

DEPARTEMENT DE L'ISERE

COMMUNE DE HUEZ

**Enquête publique relative au projet de modification du
téléporté de Rif Nel existant en télécabine avec ajout d'un
tronçon**

**RAPPORT
et
CONCLUSIONS
DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

---ooOoo---

Enquête publique du 5 mai 2025 au 5 juin 2025

La commissaire enquêtrice

Stéphanie RETOURNAY

DEPARTEMENT DE L'ISERE

COMMUNE DE HUEZ

**Enquête publique relative au projet de modification du téléporté de
Rif Nel existant en télécabine avec ajout d'un tronçon**

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Les conclusions se trouvent dans un document séparé

---ooOoo---

Enquête publique du 5 mai 2025 au 5 juin 2025

La commissaire enquêtrice

Stéphanie RETOURNAY

SOMMAIRE

Chapitre 1 - OBJET ET CADRE DE L'ENQUÊTE

1.1 - OBJET DE L'ENQUÊTE

- 1.1.1 Description générale du projet
- 1.1.2 Description détaillée du projet

1.2 - CADRE JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF DE L'ENQUÊTE

1.3 - DÉSIGNATION DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

Chapitre 2 - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

- 2.1.1 - Avant et durant l'enquête : publicité et information du public
- 2.1.2 - Calendrier de l'enquête et des permanences
- 2.1.3 - Durant l'enquête : accueil du public
- 2.1.4 - Clôture de l'enquête
- 2.1.5 - Remise du PV de synthèse

2.2 - DOSSIER D'ENQUÊTE

2.3 - AVIS DES SERVICES INCLUS DANS LE DOSSIER D'ENQUÊTE

2.4 - AVIS DE LA MRAE ET REPONSE DE LA SATA

Chapitre 3 - OBSERVATIONS DU PUBLIC, QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE, PV DE SYNTHÈSE

3.1 - OBSERVATIONS DU PUBLIC

- 3.1.1 Avis favorables
- 3.1.2 Avis défavorables

3.2 - QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

3.3 - PROCES VERBAL DE SYNTHÈSE

Chapitre 4 - RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE, SES RÉPONSES SUITE A L'EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC, L'AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

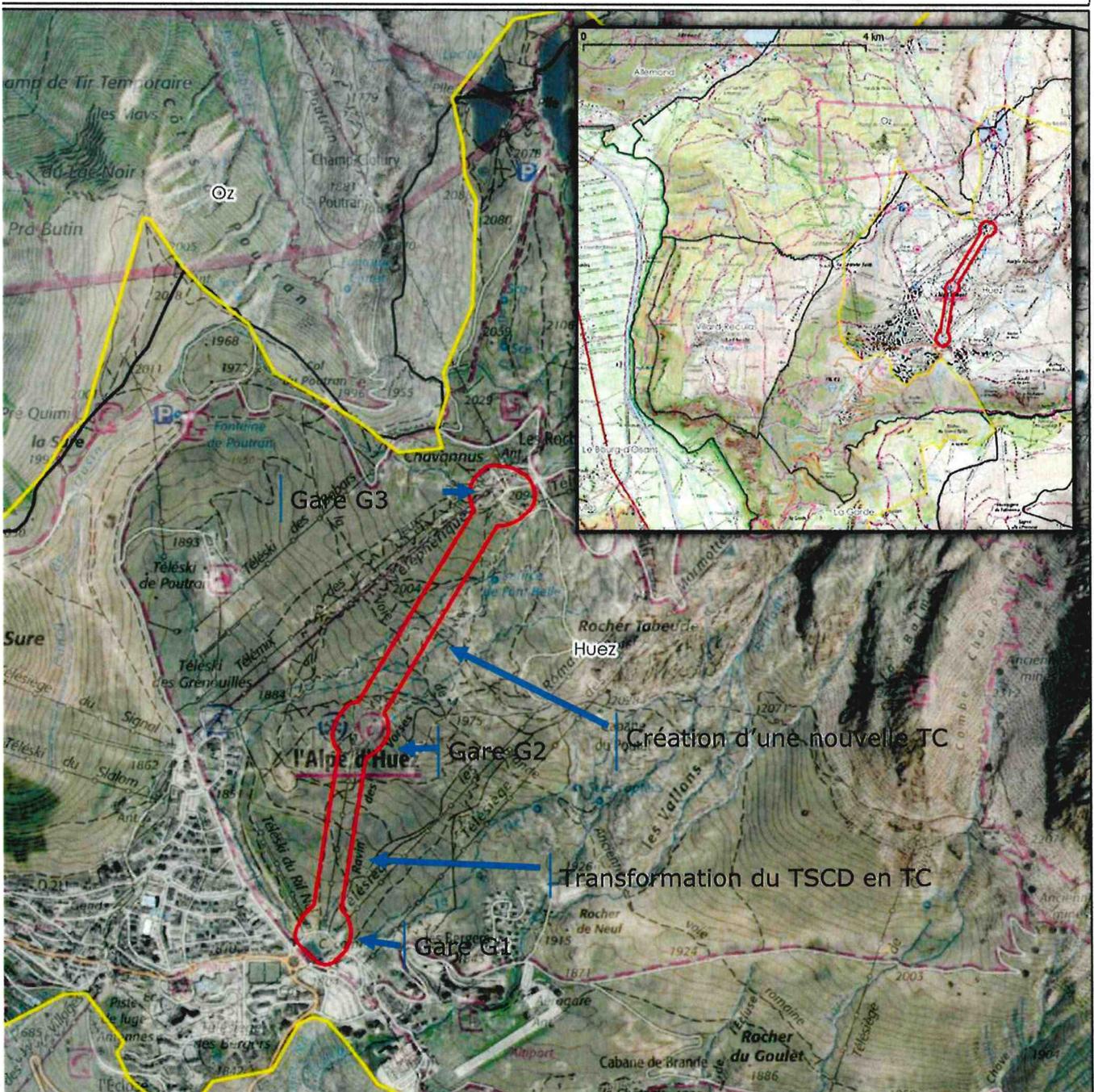
Chapitre 5 - CLÔTURE DU RAPPORT

1.1 – OBJET DE L'ENQUÊTE

1.1.1 Description générale du projet

La présente enquête publique porte sur le projet, de transformation du téléési téléphérique monocâble avec sièges et cabines (TSCD) existant du Rif Nel en télécabine jusqu'à 1910 m et le prolongement de cette ligne jusqu'à 2096 m grâce à l'aménagement

Localisation du projet



d'une télécabine (TC) dans le domaine skiable de l'Alpe d'Huez.

Pour une bonne compréhension de ce qui suit, la gare G1 est aussi nommée gare aval, la gare G2 gare intermédiaire et la gare G3 gare amont.

1.1.2 Description détaillée du projet

Le projet intervient dans le cadre du réaménagement du secteur des Bergers, aux altitudes comprises entre 1810,95 m et 2096m. L'objectif du projet, affiché par la SATA, est de :

- Conforter et moderniser les installations du domaine
- Améliorer la répartition des usagers sur le domaine skiable et ainsi
- Réduire la sur-fréquentation de la zone des Bergers,

tout cela en limitant les coûts d'aménagement et l'impact environnemental de la modernisation de cette installation.



Le projet consiste à modifier le téléporté du Rif Nel existant de type télésiège cabines débrayables en télécabine débrayable, avec ajout d'un tronçon supplémentaire.

Le débit de dimensionnement à terme de l'installation sera de 3 500 pers./h montée et descente.

Le projet réutilise les gares et la ligne existantes (G1, G2 et remontée du Rif Nel) ainsi que les locaux d'exploitation. Il est opérationnel en réutilisant les zones aménagées du domaine skiable.

Les constituants maintenus en service sont donc :

- L'ensemble des ouvrages de ligne – massif béton et structure métallique - hormis le fût d'un pylône (P4) pour diminuer sa hauteur et permettre d'équilibrer les charges sur les ouvrages à la suite de l'augmentation du débit.
- La structure de gare aval (G1) – massif béton et structure métallique
- Une grande partie de la structure de gare intermédiaire (G2) maintenue en service pour la nouvelle gare amont (G3).

Les constituants récupérés sont une partie de la structure de la gare motrice existante (G2) récupérée pour la nouvelle gare motrice amont (G3).

Les constituants ajoutés, neufs sont les contours et habillages en G1, structure complémentaire et habillages en G2 et G3, véhicules, câble, appareillage électrique.

Sur la gare G1, un quai d'embarquement/débarquement est construit. L'habillage de la gare G2 est remplacé et une voie de garage et un quai d'embarquement /débarquement y sont construits en prolongement du bâtiment existant.

