légale	17
2.3.2	Les autres formes de publicité	18
2.4	Déroulement de l'enquête publique	18
2.4.1	Respect des dispositions administratives et sanitaires	18
2.4.2	Opérations effectuées après la clôture de l'enquête	18
2.4.3	Procès-verbal de synthèse des observations	19
2.4.4	Réunion de synthèse à la SATA	19
2.4.5	Note en réponse	19
2.4.6	Rapport et conclusions	19
3	Chapitre 3 - EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	20
3.1	Observations consignées sur les registres et observations orales	20
3.1.1	Nombre d'observations	20
3.1.2	Fonctionnement du registre dématérialisé	21
3.2	Tableau de synthèse des observations	22
3.2.1	Choix des thèmes	22
3.2.2	Tableau de synthèse	22
3.3	Analyse des observations par thèmes et commentaires	26
3.3.1	Thème 1 : L'ancien tracé du télésiège du Chalvet doit-il être conservé ?	27
3.3.2	Thème 2 : Un télésiège 4 places est-il préférable à un TSD 6 places ?	28
3.3.3	Thème 3 : Faut-il reconsidérer l'enneigement de la piste des Campanules ?	29
3.3.4	Thème 4 : Les impacts sur l'environnement (Faune / flore) sont-ils acceptables ?	31
3.3.5	Thème 5 : Questions diverses : Avenir de l'Auberge, Autorisations foncières, etc.	34
4	Chapitre 4 - ANALYSE DU DOSSIER D'ENQUÊTE	36
4.1	Analyse de l'arrêté d'ouverture du 5 mai 2021 et de l'avis au public	36
4.2	Analyse de l'avis de l'autorité environnementale et de la réponse du MO	36
4.3	Analyse des documents du dossier d'enquête publique	37
4.3.1	Pièce A : Mémoire descriptif	38
4.3.2	Pièces B-C : Mesures de préservation, Calendrier	38
4.3.3	Pièce D-E-F : Plan de situation, Profil en long, Note de calcul,	39
4.3.4	Pièce H : Dispositions de sauvetage	39
4.3.5	Pièce I : Note sur les risques naturels	40
4.3.6	Pièce J : Étude d'impact	41
4.3.7	Étude d'impact - Résumé non technique	41

4.3.8	Étude d'impact - Introduction,	42
4.3.9	Étude d'impact - Présentation du projet.....	42
4.3.10	Étude d'impact - État initial du site	43
4.3.11	Synthèse et évaluation des enjeux	44
4.3.12	Étude d'impact – Mesures d'évitement (ME)	44
4.3.13	Étude d'impact – Impacts et Mesures de réduction (MR)	45
4.3.14	Étude d'impact – Mesures compensatoires (MC)	45
4.3.15	Étude d'impact – Mesures d'accompagnement (MA)	45
4.3.16	Étude d'impact – Mesures de suivi (MS)	46
4.3.17	Étude d'impact – Synthèse des effets du projet et des mesures ERCA	46
4.3.18	Étude d'impact - Annexes.....	46
4.3.19	Pièce K : Autorisations administratives.....	47
4.3.20	Pièce O-P : Aménagement des gares, Locaux, Façades et insertion paysagère	47
5	Conclusions	48

RAPPORT d'ENQUÊTE

INTRODUCTION

Le présent rapport concerne l'enquête publique portant sur le projet de réaménagement du secteur du Chalvet à l'Alpe d'Huez.

Par arrêté municipal n° URBA-2021-046 en date du 5 mai 2021, Monsieur le maire de la commune d'Huez a ordonné l'ouverture d'une enquête publique ayant pour objet le réaménagement du secteur du Chalvet comprenant :

- 1- **Le remplacement et déplacement du télésiège** à attaches fixes 2 places du Chalvet, par un télésiège débrayable de conception plus récente y compris :
 - o les terrassements pour aménagement au niveau de la plateforme d'embarquement et de débarquement avec raccordement aux pistes existantes,
 - o l'adaptation des réseaux électriques au niveau de la zone de débarquement du télésiège,
 - o la construction de locaux d'exploitation.
- 2- **Le reprofilage et l'enneigement de la piste Campanules.**

Implanté sur le domaine skiable de l'Alpe d'Huez à proximité de l'emplacement du télésiège existant, ce projet est soumis à étude d'impact en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement et à enquête publique en application de l'article L. 123-1 du code de l'environnement.

PREAMBULE

Par décision N° E21000066 / 8 en date du 28 avril 2021, Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble :

- a désigné Monsieur Alain MONTEIL en qualité de commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :
Enquête publique portant sur l'installation d'un télésiège le Chalvet sur la commune d'Huez
- a notifié cette décision à Monsieur le maire d'HUEZ-EN-OISANS, et à Monsieur Alain MONTEIL.

Une copie de cette décision est jointe en annexe n°1.

PLAN DU RAPPORT

Le rapport d'enquête comprend quatre chapitres exposant successivement :

- Chapitre 1 : l'**objet** de l'enquête publique,
- Chapitre 2 : l'**organisation** et le **déroulement** de l'enquête,
- Chapitre 3 : l'examen des **observations** du public,
- Chapitre 4 : l'**analyse** du dossier d'enquête.

Les conclusions personnelles et motivées du commissaire enquêteur font l'objet d'un document distinct et indépendant, relié à celui-ci uniquement dans un souci pratique de présentation et afin d'éviter qu'un des deux documents ne s'égarer.

1 Chapitre 1 - OBJET DE L'ENQUÊTE

La commune d'Huez est située dans le département de l'Isère à 60 km au sud-est de Grenoble et à 15 km du chef-lieu de canton Bourg-d'Oisans, on y accède par la route départementale 211 et ses 21 virages rendus célèbres par le passage du Tour de France.

1.1 La commune d'Huez et la station de l'Alpe d'Huez

La commune compte 1307 habitants en 2017 (1662 habitants en 1999). Les ménages sont composés, en moyenne, de 2,1 personnes. Cette diminution de 300 résidents résulte essentiellement de la migration de personnes travaillant à la station ayant trouvé des logements moins chers dans la vallée. Cette migration entraîne un accroissement important de la circulation entre la vallée et la station.

En pointe de saison hivernale, l'agglomération compte environ 32 500 habitants.

La station de l'Alpe d'Huez est construite sur un replat, à 1860 mètres d'altitude moyenne, correspondant à une combe entre les reliefs de la Grande Sure à l'ouest et du pic de l'Herpie à l'est. Le hameau d'Huez est situé plus bas dans cette combe, à l'altitude de 1500 mètres, il est surplombé à l'ouest par les Côtes Souveraines. Le hameau du Ribaut d'en Haut se trouve au bas de la commune à 1086 m d'altitude.

Parallèlement au maintien de sa capacité d'accueil, aujourd'hui de 32 000 lits, la station a pour objectif l'amélioration de la qualité du domaine skiable :

- entretien, renouvellement et optimisation du parc de remontées mécaniques,
- sécurisation du niveau d'enneigement par production de neige de culture.

Le Maire de la commune d'Huez est Monsieur Jean-Yves NOYREY.

1.1.1 Particularités

Site archéologique

Le site archéologique de Brandes abrite le village minier des XIII^e et XIV^e siècles et le château de Brandes, du XII^e siècle. Il est composé d'un village d'environ 80 habitations, de chantiers miniers de surface et souterrains ainsi que de plusieurs quartiers industriels. Ses occupants y exploitaient une mine d'argent pour le compte des dauphins de Viennois. C'est actuellement le seul coron médiéval connu et conservé dans sa globalité, ce qui en fait un site unique en Europe, classé au titre des monuments historiques par arrêté du 6 août 1995.

Fouillé et étudié sans interruption depuis 1977, ce site est inscrit au titre des monuments historiques. L'exploitation médiévale s'étendait du Gua (vallée de la Sarenne) jusqu'au lac Blanc. Ce massif faisait également l'objet d'exploitations, notamment du cuivre, depuis l'âge du bronze.

Le Festival international du film de comédie

Chaque année au mois de janvier a lieu le festival international du film de comédie de l'Alpe d'Huez. Il s'est construit une réputation et une notoriété grâce aux films qu'il a mis à l'honneur comme « *Bienvenue chez les Ch'tis* » lors de l'édition 2008.

Le cyclisme

Les passages réguliers du Tour de France, ainsi que le caractère souvent décisif de cette étape, ont permis à la station de se bâtir une notoriété internationale. Ainsi, l'Alpe d'Huez est très prisée par les cyclotouristes qui sont chaque jour en moyenne 300 à effectuer l'ascension.

Chaque mois de juillet, la station est également le cadre de l'arrivée de la cyclo-sportive « *La Marmotte* » qui rassemble de 6 000 à 7 000 participants.

1.1.2 L'Alpe d'Huez et le ski

La station s'est développée à partir des années 1920. C'est là qu'a été ouvert en 1936 le premier téléski à perches de Jean Pomagalski, créateur de la société Poma.

Avec ses 250 km de pistes et ses 10 000 hectares dont 800 sont skiables, la station de L'Alpe d'Huez Grand Domaine regroupe les stations d'Auris en Oisans, Villard Reculas, Oz en Oisans, Vaujany, le Freney d'Oisans et de l'Alpe d'Huez. Elle fait partie d'un des plus grands domaines skiables de France, sur un dénivelé de 2.223 mètres et dispose de 40 remontées mécaniques, dont en particulier 13 télésièges, 18 téléskis, 2 Double Mono Câble (DMC), 1 téléphérique, 1 funitel, 3 télécabines.

L'âge moyen du parc de remontées mécaniques est de 29 ans, soit au-dessus de la moyenne d'âge du parc de l'AHGDS et au-dessus de la moyenne nationale (25 ans).

L'Alpe d'Huez comporte 135 pistes balisées dont 42 vertes, 37 bleues, 39 rouges et 17 noires (dont la fameuse piste de Sarenne), mais aussi 2 Snow Park, 1 ski / boardercross.

L'enneigement est garanti par son altitude, mais aussi par 1000 canons à neige couvrant 75 km de pistes. Des hors-pistes sont aussi présents sur cette station : la Combe du Loup, le Grand Sablat, Roche Melon, etc., accessibles pour les skieurs alpins de très bon niveau.

Au titre des particularités de la station, on peut noter la présence d'une piste noire longue de 16 km qui descend de 3 330 m à 1 510 m : Sarenne. C'est, paraît-il, la plus longue piste noire du monde !...

1.1.3 Le maître d'ouvrage : la SATA

Créée en 1958, la SATA (Société d'Aménagement Touristique de l'Alpe d'Huez) est une société anonyme d'économie mixte dont la majorité du capital social est détenu par la commune d'Huez. Le reste des actions est partagé entre quelques établissements bancaires et des petits porteurs.

La SATA possède la concession de l'exploitation des remontées mécaniques et des pistes des 6 communes du Grand Domaine (l'Alpe d'Huez, Auris en Oisans, Villard Reculas, Oz en Oisans, Vaujany et le Freney d'Oisans). Récemment la station de l'Alpe du Grand Serre a rejoint cet ensemble.

À compter du 1er décembre 2020, la SATA est devenue le nouveau gestionnaire du domaine des Deux Alpes, jusqu'ici aux mains d'une filiale de la Compagnie des Alpes. Un nouveau contrat qui lui permet de se positionner comme un acteur majeur en Oisans, et d'annoncer un vaste plan d'investissements de 290 millions d'euros sur les 30 prochaines années.

Aujourd'hui, la SATA est une SAEM (Société anonyme d'économie mixte) dont la majorité du capital social est détenu par la commune d'Huez. Le reste des actions est partagé entre quelques établissements bancaires et des petits porteurs. Son chiffre d'affaire annuel est d'environ 40 millions d'euros. Elle emploie en pleine saison 450 salariés dont 100 permanents. Elle est chargée de coordonner les remontées mécaniques existantes de les moderniser, d'en aménager de nouvelles et d'entretenir les pistes, y compris en mettant en œuvre de la neige de culture à partir des prises d'eau (lac Blanc ...).

Depuis le 14 mai 2020, le Directeur général de la SATA est Monsieur M. Fabrice BOUTET. et le Directeur des opérations est Monsieur Yann CARREL

A cause des conditions sanitaires consécutives à la pandémie de coronavirus, la saison hivernale 2020-2021 a été marquée par la fermeture administrative des remontées mécaniques, des restaurants et l'interdiction de tous les événements publics, entraînant une quasi hibernation de la station de l'Alpe d'Huez ainsi qu'une perte de recette pour la SATA et par voie de conséquence une baisse des revenus de la commune.

1.2 Motivation de l'enquête

Dans le cadre du programme de réaménagement du secteur de Sarenne, en particulier l'ajout de neige de culture dans ce secteur, le télésiège de Chalvet existant d'un débit de 1 029 skieur/h et construit en 1981, c'est-à-dire il y a quarante ans, se retrouve inadapté au besoin pour le transfert des skieurs entre le secteur de Sarenne et l'Alpe d'Huez.

Ce projet a donc pour objectif de remplacer et de déplacer le télésiège à attaches fixes 2 places de Chalvet existant par un appareil de conception plus fiable et plus récente offrant les avantages suivants :

- Augmentation du débit pour transfert des skieurs entre le secteur de Sarenne et l'Alpe d'Huez,
- Fiabilisation de l'accès à l'Alpe d'Huez depuis le secteur de Sarenne grâce à :
 - une installation correspondant au standard de la technologie débrayable actuelle,
 - une double motorisation avec redondance complète,
 - des véhicules permettent de garantir une exploitation avec un vent de l'ordre de 23 m/s (les véhicules des télésièges débrayables ont une très bonne tenue au vent en raison de leur poids de l'ordre de 500 kg à vide contre ~120 kg pour les sièges actuels).

1.2.1 Une deuxième enquête publique

Une précédente enquête publique concernant le remplacement du télésiège du Chalvet et l'enneigement de la piste des Campanules s'est déroulée en 2020 du 18 août au 18 septembre mais un certain nombre de points bloquants ont conduit le maître d'ouvrage à abandonner son projet après la fin de l'enquête et le commissaire enquêteur à donner un avis défavorable.

Tenant compte de ses remarques et de celles du public, mais aussi de celles de la MRAe, de l'Architecte des bâtiments de France et de l'Association Foncière Pastorale, le maître d'ouvrage a modifié en conséquence le projet et par voie de conséquence, le dossier d'enquête.

Du fait de la nature du projet les possibilités de variantes concernent :

- le type d'appareil à installer ;
- le choix du tracé de l'appareil,
- le choix du tracé pour les réseaux électriques et neige.

Une analyse plus fine et un comparatif des dossiers techniques mais aussi des avis publiés seront effectués au chapitre 4 du présent rapport.

1.2.2 Contenu du nouveau projet

L'étendue du nouveau projet dont le nouvel intitulé est le « Réaménagement du secteur du Chalvet » est un peu plus large que l'ancien surtout pour la partie « enneigement de la piste des Campanules ».

Comme l'ancien projet, le nouveau comporte donc 2 volets :

Le télésiège :

- **Construction d'un télésiège débrayable** du Chalvet haut débit y compris les réseaux nécessaires à l'alimentation électrique de l'appareil.
- **Démontage du télésiège existant** du Chalvet avec récupération de l'ensemble des constituants pour permettre leur réemploi dans le cadre de la construction d'une installation neuve.

Le réseau d'enneigement de la piste Campanule :

- **Installation du réseau d'enneigement de la piste Campanule**, permettant d'enneiger la piste depuis le sommet du futur appareil du Chalvet jusqu'au quartier des Bergers.
- **Installation d'un réseau pour l'alimentation en eau du réseau de la piste Campanule**, depuis la retenue de l'Herpie via le réseau existant de la piste de Sarenne.

1.2.3 Variantes étudiées pour l'appareil

Depuis 2014, le projet a fait l'objet de plusieurs variantes permettant de l'adapter aux contraintes du site et notamment de réduire ses impacts sur l'environnement. En effet, le tracé retenu pour l'appareil doit être le moins impactant pour le milieu naturel, le paysage et le site archéologique de Brandes.

Variante 1 : Conserver l'appareil existant

- La première variante, toujours possible consiste à ne pas modifier l'état initial et continuer à utiliser l'appareil existant.

Variante 2 : Installation d'un télésiège à pinces débrayables équipé de sièges 6 places.

- Cette variante correspond à la construction d'un télésiège de technologie moderne à pinces débrayables équipé de sièges 6 places.

Variante 3 : Installation d'un appareil de type télécabine ou télésiège cabines débrayables

- Cette variante correspond à la construction d'un téléporté de technologie identique à la précédente, mais avec des véhicules fermés type cabine 10 places.

La solution retenue est la variante 2, car celle-ci répond au besoin sans présenter d'inconvénient majeur. Elle permet une augmentation du débit pour le transfert des skieurs entre le secteur de Sarenne et l'Alpe d'Huez, soit 3 300 sk/h contre 1 029 pour le télésiège fixe existant.