L'opération comprend le démontage propre et l'évacuation des constituants du télésiège qui ne sont pas conservés sur l'installation du Rif Nel pour reconditionnement dans le cadre de travaux de maintenance ou de construction d'une installation neuve (les sièges et les cabines existantes).

Modalités des travaux et constructions associés à la modification de l'installation

La modification de l'installation neuve comprend la réalisation des travaux d'aménagements suivants qui sont localisés au droit des gares de l'installation :

- Pas de terrassements de masse nécessaire au niveau de la gare aval G1 conservée avec seulement l'ouverture d'une fouille pour ajout de la fondation complémentaire du nouveau contour de gare.
- Réalisation de terrassements de masse pour raccordement du nouveau quai aux pistes existantes en gare intermédiaire. Les terrassements restent limités à l'emprise de la gare et de la voie de stockage sans aménagement des pistes existantes qui sont toutes accessibles depuis zone de débarquement existante.
- Réalisation de terrassements de masse pour raccordement du nouveau quai aux pistes existantes en gare amont. Les terrassements restent limités à l'emprise de la gare sans aménagement des pistes existantes qui sont toutes accessibles depuis la nouvelle zone de débarquement.
- Reprise des réseaux neige et d'alimentations électriques de la SATA présents dans l'emprise des travaux et qui sont impactés par les terrassements.
- Rénovation des 2 locaux d'exploitation existants pour les intégrer dans la couverture des quais neuve et pour permettre d'aménager un accès en gare aval depuis le local (ce cheminement en dehors des zones de circulation des véhicules de l'installation permettant de sécuriser l'accès du personnel en gare).
- Construction d'un local d'exploitation neuf en gare amont comprenant un sous-sol avec poste transfo et local du groupe électrogène de secours.
- Construction d'une voie de stockage des véhicules en gare intermédiaire pour stockage des véhicules excédentaires qui ne peuvent pas être stockés dans les voies de la gare intermédiaire.
- Construction d'un quai d'embarquement débarquement couvert au niveau de chaque gare pour faciliter l'exploitation et améliorer le confort des usagers en cas d'intempérie.
- Pas de réalisation de tranchée sous la ligne (les multipaires sont aériens).
- Pas de modification des ouvrages de ligne existant (premier tronçon) hormis le remplacement d'un fut qui se fera par héliportage sans intervention d'engins au sol.
- Pas de défrichage nécessaire pour la construction de l'installation ou les aménagements.
- Pas de modification des cours d'eau ni des écoulements d'eau existants pour la construction de l'installation.
- Pas d'aménagement de pistes 4x4 pour construction des ouvrages neufs ou pour modification des ouvrages existants. Les travaux en ligne seront réalisés avec par héliportage et avec utilisation d'une pelle araignée pour les fondations (avec mise en défens des zones d'intérêt écologique avant intervention de la pelle araignée sur site et validation avec un écologue des zones de circulation des engins de chantier à proximité de ces zones).

Enfin, l'opération comprend la construction d'une ligne de téléphérique entre G2 et G3. Les ouvrages de ligne sont constitués de pylônes mono fûts fixés sur des massifs béton. Cette ligne nécessite la construction de 5 nouveaux pylônes.

1.2 – CADRE JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF DE L'ENQUÊTE

Le projet de modification du téléporté de Rif Nel existant en télécabine avec ajout d'un tronçon porté par SATA Group sur la commune d'Huez fait l'objet d'une demande d'autorisation d'exécution des travaux en application des articles R. 472-1 et suivants du Code de l'urbanisme. Il fait également l'objet d'une évaluation environnementale en tant qu'il entre dans le champ d'application du a) de la rubrique n° 43 de l'annexe à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement (création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1500 passagers par heure). A ce titre, ce projet est soumis à enquête publique conformément au L123-2 du code de l'environnement.

Cette enquête publique a été réalisée conformément à l'arrêté N° URBA-2025-289 du 7 avril 2025 de Monsieur le Maire de la commune d'Huez.

1.3 – DÉSIGNATION DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

Par décision du Tribunal Administratif de Grenoble N°Z25000039/38 en date du 27 février 2025, Stéphanie RETOURNAY a été désignée commissaire enquêtrice sur cette enquête. Monsieur Georges Guernet a été nommé commissaire enquêteur suppléant.

Chapitre 2 - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE DOSSIER D'ENQUÊTE

2.1 - ORGANISATION ET DÉFOULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1.1 - Avant et durant l'enquête : publicité et information du public

Publication de l'avis au public

Conformément aux règles de publicité des enquêtes publiques, un avis portant ces indications à la connaissance du public a été publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête (le 18 avril dans le Dauphiné Libéré et dans les Affiches de Grenoble et du Dauphiné) et a été rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci (le 12 mai dans le Dauphiné Libéré et le 9 mai dans les Affiches de Grenoble et Dauphiné)

Affichage de l'avis d'enquête en mairie, lieu des permanences :

L'avis annonçant cette enquête a fait l'objet, le 18 avril 2025, soit plus de quinze jours avant le début de l'enquête, et pendant toute sa durée, d'un affichage au format A2 sur 11 panneaux d'affichage de la commune d'Huez, dont 1 sur la mairie de l'Alpe d'Huez, lieu de tenue des permanences.

Autre publicité

L'information sur la tenue de l'enquête a été intégrée dans la newsletter de la mairie de l'Alpe d'Huez les 22 avril, 6 mai, 13 mai, 20 mai, 27 mai et 3 juin 2025.

2.1.2 - Calendrier de l'enquête et des permanences

L'enquête publique s'est déroulée du 5 mai 2025 à 9h au 5 juin 2025 à 17h, dans les locaux de la mairie annexe de Huez, à l'Alpe d'Huez. 3 permanences en présence de la commissaire enquêtrice se sont tenues les mercredi 14 mai 2025 de 9h à 12h, le samedi 24 mai de 9h à 12h, le jeudi 5 juin de 14h à 17 h.

Le public pouvait inscrire ses observations, propositions et avis des façons suivantes:

- sur le registre d'enquête publique papier ouvert à cet effet et tenu à disposition du public en mairie,
- sur le registre d'enquête publique dématérialisé disponible sur internet à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/6193>,
- par courrier électronique, à l'adresse suivante : enquete-publique-6193@registre-dematerialise.fr,
- par courrier postal adressé à l'attention de la commissaire-enquêtrice en mairie annexe de l'Alpe d'Huez, 226 route de la Poste, 38750 HUEZ.

2.1.3 - Durant l'enquête : accueil du public

- Ouverture du registre d'enquête :

Le registre a été ouvert le 5 mai 2025 par la commissaire enquêtrice.

- Organisation matérielle

Dans les locaux des services techniques de la mairie, lieu des permanences, une grande salle de réunion a été mise à disposition pour les 3 permanences afin de recevoir le public et assurer ainsi les conditions de l'enquête dans des conditions convenables. En dehors des permanences, le registre d'enquête ainsi que le dossier d'enquête étaient à disposition du public pendant les horaires d'ouverture de la mairie.

- Affluence du public et observations recueillies

1 seule personne s'est présentée aux permanences, le 5 juin, jour de clôture de l'enquête.

Au total 14 contributions ont été recueillies lors de l'enquête publique : 13 par voie dématérialisée, 1 inscrite sur le registre d'enquête. 5 sont anonymes.

Toutes les observations ont été insérées dans le registre d'enquête papier.

2.1.4 - Clôture de l'enquête

Le registre d'enquête a été clôturé le 5 juin 2025 à 17h par la commissaire enquêtrice conformément à l'arrêté prescrivant l'enquête publique.

2.1.5 – Remise du PV de synthèse

Le PV de synthèse a été remis 10 juin 2025 à la SATA, maître d'ouvrage après explicitation de son contenu par la commissaire enquêtrice. Le maître d'ouvrage a apporté une réponse le 12 juin 2025.

2.2 - DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier comprend :

Le registre de l'enquête publique

Le Dossier d'Enquête

- SOMMAIRE

- 1. DOCUMENTS RELATIFS A LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE
 - 1.1. Note de présentation de l'enquête publique ;
 - 1.2. Décision du Tribunal administratif - Désignation du commissaire enquêteur ;
 - 1.3. Arrêté prescrivant l'enquête publique ;
 - 1.4. Avis d'enquête publique ;
 - 1.5. Publicité Dauphiné Libéré - 1ère publication ;
 - 1.6. Publicité Dauphiné Libéré - 2ème publication [à venir]
 - 1.7. Publicité Les affiches - 1ère publication ;
 - 1.8. Publicité Les affiches - 2ème publication [à venir]
 - 1.9. PV de constat d'affichage ;
 - 1.10. Newsletter ;

- 2. PRESENTATION DU PROJET OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE
 - 2.1. Dossier de DAET (autorisation d'urbanisme relative à la remontée mécanique)
 - 2.1.1. Pièces initiales
 - Pièce 0 - Formulaire Cerfa ;
 - Pièce 0 - Récépissé ;
 - Pièce A - Plan qualité ;
 - Pièce B - Note mesures préservation milieu naturel
 - Pièce C - Calendrier prévisionnel TC Rifnel au 07-01-25
 - Pièce D - Plan de situation
 - Pièce E - Profil installation existante
 - Pièce E - Profil installation modifiée
 - Pièce F - Note de calcul
 - Pièce H - Sauvetage
 - Pièce I - SAGE – Etude géotechnique préalable – Analyse des risques naturels
 - Pièce K - Plan masse cadastral
 - Pièce K2 - Autorisations des propriétaires
 - Pièce O - ATEAM GARE G1
 - Pièce O - ATEAM GARE G2
 - Pièce O - ATEAM GARE G3
 - Pièce O - ERIC Aménagement gare amont et gare intermédiaire
 - Pièce O - POMA vue longitudinale G1
 - Pièce O - POMA vue longitudinale G2
 - Pièce O - POMA vue longitudinale G3
 - Pièce P - Insertion gare aval G1

- Pièce P - Insertion gare intermédiaire G2
- Pièce P - Insertion gare amont G3

- 2.1.2. Pièces complémentaires
- Demande pièces complémentaires
- Réponse à la demande de pièces complémentaires
- Pièce O - Cerfa
- Pièce I - Risques naturels
- Pièce K - Autorisation de passage parcelle A 1377
- Pièce K - 3337-02-00 B - Plan masse cadastral
- Pièce K - Tableau Parcelles RIF NEL ind A
- Pièce K - Autorisation d'occupation domaine public
- Pièce O - Modifications des ouvrages existant
- Pièce O - Raccordement électrique des gares

- 2.2. Avis émis sur le projet
- 2.2.1. Avis de ENEDIS ;
- 2.2.2. Avis du SACO ;
- 2.2.3. Avis conforme de madame la préfère du département de l'Isère.

- 3. INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES
- 3.1. Résumé non technique de l'évaluation environnementale ;
- 3.2. Evaluation environnementale ;
- 3.3. Avis de la MRAE ;
- 3.4. Mémoire en réponse de SATA Group

En cours d'enquête, le 27 mai 2025, la SATA a produit un inventaire complémentaire réalisé le 26 mai. Cet inventaire intervenait suite à la mise en œuvre de la mesure ME1 de l'évaluation environnementale et avait pour objectif de déterminer la présence d'enjeux écologiques dans les zones de travaux. Cet inventaire de 8 pages a été porté à la connaissance de la commissaire enquêtrice. En vertu de l'article R123-14 du code de l'environnement, ce dossier a été rajouté à l'enquête le 28 mai 2025, soit 9 jours avant la fin de l'enquête. Compte tenu de sa facilité d'appréhension tant en contenu qu'en volume (7 pages de contenu), du temps qu'il restait pour en prendre connaissance (9 jours), et, élément subsidiaire, qu'aucun avis déposé avant le 29 mai n'avait mentionné des interrogations sur les inventaires, il a été décidé de ne pas prolonger l'enquête.

Commentaires et avis du commissaire enquêteur sur le dossier d'enquête

Une réunion a été organisée avant le début de l'enquête entre le maître d'ouvrage, la SATA, la commune de l'Alpe d'Huez et la commissaire enquêtrice. La constitution du dossier nécessaire à la bonne information du public a alors été actée.

Autre information

Le maître d'ouvrage accompagné du bureau d'études rédacteur du dossier d'évaluation environnementale a organisé une visite sur place des lieux avec la commissaire enquêtrice.

2.3 – AVIS DES SERVICES INCLUS DANS LE DOSSIER D'ENQUÊTE

- Enedis a indiqué que la mise en œuvre du projet nécessitait un branchement avec des travaux sur le réseau (extension).
- La SACO (syndicat d'association des Communes de l'Oisans et de la Basse Romanche) a indiqué qu'il serait nécessaire de vérifier la conformité du raccordement au réseau d'assainissement collectif après les travaux. De plus, les eaux pluviales doivent être absolument raccordées au réseau pluvial communal et non au réseau d'assainissement collectif ;
- La Direction Départementale des Territoires (DDT) de l'Isère a donné un avis conforme favorable préalable à l'autorisation d'exécuter les travaux, assorti de prescriptions imposant :
 - ◆ La transmission d'un plan de qualité (PAQI) avant le début de s travaux.
 - ◆ Une note de calcul pour chaque débit envisagé pour le nouvel appareil.
 - ◆ La production d'un plan de contrôle des constituants récupérées ou maintenus en service à joindre à la demande d'autorisation de mise en œuvre (AME).
 - ◆ La fourniture d'es études complémentaires prévus en phase chantier pour les massifs d'ancrage à joindre à l'AME
 - ◆ L'obligation de démontage des installations dans les 3 ans suivant leur arrêt définitif.

2.4 - Avis de la MRAE et réponse de la SATA

Dans le dossier d'enquête, était inséré l'avis de la MRAE. Ci-après cet avis est synthétisé. Afin de rendre plus accessibles les réponses de la SATA à cet avis, présentes également dans le dossier d'enquête, leurs synthèses sont insérées après chaque observation de la MRAE à laquelle elles répondent.

L'avis délibéré de la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) 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. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. Les réponses de la SATA sont en bleu italique ci-dessous. A noter que la SATA a apporté un document complémentaire en cours d'enquête de 8 pages intitulé « addendum biodiversité ». La référence à cet addendum sera précisée lorsque les éléments qu'il contient seront utilisés dans la suite de ce document.

Pour l'Autorité Environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet sont la biodiversité, le paysage, les eaux et le climat, notamment le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre.

Ses observations sont les suivantes :

- ◆ L'absence d'inventaires faune flore est une lacune rédhibitoire de l'évaluation environnementale, fragilisant l'opération du fait d'une évaluation des impacts sur la biodiversité inappropriée au titre de l'article R.122-5 du code de l'environnement. La MRAE répertorie comme potentiellement présent et à enjeu :
 - Flore : 22 espèces protégées ou menacées sur la zone d'étude dont 16 protégées.
 - Faune :
 - Papillons de jour : 4 espèces protégées susceptibles de se reproduire dans la zone d'étude immédiate
 - Odonates (libellules) : 7 espèces menacées potentiellement présentes sur la zone élargie, dont 6 pourraient se reproduire sur la zone immédiate. Enjeu jugé fort pour ce groupe.