1.2.4 Choix du tracé de l'appareil

Du fait de la nature du projet, c'est-à-dire le remplacement d'un appareil existant, le choix du tracé du télésiège est primordial.

Variante 1 : Installation d'un appareil débrayable suivant l'axe de l'appareil existant

- Cette variante correspond à la construction d'un télésiège débrayable, équipé de sièges 6 places, implanté suivant l'axe de l'installation existante.

L'appareil est prévu à l'emplacement du télésiège existant avec l'implantation de la gare départ au droit de la gare de départ existante et implantation la gare d'arrivée légèrement plus bas que la gare existante.

Variante 2 : Installation d'un appareil débrayable suivant un axe différent de l'appareil existant avec gare amont légèrement en contre bas de la gare existante

- Cette variante correspond à la construction d'un télésiège débrayable, équipé de sièges 6 places, implanté suivant un axe différent de l'appareil existant.

Par rapport au télésiège existant, la gare aval est décalée d'environ 500 m vers l'Est (soit de l'autre côté du mamelon rocheux du site de via ferrata) et se situe à environ 40 m en amont du ruisseau de la Sarenne.

Variante 3 : Installation d'un appareil débrayable suivant un axe différent de l'appareil existant avec gare amont au même endroit que la gare existante.

- Cette variante correspond à la construction d'un télésiège débrayable, équipé de sièges 6 places implanté suivant un axe différent de l'appareil existant.

La gare amont du projet est quant à elle située au même endroit que la gare existante. Cet emplacement est plus petit que l'emplacement précédemment étudié et nécessite donc des travaux plus complexes, mais après des études poussées cette solution s'avère possible.

La solution retenue est la [variante 2 (indiqué page 210) ou] variante 3 (indiqué page 209), car bien que celle-ci nécessite des travaux plus importants et un coût plus élevé, mais elle présente de nombreux avantages, notamment en réduisant les impacts sur l'environnement.

1.2.5 Choix du tracé des réseaux électriques et réseaux neige

Variante 1 : Installation uniquement des réseaux électricité nécessaires pour le nouvel appareil

- Cette variante correspond à uniquement l'installation des réseaux électrique nécessaire au fonctionnement du nouvel appareil et en prévoyant de réaliser le réseau neige plus tard.

Variante 2 : Installation des réseaux électricité et neige selon le tracé le plus court

- Cette variante correspond à l'installation des réseaux du projet selon le tracé le plus court.

Variante 3 : Installation des réseaux électricité et neige en passant en partie par la route du col de Sarenne.

- Cette variante correspond à l'installation des réseaux du projet en faisant passer l'alimentation en eau en partie par la route du col de Sarenne.

La solution retenue est la variante 3 qui consiste à réaliser le projet tout en adaptant le tracé aux contraintes environnementales du site. *

Conclusion :

Après étude de toutes les variantes possibles, afin de minimiser au maximum les impacts sur le milieu naturel, le projet retenu correspond à la combinaison des variantes :

- **variantes V2** pour le type d'appareil,
- **variantes V3** pour le tracé de l'appareil,
- **variantes V3** pour le tracé des réseaux électriques et neige.

1.3 Cadre juridique

1.3.1 Nécessité d'une étude d'impact

Par arrêté municipal N° URBA-2021-046 en date du 5 mai 2021, Monsieur le Maire de la commune d'Huez a ordonné l'ouverture d'une enquête publique comprenant :

Pour le télésiège :

- La construction d'un télésiège débrayable du Chalvet y compris les réseaux nécessaires à l'alimentation électrique de l'appareil.
- Le démontage du télésiège existant avec récupération de l'ensemble des constituants.

Pour le réseau neige de la piste Campanule :

- L'installation du réseau d'enneigement de la piste Campanule, permettant d'enneiger la piste depuis la gare amont du télésiège jusqu'au quartier des Bergers.
- L'installation d'un réseau pour l'alimentation en eau de la piste Campanule.

Rubrique	Annexe 2 à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement	Régime
41	Remontées mécaniques	
	1° Création, extension ou remplacement d'une remontée mécanique de loisirs transportant plus de 1 500 passagers par heure.	Etude d'impact
	2° Création, extension ou remplacement d'une remontée mécanique de loisirs transportant moins de 1 500 passagers par heure, à l'exclusion des remontées mécaniques démontables et transportables et des tapis roulants visés.	procédure du cas par cas

Ces deux projets sont soumis à étude d'impact et donc à enquête publique au titre des rubriques suivantes du Code de l'Environnement.

De plus, conformément à l'article R 122-3 du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale doit être rendu public. **C'est pourquoi l'autorité compétente pour autoriser ce projet devra joindre l'avis de l'autorité environnementale au dossier d'enquête publique.**

1.3.2 Textes réglementaires applicables

D'après ses caractéristiques, le projet est soumis aux réglementations suivantes :

- **Articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement**

Du fait de sa nature et de ses caractéristiques, le projet ne rentre dans aucune rubrique de cette nomenclature.

- **Code de l'Urbanisme**

Le Code de l'Urbanisme précise la nomenclature des opérations qui sont soumises, soit à permis, soit à déclaration en fonction de leur importance.

Le projet est soumis à une procédure de Demande d'Autorisation d'Exécution de Travaux (DAET) au titre du Code de l'urbanisme.

- **Code forestier**

L'article L.341-1 du code forestier définit le défrichement, comme étant la **destruction de l'état boisé d'un terrain et la suppression de sa destination forestière**. Les deux conditions devant être vérifiées simultanément.

Pour caractériser un défrichement, il est donc nécessaire qu'il y ait : une coupe rase des arbres avec destruction des souches et changement d'affectation du sol.

Le projet ne nécessite pas de défrichement, il n'est donc pas soumis à Demande d'Autorisation au titre du Code Forestier.

1.3.3 Compatibilité avec le SCoT, le PLU et autres documents d'urbanisme

Le Schéma de Cohérence territoriale (SCoT)

Selon le SCoT, l'Oisans a comme vecteur économique principal le tourisme. Son activité phare, vitale en termes de retombées économiques est le ski. La bonne santé de ses stations est donc, à ce jour, primordiale. Face aux évolutions attendues liées au changement climatique, l'enjeu du SCoT sera de relever le défi de l'adaptation au changement climatique.

La Communauté de commune

Les 20 communes de l'Oisans ont créé la Communauté de communes de l'Oisans en fin d'année 2009, ayant pour objectif de coordonner des actions concrètes intercommunales au sein du territoire de l'Oisans.

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Selon le PADD, le projet concerne un secteur du domaine skiable à pérenniser qui traverse des espaces naturels à protéger et/ou valoriser, des espaces d'alpage à pérenniser et des réservoirs de biodiversité à préserver.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

La commune d'Huez est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU), opposable aux tiers, arrêté par délibération du conseil municipal le 27/03/2019 et approuvé le 26/11/2019.

Selon le zonage du PLU, le projet est classé en zone UE, Aa et N.

- La **zone UE** correspond à des zones urbanisées à vocation principale d'équipement d'intérêt collectif et services publics.
- La **zone Aa** correspond à des zones agricoles à usage d'alpage,
- La **zone N** correspond à une zone naturelle.

Le projet sera compatible avec la vocation du site telle que définie au PLU dans la mesure où toutes les précautions seront prises pour respecter les milieux naturels à enjeux du site et notamment les zones humides.

Servitudes d'Utilité Publique (SUP)

Le futur appareil est situé en limite des servitudes d'utilité publique du périmètre de protection du site minier de Brandes et sa gare aval en limite du périmètre de protection du captage de la Gillarde. Les réseaux associés au projet traversent le périmètre de protection du site minier de Brandes ainsi que le périmètre de protection du captage de la Gillarde.

La Loi Montagne

Le territoire de la commune fait partie des zones de montagne. Il se caractérise « *par des handicaps significatifs entraînant des conditions de vie plus difficiles et restreignant l'exercice de certaines activités économiques.* »

La commune est ainsi concernée par la Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, dite "Loi Montagne".

Le Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)

L'article L145-3 du code de l'urbanisme édicte un principe de préservation des terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières.

Le territoire de la commune dépend de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord. Rappelons néanmoins que la DTA est non opposable.

La Convention Alpine

La Convention alpine, signée le 7 novembre 1991 et ratifiée par la France le 6 décembre 1995, est une convention-cadre portant sur la protection des Alpes.

2 Chapitre 2 - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 Préparation de l'enquête publique

2.1.1 **Élaboration de la durée de l'enquête et du calendrier des permanences**

Après plusieurs conversations téléphoniques et échange de courriels avec le service urbanisme, il est convenu qu'une première réunion se tiendra à la mairie annexe de l'Alpe d'Huez le 4 mai 2021 afin de déterminer les grandes lignes du déroulement de l'enquête.

Note préparatoire à l'enquête publique

Le commissaire enquêteur a rédigé une note préparatoire à l'enquête résumant les principales étapes du déroulement pendant la durée et après la fin de l'enquête, dont la version V0 a été présentée et discutée lors de la réunion à la mairie d'Huez le 4 mai 2021 et mise à jour régulièrement, par la suite.

Enfin, en dernière page, cette note comporte les coordonnées des différentes personnes concernées par cette enquête.

2.1.2 **Rencontre avec le Maire d'Huez et la SATA**

Une première réunion a été programmée le 4 mai 2021, avec :

- M. Jean-Yves NOYREY, Maire d'Huez,
- M. Antoine CANIVEZ, DGS mairie d'Huez,
- M. Yann CARREL, Directeur des Opérations à la SATA,
- Mme Arielle CARIOT, du Service Urbanisme à la mairie,
- Mme Corinne LEYDIER, Service urbanisme.

Tout d'abord, M. CANIVEZ fait une présentation globale du nouveau projet sur grand écran. Il en précise les avantages :

- L'implantation de la gare amont permet de réduire la surface de terrassements et de réduire la surface d'habitats naturels impactée par le projet,
- L'implantation de la gare aval permet d'éviter la reprise de la piste 4x4 existante en gare aval sur environ 100 m dans le cadre de l'aménagement de la plateforme départ.
- En cas de panne de l'installation et de nécessité d'évacuation au sol des usagers, le rapatriement des usagers en sécurité jusqu'au niveau des pistes de ski est très facile sur tout le linéaire de l'appareil.

Et surtout :

- Le tracé retenu est localisé à l'extérieur du périmètre de protection du site de Brandes (contrairement à l'appareil existant).

De son côté, M. Jean-Yves NOYREY, maire d'Huez, insiste sur la nécessité de remplacer le téléski fixe 2 places du Chalvet, vieillissant, par un télésiège débrayable 6 places afin d'assurer le retour des skieurs vers la station à partir du bas de la piste de Sarenne. Il indique également les raisons qui ont conduit au déplacement de cet équipement.

Il précise qu'il ne s'agit pas d'une enquête parcellaire visant à instituer des servitudes, mais que le projet de construction de la nouvelle remontée mécanique est soumis à une étude d'impact et par là même à une enquête publique. En effet, la SATA a déjà obtenu de la part de tous les propriétaires concernés l'autorisation de survol des lignes et de l'implantation des pylônes et des gares amont et aval. Ces propriétaires font partie d'une Association foncière pastorale (AFP) qui a signé des conventions avec la SATA.

Madame Arielle CARIOT confirme que l'Arrêté d'ouverture, l'Avis au public (affiches jaunes) et annonces dans la presse locale (Le Dauphiné et Les affiches) pourront être préparés sous une semaine.

Par ailleurs, elle confirme que l'**affichage** pourra être effectué sur tous les panneaux d'information habituels de la commune, sur les panneaux extérieurs de la mairie d'Huez et de la mairie annexe de l'Alpe d'Huez, ainsi que près des sites du télésiège concerné.

Un **registre dématérialisé** sera mis en place très prochainement par une société prestataire spécialisée (Préambules).

Les dates suivantes sont validées en commun :

Dates de l'enquête : du **mardi 25 mai au vendredi 25 juin 2021**, soit 31 jours consécutifs,

Siège de l'enquête : mairie annexe de l'Alpe d'Huez, 226 Route de la Poste à l'Alpe d'Huez.

Permanences présentielle en mairie

Le commissaire enquêteur recevra le public en Mairie annexe de l'Alpe d'Huez aux dates et heures suivantes :

- Permanence **P1** le lundi 07 juin 2021 de 14 h à 16 h,
- Permanence **P2** le mercredi 16 juin 2021 de 10 h à 12 h,
- Permanence **P3** le vendredi 25 juin 2021 de 14 h à 16 h (clôture)

Permanences téléphoniques

Le commissaire enquêteur assurera une permanence téléphonique au numéro : 06.21.62 71 11, aux dates et heures suivantes :

- Permanence **T1** le mardi 1^{er} juin 2021 de 10 h à 12 h,
- Permanence **T2** le vendredi 11 juin 2021 de 14 h à 16 h,
- Permanence **T3** le lundi 21 juin 2021 de 10 h à 12 h.

Respect des mesures sanitaires

Les **conditions sanitaires** pendant les permanences sont évoquées et leur respect sera assuré par le personnel de la mairie avec la mise en œuvre de mesures barrières suivantes :

- Port du masque obligatoire pour le public lors des permanences,
- Organisation de files d'attente et filtrage si nécessaire pour les permanences,
- Mise en place de mesures barrières appropriées, distanciation physique, mise à disposition de masques si nécessaire et gel hydro alcoolique,
- Possibilité de prises de rendez-vous pour les permanences présentielle et pour les permanences téléphoniques dans les créneaux horaires mentionnés dans l'Arrêté d'ouverture.

Les détails techniques de la nouvelle remontée mécanique sont donnés par M. Yann CARREL : un télésiège débrayable 6 places, d'une capacité de 3 000 skieurs par heure, de fabrication Pomagalski.

Répondant à plusieurs interrogations du commissaire enquêteur, il précise comment sera démonté l'équipement existant et comment sera réalisé l'arasement des fondations. Le nouveau planning prévisionnel des travaux est également transmis. En effet, la SATA envisage de débiter les travaux après l'enquête publique mais surtout aux mois de septembre, octobre et novembre 2021 afin que le télésiège soit opérationnel pour la saison hivernale 2021-2022.

Le commissaire enquêteur soulève la question des dispositions du sauvetage. Il pense que les 2 pages du dossier consacrées à cette question sont insuffisantes pour une bonne et complète information du public. Il est convenu que le bureau d'études rédigera un complément à ce chapitre avec tous les renseignements utiles, qui sera inséré officiellement par le commissaire enquêteur dans le dossier technique au début de l'enquête. Il évoque également l'avis de la MRAe et la réponse à insérer également dans le dossier d'enquête.

2.1.3 Signature des documents du dossier d'enquête

Une séance de signature s'est déroulée le 20 mai 2021 au cours de laquelle le commissaire enquêteur, après un examen rapide et sans appréciation sur le fond, a paraphé tous les documents constituant le dossier d'enquête ainsi que toutes les pages du registre.

Une copie papier du dossier lui a été remise pour son usage personnel et une version numérique lui avait été adressée auparavant, le 17 mai 2021.

Il est rappelé que le dossier d'enquête est communicable à toute personne qui en fait la demande, et à ses frais, dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Par ailleurs, ce dossier est consultable par le public pendant toute la durée de l'enquête :

- la version papier aux heures d'ouverture de la mairie d'Huez,
- la version numérique à partir d'un poste informatique au service urbanisme de la mairie,
- une autre version numérique dans le registre dématérialisé à l'adresse suivante :
[HUEZ : réaménagement du secteur du Chalvet \(registre-dematerialise.fr\)](http://HUEZ : réaménagement du secteur du Chalvet (registre-dematerialise.fr))
- Un lien sur le site de la commune d'Huez permet également d'accéder à ces documents.

2.1.4 Visite du site du projet de déplacement du télésiège « Le Chalvet »

Une visite du site concerné, c'est-à-dire l'emplacement du télésiège existant, celui de la gare de départ du futur équipement mais également celui de la piste Campanule, est organisée par M. Yann CARREL, Directeur des opérations à la SATA, accompagné par Madame Elodie BAVUZ, Responsable du projet à la SATA.

Pendant cette visite, tous les informations et détails techniques du projet sont donnés au commissaire enquêteur par M. CARREL.

La première étape se situe le long de la même route du col de Sarenne, itinéraire touristique très fréquenté et approximativement sous la ligne du futur télésiège débrayable. En contrebas de la vallée, on devine l'emplacement de la future gare de départ de ce nouveau télésiège, visible au centre de cette photo prise ce même jour.



Site du futur télésiège et emplacement de la gare aval

La visite se prolonge le long de la route du col de Sarenne jusqu'au fond de la combe. Il est relativement facile de repérer l'emplacement de la gare de départ de la ligne future. Cet endroit est dégagé et les terrassements seront importants pour protéger la gare de départ du télésiège des éventuelles avalanches.

Le retour vers l'Alpe d'Huez est effectué par le chemin inverse.