- Amphibiens : 9 espèces potentiellement présentes, dont 6 protégées et 2 menacées. Seule 1 espèce est citée dans l'étude : *Triton alpestre*, sans justification de présence.
 - Reptiles : 8 espèces protégées signalées ; l'étude ne retient que 5 espèces potentiellement présentes (hibernation ou reproduction), sans justification.
 - Oiseaux : 123 espèces recensées dans la zone élargie, dont 103 protégées, 26 menacées et 24 d'intérêt communautaire. Dans la zone immédiate, 4 espèces à enjeu fort identifiées en période de reproduction : *Tarier des prés*, *Pipit farlouse*, *Pipit des arbres*, *Pie-grièche écorcheur*.
 - Le secteur entre les gares G2 et G3 est reconnu comme site de reproduction et de halte migratoire pour l'avifaune.
 - Chiroptères (chauves-souris) : 8 espèces protégées peuvent gîter dans les bâtiments existants, dont une menacée en Rhône-Alpes : *Sérotine de Nilson*. Autres espèces citées : *Murin à moustaches*, *Murin à oreilles échancrées*, *Oreillard montagnard*, *Oreillard roux*, *Pipistrelle commune*, *Pipistrelle de Kuhl*, *Sérotine commune*. Enjeu également jugé fort.
 - Mammifères : Le *Lièvre variable*, espèce menacée en Rhône-Alpes, est susceptible de se reproduire et d'hiberner dans la zone immédiate, avec conditions favorables à son alimentation.
- Zones humides : Tourbières du Rif Nel et zone humide des Grenouilles incluses dans la zone immédiate. Plus de 60 000 m² d'habitats humides identifiés. Un réseau hydrographique et une frayère se situent à proximité.
 - Contexte réglementaire : Le site est situé dans une zone de protection de biotope (APPB) et à 2,8 km du site Natura 2000 FR8201738.
- ◆ La MRAE recommande de :
- réaliser dès ce stade, des inventaires complémentaires de la biodiversité ;
 - évaluer l'impact sur la biodiversité de l'amélioration de l'accessibilité estivale au domaine et de prendre les mesures adéquates ;
 - évaluer les impacts sur les espèces protégées ;
 - reprendre l'évaluation environnementale et la séquence éviter/ réduire et compenser, afin de respecter l'absence de perte nette de biodiversité, en intégrant les impacts en phase exploitation et en phase estivale, et de redéfinir en fonction de cela le calendrier des travaux présentés ;
- ◆ Réponse SATA. Elle précise que :
- pour ce qui concerne les amphibiens et les reptiles, les espèces non considérées dans la zone immédiate (bien que citées dans la zone élargie) sont celles pour lesquelles aucun habitat de l'espèce n'a été identifiée, ou le contexte géographique n'est pas favorable à l'espèce et pour lesquelles les dernières observations datent de plus de 15 ans.
 - les données bibliographiques sont moins discriminantes que les inventaires de terrain et les niveaux d'enjeu et d'incidences plus facilement sur-estimés sur une base bibliographique.
 - des inventaires ont été réalisés sur la gare amont dans le cadre du remplacement de la remontée mécanique de Poutran.
 - le premier tronçon n'entraînera pas de travaux de remaniement des sols. Les seuls travaux se feront sur des zones déjà remaniées (gare aval). Un calendrier de travaux permettra l'évitement des périodes sensibles de la faune et ainsi tout dommage aux espèces sensibles. Il n'y a donc pas de nécessité d'inventaire.
 - les zones des 5 pylônes à créer et de la gare intermédiaire n'ont pas fait l'objet d'inventaire. Mais il existe une cartographie des habitats et le bureau d'études connaît le site dans le cadre de son observatoire. Des inventaires complémentaires seront réalisés avant travaux. Ils permettront de localiser les emplacements des pylônes précisément afin d'éviter les espèces contactées ; En effet, il est techniquement possible de déporter un pylône de plusieurs mètres sur l'axe de la ligne.

- la Mesure de Réduction 12 prévoit une adaptation du calendrier des travaux couplée à la mise en place d'un dépôt de neige suivi d'un décapage /fauche (à la période adéquate) afin de rendre le site impropre à l'installation d'individus sensibles. Cette mesure sera mise en œuvre après que les inventaires aient été réalisés.
- le 15 août est présenté comme la fin de la période sensible pour les espèces. Néanmoins des travaux pourront se faire dès juillet sans perte de biodiversité sous réserve de précautions.
 - Sont décrites les mesures avec dépôt de neige sur les habitats favorables à la reproduction concernant les reptiles (la neige rend les habitats inutilisables pour l'année, de façon réversible pour les suivantes), les oiseaux reproducteurs. Dans le cas où, après décapage, l'écologue mandaté pour faire un inventaire des espèces présentes, contacte des espèces protégées, les travaux se feront après le 15 août.
 - Pour les chiroptères, la destruction d'habitat, le risque de destruction d'individus et le dérangement sont évalués et des mesures proposées afin que les incidences résiduelles soient négligeables. Un écologue procédera à la vérification des cabanons (habitat favorable) avant leur destruction.
 - Pour les mammifères, les milieux ne sont utilisés que pour l'alimentation. Les nuisances sonores du chantier permettront d'éviter la présence des espèces sur le site.
 - Des inventaires seront réalisés à compter de mai 2025.

« Note de la Commissaire enquêtrice : Ces inventaires ont été réalisés en cours d'enquête et ont été incluses dans l'addendum. Le résultat est donné ci-après ». Ces inventaires ont consisté à vérifier l'absence de nichées dans les pylônes et gares à démonter, ceci afin de s'assurer que le démontage puisse être fait sans dommage pour les espèces. De même, pour les cabanons, l'absence de chiroptères a été vérifiée. Et enfin, des inventaires ont été réalisés au niveau des futurs pylônes, afin de localiser les pieds et stations de plantes hôtes. Enfin, un inventaire de la flore protégée a été effectué. Les résultats de ces inventaires montrent :

 - l'absence de nichée sur les pylônes existants, et les gares de remontée. Une ultime vérification sera réalisée quelques jours avant la date prévue pour les travaux. En cas de présence, le chantier sera suspendu jusqu'au départ des nichées ;
 - les cabanons ne recèlent pas d'habitats favorables à la présence de chiroptères et aucun spécimen n'a été contacté
 - 3 plantes hôtes ont été contactées sur la zone d'étude correspondant aux nouveaux pylônes. Les incidences des travaux sur ces espèces ont été évaluées. L'évaluation montre que les surfaces réellement impactées sont très inférieures à celles envisagées dans l'évaluation environnementale, tant de manière temporaire que de manière permanente. (pas d'impact permanent ou sur des surfaces très faibles pour 2 espèces sans nécessité de déplacement de l'implantation prévue initialement pour les pylônes, un impact résiduel négligeable pour une espèce après mise en œuvre des mesures d'évitement prévues à savoir le déplacement des stockages de terres nécessaires aux travaux)
 - Pas d'espèces protégées et/ou menacées sur les emprises de chantier et à proximité. L'impact sur ces espèces est donc nul.
- Dans l'addendum ajouté en cours d'enquête, la SATA explique qu'une partie des données provient des inventaires réalisés pour d'autres projets récents et de son observatoire environnemental, commencé en 2021, qui consiste à étudier et suivre la biodiversité (habitats, faune et flore) et les paysages pour mieux les préserver dans un contexte de gestion du domaine skiable. Il est composé de 3 volets :
 - « veille environnementale » avec des inventaires annuels

- « anticipation environnementale » qui vise à apprécier la faisabilité des projets et à envisager la variante la moins impactante sur l'environnement
- « efficacité environnementale » pour le suivi des mesures environnementales mises en place par le gestionnaire pour éviter et réduire les impacts, et les compensations mises en œuvre quand nécessaire.

La base de données contient 1205 observations.

- Enfin pour ce qui concerne l'usage estival de la station, le secteur est déjà fréquenté avec la présence de pistes pour les VTT et la randonnée. Il est déjà desservi par des remontées mécaniques en période estivale. Le projet recherche l'amélioration du confort du client. Il n'est accompagné d'aucune création de pistes et n'a donc pas d'impact sur la fréquentation du domaine. Les retombées du projet sont principalement attendus sur la période hivernale. De plus, la stratégie de modernisation entraîne la réduction des empreintes au sol.

La MRAE recommande également :

- ◆ de préciser les liens fonctionnels entre l'opération, objet du présent avis, et les différents aménagements visant à développer l'activité touristique de la station et de présenter l'ensemble des opérations de développement, pour toutes les activités projetées, toutes saisons confondues et de réaliser une évaluation environnementale sur le périmètre de ce projet d'ensemble ;

◆ Réponse SATA.

La SATA rappelle que le développement global de la station relève des communes délégantes, et non de l'exploitant du domaine skiable. Son action est encadrée par un contrat de délégation de service public, sans autonomie de décision sur les orientations stratégiques de développement du domaine. De plus, pour réaliser une évaluation environnementale sur un projet d'ensemble, il serait nécessaire d'avoir une définition suffisamment aboutie de celui-ci. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. L'étude d'impact ne peut donc porter que sur les travaux ayant un lien fonctionnel direct avec le projet de transformation du TSCD Rif Nel Express et la zone d'étude doit être considérée en conséquence. Les autres projets de la station, non encore définis ou suffisamment avancés, ne relèvent pas du périmètre de cette évaluation. L'étude réalisée doit être proportionnée aux enjeux, à la nature du projet et à ses incidences potentielles (extrait du guide de l'interprétation de la réforme du 3 août 2016 portant sur l'évaluation environnementale). La SATA a donc évalué tous les travaux associés à la transformation de l'équipement objet de l'enquête, les autres projets de la station n'ayant pas d'interdépendance avec celui-ci car pouvant se réaliser avec ou sans la transformation du Rif Nel.

- ◆ d'évaluer l'impact sur les points de vue depuis les sentiers, ainsi que l'impact paysager d'un renforcement de l'attractivité estivale ;

◆ Réponse SATA.

Le GR qui traverse le secteur des gares amont des gdes Rousses offre une vue des gares dans leur ensemble. La nouvelle gare reste dans le volume des gares existantes. Les matériaux seront choisis pour s'intégrer au mieux dans le paysage. Il y aura suppression des pistes « raccourci » entre les pistes « régulières » de VTT. Et une signalisation ad hoc sera installée afin de diriger les clients vers les pistes existantes.