2.2 Composition du dossier soumis à l'enquête

2.2.1 Remise du dossier le 24 juillet 2020 par la mairie d'Huez

Conformément à l'article R.123-8 du code de l'environnement, le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par la législation et réglementation en vigueur. Après un examen rapide et sans appréciation sur le fond, le dossier d'enquête, paraphé par le commissaire enquêteur lors de la réunion du 20 mai avec la mairie et la SATA, comporte deux classeurs correspondant aux 2 parties suivantes :

- La partie administrative
- La partie technique

À vrai dire, Mme Arielle CARIOT avait transmis au commissaire enquêteur, de façon non officielle, la plupart des documents du dossier d'enquête, en particulier l'étude d'impact.

A la demande du commissaire enquêteur une copie du « Résumé non technique » a été ajoutée au début du dossier permettant au lecteur d'avoir rapidement une bonne connaissance du projet.

2.2.2 Composition du dossier soumis à l'enquête

Dossier administratif

- Le registre coté et paraphé par le commissaire enquêteur, complété par 2 autres registres en cours d'enquête,
- L'ordonnance de désignation du 28 avril 2021,
- L'Arrêté d'ouverture d'enquête n° URBA-2021-046, du 5 mai 2021,
- L'Avis de mise à enquête publique,
- Les publicités dans la presse, Dauphiné Libéré et Les Affiches,
- Les copies des bulletins d'information hebdomadaires de la commune (Newsletter »),
- Le rapport de constatation de la police municipale du 10 mai complété par celui du 25 juin.

Dossier technique

- 1.1 Sommaire
- 1.2 Demande permis de construire et récépissé de dépôt
- 1.3 Demande d'Autorisation d'Exécuter les Travaux (DAET)
- 1.4 Plan de masse
- Pièce A : Mémoire descriptif et descriptif technique
 - A1-A2 Mémoire descriptif et caractéristiques
 - A3 Organisation de la Maîtrise d'œuvre
- Pièce B : Mesure de préservation
 - Note sur les mesures de préservation
- Pièce C : Echancier
 - Calendrier prévisionnel d'exécution TSD Chalvet
- Pièce D : Plan de situation,
 - Plan de situation
- Pièce E : Profil en long
 - Profil en long et VP associé POMA
- Pièce F : Note de calcul
 - Note de calcul de ligne POMA
- Pièce H : Dispositions de sauvetage
 - 1. Dispositions de sauvetage
- Pièce I : Note sur les risques naturels,
 - 1. Note sur les risques naturels
 - 2. Etude géotechnique préalable Analyse des risques naturels
 - 3. Etude des risques de chutes de blocs
 - 4. Diagnostic et prescriptions paravalanches

- Pièce J : Étude d'impact,
 - o 1. Résumé non technique 2021
 - o 2. Étude d'impact 2021 - Page 1 à 195
 - o 3. Étude d'impact 2021 - Page 196 à 374
- Pièce K : Autorisations administratives
 - o 1. Autorisations administratives
 - o 2. Délibération municipale
 - o 3. Plan d'implantation des travaux et survol avec limites aux propriétés
 - o 4. Tableau Parcelles concernées par le projet
- Pièce O : Plans de constructions associées
 - o 1. Aménagement gare amont
 - 1.1. Aménagement gare amont
 - 1.2. Profil en travers gare amont
 - 1.3. Local de commande gare amont
 - 1.4. Locaux techniques gare amont
 - 1.5. Plan des façades gare amont
 - o 2. Aménagement gare aval
 - 2.1. Aménagement gare aval
 - 2.2. Profil en long gare aval
 - 2.3. Local gare aval
 - 2.4. Plan des façades gare aval
- Pièce P : Insertion paysagère
 - o Insertion paysagère
- Permis d'aménager 2021 (PA)
 - o 1. cerfa 88065-06
 - o 2. Notice descriptive PA
 - o 3. Etude géotechnique préalable
 - o 4. Autorisations
 - o 5. Délibération des communes
 - o 6. Liste des parcelles concernées
 - o PA-001 - Plan de situation et cadastre
 - o PA-002 - Plan de l'état existant et de l'état de projet - inde
 - o PA-003 - Piste Campanules – plan du niveau neige de culture
 - o PA-004 – Perspectives – inde
- Avis
 - o 1- Avis MRAE - Deuxième avis
 - o 2- Mémoire en réponse à l'avis de la MRAE
 - o 3- Avis Direction Départementale des Territoires (ddt)
 - o 4- Avis Direction Régionale des Affaires Culturelles
 - o 5- avis Architecte des Bâtiments de France (ABF) – DAET
 - o 6- avis Architecte des Bâtiments de France (ABF) – PA
 - o 7- Les affiches de Grenoble et du Dauphiné
 - o 8- Annonces légales - Le Dauphiné Libéré
 - o 9- News Letters
 - o 10- News Letters (1)
 - o 11- News Letters (2)

Le registre d'enquête a été ouvert le lundi 25 mai 2021 par Monsieur Jean-Yves NOYREY, Maire d'Huez puis a été complété par un second puis un troisième registre tous clôturés le 25 juin 2021 par le commissaire enquêteur. Un registre dématérialisé a été également mis en place pendant la même période. Les conditions matérielles et sanitaires permettant la consultation des documents en mairie ont été satisfaisantes.

2.3 Publicité et information du public

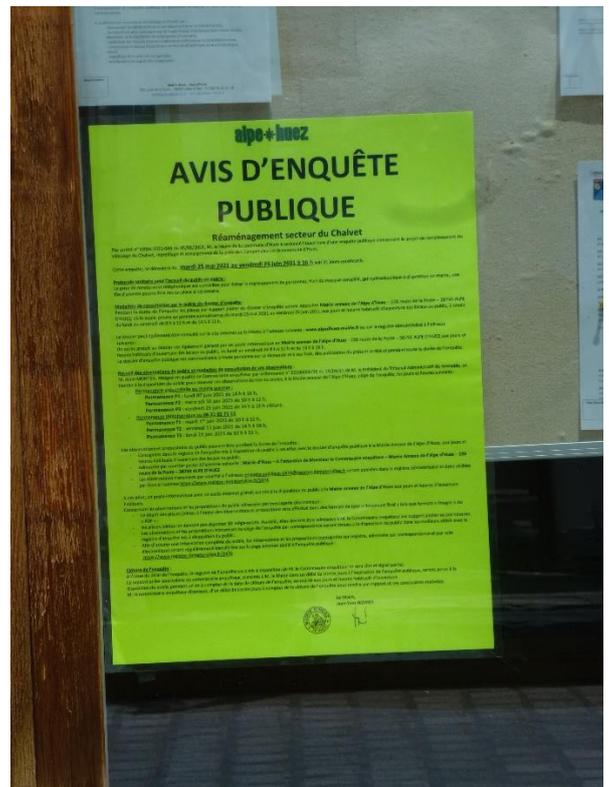
Les modalités de l'enquête publique ont été fixées par l'arrêté d'ouverture n° URBA-2021-046 en date du 5 mai 2021 dont une copie est jointe en annexe n°2, en particulier l'article 8 concernant la publicité.

2.3.1 Publicité légale

L'affichage légal

Conformément à l'article 8 de l'arrêté municipal, une affiche a été apposée quinze jours au moins avant le début de l'enquête sur le panneau extérieur de la mairie d'Huez et sur celui de la mairie annexe de l'Alpe d'Huez).

Cet affichage a été effectué le 10 mai par la Police Municipale de la commune d'Huez et confirmé par ses Rapports de Constatations datés du même jour et du 25 juin 2021, date de clôture.



Affichage légal en mairie de l'Alpe d'Huez

Ces affiches sont conformes aux articles R.123-9 et R.123-11 du Code de l'environnement. Par ailleurs, cet affichage est attesté par le Rapport de Constatations émis par les Agents de Police Judiciaire Adjoints de la Police Municipale de la commune d'Huez.

Une copie de ce rapport est jointe en annexe n° 5.

Les parutions dans les journaux

Conformément à l'article 8 de l'arrêté d'ouverture, un avis d'ouverture de l'enquête a été inséré dans deux journaux locaux diffusés dans le département de l'Isère au moins quinze jours avant le début de l'enquête et l'information a été rappelée dans les huit premiers jours de l'enquête :

- Le Dauphiné Libéré du 10 mai 2021 et du 1^{er} juin 2021,
- Les Affiches de Grenoble et du Dauphiné du 7 mai 2021 et du 28 mai 2021.

Une copie de ces avis est jointe en annexe n° 4.

2.3.2 Les autres formes de publicité

Sans être exhaustif, parmi les autres formes de publicité, il faut citer :

- L'annonce de l'enquête publique dans les mailings faits par la commune sous forme de « newsletter » donnant toutes les semaines les informations de la station de l'Alpe d'Huez.
- L'affichage de l'avis d'enquête publique, le 10 mai 2021, sur 12 panneaux répartis sur le territoire communal :
 - 1- Rue des Passeaux (à droite de l'entrée du tunnel Éclose Ouest),
 - 2- Avenue du 93° RAM (rue de soutènement du parking résidence Val d'Huez),
 - 3- Avenue des Jeux (façade de la piscine municipale),
 - 4- Avenue du Moulin (à côté du lavoir),
 - 5- CD 211b (entrée du parking couvert d'huez),
 - 6- Avenue de l'Église (façade de l'immeuble Neige Pré à Huez),
 - 7- Avenue de la Mairie (mairie d'Huez),
 - 8- Ribot d'en Haut (face au lavoir),
 - 9- Lotissement le Grand Broue (entrée à gauche),
 - 10- Lotissement Maona Village,
 - 11- Route de la Poste (mairie de l'Alpe d'Huez)
 - 12- Affichage sur le lieu des futurs travaux (Pont du Gua),

Quelques exemples de ces autres formes de publicité sont joints en annexe n°4.

2.4 Déroulement de l'enquête publique

2.4.1 Respect des dispositions administratives et sanitaires

Les dispositions administratives, les modalités de déroulement de l'enquête prévues par les articles 3, 4 et 5 de l'arrêté municipal ont été respectées.

De façon générale, les conditions de déroulement de l'enquête ont été satisfaisantes. Les dispositions ont été prises pour informer le public du déroulement de l'enquête, pour lui permettre d'examiner le dossier, de présenter ses observations, ses suggestions et ses critiques.

Par ailleurs, les conditions sanitaires liées à l'épidémie ont été strictement respectées.

Pendant les permanences, le commissaire enquêteur n'a été saisi d'aucune réclamation de la part du public ni des propriétaires ou ayants droits impactés lors du déroulement de l'enquête.

2.4.2 Opérations effectuées après la clôture de l'enquête

À l'issue de l'enquête, après la dernière permanence, le vendredi 25 juin 2021, à la fermeture de la mairie annexe à 16 heures, l'enquête publique a été clôturée et le registre d'enquête a été clos et signé par le commissaire enquêteur et mis à sa disposition.

Pendant le déroulement de l'enquête, plusieurs réunions informelles avec M. Jean-Yves NOYREY, Maire d'Huez, M. Antoine CANIVEZ (DGS) et Mme Elodie BAVUZ (Responsable projet à la SATA) ont permis au commissaire enquêteur de dresser un premier bilan succinct de l'enquête : de très nombreuses observations, un public favorable en majorité au remplacement du télésiège 2 places vétuste mais aussi de nombreuses réticences sur le nouveau tracé ayant un impact important sur l'environnement. D'autres voix disent qu'un télésiège débrayable 4 sièges en lieu et place de l'appareil existant, ayant une capacité suffisante ; serait la meilleure solution. M. NOYREY confirme les raisons des choix faits, présentés dans le dossier.

D'autres points particuliers ont été soulevés : l'avenir de l'Auberge de la Combe Haute, les craintes de l'impact de l'enneigement de la piste des Campanules et de façon plus globale les impacts des nouveaux équipements et travaux sur l'environnement.

2.4.3 Procès-verbal de synthèse des observations

Ensuite, le commissaire enquêteur a recensé les observations ou questions du public présentées dans le chapitre 3 puis a transmis le 30 juin 2021 par courrier électronique à M. le Maire d'Huez et à M. Yann CARREL de la SATA, le relevé de toutes les observations écrites et orales, les questions du public ainsi que ses propres interrogations, conformément à l'article R.512-17 du code de l'environnement. Le mémoire en réponse est demandé pour le 16 juillet, soit 15 jours après l'envoi du PV de synthèse.

Le procès-verbal de synthèse adressé au pétitionnaire est en pièce jointe n°1.

2.4.4 Réunion de synthèse à la SATA

Une réunion dans les bureaux du maître d'ouvrage le 2 juillet 2021 avec : MM. Antoine CANIVEZ, DGS, Nicolas GREMY du service urbanisme de la commune, Fabrice BOUTET, Directeur général de la SATA et à M. Yann CARREL, Directeur des opérations de la SATA, a permis de présenter les principaux thèmes abordés dans les observations, mais aussi les cas particuliers et de faire une synthèse des contributions du public, la commune et la SATA ayant apporté au commissaire enquêteur des précisions et leur avis sur certains points.

Une version papier du procès-verbal de synthèse a été remise à M. Antoine CANIVEZ ainsi qu'à M. Yann CARREL lors de cette réunion.

2.4.5 Note en réponse

La SATA a rédigé puis transmis au commissaire enquêteur le 12 juillet 2021 par courrier électronique sa note en réponse aux différents points soulevés par le public.

Le commissaire enquêteur tenant compte des observations du public et des réponses apportées par la SATA et par la commune, a rédigé le présent rapport ainsi que ses conclusions motivées qui font l'objet d'un document séparé.

La note en réponse du maître d'ouvrage est en pièce jointe n°2.

2.4.6 Rapport et conclusions

Le commissaire enquêteur a consigné dans son rapport le déroulement de l'enquête, fait l'analyse des observations, des documents du dossier et rédigé ses conclusions motivées qui font l'objet d'un document séparé.

Ce rapport et ces conclusions seront transmis à Monsieur Yann CARREL, maître d'ouvrage et à Monsieur Jean-Yves NOYREY, Maire d'Huez ainsi que l'ensemble des pièces originales, notamment le dossier d'enquête et les 3 registres d'enquête publique.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur seront tenues à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête aux jours et heures d'ouverture habituels au public.

Une copie de ce rapport et des conclusions sera transmise à Monsieur le Préfet de l'Isère par Monsieur le maire d'Huez et le commissaire enquêteur remettra également à Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble une copie complète du rapport d'enquête.

3 Chapitre 3 - EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

L'enquête s'est déroulée du 25 mai au 25 juin 2021 inclus, soit 31 jours consécutifs, conformément à l'article 2 de l'arrêté municipal.

Trois permanences présentielle (P) et trois permanences téléphoniques (T) ont eu lieu permettant au commissaire enquêteur d'être à la disposition du public :

- Permanence n°T1 le mardi 1^{er} juin de 10h à 12h,
- Permanence n°P1 le jeudi 7 juin de 14h à 16h,
- Permanence n°T2 le vendredi 11 juin de 14h à 16h,
- Permanence n°P2 le mercredi 16 juin de 10h à 12h,
- Permanence n°T3 le lundi 21 juin de 10h à 12h.
- Permanence n°P3 le vendredi 25 juin de 14h à 16h (clôture).

Un registre papier et un registre dématérialisé ont été mis à la disposition du public qui avait également la possibilité de faire un courrier au commissaire enquêteur.

3.1 Observations consignées sur les registres et observations orales

Les résidents permanents ou occasionnels de l'Alpe d'Huez se sont fortement mobilisés durant l'enquête en déposant, pour la grande majorité d'entre eux, leurs observations par courriel dans le registre dématérialisé dont l'adresse internet était mentionné sur l'Arrêté d'ouverture ainsi que sur l'Avis au public.

Une petite dizaine de personnes ont rencontré le commissaire enquêteur lors des permanences et la plupart d'entre elles étaient relativement bien informées des grandes lignes du projet de Réaménagement du secteur du Chalvet et plusieurs avaient même étudié en détail le dossier d'enquête, en particulier l'étude d'impact

Grace à la publicité faite et la pose d'une dizaine d'affiches dans la commune, **171 observations** ont été recueillies, soit oralement durant les permanences, soit par écrit sur le registre d'enquête mais surtout par courriel sur le registre dématérialisé mis à la disposition du public.

De même, 9 lettres ont été adressées en mairie ou remis au commissaire enquêteur lors des permanences.

Au cours des 3 permanences en présentiel et des 3 permanences téléphoniques, le commissaire enquêteur a reçu ou entendu toutes les personnes qui le souhaitaient. Par ailleurs, il s'est rendu sur les lieux à plusieurs reprises, seul ou accompagné par des personnes du public.

3.1.1 Nombre d'observations

	Observations écrites	Permanences téléphoniques	Observations orales
Courrier			
Observations reçues par lettre	9	T1 - Mardi 1er juin	0
		T2 -Vendredi 11 juin	0
		T3 - Lundi 21 juin	0
Registres		présentielles	
- Observations manuscrites sur le registre papier en mairie	3	P1 - Lundi 7 juin	1
- Observations reçues par courriel sur le registre dématérialisé	152	P2 - Mercredi 16 juin	3
		P3 - Vendredi 25 juin	3
Total	164	Total	7

Nombre total d'observations écrites et orales :

171

3.1.2 Fonctionnement du registre dématérialisé

Le registre dématérialisé, administré par la société Préambules SA, disponible 24h / 24, a permis au public de déposer ses observations avec ou sans pièces attachées et de visualiser toutes les autres contributions. Ces contributions ont été imprimées sur papier par le service urbanisme de la mairie afin de les agraffer au fur et à mesure dans le registre « papier ». De même, les observations reçues par lettre à la mairie ou rédigées sur le registre « papier » ont été scannées et insérées dans le registre dématérialisé.

D'autre part, ce registre dématérialisé a permis de visualiser ou de télécharger tous les documents de l'enquête par le public.

Le fonctionnement du registre dématérialisé a été correct et aucun incident n'a été signalé.

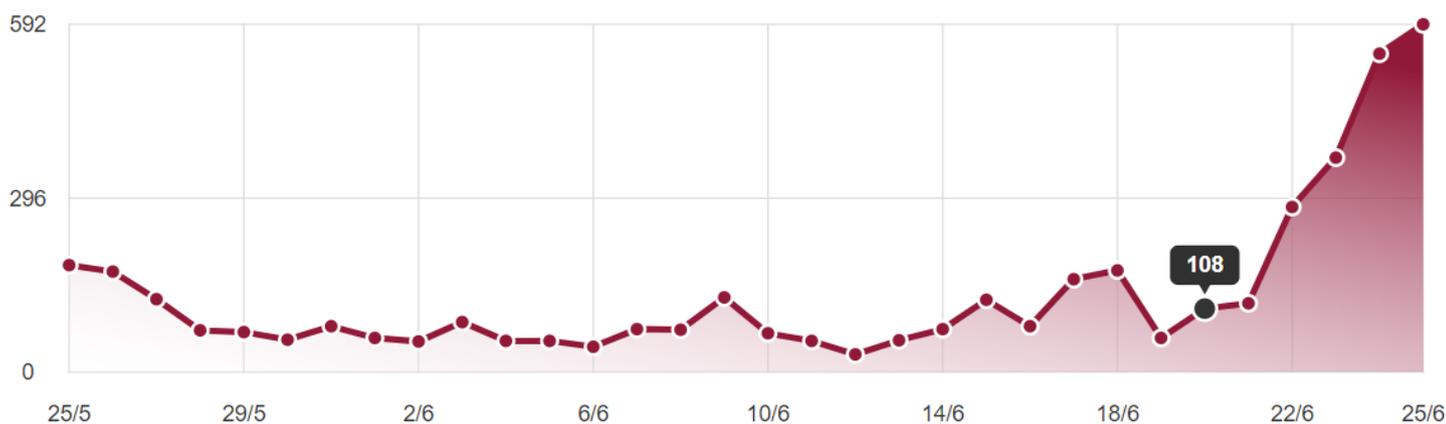
Seuls, au démarrage de l'enquête, quelques personnes ont eu des difficultés pour télécharger le volumineux fichier de l'étude d'impact. Mais, dès le lendemain, ce fichier était coupé par le service urbanisme de la mairie en 3 parties.

Enfin, le public avait la possibilité de prendre rendez-vous pour les permanences présentes et pour les permanences téléphoniques dans les créneaux horaires mentionnés dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

À la fin de l'enquête, le tableau de bord de ce registre dématérialisé indique :

- Le nombre d'observations :
Après avoir supprimé les doublons, **152** observations sur le registre dématérialisé ont été comptabilisées, auxquelles il faut ajouter les **7** observations orales, les **9** observations par lettre remises lors des permanences et agrafées dans le registre ainsi que les **3** observations manuscrites sur le registre papier, soit un total de **171 observations**,
- Le nombre de visiteurs :
4230, c'est-à-dire le nombre de personnes qui se sont connectés au site et ouvert le registre, Cependant, une personne peut se connecter plusieurs fois au cours de l'enquête.
- Le nombre de téléchargements :
1749, c'est le nombre de documents téléchargés.

Statistique des visites



C'est une courbe assez régulière d'une centaine de visites par jour jusqu'à la dernière semaine et puis, les derniers jours de l'enquête, on constate un accroissement considérable du nombre de visites jusqu'à **592** visites le 25 juin, dernier jour de l'enquête.

Cependant, il faut être relativement prudent sur l'interprétation de ces statistiques car si quelqu'un se connecte 10 fois dans la même journée, cela fait 10 visites !...

Le relevé complet des observations, écrites et orales, est en pièce jointe n°1.

3.2 Tableau de synthèse des observations

La première remarque, c'est le nombre très élevé d'**observations par courriel** sur le registre dématérialisé, soit **152** observations, soit près de 90% du total des **171** contributions reçues. Une fois de plus, on doit reconnaître le succès du registre dématérialisé qui permet, à partir de chez soi de consulter les documents de l'enquête et de déposer une observation de manière réfléchie et en toute tranquillité.

La deuxième remarque, c'est le nombre important d'**observations anonymes** qui s'élève à **31**, c'est-à-dire **20%** environ des contributions écrites. En général, pour les enquêtes publiques, ce pourcentage atteint seulement quelques pourcents. Surpris par ce phénomène, la question a été posée à plusieurs personnes. Il apparaît que la station de l'Alpe d'Huez est un « grand village », où les familles se connaissent et que chaque résident a un proche ou un membre de sa famille travaillant directement ou indirectement avec la SATA (moniteurs, pisteurs, agents d'entretien) ou bien, plus ou moins directement avec la Mairie, et que ces personnes ne tiennent pas à ce que leur opinion soit connue de tous. Certains affirment, qu'éventuellement, une partie de ces observations « anonymes » pourraient provenir de certains militants de la cause environnementale sans avoir aucune relation directe ou indirecte avec la station de l'Alpe d'Huez.

3.2.1 Choix des thèmes

Une première analyse montre que de nombreuses contributions défavorables soulèvent les mêmes interrogations qui ont été regroupées selon les 5 thèmes généraux suivants :

- 1- Le nouveau télésiège du Chalvet doit être construit en lieu et place de l'ancien,
- 2- Un télésiège 4 places est préférable à un TSD 6 places,
- 3- Il faut reconsidérer l'enneigement de la piste des Campanules,
- 4- Les impacts sur l'environnement (Faune / flore) ne sont pas acceptables,
- 5- Questions diverses : Avenir de l'Auberge, Autorisation des propriétaires fonciers, etc.

Pour chaque observation défavorable, les principaux thèmes ont été indiqués et les principales questions ou interrogations du public ont été transmises au maître d'ouvrage par un procès-verbal de synthèse. Il faut reconnaître que ces thèmes sont semblables à ceux de l'enquête publique de 2020.

3.2.2 Tableau de synthèse

Le tableau des pages suivantes est le résumé du dépouillement de toutes les contributions classées par ordre chronologique selon les 4 rubriques :

- Observations orales,
- Observations reçues par lettre,
- Observations écrites sur le registre « papier »,
- Observations recueillies sur le registre dématérialisé.

La couleur **verte** signifie une observation favorable ou très favorable au projet, la couleur **orange** ; une observation neutre mais son auteur émet des critiques précises sur des points particuliers du projet et la couleur **rouge** : une observation défavorable ou très critique et le plus souvent négative vis-à-vis du projet.

Le relevé complet des observations, écrites et orales, est en pièce jointe n°2.

Le nombre de lignes vertes, orange ou rouges, mentionné ci-dessus doit être considéré avec précaution car si les avis favorables (couleur verte) ou avis critiques positifs (couleur orange) sont en général issus d'une même personne, par contre, les avis défavorables (couleur rouge) sont multiples ce qui signifie qu'une seule personne a pu déposer plusieurs observations, lettre, courriel ou rencontré plusieurs fois le commissaire enquêteur.

SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS

N° de l'observation	Favorable au projet	Thème 1 L'ancien tracé du TS est préférable	Thème 2 TSD 4 places plutôt qu'un TSD 6 places	Thème 3 Enneigement de la piste des Campanules à reconsidérer	Thème 4 Impact sévère sur l'environnement Faune / flore	Thème 5 Questions diverses ou points particuliers
	Indifférent ou critique					
	Défavorable au projet					
Observations orales (O)						
O-01	Défavorable	Oui	indifférent		Devenir de l'Auberge ?	
O-02	Défavorable	Oui	indifférent		Devenir de l'Auberge ?	
O-03	Défavorable	Oui	Oui ?	A revoir	Important	
O-04	Défavorable	Oui			Très important	Faune / flore
O-05	Défavorable	Oui	4 ou 6 places		Important	
O-06	Favorable					
O-06	Favorable					
Observations reçues par lettre (L)						
L-01	Défavorable	Oui	indifférent		Devenir de l'Auberge ?	
L-02	Défavorable	Oui ?	Oui ?		Important	
L-03	Défavorable	Oui ?		A revoir	Très important	Faune / Flore
L-04	Défavorable				Très important	Site Archéo
L-05	Favorable					
L-06	Favorable					
L-07	Favorable					
L-08	Défavorable	Oui			important	
L-09	Favorable					
Observations écrites sur registre papier en mairie (R)						
R-01	X					
R-02	Défavorable	Oui	4 ou 6 places		Important	
R-03	Favorable					
Observations sur registre dématérialisé (C)						
C-01	Absence de réponse à l'autorité environnementale dans l'arrêté d'ouverture				Téléchargement ?	
C-02	Impossibilité de télécharger l'Etude d'Impact				Téléchargement ?	
C-03	Favorable					
C-04	Défavorable	Oui	Oui		Oui	
C-05	Critiques					Téléchargement ?
C-06	Critiques					Téléchargement ?
C-07	Défavorable			Oui	Très important	Zones humides
C-08	Défavorable	Oui			Important	
C-09	Défavorable				Oui	
C-10	Favorable					+ Télémix
C-11	Défavorable	Oui		Oui	Important	Nombreux points
C-12	Critiques					Pb téléchargement
C-13	X Réponse					Réponse à Obs n°12
C-14	Favorable					
C-15	Favorable					
C-16	Favorable					
C-17	Favorable					
C-18	Favorable					
C-19	Favorable					
C-20	Favorable					
C-21	Favorable					
C-22	Favorable					
C-23	Favorable					
C-24	Favorable					
C-25	Défavorable	Oui		Oui, pb eau	Oui	Avalanches
C-26	Défavorable	Oui				Voir obs C-04
C-27	Favorable					
C-28	Favorable					
C-29	Favorable					
C-30	Favorable					
C-31	Favorable					
C-32	Favorable					
C-33	Favorable					
C-34	Favorable					
C-35	Favorable					
C-36	Défavorable	Oui			Oui	
C-37	Favorable					

N° de l'observation	Favorable au projet	Thème 1	Thème 2	Thème 3	Thème 4	Thème 5
	Indifférent ou critique	L'ancien tracé du TS est préférable	TSD 4 places plutôt qu'un TSD 6 places	Enneigement de la piste des Campanules à reconsidérer	Impact sévère sur l'environnement Faune / flore	Questions diverses ou points particuliers
	Défavorable au projet					
C-38	Défavorable	Oui	Oui			Devenir de l'auberge ?
C-39	Défavorable	Oui				Devenir de l'auberge ?
C-40	Défavorable	Oui				Devenir de l'auberge ?
C-41	Défavorable	Oui				Important Site de Brandes
C-42	X Se référer aux observations n° O-01 et O-02					Devenir de l'auberge ?
C-43	X Se référer à l'observations n° O-03					
C-44	X Se référer à l'observations n° O-04					
C-45	Défavorable	Oui			Important	L'auberge ?
C-46	Défavorable	Oui				Devenir de l'auberge ?
C-47	Défavorable				Important	
C-48	Défavorable	Oui			Important	Travaux imp
C-49	Favorable					
C-50	Défavorable				Important	
C-51	Défavorable	Oui			Important	L'auberge ?
C-52	Défavorable	Oui				Devenir de l'auberge ?
C-53	Défavorable	Oui				Devenir de l'auberge ?
C-54	Défavorable	Oui				+ option vélo
C-55	Favorable					
C-56	Favorable					
C-57	Favorable					
C-58	Favorable					
C-59	Défavorable	Oui			Oui	tourisme vert
C-60	Favorable					
C-61	Favorable					
C-62	Défavorable				Très important	Faune / Flore
C-63	Favorable					
C-64	Favorable					été / hiver
C-65	Favorable					
C-66	Favorable					
C-67	Défavorable	Oui			Oui	
C-68	Défavorable	Oui			Oui	
C-69	Favorable				impact très limité	
C-70	Favorable					
C-71	Favorable					
C-72	Défavorable				Oui	
C-73	Favorable				impact limité	
C-74	Défavorable	Oui			Oui	
C-75	Défavorable	Oui				
C-76	Défavorable	Oui			Oui	
C-77	Défavorable	Oui				
C-78	Défavorable	Oui			Oui	
C-79	Défavorable	Oui				
C-80	Défavorable	Oui				
C-81	Défavorable	Oui			Oui	
C-82	Défavorable	Oui				
C-83	Défavorable	Oui				
C-84	Défavorable	Oui				L'auberge ?
C-85	Défavorable	Oui			Oui	L'auberge ?
C-86	Défavorable	Oui				
C-87	Défavorable	Oui				L'auberge ?
C-88	Défavorable	Oui			Oui	
C-89	Défavorable				Oui	
C-90	Défavorable	Oui			Oui	
C-91	Défavorable				Oui	
C-92	Défavorable				Oui	
C-93	Défavorable	Oui			Oui	
C-94	Défavorable				Oui	
C-95	Défavorable	Oui				
C-96	Défavorable					???
C-97	Défavorable	Oui			Oui	
C-98	Défavorable				Oui	Flore
C-99	Défavorable				Oui	
C-100	X Se référer à l'observations n° L-04					
C-101	X Se référer à l'observations n° L-05					

N° de l'observation	Favorable au projet	Thème 1 L'ancien tracé du TS est préférable	Thème 2 TSD 4 places plutôt qu'un TSD 6 places	Thème 3 Enneigement de la piste des Campanules à reconsidérer	Thème 4 Impact sévère sur l'environnement Faune / flore	Thème 5 Questions diverses ou points particuliers
	Indifférent ou critique					
	Défavorable au projet					
C-102	X Se référer à l'observations n° L-06					
C-103	Défavorable	Oui				
C-104	Défavorable	Oui				
C-105	Défavorable				Très important	Faune
C-106	Défavorable	Oui				
C-107	Défavorable	Oui				
C-108	Défavorable	Oui			Oui	
C-109	Favorable					
C-110	Favorable					
C-111	Neutre					
C-112	Favorable					
C-113	Défavorable	Oui				
C-114	Défavorable	Oui			Oui	
C-115	X Se référer à l'observations n° L-07					
C-116	Défavorable	Oui			Oui	
C-117	Défavorable				Oui	
C-118	Favorable					
C-119	Favorable					
C-120	Favorable					
C-121	Défavorable	Oui				
C-122	Défavorable	Oui			Oui	
C-123	Défavorable				Oui	
C-124	Favorable					
C-125	Favorable					
C-126	Défavorable				Oui	
C-127	Favorable					
C-128	Favorable					
C-129	Favorable					
C-130	Favorable					
C-131	Favorable					
C-132	Favorable					
C-133	Favorable					
C-134	Favorable					
C-135	Favorable					
C-136	Favorable					
C-137	X Se référer à l'observations n° L-07					
C-138	Favorable					
C-139	Favorable					
C-140	Favorable					
C-141	Défavorable	Oui			Oui	
C-142	Favorable					
C-143	Favorable					
C-144	Favorable					
C-145	Favorable					
C-146	Favorable					
C-147	Favorable					
C-148	Défavorable	Oui			Oui	
C-149	Favorable					
C-150	Favorable					
C-151	Favorable					
C-152	Favorable					
C-153	Défavorable	Oui				
C-154	Défavorable	Oui				
C-155	Favorable					
C-156	Favorable					
C-157	Favorable					
C-158	Défavorable	Oui			Oui	
C-159	Défavorable	Oui			Oui	
C-160	Défavorable					L'auberge ?
C-161	Favorable					
C-162	Favorable					

Nombre de lignes : Verte = 81 Orange = 6 Rouge = 84

3.3 Analyse des observations par thèmes et commentaires

Répartition Favorables / Défavorables

En suivant les contributions du public, jour après jour, sur le registre dématérialisé, on a assisté à une compétition entre les « pour » et les « contre », c'est-à-dire entre les avis « Favorables » et les avis « Défavorables » au projet.