- ◆ De mener une réflexion globale de l'aménagement du site accueillant la gare amont, gare des Grandes Rousses, Lièvre blanc

◆ Réponse SATA.

Cette réflexion a été menée et a abouti à l'implantation tel que proposée qui permet un bon accès aux pistes attenantes par les skieurs. La taille du nouveau

bâtiment a été réduite au maximum (pas de local pour le personnel, le public ou le stockage).

- ◆ d'intégrer des mesures permettant de réduire, puis de compenser les émissions de gaz à effet de serre générées, et intégrer les émissions cumulées des autres opérations du projet d'ensemble au calcul des émissions à compenser ;

- ◆ *Réponse SATA.*

Elle précise que le projet n'a pas pour objectif d'amener plus de skieurs et l'évaluation environnementale démontre qu'un tel investissement n'induit pas forcément une hausse de fréquentation. Il revient aux communes concernées de réduire les émissions GES liées à 88 % aux déplacements et hébergements induits par l'attractivité du domaine skiable ainsi que celles émises pour arriver dans la vallée. A noter que les nouvelles gares sont équipées de panneaux solaires. Les remontées fonctionnent à l'énergie électrique, largement décarbonée en France. Elles sont équipées de moteur de type Direct drive qui permettent un gain de 8 % de consommation électrique, et des impacts moindres en entretien (pas d'utilisation d'huile).

- ◆ de tirer les conséquences de la vulnérabilité au changement climatique du domaine skiable à l'horizon 2050 et justifier la viabilité de l'opération ;

- ◆ *Réponse SATA.*

L'étude d'impact conclut à la vulnérabilité du domaine skiable aux altitudes basses. Le projet étant à 1800-2000m, il présente une vulnérabilité à plus long terme. Dans le temps nécessaire à la rentabilité de l'investissement, le projet est pertinent et moins vulnérable. Il permettra d'acheminer les skieurs vers des zones skiabiles lorsque les zones basses n'auront plus d'enneigement suffisant.

- ◆ Elle recommande de garantir l'absence de mise en œuvre de la variante Loup blanc et quantifier les gains environnementaux attendus du fait de l'abandon de cette opération et de la mise en œuvre de la présente opération Rif Nel ;

- ◆ *Réponse SATA.*

La variante Loup Blanc ne se réalisera pas. La mise en œuvre de l'option Rif Nel permettrait un gain énergétique d'environ 0,1 à 0,25 KWh. Le fait que le TC de Rif Nel s'insère dans des zones remaniées pour ses gares et sur une partie des pylônes nécessaires à son fonctionnement permet d'éviter d'impacter de nouvelles surfaces d'habitats naturels. Ce qui n'était pas le cas du Loup Blanc : axe de remontée sur un site non aménagé, gare sur un site vierge, 3 fois plus de nouveaux pylônes, un impact sur les zones humides, des terrassements sur une piste, des temps de travaux de plusieurs mois supérieurs.

- ◆ d'envisager d'autres alternatives favorisant une meilleure répartition des usagers sur le domaine skiable à superficie constante.

- ◆ *Réponse SATA.*

L'objectif recherché est de rationaliser le nombre de remontées mécaniques sur le domaine et optimiser la fréquentation du domaine skiable. Des alternatives ont été étudiées. Le projet répond à l'objectif tout en limitant au maximum le nombre d'installation et l'impact sur l'environnement (pas de création de pistes, baisse de l'emprise au sol, réutilisation des sites artificialisés,).

Chapitre 3 : **OBSERVATIONS DU PUBLIC ET QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE** **PV DE SYNTHÈSE**

3.1 – Observations du public

Au total, 14 contributions ont été recueillies lors de l'enquête publique : 13 par voie dématérialisée, 1 inscrite sur le registre d'enquête. 5 sont anonymes.

Sur ces 14 contributions 13 sont favorables, 1 est défavorable.

Toutes les observations ou contributions qui suivent sont restituées le plus fidèlement possibles, et ne sont que l'expression de leurs auteurs. Elles sont numérotées et disponibles dans le registre d'enquête.

Le public n'a exprimé aucune observation orale. Les observations sont regroupées en fonction du sujet qu'elles abordent.

3.1.1 Avis favorables

Ces avis n'expriment aucune réserve au projet. Les motivations de ces avis sont les suivantes :

1. Amélioration du trafic, de la circulation des skieurs et désengorgement
 - Le projet permettra de désengorger le départ des pistes et de mieux répartir les clients sur le domaine en hiver (C3, C6, C13).
 - Il améliore la fluidité du trafic des skieurs, notamment sur le front de neige des Bergers (C5, C7, C9, C13).
 - Il facilitera les déplacements sur le plateau de l'Alpe d'Huez, notamment entre Huez et Oz-en-Oisans (C10).
 - Il aidera à répartir les clients plus efficacement sur le domaine skiable (C13) et permet un meilleur usage du domaine (C3).
2. Confort et sécurité accrus
 - Le passage en télécabine offre un meilleur confort et une plus grande sécurité pour les usagers (C2, C3).
 - Le projet est perçu comme plus adapté à tous les types de pratiques, y compris hors-ski (C7).
3. Modernisation et compétitivité
 - Il s'agit d'un élément essentiel de modernisation du domaine skiable (C7).
 - Le nouvel équipement est vu comme un facteur de compétitivité par rapport aux stations concurrentes, tant en France qu'à l'étranger (C7).
 - Il permet d'améliorer l'exploitation et la mobilité dans l'Oisans pour les 4 prochaines décennies (C10).
4. Meilleure interconnexion et accessibilité
 - L'extension jusqu'à 2100 m permettra un lien direct avec la haute altitude ou d'accéder à une autre vallée, un vrai plus pour les non skieurs et la clientèle de l'été (C2).
5. Utilité hors saison hivernale
 - Le projet bénéficiera également à la clientèle d'été, contribuant à un développement 4 saisons (C2, C7).
 - Il facilite la mobilité en période, pas seulement en hiver (C10).

6. Intérêt personnel ou usager régulier

- Plusieurs contributeurs se déclarent usagers réguliers ou propriétaires à l'Alpe d'Huez, et soulignent leur soutien à un projet qui répond aux besoins concrets du domaine (C3, C4, C6, C8, C12, C13).

7. Impact environnemental

- Limitation de l'impact : Le projet est implanté à l'emplacement d'un appareil existant (C10). Le projet est à l'intérieur du domaine existant (C1)
- Réduction des déplacements motorisés dans la station : Le nouvel accès direct au tronçon 2 permettra aux visiteurs, piétons ou cyclistes, d'éviter les trajets en voiture entre les secteurs des Bergers et du rond-point des pistes. Cela entraîne un gain environnemental concret, en réduisant les émissions locales et en libérant des places de stationnement (C14).

8. Mobilité

- Le téléporté est perçu comme un mode de transport collectif moderne, sécurisé et adapté à tous les publics, y compris hors période de ski. Il est susceptible de remplacer certains déplacements automobiles internes à la station. (C7, C10, C14).
- Contribution à un tourisme 4 saisons
- Le projet favorisera l'accès à la montagne pour tous les usagers y compris estivaux (piétons, VTT) ou non-skieurs. (C2, C7, C10, C14).
- Engagement environnemental du maître d'ouvrage (SATA)
- Un contributeur indique que la SATA agit avec souci du respect de l'environnement (C12)

9. Soutien au développement économique local

- Le projet est vu comme un levier pour pérenniser l'économie locale et maintenir l'activité dans la station (C12).
- Il s'inscrit dans la continuité du développement économique historique de la commune (C12).

3.1.2 Avis défavorable

En préambule, l'auteur anonyme indique que l'objet de l'enquête publique portant sur la modification du Rif Nel n'est pas de savoir si le public est pour ou contre le projet mais d'informer le public de cet investissement qu'il estime « massif dans l'industrie du ski qui par nature a d'importants impacts sur l'environnement ». L'objectif de l'enquête est de vérifier si le dossier est complet, si les incidences environnementales sont bien traitées et si le volet environnemental du projet a été bien réalisé. Les opinions favorables ou défavorables au projet ne constituent pas l'élément central de cette enquête.

L'enquête est irrégulière sur la forme et le dossier d'enquête est insuffisante sur le fond. Les éléments suivants apportent les arguments avancés.

1. Observations sur la forme de la procédure :

- L'enquête est mal positionnée dans le calendrier, ayant été organisée en mai, période durant laquelle la station est peu fréquentée. Cela a nui à la bonne information du public et explique la moindre participation comparativement aux enquêtes précédentes. Seules dix contributions ont été déposées au moment de son observation dont la moitié émane de salariés de SATA Group (on peut douter de leur objectivité)
- 10 contributions pour une commune touristique de 30k-40k personnes conforte l'idée d'une mauvaise information du public.
- Le choix des dates et horaires des permanences est inadapté pour une bonne participation du public (le 14 mai, juste après la fermeture de la station et le 5 juin, jour où la station n'est pas accessible du fait de l'Alpe d'Huzes).

- Tous ces éléments montrent une volonté de la commune et de la SATA de réduire l'information et la participation du public autour de cette enquête publique.

2. Le dossier d'enquête publique est insuffisant :

- Dans son avis, la MRAE a relevé 22 espèces menacées ou protégées dont 16 protégées. Elle a souligné l'absence d'inventaires faunistiques ou floristiques et recommande que ceux-ci soient réalisés sur les zones concernées par le projet et sa construction puis que soit repris l'évaluation environnementale afin de s'assurer de l'absence de perte nette de bio-diversité en phase d'exploitation (hiver comme été). La réponse du pétitionnaire à cet avis est partielle : Ni dans son mémoire en réponse, ni dans son addendum, la SATA ne fournit la totalité des éléments manquants (une seule information sur la faune présente, pas d'inventaire sur la flore, seulement sur les plantes hôtes et 2 espèces de rhopalocères protégées non menacées). Les données de son observatoire sont inexploitable, et ne reposent que sur un inventaire réalisé en cours d'enquête (inclus dans l'addendum).
- La MRAE pointe l'insuffisance des propositions liées à une bonne intégration paysagère du projet. Dans son mémoire en réponse, la SATA indique le projet s'intégrera dans son environnement, sans revoir sa copie.
- La MRAE sollicite une évaluation environnementale à l'échelle du grand domaine de l'Alpe d'Huez. Dans son mémoire en réponse, la SATA indique ne pas avoir la main sur le sujet, démontrant son absence de stratégie de développement à long terme sur le grand domaine. Cela nuit à la prévision des impacts cumulés de l'aménagement à long terme. En question subsidiaire, le contributeur interroge la SATA sur la délégation de service public qui encadre le prolongement de la remontée du Rif Nel.

Le dossier d'enquête est donc insuffisant. La réponse de SATA ne corrige pas cette incomplétude. Il convient de prendre acte de cela et de recommencer la procédure en rédigeant notamment une étude d'impact complète incluant notamment un inventaire faune/flore 4 saisons conforme à la réglementation relative aux évaluations environnementales, une étude visant à une meilleure insertion paysagère des ouvrages projetés.

3. Addendum rajouté en cours d'enquête

Le contributeur considère illégal et inacceptable l'ajout d'un document en cours d'enquête. Soit le document n'est pas important et ne comble pas les insuffisances du dossier, soit il est important et il a été soumis trop tardivement pendant l'enquête :

- Le contributeur cite plusieurs décisions de jurisprudence (Conseil d'État, TA de Lyon) pour affirmer qu'un complément important au dossier produit en fin d'enquête sans prolongation est de nature à vicier la procédure.
- Il estime que ni la commissaire enquêtrice, ni la SATA, ni la commune ne sont habilités à considérer suffisant un complément produit dans ces conditions.
- L'enquête aurait dû être prolongée.

En conclusion :

- L'auteur demande que le projet ne soit pas autorisé en l'état, en raison d'un dossier incomplet et d'une procédure jugée irrégulière.
- Il recommande une prolongation de l'enquête publique et un retour du dossier à la MRAE, pour permettre une réelle évaluation environnementale.

3.2 - Questions de la commissaire enquêtrice

En complément de ces observations, la commissaire enquêtrice a souhaité que le maître d'ouvrage apporte des précisions sur certains sur les points suivants, qui reprennent pour certains, des éléments exposés ci-dessus.

Sur l'aménagement global du grand domaine de l'Alpe d'Huez :

- Le projet du Loup Blanc est-il définitivement abandonné ? Quels étaient les travaux projetés et notamment quels étaient les éléments nouveaux à construire et leurs conséquences (gare, ligne et ouvrages de ligne...) ?
- Sur la notion de projet d'ensemble, y a-t-il, à terme, un projet d'extension des pistes skiables ou de celles utilisées pendant la période estivale ?
- Y a-t-il de nouveaux aménagements prévus ou envisagés à l'échelle du domaine skiable et avec quels objectifs ?
- Quelle évolution a été observée sur le nombre et le type de remonte-pente ainsi que des bâtiments connexes installés sur le domaine, depuis 10 ans ?
- Dans la pièce A1-A2 du dossier d'enquête, sont mentionnées d'importantes modernisations tant sur le domaine skiable que sur les accès à celui-ci. Quelles conséquences en terme de GES et pollution de l'air ? D'autres actions ont-elles été menées sur l'ensemble du domaine en terme d'accès ? Si oui, avec quelles conséquences sur les thématiques sus-citées ?

Sur le projet objet de l'enquête publique :

- Quel risque/conséquence d'avoir une mauvaise répartition des skieurs sur le domaine ?
- Le projet permettra-t-il l'accès à de nouveaux territoires, aujourd'hui non utilisés ?
- Y aura-t-il augmentation de la fréquentation de la station en période estivale ?
- Y a-t-il un nombre de forfaits limités ?
- Qu'est-il prévu en cas de présence d'espèces animales sur les sites des travaux (reptiles notamment) ?
- Quelles sont les surfaces maximales susceptibles d'être perdues par l'implantation des pylônes, et des nouveaux éléments des gares ? quelles surfaces maximales remaniées par des terrassements mais non perdues ?
- Quelles sont les mesures envisagées dans les suivis post-chantier ?
- La destruction de surface d'habitats met-elle en danger la sauvegarde du fonctionnement globale de l'éco-système ?
- Enfin, quelles sont les prospectives sur la viabilité de la station à long terme ? Il est indiqué dans l'évaluation environnementale, que le domaine de l'Alpe d'Huez est vulnérable à l'horizon 2050, quel est le temps nécessaire à la rentabilité de la nouvelle installation ?

3.3 Procès verbal de synthèse

L'ensemble des observations du public complété des questions de la commissaire enquêtrice a été envoyé au maître d'ouvrage sous la forme d'un PV de Synthèse. Le responsable du projet disposait d'un délai réglementaire de 15 jours, à compter de sa réception pour produire, s'il le jugeait opportun, un mémoire en réponse aux points soulevés dans ce document.

Chapitre 4 RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le pétitionnaire a apporté un mémoire en réponse.

Il a répondu aux questionnements de la commissaire enquêtrice et n'a pas apporté d'éléments complémentaires sur les observations du public.

Pour plus de facilité de lecture, les questions de la commissaire enquêtrice ont été reprises ci-dessous (précédés de la mention « CE »). La réponse du maître d'ouvrage est précisé, in extenso, en dessous de chaque interrogation de la commissaire enquêtrice (précédé de « SATA », le maître d'ouvrage).

Sur l'aménagement global du grand domaine de l'Alpe d'Huez :

CE : Le projet du Loup Blanc est-il définitivement abandonné ? Quels étaient les travaux projetés et notamment quels étaient les éléments nouveaux à construire et leurs conséquences (gare, ligne et ouvrages de ligne...) ?

SATA : Le projet du Loup Blanc est définitivement abandonné au profit de la modification de l'installation existante du Rif Nel Express. Ce projet prévoyait la réalisation d'un nouveau télésiège débrayable pour augmenter le débit d'extraction au départ des Bergers intégrant deux nouvelles gares de télésiège et seize pylônes. La réorientation du projet vers la modification du Rif Nel Express inclut la réalisation d'une nouvelle gare et de six pylônes.

CE : Sur la notion de projet d'ensemble, y a-t-il, à terme, un projet d'extension des pistes skiables ou de celles utilisées pendant la période estivale ?

SATA : Il n'y a pas de projet d'extension à terme des pistes de ski et d'activités estivales (piétons, VTT, ...), l'objectif recherché est d'améliorer le confort de la clientèle du domaine, vis-à-vis de l'extraction au départ des Bergers et d'une meilleure répartition

CE : Y a-t-il de nouveaux aménagements prévus ou envisagés à l'échelle du domaine skiable et avec quels objectifs ?