Mais, bien sûr, le score final de **81** avis favorables pour **84** avis défavorables ne représente pas la réalité car, dans les enquêtes publiques, les avis défavorables sont, en général, toujours beaucoup plus nombreux que les avis favorables

Par contre, à part une ou deux observations particulières, le public souhaite, de façon presque unanime, le remplacement du télésiège Le Chalvet existant qu'il qualifie de « *un des plus vieux de la station, inconfortable, vétuste, à bout de souffle, avec un débit trop faible et une arrivée dangereuse* ». Cependant de nombreuses personnes contestent le nouveau tracé ou bien la capacité du nouvel appareil.

Il est important de noter que parmi les **84** avis défavorables, **62** observateurs (les 3/4) pensent que l'ancien tracé est préférable et qu'il faudrait remplacer le télésiège du Chalvet en lieu et place de l'ancien. La répartition des avis est donc la suivante :

- 81 observations favorables, soit 47 %,
- 62 observations en faveur d'un remplacement en lieu et place, soit 36 %,
- 22 observations totalement défavorables, soit 13 %,
- 6 observations neutres ou critiques vis-à-vis du projet, soit 4 %.

En poursuivant ce raisonnement, s'il est démontré qu'il est impossible de rénover ou de reconstruire le télésiège au même emplacement, comment pourraient se répartir les 38 % du public souhaitant conserver le trajet actuel ?

En imaginant une répartition 60 - 40, entre ceux qui accepteraient néanmoins un déplacement du Chalvet selon le nouveau tracé et ceux qui seraient totalement contre, on aurait alors la distribution approximative suivante :

- Environ **125** personnes qui accepteraient finalement un déplacement selon le nouveau tracé,
- Environ **40** personnes opposées de toute façon au projet et en particulier au déplacement.

Les quelques observateurs totalement opposés au projet le sont pour des raisons diverses.

On relève, par exemple :

- « *Projet inutile car l'existant est déjà suffisant et très bien* »,
- « *...pourquoi ne pas exploiter et optimiser tout ce qu'il y a déjà en place?* »,
- « *...avec le réchauffement climatique, ...c'est perdu d'avance sauf production énorme de neige, donc gaspillage d'eau* », ou bien encore :
- « *...je suis totalement contre ce nouveau tracé et contre toute construction au Gua* »,
- « *Le projet est contraire aux politiques publiques. L'intérêt du projet et le retour sur investissement sont très incertains au regard du besoin de consolider le tourisme en Oisans* ».

La conclusion de France Nature Environnement est sans appel :

- « *L'intérêt général doit conduire à ne pas autoriser le projet et à inciter les acteurs locaux à orienter autrement leurs investissements* ».

Rappel des thèmes choisis

- Thème 1 : Le nouveau télésiège du Chalvet doit être construit en lieu et place de l'ancien,
- Thème 2 : Un télésiège 4 places est préférable à un TSD 6 places,
- Thème 3 : Il faut reconsidérer l'enneigement de la piste des Campanules,
- Thème 4 : Les impacts sur l'environnement (Faune / flore) ne sont pas acceptables,
- Thème 5 : Questions diverses : Avenir de l'Auberge, Autorisation des propriétaires fonciers, etc.

3.3.1 Thème 1 : L'ancien tracé du télésiège du Chalvet doit-il être conservé ?

Le remplacement du télésiège sur le tracé existant ou son déplacement est l'une des questions principales que s'est posé le public. Très grossièrement cette solution de rénover ou de remplacer en lieu et place du télésiège actuel apparaît dans **62** observations, soit près de **40** % du total. Si **presque tous les observateurs** s'accordent à dire que le télésiège « Le Chalvet » existant est inconfortable, vétuste, dangereux pour les enfants et doit être remplacé, les avis divergent sur l'emplacement du futur appareil : même tracé ou nouveau tracé. Les justifications données dans l'étude d'impact par le maître d'ouvrage n'ont peut-être pas convaincu le public et de très nombreux observateurs considèrent que le tracé actuel, plus simple et moins coûteux aurait un impact moindre sur l'environnement surtout si l'on envisage un télésiège débrayable 4 places.

On peut noter, par exemple :

- Observation n° C-04 : « *Pourquoi vouloir déplacer un télésiège alors que les anciens l'ont installé ici pour une bonne raison !* »
- Observation n° C-40 : « *ça coûterait beaucoup moins cher de le rénover* »
- Observation n° C-52 : « *il faut l'améliorer, le moderniser et le sécuriser avec un 6 places débrayable* »
- Observation n° C-67 : « *Projet inutile car l'existant est déjà suffisant et très bien* »
- Observation n° C-76 : « *Je suis favorable au remplacement du Chalvet mais uniquement là où il est* »
- Observation n° C-80 : « *Rénover et moderniser l'actuel serait plus économique, écologique* »
- Observation n° C-103 : « *Rénovation OUI! Déplacement NON!* »
- Observation n° C-148 : « *La remise en état du télésiège actuel serait bien plus judicieux* »

Dans le procès-verbal de synthèse, les questions suivantes ont été posées au maître d'ouvrage :

- 1- *Pourrait-il reconsidérer son choix après une étude comparative précise des 2 solutions ?*
- 2- *Ou bien démontrer, qu'il serait absolument impossible de conserver le même tracé de ligne et d'en donner les raisons ?*

Réponse du maître d'ouvrage aux interrogations du public

Dans sa note en réponse, le maître d'ouvrage précise qu'il est **impossible** de repositionner la gare de départ en lieu et place de la gare actuelle et ce pour les raisons suivantes :

- *Les risques naturels (carte des risques de la Commune d'Huez),
Le tracé actuel est situé au sein d'une zone identifiée comme dangereuse au PPRN.*
- *Défrichement important,
Le projet nécessite un défrichement important pour la zone terrassée en gare aval auquel il faut rajouter le défrichement nécessaire pour le layon de l'appareil ainsi que pour l'aménagement des ouvrages de protection contre les chutes de blocs.*
- *Impact fort sur la faune et la flore,
Ce défrichement s'avère contraignant et impactant d'un point de vue environnemental, car il est localisé dans un secteur à enjeux fort pour la faune et la flore.*
- *Présence de zones humides sur ce tracé (justifiant d'ailleurs de ne pas intervenir sur un massif lors de la démolition)*
- *Localisation dans le périmètre de protection AC1 du site minier de Brandes
Cette servitude d'utilité publique correspond au périmètre de protection des monuments historiques et ne permet pas de conserver ce tracé*
- *Difficulté d'évacuation verticale en cas d'avarie de l'appareil compte tenu de la présence de barres rocheuses sous le tracé existant.*

Sont joints à cette réponse la **carte des risques naturels du PLU** de l'Alpe d'Huez et le **périmètre de protection AC1** du site minier de Brandes

Appréciation du commissaire enquêteur

Pour chacune de ces 6 raisons développées dans sa note en réponse, le maître d'ouvrage démontre avec des arguments détaillés et convaincants l'impossibilité d'utiliser le tracé existant. Comme il le souligne, lors de la première enquête en 2020, le commissaire enquêteur avait déjà confirmé que l'installation du nouveau télésiège au même emplacement que l'ancien n'était pas envisageable (p30 de son rapport).

Aujourd'hui, tenant compte de tous ces éléments et bien que la solution de conserver le tracé existant paraisse séduisante pour de nombreuses personnes, le commissaire enquêteur est convaincu que la rénovation de l'appareil existant ou l'installation d'un nouveau télésiège au même emplacement que l'ancien est impossible pour des raisons techniques, réglementaires et environnementales.

3.3.2 Thème 2 : Un télésiège 4 places est-il préférable à un TSD 6 places ?

Au cours de l'enquête publique précédente en 2020, de très nombreux observateurs recommandaient l'installation d'un télésiège débrayable 4 places au lieu du 6 places prévu dans le projet, solution plus économique et d'une capacité un peu inférieure, sachant qu'un équipement 6 places est rarement utilisé à pleine capacité.

Aujourd'hui, les observations proposant un appareil 4 places sont moins nombreuses, cependant, on peut noter :

- Observation n° C-04 :
« un 4 places au même endroit serait largement suffisant pour les 3 ou 4 semaines par an de forte affluence »'
- Observation n° C-05 :
« la meilleure solution serait de conserver le tracé actuel et d'installer un télésiège débrayable 4 ou 6 places en lieu et place »
- Observation n° C-38 :
« Un 4 places rapide avec quelques cabines pour les enfants serait largement suffisant sur l'emplacement actuel »
- Observation n° C-123 :
« La variante « modernisation sur place » d'un télésiège 2 ou 4 places n'a pas été étudiée sérieusement »

Par rapport au télésiège existant, la capacité de l'équipement projeté est triplée passant d'environ 1000 à 3000 skieurs par heure, c'est-à-dire un télésiège 2 places à un télésiège 6 places. Cette augmentation de capacité, apparemment ne découle pas d'une étude de flux des skieurs. De nombreux observateurs pensent que le doublement du débit serait suffisant puisque le télésiège du Chalvet débouche sur 2 pistes « rouge », limitant ainsi le nombre d'utilisateurs. Dans le procès-verbal de synthèse, le commissaire enquêteur demandait au maître d'ouvrage de justifier ce choix sachant qu'un appareil 4 places, donc moins coûteux, serait peut-être suffisant pour assurer un débit optimal, mais aussi sachant qu'un télésiège 6 places est rarement utilisé à pleine capacité et que l'impact sur l'environnement serait moindre ?

Réponse du maître d'ouvrage aux interrogations du public

Dans sa note en réponse, le maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes :

Cette variante (n° 4) a bien été étudiée et les éléments sont synthétisés en page 49 de l'étude d'impact :

Pour des raisons de standardisation des gammes de fabrication, les constructeurs ne proposent pas de TSD 4 places de façon courante. Aussi, ces appareils sont beaucoup plus coûteux à produire (fabrication unitaire et spécifique), plus difficiles à maintenir puisque les pièces détachées ne sont pas disponibles en série.

Le débit est indépendant du type de siège (4 ou 6 places) mais avec un TSD 4 places, il serait nécessaire d'avoir davantage de véhicules pour répondre au débit attendu, ce qui n'est pas souhaitable ni sur le plan paysager ni en terme de bilan carbone.

Par ailleurs, le dimensionnement du débit a été calculé pour permettre de gérer les flux depuis Sarenne et pour prendre en compte une partie de celui de l'Alpauris. Cela a d'ailleurs permis de diminuer le débit de 3300 p/h à 3000 p/h dans ce nouveau dossier. La volonté est de mieux répartir le retour skieurs pour éviter une concentration au niveau des Bergers et pour permettre un retour mieux réparti sur l'ensemble du domaine skiable et notamment pour un retour vers les secteurs Jeux et Signal de l'Alpe d'Huez.

Appréciation du commissaire enquêteur

En ce qui concerne la capacité de 3 000 skieurs / heure, apparemment, dans le dossier d'enquête, cette valeur n'a pas été pleinement justifiée par le maître d'ouvrage.

Une étude du flux des skieurs en heure de pointe et en heures creuses pour l'ensemble des pistes et des remontées mécanique de la station aurait été souhaitable. Ce genre d'étude est comparable à celles qui sont faites pour la circulation des voitures aussi bien dans les villes qu'en campagne et de nombreux logiciels sont disponibles permettant de simuler des incidents.

Il est vrai également que :

- Le coût total d'un télésiège n'est pas proportionnel à la capacité, c'est-à-dire qu'un appareil 6 places n'est guère plus cher qu'un appareil 4 places,
- Dans le catalogue des constructeurs de télésiège, l'équipement standard est un appareil débrayable 6 places, le plus largement utilisé,
- Qu'en moyenne, le taux de remplissage d'un appareil 6 places est inférieur à celui d'un appareil 4 places. Mais il permet d'absorber plus facilement les pointes de forte affluence.

En conséquence, comme pour la précédente enquête de 2020, le commissaire enquêteur, même s'il regrette que la capacité du nouveau télésiège n'ait pas été pleinement justifiée, estime qu'un télésiège débrayable 6 places, qui apparaît pour beaucoup un peu surdimensionné pour répondre aux besoins actuels sans surcoût prohibitif, sera pleinement justifié dans un futur proche.

3.3.3 Thème 3 : Faut-il reconsidérer l'enneigement de la piste des Campanules ?

Pour le réseau d'enneigement, les avis des observateurs sont parfois contradictoires.

Par exemple, on note :

- Observation défavorable C-07 : « une période prolongée d'enneigement peut avoir des incidences sur la flore, mais aussi sur la faune » ou C-62 : « l'enneigement prolongé et non naturel vu l'exposition du site aura des incidences sur la flore et ... la faune' »
- Observation favorable C-21 : « l'enneigement favoriserait un manteau neigeux sur une période plus longue, ce qui produirait un biotope plus froid et donc plus favorable à la faune montagnarde. »

Mais aussi ...

- Observation défavorable C-36 : « la piste des Campanules est exposé plein sud et l'enneigement artificiel n'y changera rien »
- Observation favorable O-07 : « la piste des Campanules, avec l'enneigement, sera utilisable beaucoup plus longtemps »

Ou encore ...

- Observation défavorable C-123 : « le projet d'enneigement de la piste des Campanules n'est pas nécessaire pour l'objectif principal du projet »

- Observation favorable C-73 : « L'enneigement de la piste des Campanules permet de fiabiliser le fonctionnement de ce secteur » ou C-33 : « La neige de culture prévue sur la piste assurera un enneigement optimal. » ou encore C-29 : « l'enneigement des pistes desservies dans ce secteur améliorera le désengorgement du secteur Bergers et ouvrira un autre accès au secteur d'Auris depuis le télémix Marmotte 1 ».

Par contre, dans son observation n° C-123, France Nature Environnement pose la question de la ressource en eau nécessaire pour le réseau d'enneigement. Elle affirme que « le changement climatique est susceptible d'augmenter considérablement les besoins en eau pour l'enneigement artificiel » et ajoute que « quelle que soit la provenance de l'eau, l'enneigement artificiel et les retenues associées modifient le régime hydrologique en aval des retenues, avec des impacts sur les milieux naturels. La retenue de l'Herpie est alimentée par prélèvement dans la Sarenne. L'enneigement de la piste des Campanules accroîtra la pression sur la Sarenne ».

Par ailleurs, FNE souligne « Le maître d'ouvrage n'a pas répondu à la demande de la MRAE « d'approfondir l'étude des effets du climat sur la ressource en eau ».

De façon plus globale, peu d'observations font référence ou mentionnent l'enneigement de la piste des Campanules, les enneigeurs et le réseau souterrain et, par voie de conséquence, l'impact de l'implantation des canalisations d'eau et des autres réseaux (air, électricité) sur l'environnement mais également sur le site archéologique de Brandes.

Dans le procès-verbal de synthèse, le commissaire enquêteur demande au maître d'ouvrage d'apporter des précisions supplémentaires sur ces sujets.

Réponse du maître d'ouvrage aux interrogations du public

Dans sa note en réponse, le maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes :

L'enneigement de la piste des Campanules est un point majeur pour le projet. Il permet de sécuriser l'ouverture de cette piste.

Cette sécurisation est nécessaire pour sécuriser également :

- Le retour de la piste de Sarenne
- La liaison en ski depuis Auris car la liaison par les pistes ne passe que par des pistes enneigées (Gua, Col) et il ne manque plus que les Campanules pour fiabiliser les flux

A titre indicatif, le tableau ci-dessous donne les jours et périodes d'ouverture de ces deux pistes étroitement liées.

PISTES	Nbr jrs d'ouverture	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20
	SARENNE	127	125	114	132	85
	CAMPANULES	44	38	75	76	63
	Premier jr d'ouverture	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20
	SARENNE	05/12/2015	03/12/2016	02/12/2017	01/12/2018	01/12/2019
	CAMPANULES	23/01/2016	08/02/2017	23/12/2017	25/12/2018	26/12/2019
	Dernier jr d'ouverture	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20
	SARENNE	24/04/2016	14/04/2017	22/04/2018	27/04/2019	14/03/2020
	CAMPANULES	30/03/2016	29/03/2017	15/04/2018	01/04/2019	15/03/2020

Il apparaît donc bien qu'en saison hivernale, le projet présente un intérêt et une importance majeure.

En réponse à l'observation de France Nature Environnement sur la question de la ressource en eau nécessaire à l'enneigement, il est bien indiqué dans l'étude d'impact (page 120 et suivantes) que la SATA dispose d'un droit d'eau et que celui n'est pas modifié dans le cadre du projet. Cet enneigement est réalisé à ressource en eau constante.

L'enneigement de la piste des Campanules permet le maillage du réseau de neige de culture, ceci permettant donc d'optimiser l'utilisation de la ressource en eau.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pour la station de l'Alpe d'Huez, il s'agit de trouver le meilleur équilibre entre protection du milieu naturel à préserver et activité économique à développer.

A ce jour, la piste de Sarenne est ouverte sur une période deux fois plus longue que celle des Campanules, faute d'enneigement sur cette dernière.