SATA : A l'échelle du domaine skiable, les différents contrats de DSP (délégation de service public) passés par les communes prévoient les nouveaux aménagements à réaliser sur les 30 prochaines années, ces aménagements prennent en compte principalement les changements climatiques en dynamisant les zones de ski d'altitude au de-là de 2000 m et la mobilité entre les différents villages de la station, notamment avec l'installation de télécabines permettant à tous les passagers de se déplacer en mode piétons.

CE : Quelle évolution a été observée sur le nombre et le type de remonte-pente ainsi que des bâtiments connexes installés sur le domaine, depuis 10 ans ?

SATA : Depuis 10 ans, la modernisation des remontées mécaniques et leurs évolutions technologiques ont permis de supprimer 150 pylônes, 200 km de câbles et 10 bâtiments d'exploitation et connexes. Le confort, le débit, l'accessibilité, et la rationalisation sont les objectifs qui ont guidé les aménagements.

CE : Dans la pièce A1-A2 du dossier d'enquête, sont mentionnées d'importantes modernisations tant sur le domaine skiable que sur les accès à celui-ci. Quelles conséquences en terme de GES et pollution de l'air ? D'autres actions ont-elles été menées sur l'ensemble du domaine en terme d'accès ? Si oui, avec quelles conséquences sur les thématiques suscitées ?

SATA : Les modernisations mentionnées dans la pièce A1-A2 ont des impacts directs sur la diminution des GES, puisqu'elles sont tournées vers l'utilisation des remontées mécaniques comme mode de déplacement station et inter-stations. Cela évite directement l'utilisation de la voiture pour ces courts déplacements et limite le nombre de parcours des navettes-bus.

Concernant la réalisation des travaux de modernisation, des organisations spécifiques ont été arrêtées privilégiant les circuits courts, des calculs de bilan carbone ont été prévus par opération.

Sur le projet objet de l'enquête publique :

CE : Quel risque/conséquence d'avoir une mauvaise répartition des skieurs sur le domaine ?

SATA : Le risque d'avoir une mauvaise répartition des skieurs sur le domaine est très limité, des travaux importants de signalétique et l'aménagement de la piste de Poutran pour la rendre plus accessible vont accompagner la réalisation du projet et, essentiellement depuis la future gare d'arrivée.

CE : Le projet permettra-t-il l'accès à de nouveaux territoires, aujourd'hui non utilisés ?

SATA : Le projet permettra un accès direct depuis le secteur Bergers vers Oz via la piste de la combe de Poutran aujourd'hui très peu fréquentée, il n'y a pas d'accès à de nouveaux espaces non utilisés aujourd'hui.

CE : Y aura-t-il augmentation de la fréquentation de la station en période estivale ? Y a-t-il un nombre de forfaits limités ?

SATA : Non il n'y a pas de nombres de forfaits limités. Le nombre maxi des fréquentations naturelles est observé et dépend de la capacité d'hébergements du domaine et du nombre de personnes pouvant se déplacer à la journée.

CE : Qu'est-il prévu en cas de présence d'espèces animales sur les sites des travaux (reptiles notamment) ?

SATA : Les inventaires faunes et flores ont été réalisés préalablement à la rédaction de l'étude d'impact du projet. Ils n'ont pas montré de point particulier à prendre en compte sur la faune et notamment les reptiles. En phase travaux, un suivi environnemental permanent est prévu, si des présences d'espèces animales sont identifiées, des mesures d'évitement immédiat seront mises en œuvre.

CE : Quelles sont les surfaces maximales susceptibles d'être perdues par l'implantation des pylônes, et des nouveaux éléments des gares ? quelles surfaces maximales remaniées par des terrassements mais non perdues ?

SATA : Une fois les fondations en béton réalisées et la végétalisation des ouvrages reprise, l'impact des surfaces modifiées représente 6m² pour pylône, soit 36m² au total pour les 6 pylônes créés, et 55m² par nouvelle gare, soit 110m² pour les deux nouvelles gares réalisées

CE : Quelles sont les mesures envisagées dans les suivis post chantier ?

SATA : Notre cabinet environnemental Karum a une mission de suivi des résultats obtenus suite aux mesures compensatoires réalisées pour chaque chantier pendant 3 ans et prescrit s'il le faut des actions d'améliorations que nous mettons en œuvre (ensemencements complémentaires, traitement des écoulements, mise en défens de certaines zones). Ces suivis enrichissent l'observatoire environnemental du domaine et permettent de mieux envisager les travaux futurs.

CE : La destruction de surface d'habitats met-elle en danger la sauvegarde du fonctionnement globale de l'éco-système ?

SATA : L'étude d'impact réalisée sur l'ensemble du projet montre qu'il n'y a pas de destruction de surface d'habitats, que les séquences ERC ont été prises en compte, et que la sauvegarde du fonctionnement global de l'écosystème est conservé.

CE : Enfin, quelles sont les perspectives sur la viabilité de la station à long terme ? Il est indiqué dans l'évaluation environnementale, que le domaine de l'Alpe d'Huez est vulnérable à l'horizon 2050, quel est le temps nécessaire à la rentabilité de la nouvelle installation ?

SATA : Le domaine de l'Alpe d'Huez a fait l'objet d'étude de prospection climatique et d'enneigement sur les 30 prochaines années. Le réchauffement climatique impactera les parties du domaines situées en dessous de la cote d'altitude des 2 000 m, et seront en grande partie sur les années dépourvues en neige naturelle, sécurisées par les installations de neige de culture. Les aménagements des futures remontées mécaniques dont celle prévue par le projet, permettront un accès en cabine entre les différents points de départ du domaine jusqu'à cette altitude de 2 000 m, et aussi bien en les utilisant à la montée qu'à la descente. La durée d'amortissement financier du projet est de 15 ans.

Chapitre 5 : CLÔTURE DU RAPPORT

Dans le cadre de l'enquête dont j'étais chargé, j'ai pris connaissance et visé les pièces des dossiers, vu en tant que besoin les lieux concernés par cette enquête et veillé à l'accomplissement de toutes les formalités.

Après avoir relaté le déroulement de cette enquête, j'ai analysé le projet d'aménagement d'une TC et transformation du TSCD du Rif Nel Express en TC sur la commune de Huez.

Aux jours et heures, je me suis tenue à la disposition du public.

Les observations et courriers ont été consignés ou annexés au registre d'enquête.

J'ai dressé de nos travaux le présent rapport d'enquête que j'ai clos, après l'avoir signé, pour le remettre à Monsieur le Président de la SATA, en double exemplaire, et assorti de mes conclusions motivées.

Fait à Valence, le 23 juin 2025

La Commissaire enquêtrice


Stéphanie RETOURNAY

DEPARTEMENT DE L'ISERE

COMMUNE DE HUEZ

**Enquête publique relative au projet de modification du
téléporté de Rif Nel existant en télécabine avec ajout d'un
tronçon**

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

---ooOoo---

Enquête publique du 5 mai 2025 au 5 juin 2025

La commissaire enquêtrice

Stéphanie RETOURNAY

SOMMAIRE

Introduction

Chapitre 1 – Contributions et régularité de l'enquête publique

1.1 - Contributions

1.2 - Régularité de l'enquête

1.2.1 - Sur la bonne information du public

1.2.2 - Sur l'ajout d'un addendum en cours d'enquête

Chapitre 2 – Objet de l'enquête et avis de la commissaire enquêtrice

Chapitre 3 – Avis sur le contenu de l'étude d'impact

3.1 - Suffisance de l'étude d'impact et prise en compte des impacts sur la faune et la flore.