Il semble indispensable de fluidifier l'arrivée de Sarenne et de faciliter l'accès au retour d'Auris d'autant plus que le nouvel équipement aura un débit 3 fois supérieur au télésiège existant conduisant nécessairement à l'aménagement de la piste des Campanules.

Le commissaire enquêteur est donc favorable à l'enneigement de la piste des Campanules qui, à ressource en eau constante, permettra de fiabiliser le fonctionnement de ce secteur avec des périodes d'ouverture élargies.

3.3.4 Thème 4 : Les impacts sur l'environnement (Faune / flore) sont-ils acceptables ?

De très nombreux observateurs considèrent que le projet de déplacement du télésiège et d'enneigement de la piste des Campanules entrainera des dommages irréparables sur l'environnement pour les raisons suivantes ;

- terrassements considérables pour l'implantation de la gare de départ,
- implantation de merlons de protection contre les avalanches et les inondations,
- traversée d'une zone humide et d'un couloir d'avalanche,
- destruction d'une faune et d'une flore sensible,
- mise à l'écart de l'auberge de la Combe haute.

La plupart de ces observations soulignent un impact global, non clairement explicité. Cependant pour les 5 observations suivantes une analyse plus fine de l'étude d'impact a été effectuée et des remarques pertinentes ont été émises :

- Observation n° C-07
Questions soulevées de façon précise :
 - La délimitation des zones humides,
 - La séquence ERC incomprise,
 - L'étude d'impact limitée aux seules espèces protégées,
 - Les espèces patrimoniales insuffisamment répertoriées.
- Observation n° C-62
Cette naturaliste souligne les impacts sur la faune (Papillons de jour, libellules, avifaune...) et l'absence de prise en compte des espèces patrimoniales.
- Observation n° C-98
Association Gentiana, renommée pour ses expertises botaniques, souligne les points suivants :
 - Pas de liste complète et détaillée de la flore mais uniquement les espèces protégées,
 - L'étude d'impact devrait prendre en compte l'ensemble du secteur et non pas être découpée en micro-secteurs,
 - Faire un complément d'inventaire en période de floraison sur l'ensemble du secteur.
- Observation n° C-105
La LPO (Ligue de Protection pour les Oiseaux), reconnue pour son expertise faunistique, relève les lacunes suivantes :
 - La prise en compte dans l'étude d'impact devrait être globale,
 - Des lacunes pour l'inventaire des Libellules,
 - L'étude des papillons est très incomplète,
 - Impact sur les reptiles et sur l'avifaune nicheuse.

o Observation n° C-123 de France Nature Environnement

Cette association de protection de la nature et de l'environnement propose un projet alternatif :

- Rénover le télésiège existant,
- Centrer les moyens d'enneigement sur le bas de la station, la piste de Sarenne et le retour vers Huez.
- A défaut, FNE demande une mesure compensatoire consistant à démonter une remontée mécanique non stratégique et à restaurer les milieux autour de l'équipement démonté.

Pour ces 5 observations, le commissaire enquêteur estime qu'elles méritent une réponse appropriée et circonstanciée de la part du maître d'ouvrage :

Concernant l'étude d'impact, d'autres observateurs semblent plus optimistes, par exemple l'observation n° C-71 :

« L'étude d'impact, qui a été totalement revue, démontre que la prise en compte de l'ensemble des facteurs d'interaction avec la nature ont été étudiés.

L'inventaire de la biodiversité établi par Elizabeth Flubaker, l'étude paysagère, l'étude podologique des zones humides et la note technique sur l'eau sont des éléments importants et d'ailleurs très intéressants à lire.

Le projet sera aussi à l'extérieur du site protégé de Brandes et il n'y a pas d'espèces végétales protégées dans la zone des travaux. La faune présente dans ce secteur a bien été prise en compte ».

Par ailleurs, dans son avis, l'Autorité environnementale note tout d'abord les principales modifications du projet depuis la dernière version présentée pour avis à l'Autorité environnementale et au public en 2020 :

- o la définition des ouvrages de protections aux risques « avalanches et chutes de blocs »,
- o la suppression de la passerelle initialement projetée sur la Sarenne et de l'aménagement de piste en rive gauche,
- o l'évitement de zones humides.

Ensuite, la MRAe souligne les insuffisances de l'étude d'impact sur un certain nombre de sujets qui doivent être approfondis et complétés.

En particulier, elle recommande d'approfondir l'évaluation des incidences du projet et ses impacts résiduels sur les habitats, la faune et la flore et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation adaptées. Elle recommande en outre au maître d'ouvrage de s'engager fermement à les mettre en œuvre.

Réponse du maître d'ouvrage aux interrogations du public

Répondant très directement aux 5 observations mentionnées dans le procès-verbal de synthèse, en particulier aux observations n° C-07, C-62, C-96, C-105 et C-123, le maître d'ouvrage apporte de nombreuses précisions sur les inventaires et l'étude de la biodiversité menés dans le cadre de l'étude d'impact.

Méthodologie des inventaires

Tout d'abord la méthodologie des inventaires est rappelée : plusieurs prestataires sont intervenus, chacun ayant des expertises différentes. La campagne principale a eu lieu en 2014 puis les inventaires ont ensuite été suivis et mis à jour en 2017, 2018, 2019 et 2020.

Durée de l'étude

Le calendrier de toutes les interventions est donné depuis 2014 jusqu'en 2020.

Périmètre d'étude

L'emprise de l'aire d'étude peut donc varier selon les thématiques étudiées et il est alors possible de définir au minimum deux zones d'étude principales :

- Une zone d'étude rapprochée, intégrant l'ensemble des secteurs susceptibles d'être directement affectés par le projet.
- Une zone d'étude éloignée, intégrant les secteurs où peuvent s'ajouter des effets éloignés ou induits : effets hydrauliques à distance, poussières, bruit ...

Inventaires de terrain

Les inventaires sont réalisés par des équipes d'écologues disposant de tablettes leur permettant d'entrer directement dans un outil de cartographie, les relevés qui sont réalisés sur le terrain. Les espèces relevées sont donc toutes géo référencées, ce qui permet d'ajuster le projet directement sur la cartographie. De l'outil SIG, il est possible d'extraire toutes les espèces inventoriées via des **fichiers joints en annexe 1**.

Zones humides et éviction

Il est à noter que l'autorité environnementale n'a relevé aucune insuffisance de l'étude d'impact concernant les zones humides.

La caractérisation des zones humides se fait à la fois par les espèces présentes et par une étude de sol. Les inventaires ont permis de caractériser la biodiversité présente et des sondages pédologiques ont été réalisés par le cabinet spécialisé AGRETIS, le 18/11/2020.

Le rapport est mis à disposition en annexe 2

Pour l'analyse pédologique, six secteurs de zones humides ont été prospectés. Ces secteurs ont été identifiés en croisant la cartographie des habitats du site, les cartographies des zones humides référencées, les inventaires floristiques de terrain et les caractéristiques des composantes du projet.

Le tracé des réseaux a été choisi de manière à impacter le moins possible le milieu naturel en prenant en compte tous les enjeux de celui-ci : les zones humides, mais aussi les habitats, les espèces, le paysage ... Du fait des caractéristiques du site, le tracé retenu est le moins impactant pour le milieu naturel.

Appréciation du commissaire enquêteur

En annexe de sa note en réponse, le maître d'ouvrage a joint 3 documents complémentaires afin de répondre très précisément aux 5 observations mentionnées dans le procès-verbal de synthèse :

- **Annexe 1** :
Extraction des inventaires faunistiques réalisés dans le cadre du Réaménagement du Chalvet,
11 pages
- **Annexe 2** :
Expertise pédologique pour caractérisation des zones humides. Rapport de synthèse,
36 pages, ayant pour sommaire :
 - Cadre du projet et de l'expertise
 - Présentation des zones d'étude
 - Cadre réglementaire et méthodologie
 - Diagnostic pédologique
 - Références bibliographiques
- **Annexe 3** :
Plan du réseau neige de culture - Piste Campanules
Mise à jour en date du 23 juin 2021 pour l'évitement de la parcelle A542.

Par ses compléments d'information sur les inventaires de terrain faune et flore et sur la caractérisation des zones humides, le maître d'ouvrage apporte des réponses précises aux remarques du public comme il l'avait fait en réponse à l'avis de la MRAe.

3.3.5 Thème 5 : Questions diverses : Avenir de l'Auberge, Autorisations foncières, etc.

Avenir de l'Auberge de la Combe haute

Qu'advient-il de l'auberge de la Combe haute située près de la gare aval du télésiège et qui va être pénalisée car la nouvelle gare de départ se trouve à 500 m de là, hors du flux des skieurs. Le dossier d'enquête est silencieux à ce sujet, cependant, de nombreuses personnes sont inquiètes pour l'avenir de cette Auberge et l'inquiétude est encore plus grande pour les propriétaires des lieux. Le déplacement du télésiège va entraîner une diminution considérable du flux de skieurs.

Le commissaire enquêteur a rencontré les 2 propriétaires, ex-conjoints, l'un pour les murs, l'autre pour le fonds de commerce, tous les 2 inquiets pour leur avenir. Par courrier du 13 juin, ils alertent le maître d'ouvrage sur leur situation future. (Voir observations n° O-01, O-02 et L-01)

Dans leur lettre (L-01), ils expriment leurs préoccupations :

« Nous nous posons bien des questions, et attendons de votre part des réponses sur l'avis qui sera donné à terme, et les réponses que pourra aussi nous donner Monsieur le Maire pour notre situation. »

En conséquence le commissaire enquêteur a demandé l'avis du maître d'ouvrage sur les demandes des propriétaires directement impactés par le projet, en particulier :

- La possibilité de prévoir un local et une terrasse attenante au pied de la gare de départ du nouveau télésiège Le Chalvet et exploités par l'Auberge de la Combe Haute ?
- Les conditions de passage du câble électrique d'alimentation de cette gare ?

Réponse du maître d'ouvrage aux interrogations du public

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage mentionne :

- *Une signalétique sera renforcée pour que le restaurant garde une excellente visibilité auprès des skieurs arrivant de Sarenne ou d'Auris.*
- *La vente à emporter attendant le restaurant actuel pourra, quant à elle, être déplacée vers la gare de départ du futur télésiège.*

Appréciation du commissaire enquêteur

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage n'apporte aucune précision sur « la vente à emporter » qui « serait déplacée », ni sur la surface d'un local et d'une terrasse, ni sur les conditions d'exploitation et sa durée.

Par ailleurs, il reste silencieux sur les conditions de passage du câble électrique d'alimentation de cette gare sur le terrain des propriétaires.

La réponse du maître d'ouvrage, peu explicite, donc décevante, ne sera vraisemblablement pas de nature à rassurer les propriétaires de l'Auberge inquiets pour leur avenir !...

Autorisation des propriétaires fonciers

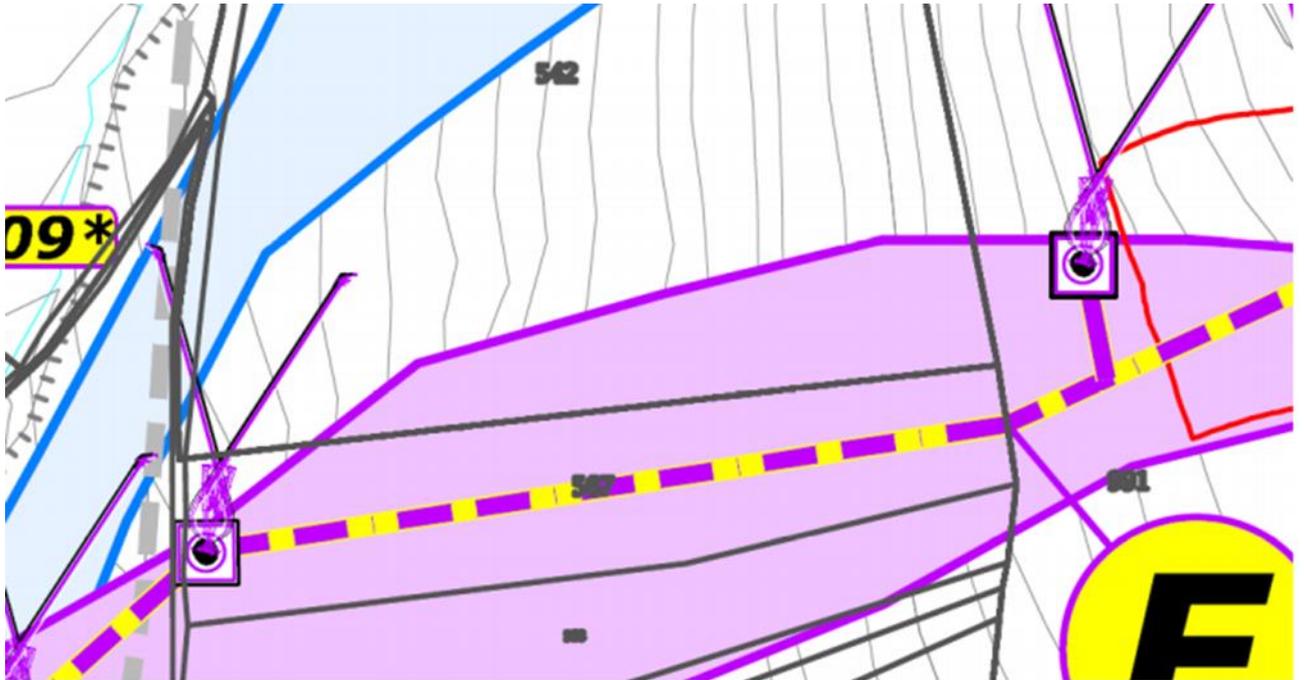
Dans sa lettre du 31 mai 2021 à la SATA dont une copie est jointe à l'observation n° L-03, M. Michel EMIEUX, propriétaire foncier, refuse de donner son autorisation pour les travaux d'aménagement de la piste des Campanules et son enneigement sur sa parcelle.

Réponse du maître d'ouvrage

Suite au refus de M. Emieux, la SATA a fait le choix de revoir le tracé et d'éviter la parcelle concernée (542) tout en tenant également compte des enjeux de biodiversité.

Le plan complet mis à jour est joint en annexe 3 de cette note.

Sur ce plan, en violet, l'emprise de la piste des Campanules actuelle. Les réseaux et les regards initialement positionnés sur la parcelle A542 ont été déplacés.



Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

Autres questions diverses

- Prolongation du télésiège ?
Prolonger le télésiège Le Chalvet jusqu'à la combe charbonnière est-il envisageable ?
- Possibilité de Télémix (Observation n° C-10)
« Je trouve qu'il serait préférable d'installer un télé-mix (télésièges + quelques télécabines) pour les enfants et les personnes sujettes au vertige sur les télésièges ».

Réponse du maître d'ouvrage

La prolongation du futur télésiège vers la Combe Charbonnière n'est pas envisagée à ce jour. En effet, cette solution n'est pas réalisable dans la mesure où la ligne devrait comporter un angle, ce qui n'est pas réalisable techniquement. Sa modification en télémix n'est pas non plus envisagée.

Autres remarques du maître d'ouvrage

A terme, il est prévu la mise en place d'un garage à véhicule afin de pouvoir ranger les sièges en période de fermeture de l'installation. Ceci améliorera l'intégration paysagère de l'appareil.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

4 Chapitre 4 - ANALYSE DU DOSSIER D'ENQUETE

Après avoir relevé et analysé les observations du public, il semble nécessaire, dans un premier temps, d'analyser toutes les pièces composant le dossier d'enquête, à savoir :

- L'arrêté d'ouverture d'enquête du 5 mai 2021 et l'avis au public,
- L'avis de la Mission régionale de l'autorité environnementale du 13 avril 2021,
- La réponse du maître d'ouvrage de mai 2021,
- Les différents documents du « Dossier d'Enquête » pour le projet de réaménagement du secteur du Chalvet, remplacement du télésiège et création du réseau d'enneigeurs de la piste Campanule,

Ensuite, tenant compte des analyses précédentes une **appréciation globale du projet** sera donnée par le commissaire enquêteur.

4.1 Analyse de l'arrêté d'ouverture du 5 mai 2021 et de l'avis au public

L'arrêté d'ouverture d'enquête n° URBA-2021-046 en date du 5 mai 2021, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique précise les modalités pratiques du déroulement de l'enquête (durée et permanences).et définit les conditions réglementaires concernant la tenue des registres (papier et dématérialisé), les permanences, la publicité dans les journaux, l'affichage et les dates de remise du rapport et des conclusions par le commissaire enquêteur.

Il précise également le détail du protocole sanitaire à respecter.

Un observateur (C-01) fait remarquer que la réponse du maître d'ouvrage à l'Autorité environnementale n'est pas mentionnée dans l'arrêté d'ouverture d'enquête. Questionné à ce sujet, le maître d'ouvrage confirme que c'est un simple oubli.

Appréciation du commissaire enquêteur.:

Le commissaire enquêteur a été consulté sur les modalités d'organisation de l'enquête avant la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête et a donné son avis, en particulier sur les dates et horaires des permanences à la mairie de l'Alpe d'Huez. Les dispositions prévues par cet arrêté ne présentent pas de particularités. Elles ont été respectées.

4.2 Analyse de l'avis de l'autorité environnementale et de la réponse du MO

L'avis de l'autorité environnementale, daté du 13 avril 2021, porte sur le projet de réaménagement du secteur du Chalvet comportant 2 parties :

- o Le remplacement du télésiège du Chalvet
- o L'enneigement de la piste Campanule.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- o la prise en compte des incidences du changement climatique, en particulier au regard des conséquences sur la ressource en eau, en cas de production de neige de culture,
- o la protection des eaux superficielles et souterraines,
- o la préservation des milieux naturels, en particulier les zones humides, et de la biodiversité,

- l'intégration paysagère des aménagements,
 - la maîtrise des risques naturels au regard des secteurs concernés par ces aménagements.
- Par rapport à l'avis qu'elle avait rendu lors de la précédente enquête publique en 2020, l'Autorité environnementale reconnaît « *des avancées positives : intégration paysagère plus poussée, meilleure prise en compte des zones humides, définition des ouvrages de protection contre les avalanches et les chutes de blocs* », mais elle confirme que « *les incidences du projet sur l'environnement restent à compléter* ».

En conclusion l'Autorité environnementale recommande :

- d'approfondir l'évaluation des incidences du projet et ses impacts résiduels sur les habitats, la faune et la flore,
- de proposer des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation adaptées.

Elle recommande en outre au maître d'ouvrage de s'engager fermement à les mettre en œuvre.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage affirme tout d'abord qu'il s'agit d'un nouveau projet, entièrement revu en tenant compte :

- des observations formulées par la MRAe dans son avis sur le précédent projet;
- des observations du public et du commissaire enquêteur formulées au cours de l'enquête publique réalisée en 2020 sur le précédent projet.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Par principe, l'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération ».

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage couvre la plus grande majorité des points soulevés par la MRAe. En effet, il examine toutes les recommandations de l'Autorité environnementale et pour chacune d'elle apporte une réponse précise et pertinente.

Les effets environnementaux négatifs résiduels devraient être faibles moyennant l'adoption de mesures spécifiques décrites dans le mémoire complémentaire en ce qui concerne les enjeux environnementaux bien identifiés.

4.3 Analyse des documents du dossier d'enquête publique

Les documents du « *Dossier d'Enquête Publique pour le projet de réaménagement du secteur du Chalvet, c'est-à-dire le remplacement d'un télésiège fixe 2 places par un télésiège débrayable 6 places ainsi que l'enneigement de la piste Campanule* » se présentent en 2 parties :

Une partie administrative regroupant les 3 registres et tous les documents administratifs de gestion de l'enquête publique,

Une partie technique comportant les onglets suivants :

- DAET 2021 N° 2275 (Demande d'Autorisation d'Exécuter les Travaux)
- Pièce A : Mémoire descriptif et descriptif technique
- Pièce B : Note sur les mesures de préservation
- Pièce C : Echancier
- Pièce D : Plan de situation
- Pièce E : Profil en long
- Pièce F : Note de calcul

- Pièce H : Dispositions de sauvetage
- Pièce I : Note sur les risques naturels
- Pièce J : Étude d'impact
- Pièce K : Autorisations administratives
- Pièce O : Plans de constructions associées
- Pièce P : Insertion paysagère
- Permis d'aménager 2021 (PA)
- Avis

Les pièces principales constitutives du dossier sont présentées de façon succincte et analysées par le commissaire enquêteur.

4.3.1 Pièce A : Mémoire descriptif

Le projet de construction du télésiège débrayable de Chalvet intervient dans le cadre du réaménagement du secteur de Sarenne. Suite à l'ajout de neige de culture dans ce secteur, le télésiège de Chalvet existant d'un débit de 1 029 skieurs / h et construit en 1981 se retrouve inadapté au besoin pour le transfert des skieurs entre le secteur de Sarenne et l'Alpe d'Huez. Le télésiège Le Chalvet est de type à pinces débrayables avec sièges 6 places. Son débit théorique est de 3 000 p/h.

Le mémoire descriptif donne les détails pour :

- La station de tension aval,
- La station motrice amont,
- La ligne.

La construction du télésiège comprend la réalisation des travaux d'aménagements qui sont localisés au droit des gares de l'installation :

- Réalisation de terrassements de masse pour aménagement de la plateforme de la gare aval
- Réalisation de terrassements de masse pour aménagement de la plateforme de la gare amont avec aménagement du raccordement entre cette plateforme et la piste de ski existante,
- Construction des locaux d'exploitation près des zones d'embarquement / débarquement.
- Réalisation de l'alimentation électrique enterrée HTA en gare amont,
- Réalisation de l'alimentation électrique enterrée BT en gare aval.
- Dépose des constituants du télésiège existant avec évacuation du matériel et enfouissement des têtes des massifs bétons de fondation

Appréciation du commissaire enquêteur.:

Ce chapitre de 7 pages donne une description technique détaillée des installations, la station motrice amont, la station de retour aval, la ligne ainsi que les spécificités de l'installation et ses aspects réglementaires.

Cependant la plupart des caractéristiques qui sont données se trouvent dans l'étude d'impact.

Le commissaire enquêteur prend acte du mémoire descriptif du pétitionnaire et des caractéristiques technique du télésiège envisagé.

4.3.2 Pièces B-C : Mesures de préservation, Calendrier

Ces quelques pages sur les mesures de préservation lors de la construction et du démontage de l'installation existante se retrouvent dans l'étude d'impact. Elles sont complétées par les caractéristiques techniques et par une série de photos du télésiège en service.

Appréciation du commissaire enquêteur.:

Ces informations, sans grand intérêt, font double emploi avec celles données dans l'étude d'impact.

Dans ce chapitre, il n'est pas fait mention de la préservation des fouilles archéologiques.

Quant au calendrier prévisionnel, il ne semble pas à jour car un certain nombre d'opérations indiquées pour le mois de juin-juillet 2021 ne sont pas encore réalisées. Ce qui est important c'est la date prévisionnelle de mise en service : décembre 2021.

Par ailleurs, la date de mise à jour n'est pas indiquée, ainsi que le code couleur (jaune, gris, bleu vert, rouge) permettant de comprendre la signification de chaque opération indiquée.

4.3.3 Pièce D-E-F : Plan de situation, Profil en long, Note de calcul,

Ces 3 documents présentent peu d'intérêt car ils se trouvent ailleurs dans le dossier ou bien, ils semblent inutiles.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Le plan de situation est un extrait d'une carte topographique de l'Alpe d'Huez sur laquelle sont indiqués respectivement le tracé du télésiège existant et celui du télésiège projeté. Il ne présente aucun intérêt en tant que document séparé puisqu'on le retrouve dans l'étude d'impact.

Le profil en long, plan mis à jour en décembre 2020 et d'une grande précision, se trouve également dans l'étude d'impact. D'ailleurs le profil en long de l'étude d'impact est en format réduit largement suffisant pour le public. Il a cependant le mérite de faire apparaître le nombre et l'emplacement des pylônes.

La note de calcul de la ligne, faite par le constructeur, comporte 159 pages de tableaux de chiffres incompréhensibles pour le commun des mortels !... Seule la première page présente un intérêt puisqu'elle indique le nom de constructeur POMA et la date de la dernière mise à jour : le 7 décembre 2020.

Cette note de calcul est donc parfaitement inutile pour le public. Sans explications et sans le logiciel spécifique, personne ne peut vérifier les calculs et font confiance au constructeur !...

4.3.4 Pièce H : Dispositions de sauvetage

Ce document de 2 pages rappelle (de façon inutile) les caractéristiques techniques du télésiège du Chalvet et résume en quelques lignes le déroulement et la conduite des opérations d'évacuation de la ligne.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Lors de la première réunion avec le maître d'ouvrage, le commissaire enquêteur estimant que ce paragraphe était trop succinct avait demandé de le compléter ce qui devait être fait par le bureau d'études. Malheureusement, cela n'a pas été fait.

En effet, ce volet n'est pas à la hauteur des attentes du public en cas d'incident sur la ligne.

Le nombre maximal de passagers à évacuer en cas d'arrêt du télésiège est d'environ $90 \text{ sièges} \times 6 = 540 \text{ skieurs} / 2 = 270 \text{ skieurs}$ pour une demie ligne. Le temps maximal prévu pour l'évacuation de l'ensemble des usagers est de 3 heures dont 30 minutes correspondant au temps de prise de la décision d'évacuer. Il faut donc faire descendre du télésiège, au bout d'une corde, 270 personnes en 150 minutes, c'est-à-dire une personne toutes les 30 secondes, dont certaines d'une hauteur de 16 mètres, ce qui paraît difficilement réalisable.

D'ailleurs, une personne du public, moniteur de ski et connaissant bien la station, a émis des doutes certains sur ce temps d'évacuation, malgré les exercices annuels de simulation.

Dans ce paragraphe, les phénomènes dangereux majeurs n'ont pas été identifiés (perte d'alimentation, rupture mécanique, aléas climatiques, etc.). De ce fait, ils ne peuvent être considérés comme « acceptables » au titre de la matrice de criticité (gravité x probabilité) même avec une assez faible probabilité d'occurrence et que l'exploitant n'apporte pas de mesures proportionnées ou adaptées à chacun des risques encourus dont la liste n'a pas été établie.

Une étude des dangers semble être indispensable et devrait comporter les parties suivantes :

- un rappel des différents types d'accidents survenus sur des remontées mécaniques dans le domaine des stations de sport d'hiver, leurs causes (d'origine interne ou externe), leur nature et leurs conséquences,
- le recensement des types de risques pour les sites considérés,
- la cinétique des phénomènes et leurs conséquences sur les installations et sur les usagers,
- les mesures propres à diminuer les risques.

En conclusion, le volet « Dispositions de sauvetage », est incomplet et simpliste. Il ne reflète pas le souci du maître d'ouvrage pour les règles de sécurité, la prévention des accidents et la formation du personnel, en dehors de la simple application de la réglementation.

Et les nombreux skieurs qui ont un peu peur en haut des télésièges, surtout lorsqu'ils s'arrêtent un instant, ne seront guère rassurés en lisant ce chapitre !...

Chaque année, les médias relatent des incidents plus ou moins graves sur les remontées mécaniques. Le commissaire enquêteur considère que ce volet n'est pas à la hauteur des attentes du public en cas d'incident sur la ligne.

4.3.5 Pièce I : Note sur les risques naturels

C'est une note succincte de 4 pages tenant compte du rapport SAGE pour évaluer les risques naturels suivants :

- les glissements de terrain,
- les chutes de blocs,
- la sismicité,
- les avalanches,
- les crues torrentielles

La localisation des couloirs d'avalanche est indiquée sur les cartes PIDA (Plan d'intervention de déclenchement des avalanches) et sur la Carte de localisation probable des avalanches (CLPA)

Appréciation du commissaire enquêteur :

Tous ces risques naturels sont également étudiés dans l'étude d'impact et les cartes des avalanches sont également présentées mais le plus souvent de manière relativement différente. Il aurait été préférable de présenter au public un seul document faisant la synthèse de toutes les données concernant les risques naturels.

Dans son avis, l'Autorité environnementale souligne que par rapport au projet précédent, le nouveau projet n'induit pas de nouveaux risques, n'aggrave pas de risque existant et ne présente pas de vulnérabilité restreinte.

La recommandation de l'Autorité environnementale dans son premier avis sur la demande de précision sur le risque d'embâcle au droit de la passerelle prévue pour franchir la Sarenne n'a plus lieu d'être, puisque la passerelle sur la Sarenne a été abandonnée par le porteur de projet. Par ailleurs, les ouvrages de protections contre les risques naturels ont été définis et positionnés depuis la précédente étude d'impact : un merlon pare-blocs de 2,5 m de hauteur, un merlon pare-avalanche de 7,5 m de hauteur, des purges manuelles (minage et micro minage) et la mise en place de filets et d'ancrages.

Sur les risques naturels, en particulier les chutes de blocs et les avalanches, le commissaire enquêteur rejoint l'avis de la MRAe et recommande au maître d'ouvrage d'en tenir compte.

4.3.6 Pièce J : Étude d'impact

L'étude d'impact est conforme aux dispositions du code de l'environnement (article L122-6). Elle a été réalisée en février 2020 et modifiée en avril 2021 par le bureau d'études « Symbiose environnement » , conformément au décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements qui prévoit ainsi que seuls sont soumis à étude d'impact les projets mentionnés en annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement, ce qui est le cas pour le présent projet.

En 398 pages, cette étude reprend l'ensemble des chapitres exigés à l'article R.512-8 et couvre tous les thèmes requis en 11 volets :

1. Résumé non technique,
2. Introduction,
3. Présentation du projet,
4. État initial du site,
5. Synthèse et évaluation des enjeux,
6. Mesures d'évitement (ME),
7. Impacts et mesures de réduction,
8. Mesures compensatoires (MC),
9. Mesures d'accompagnement (MA),
10. Mesures de suivi,
11. Synthèse des effets du projet et des mesures ERCA,
12. Annexes.

Chacun de ces chapitres est présenté rapidement et une appréciation globale est donnée.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Dans son avis d'avril 2020, l'Autorité environnementale recommande « *d'établir une étude d'impact sur l'ensemble du projet de développement du domaine skiable de « l'Alpe d'Huez Grand Domaine Ski » qui a fait l'objet d'une « réflexion d'aménagement globale » menée depuis 2014 ; une telle étude d'impact est indispensable pour garantir la pertinence environnementale globale des projets et la bonne information du public. »*

Bien sûr, une telle étude d'impact globale du domaine skiable de l'Alpe d'Huez Grand Domaine serait très intéressante mais dépasse le cadre particulier de cette enquête publique.

Par rapport à la version de 2020, cette étude d'impact modifiée met l'accent sur les mesures ERC qui sont examinées avec plus de précisions dans des chapitres séparés.

Elle s'attarde également sur les ouvrages de protection de la gare de départ, par contre, les résultats des inventaires faune-flore ont été retirés de la version de l'étude d'impact de 2021.

Dans son avis d'avril 2021, la MRAe note :

« *Les principales modifications du projet depuis la dernière version présentée pour avis à l'Autorité environnementale et au public sont :*

- *la définition des ouvrages de protections aux risques « avalanches et chutes de blocs »,*
- *la suppression de la passerelle initialement projetée sur la Sarenne et de l'aménagement de piste en rive gauche,*
- *l'évitement de zones humides ».*

4.3.7 Étude d'impact - Résumé non technique

Le résumé non technique d'une vingtaine de pages, est situé en début de l'étude d'impact. Le projet est présenté de la façon suivante :

« *La présente étude d'impact concerne le projet de Réaménagement du secteur du Chalvet : Remplacement du télésiège du Chalvet, reprofilage et enneigement de la piste des Campanules situé sur le domaine skiable de l'Alpe d'Huez. »*

Lors de l'enquête précédente, l'Autorité environnementale avait suggéré de reprendre entièrement cette partie afin qu'elle soit complète et plus compréhensible du public et pour y intégrer les éléments complémentaires qu'elle avait recommandés.

En conséquence, par rapport à la version de 2020, ce résumé non technique a été largement revu et corrigé en avril 2021 suite aux remarques de la MRAe

Appréciation du commissaire enquêteur :

En principe, ce résumé est destiné à faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, cependant, le commissaire enquêteur craignant que cet objectif ne soit pas atteint a demandé au maître d'ouvrage de faire un « tiré à part » de ce document et de le placer au-dessus du dossier d'enquête pour un accès plus rapide par le public.

4.3.8 Étude d'impact - Introduction,

Dans le cadre de la modernisation des remontées mécaniques de la station de l'Alpe d'Huez, la Société d'Aménagement Touristique de l'Alpe d'Huez (SATA) envisage de remplacer le télésiège à pinces fixes du Chalvet par un appareil plus moderne répondant mieux aux exigences de la clientèle, en le déplaçant de manière à respecter les sensibilités écologiques du site.

L'appareil envisagé étant de type débrayable avec un débit supérieur à 1 500 passagers par heure, le projet nécessite la réalisation d'une étude d'impact, d'où le présent document.

L'Étude d'impact et la procédure d'enquête publique

Selon les articles L123-2 du Code de l'environnement, les projets devant comporter une évaluation environnementale (Étude d'impact) selon l'article L. 122-1 font l'objet d'une **enquête publique**.

De plus, selon les articles L122-1 et R 122-3 du Code de l'environnement, les projets faisant l'objet d'une étude d'impact sont soumis à l'avis de l'autorité environnementale.

Autres réglementations

Le projet est soumis aux réglementations suivantes :

- Code de l'Environnement : Articles L. 214-1 et suivants,
- Code de l'Urbanisme, procédure de Demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET),
- Code Forestier, mais comme le projet ne nécessite pas de défrichement, il n'est donc pas soumis à demande d'autorisation.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de cette introduction qui rappelle la réglementation applicable aux études d'impact dans le cadre des enquêtes publiques.

4.3.9 Étude d'impact - Présentation du projet

Le projet comporte les opérations suivantes :*

Concernant l'appareil :

- Construction du télésiège débrayable du Chalvet haut débit qui présente des qualités de confort, de débit, de fiabilité et longévité supérieures aux installations en place.
- Démontage du télésiège existant du Chalvet avec récupération de l'ensemble des constituants pour permettre leur réemploi dans le cadre de la construction d'une installation neuve.

Concernant le réseau neige de la piste Campanule :

- Installation du réseau d'enneigement de la piste Campanule, permettant d'enneiger la piste depuis le sommet du futur appareil de Chalvet jusqu'au quartier des Bergers.
- Installation d'un réseau pour l'alimentation en eau le réseau de la piste Campanule, depuis la retenue de l'Herpie via le réseau existant de la piste de Sarenne.

Objectif du projet

- Augmenter le débit de transfert des skieurs entre le secteur de Sarenne et l'Alpe d'Huez (3 000 skieurs / h contre 1 029 actuellement pour le télésiège fixe).
- Fiabiliser l'accès à l'Alpe d'Huez depuis le secteur de Sarenne en utilisant un appareil de technologie débrayable actuelle avec une double motorisation et une redondance complète de l'appareillage électrique,
- Sécuriser l'enneigement de la piste correspondante.

Étude des variantes et choix de la variante retenue

Du fait de la nature du projet (remplacement d'un appareil existant) et équipement d'une piste en réseau neige les possibilités de variantes concernent le type d'appareil à installer, le choix du tracé de l'appareil ainsi que le tracé pour les réseaux électriques et neige.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de cette présentation du projet mais regrette que le choix des variantes ne soit pas toujours justifié clairement.

Du fait de la nature du projet (remplacement d'un appareil existant) et équipement d'une piste en réseau neige les possibilités de variantes concernent :

- A- le type d'appareil à installer,
- B- le choix du tracé de l'appareil,
- C- le choix du tracé pour les réseaux électriques et neige.

A- Pour le type d'appareil, la variante 1 (conserver l'appareil existant) et la variante 3 (télécabines) n'ont pas de sens puisque par hypothèse, il s'agit du remplacement du télésiège existant. Par contre la capacité de l'appareil c'est-à-dire le choix entre 2, 4 ou 6 places n'a pas été justifié par le maître d'ouvrage. Il aurait fallu faire une étude des flux de skieurs en heures de pointe et en heures creuses.

B- Pour le choix du tracé, la variante 1 aurait dû être rejetée immédiatement car le tracé du télésiège existant traverse une zone rouge pour les risques naturels et la zone protégée des fouilles archéologique et l'Architecte de bâtiment de France (DREAL) ne peut pas l'autoriser. Par ailleurs, les variantes 2 et 3 sont presque identiques et aurait pu être regroupées.

C- Pour l'installation des réseaux (eau, électricité), le choix du tracé est purement technique et intéresse moins le public.

4.3.10 Étude d'impact - État initial du site

Ce volet, qui comporte plus de 150 pages, est une présentation générale complète de la situation actuelle de la zone d'étude : le milieu physique, hydrologique, le patrimoine naturel, culturel et paysages ainsi que le contexte humain et réglementaire.

Il est complété par un grand nombre de cartes : localisation diverses et vues aériennes.

Enfin, une série de photos et quelques vues du site illustrent ce volet.

Ensuite de ce chapitre, le cadre réglementaire est examiné :

- Le Plan Local d'Urbanisme (PLU), son PADD et le zonage des secteurs concernés,
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT),
- La Loi Montagne,
- La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA),
- La Convention alpine.

Enfin les **enjeux du site** sont synthétisés dans un tableau, avec l'évaluation du risque d'impacts bruts susceptibles d'être occasionnés par le projet en l'absence de mesures adaptées. L'objectif des mesures présentées dans les chapitres correspondants étant de réduire au maximum le niveau d'enjeu et le risque d'impact pour chacune des thématiques.

Appréciation du commissaire enquêteur

Ce chapitre est un descriptif exhaustif de l'environnement, bien illustré et documenté.

Très instructif, ce volet permet d'avoir une vision précise de la situation et de l'environnement actuel et futur du télésiège de Chalvet.

Par contre, certains enjeux environnementaux ne semblent pas avoir été appréciés correctement selon l'avis de la MRAe qui relève :

« *L'état initial de l'environnement et les incidences environnementales se limitent toujours à l'aire d'emprise du projet de remontée mécanique et du tracé des pistes existantes ou créées, sans intégrer ses effets éloignés ou induits sur un périmètre plus large. Malgré des avancées positives (intégration paysagère plus poussée, meilleure prise en compte des zones humides, définition des ouvrages de protection contre les avalanches et les chutes de blocs) entre la première étude d'impact et la version actuelle, les incidences du projet sur l'environnement restent à compléter* ».

Par ailleurs, cette dernière recommande :

- « *d'approfondir l'évaluation des incidences du projet et ses impacts résiduels sur les habitats, la faune et la flore et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation adaptées. Elle recommande en outre au maître d'ouvrage de s'engager fermement à les mettre en œuvre* ».

4.3.11 Synthèse et évaluation des enjeux

Les enjeux du site sont synthétisés dans un grand tableau, avec l'évaluation du risque d'impacts bruts susceptibles d'être occasionnés par le projet en l'absence de mesures adaptées.

L'objectif des mesures présentées dans les chapitres correspondants étant de réduire au maximum le niveau d'enjeu et le risque d'impact pour chacune des thématiques.

Exemple partiel du tableau

Thématique	Enjeu	Niveaux d'enjeu	Risque d'impact lié au projet
Milieu physique			
Contexte climatique	Préserver le réchauffement climatique.	FORT	FAIBLE
Relief et topographie	Le site présente des pentes localement fortes, mais aucun passage en crête.	FAIBLE	FAIBLE
Contexte géologique	Eviter les déstabilisations de terrain dans les zones de moraine et d'éboulis des pentes fortes.	MOYEN	FAIBLE

4.3.12 Étude d'impact – Mesures d'évitement (ME)

Une mesure d'évitement modifie un projet afin de supprimer un impact négatif identifié. Le terme « évitement » recouvre généralement trois modalités : l'évitement lors du choix d'opportunité, l'évitement géographique et l'évitement technique.

Les principales mesures d'évitement, prises pour limiter l'impact du projet sur le milieu naturel du site, ont été réfléchies et prévues dès la phase d'étude.

L'objectif était de positionner le projet au sein d'espaces présentant le moins de sensibilité possible. Elles consistent donc en plusieurs choix concernant la localisation du projet.

- **Le choix du tracé de l'appareil permet d'éviter tout impact sur les cours d'eau.**
- **Le tracé des réseaux neige permet d'éviter tout impact sur les cours d'eau du secteur.**
- **Aucun ouvrage de ligne ne sera implanté dans une zone humide.**
- **Le choix du tracé des réseaux permet d'éviter tout impact sur les zones humides.**

4.3.13 Étude d'impact – Impacts et Mesures de réduction (MR)

Une mesure de réduction vise à réduire autant que possible la durée, l'intensité et/ou l'étendue des impacts d'un projet sur l'environnement qui ne peuvent pas être complètement évitées, notamment en mobilisant les meilleures techniques disponibles (moindre impact à un coût raisonnable).

En application du décret du 25 février 1993 relatif aux études d'impact, sont distingués ci-après :

- les effets positifs du projet
- les effets négatifs temporaires
- les effets négatifs directs et permanents
- et les effets négatifs indirects

Les effets positifs du projet

De manière générale, cet aménagement permettra de conforter l'activité touristique du site en améliorant l'offre : emploi et activité touristique.

Mais aussi :

- Un impact positif sur la faune en permettant de supprimer l'appareil existant dans cette zone à enjeux et d'installer le futur appareil dans un secteur moins sensible pour la faune.
- Un impact positif sur le patrimoine culturel et archéologique.

Les effets négatifs temporaires, directs ou permanents ou bien indirects

Suite aux mesures d'évitements, des impacts effectifs sur le milieu naturel restent malheureusement prévisibles. C'est pourquoi ceux-ci ont été analysés pour chaque thématique et des mesures de réductions possibles sont mises en œuvre.

Les effets suivants ont été analysés et des mesures de réduction proposées :

- Effets sur le relief et les sols, sur l'eau potable, sur le milieu aquatique,
- Effets sur les risques naturels, sur les habitats naturels, sur la flore, sur la faune,
- Effets sur les zonages réglementaires, sur le réseau écologique, le contexte économique,
- Effets sur les infrastructures, sur le patrimoine culturel, sur le cadre de vie, l'air et la santé,
- Effets sur la consommation énergétique, les gaz à effet de serre (GES) et le climat,
- Effets sur le paysage,

Les effets cumulés

Les impacts cumulés seront traités dans les différentes études des nouveaux projets au fur et à mesure de leur finalisation, selon l'ampleur et les impacts des travaux concernés. Toutefois, les enjeux globaux sur ce secteur ont d'ores et déjà été étudiés pour permettre de guider les orientations en termes d'aménagement.

4.3.14 Étude d'impact – Mesures compensatoires (MC)

Grâce à toutes les mesures d'évitement et de réduction, le projet n'engendrera pas d'impact significatif sur des espèces protégées. Le projet ne nécessite donc pas de mesures compensatoires.

4.3.15 Étude d'impact – Mesures d'accompagnement (MA)

Les impacts résiduels du projet sont restreints et concernent surtout la destruction d'habitats sous l'emprise des terrassements. Cette destruction d'habitat concernant potentiellement une ou plusieurs espèces de papillons, dont l'apollon une espèce souvent rencontrée sur le domaine skiable.

Des mesures d'accompagnement ont été recherchées pour réduire encore cet impact résiduel du projet sur le milieu naturel :

1. Réalisation d'un inventaire des papillons de jour et d'une étude scientifique sur l'Apollon (MA1),
2. Plantation sedums (MA2),
3. Aménagement du parking du site de Brandes (MA3),
4. Récréation d'habitats favorables aux reptiles à proximité de la partie basse de la zone du (MA4).

4.3.16 Étude d'impact – Mesures de suivi (MS)

Les mesures d'atténuation et de compensation doivent être accompagnées d'un dispositif de suivi et d'évaluation destiné à assurer leur bonne mise en œuvre et garantir la réussite de l'opération.

1. Suivi du chantier (MSC),
2. Suivi de l'efficacité des mesures post chantier (MSPC).

4.3.17 Étude d'impact – Synthèse des effets du projet et des mesures ERCA

Le projet respecte la séquence « éviter, réduire et compenser » les impacts sur l'environnement :

1. Séquence « Eviter, Réduire, Compenser »,
2. Compatibilité du projet avec le cadre réglementaire,
3. Scénario d'évolution,
4. Coût des mesures.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte de ce volet sur la synthèse des effets du projet et des mesures ERCA mais considère que sa valeur ajoutée est relativement limitée pour l'étude. La plupart des mesures préconisées sont globalement des adaptations du projet et sont prises en compte dans le coût du projet lui-même.

4.3.18 Étude d'impact - Annexes

Les documents suivants sont joints à l'étude d'impact :

- Références bibliographiques,
- Formulaire d'évaluation simplifiée des incidences NATURA 2000,

Appréciation du commissaire enquêteur sur l'ensemble de l'étude d'impact

En conclusion, le commissaire enquêteur considère que l'étude d'impact, malgré quelques faiblesses, est conforme aux dispositions du code de l'environnement.

En effet, elle paraît complète et bien documentée, cependant elle révèle certaines lacunes relevées par l'Autorité environnementale et par certains observateurs, en particulier les documents suivants qui étaient disponibles dans les annexes de l'étude d'impact de la précédente enquête en 2020 :

- Étude Faune-Flore, réalisée par la Cabinet TERE0 en 2014,
- Étude faune flore et expertise hydro biologique,
- Adaptation du réseau d'adduction,

Dans la synthèse de son avis, l'Autorité environnementale reste prudente vis-à-vis de l'étude d'impact en soulignant :

« *Malgré des avancées positive (intégration paysagère plus poussée, meilleure prise en compte des zones humides, définition des ouvrages de protection contre les avalanches et les chutes de blocs) entre la première étude d'impact et la version actuelle, **les incidences du projet sur l'environnement restent à compléter*** ».

Et de façon plus globale :

« *L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte l'activité quatre saisons actuelle s'exerçant sur le domaine de l'Alpe d'Huez et celle à venir, en termes de présentation et d'analyse des incidences* ».

Le commissaire enquêteur, tenant compte de l'avis de la MRAe et de la réponse du maître d'ouvrage, souligne les quelques faiblesses de l'étude d'impact corrigées en partie par la note en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse apportant de nombreuses informations complémentaires sur les inventaires faune / flore.

D'autre part, pour une meilleure lisibilité et compréhension, l'étude d'impact aurait pu être séparée en 2 parties car les impacts sur l'environnement et les mesures prises sont tout à fait différents :

- Une partie pour le télésiège du Chalvet
- L'autre pour le réseau d'enneigement de la piste Campanule.

Le commissaire enquêteur prend acte des engagements du pétitionnaire pendant la phase de travaux et sa volonté de réduire ou de compenser des impacts potentiels sur l'environnement.

4.3.19 Pièce K : Autorisations administratives

Pour les remontées mécaniques, les parcelles concernées et listées sont grevées par deux types de servitudes :

- Une servitude de survol pour les parcelles ne comportant pas d'ouvrages en ligne,
- Une servitude d'implantation des ouvrages de ligne qui comprend une partie enterrée pour les massifs des pylônes ou les terrassements pour les gares amont et aval.

Un premier document est la compilation des droits de passage signés par chacun des 15 propriétaires des parcelles concernées par le survol de la ligne ou l'implantation de pylônes.

Pour les terrains communaux, une délibération du Conseil municipal donne l'autorisation à la SATA de réaliser sur les parcelles communales des travaux d'implantation de gare et donne les autorisations de passage et de survol nécessaires pendant la durée de vie de l'ouvrage. Elle demande également à la SATA de procéder à la remise en état et ré-engazonnage des terrains impactés après la réalisation des travaux.

Le dossier d'enquête contient également les documents suivants :

- Le Plan parcellaire 2275-10-00 montrant l'implantation de la ligne, des pylônes et des gares sur le parcellaire cadastral, version 2020,
- L'État parcellaire établi par propriété, donnant la liste des propriétaires ou ayant-droits et leurs adresses et indiquant la contenance de chaque parcelle, les emprises foncières pour le survol du télésiège et celles pour les constructions des pylônes, des gares et des terrassements.

Il faut noter que la commune d'Huez possède la maîtrise foncière de la majorité des parcelles, et surtout les plus grandes sur lesquelles sont envisagés les travaux.

Appréciation du commissaire enquêteur

Afin que le projet puisse se réaliser, il est nécessaire que tous les propriétaires, usufruitiers ou ayant-droits donnent, au préalable et par écrit, leur autorisation à la SATA, soit pour le survol de leur parcelle, soit pour la construction des massifs des pylônes ou le bâti des gares amont et aval.

Ces conditions qui n'étaient pas réalisées lors de la première enquête le sont aujourd'hui.

Enfin, lors de l'enquête aucune observation n'a été reçue directement de la part des propriétaires fonciers, ni de la part de l'Association foncière pastorale (AFP).

4.3.20 Pièce O-P : Aménagement des gares, Locaux, Façades et insertion paysagère

Il s'agit des plans d'implantation des gares amont et aval, des locaux et des façades de ces gares ainsi qu'une simulation de l'intégration des 2 gares dans le paysage en hiver et en été.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte de ces documents.

5 Conclusions

Tenant compte des observations et des interrogations du public, de l'avis de Monsieur le Maire de la commune d'Huez, des précisions complémentaires apportées par la SATA en réponse au procès-verbal de synthèse des observations, de l'analyse des documents du dossier d'enquête publique et de sa propre analyse, le commissaire enquêteur a rédigé ses conclusions personnelles et motivées qui font l'objet d'un document séparé.

Fait à Varcès, Allières et Risset ce 16 juillet 2021,



Alain Monteil
Commissaire enquêteur

Sont joints au présent rapport :

Conclusions motivées du commissaire enquêteur

Pièces jointes

Pièce jointe n° 1 - Procès-verbal de synthèse des observations

Pièce jointe n° 2 - Note en réponse du maître d'ouvrage

Annexes

Annexe n° 1 - Désignation du commissaire enquêteur

Annexe n° 2 - Arrêté d'ouverture de l'enquête publique

Annexe n° 3 - Avis d'enquête publique

Annexe n° 4 - Publicité et information du public

Annexe n° 5 - Rapport de constatations

Annexe n° 6 - Avis de l'Autorité environnementale