3.2 - Impact sur la biodiversité en été

3.3 - Impact du projet sur la consommation énergétique et les émissions de GES

3.4 - Impact sur les émissions de GES à l'échelle de la station « Alpe d'Huez grand domaine »

3.5 - Impact paysager

3.6 - Mesures post-chantier

3.7 - Viabilité du projet

3.8 - Appréhension du projet à l'échelle du grand domaine

Chapitre 4 – Opportunité du projet

Conclusions

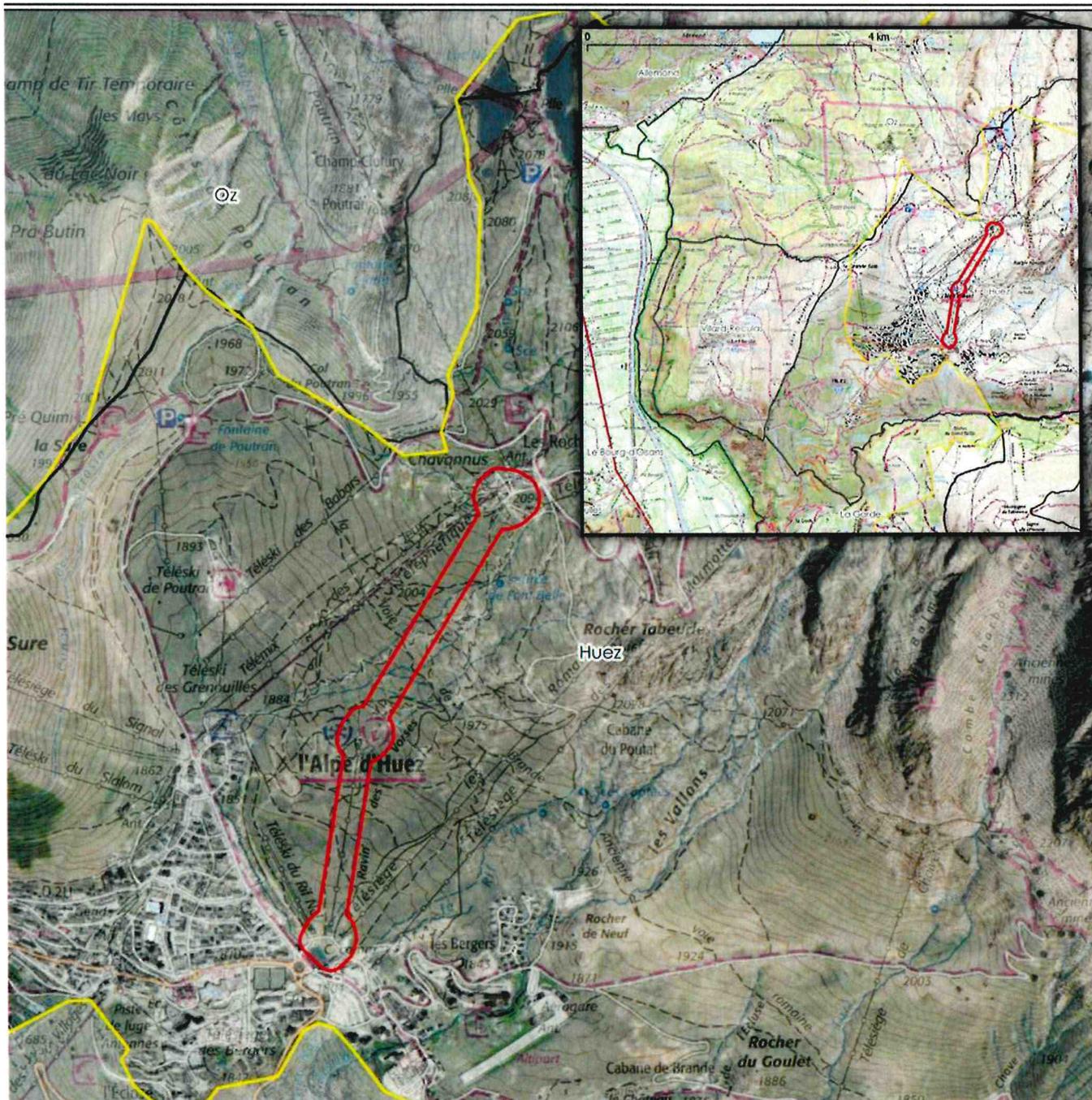
Introduction

L'enquête publique a porté sur la demande de transformation du télési téléphérique mono-câble avec sièges et cabines (TSCD) existant du Rif Nel en télécabine jusqu'à 1910 m et le prolongement de cette ligne jusqu'à 2096 m grâce à l'aménagement d'une télécabine (TC) dans le domaine skiable de l'Alpe d'Huez.

Localisation du projet



ACTIONS NATURE



Cette demande portée par la SATA Group (Société d'Aménagement Touristique de l'Alpe d'Huez et des Grandes Rousses) était soumise à enquête publique conformément au L123-2 du Code de l'environnement, car entrant dans le champ d'application du a) de la rubrique n° 43 de l'annexe à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement (création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1500 passagers par heure).

L'objectif du projet, affiché par la SATA, est de :

- Conforter et moderniser les installations du domaine
- Améliorer la répartition des usagers sur le domaine skiable et ainsi
- Réduire la sur-fréquentation de la zone des Bergers,

tout cela en limitant les coûts d'aménagement et l'impact environnemental de la modernisation de cette installation.

Il s'agit de moderniser le tronçon existant en conservant et modifiant la gare d'arrivée et la gare intermédiaire, en réutilisant la ligne existante entre celles-ci et en prolongeant cette ligne par une nouvelle, constituée de 5 pylônes et arrivant sur une nouvelle gare (gare amont)



1 L'enquête publique

1.1 Les contributions

14 contributions ont été recensées, 13 émettant un avis favorable sans réserve, 1 un avis défavorable, 5 étaient anonymes.

Pour ce qui concerne les avis favorables, sont mis en avant les :

1. Amélioration du trafic et de la circulation des skieurs et désengorgement du départ des pistes.
2. Confort et sécurité accrus grâce au passage en télécabine.
3. Modernisation du domaine skiable et amélioration de la compétitivité de la station face aux concurrents pour de nombreuses années.
4. Meilleure interconnexion et accessibilité vers d'autres vallées
5. Utilité hors saison hivernale pour la clientèle d'été
6. Pour les usagers réguliers : une solution concrète est apportée aux besoins du domaine
7. Impact environnemental limité et réduction d'émissions locales
8. Mobilité : mode de transport collectif moderne, sécurisé et adapté à tout public
9. Soutien au développement économique local.

L'avis défavorable mentionne l' :

- 1 Objet de l'enquête diligentée car le projet est soumis à évaluation environnementale
- 2 Irrégularité de l'enquête sur la forme : mauvaise période, mauvaise information
- 3 Irrégularité de l'enquête sur le fond : Etat initial insuffisamment étayé, insuffisance de traitement du volet paysage, nécessité d'une évaluation au niveau du grand domaine de l'Alpe d'Huez.
- 4 Irrégularité de l'addendum rajouté en cours d'enquête

Ces contributions sont synthétisées dans le rapport d'enquête et le pv de synthèse tous 2 joints au présent document. La réponse du maître d'ouvrage au PV de synthèse est intégralement incluse dans le rapport d'enquête.

1.2 Régularité de l'enquête :

L'enquête publique s'est tenue du 5 mai au 5 juin 2025 et s'est déroulée sur la commune de Huez. Le dossier était clair et complet. Il a été mis à la disposition du public au siège de l'enquête, (mairie annexe d'Huez) sur le registre dématérialisé et à disposition sur demande, ceci pendant toute la durée de l'enquête ; Le public avait la possibilité d'apporter ses contributions par voie électronique (mail ou registre numérique), postale, ou sur le registre papier ouvert à cet effet.

1.2.1 Sur la bonne information du public

Conformément à la réglementation, une publicité autour de l'enquête a été faite au moins quinze jours avant son début (le 18 avril) dans le Dauphiné Libéré et dans les Affiches de Grenoble et du Dauphiné rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci (le 12 mai dans le Dauphiné Libéré et le 9 mai dans les Affiches de Grenoble et Dauphiné).

L'avis d'enquête a été affiché en mairie, lieu de tenue des permanences à compter du 18 avril 2025, soit plus de quinze jours avant le début de l'enquête, et pendant toute sa durée. Le site internet de la mairie indiquait également la tenue de cette enquête.

Par ailleurs, les informations sur la tenue de l'enquête ont été incluses dans la newsletter de la mairie de l'Alpe d'Huez les 22 avril, 6 mai, 13 mai, 20 mai, 27 mai et 3 juin 2025. La seule personne qui est venue déposer un avis dans le registre papier, a indiqué oralement avoir eu l'information sur l'enquête par la lecture de la newsletter. Elle travaillait dans la station.

La Commissaire enquêtrice a tenu 3 permanences, à des jours et horaires différents, y compris un samedi matin, ceci afin de faciliter la venue du public.

Une des permanences s'est tenue le 5 juin, jour de la manifestation de l'Alpe d'Huez. Cette manifestation cycliste d'ampleur rendait l'accès à Huez et donc la mairie annexe plus difficile mais sans l'interdire : Il a été possible à la commissaire enquêtrice de monter depuis Bourg d'Oisans, sans laisser-passer et sans blocage, en fin de matinée le jour de cette manifestation qui avait déjà commencé. Il est intéressant de noter que la seule personne reçue lors d'une permanence est venue le 5 juin après midi.

La station est effectivement moins fréquentée une fois la saison de ski terminée (21 avril 2025) et avant la saison estivale. Aucune réglementation n'impose que l'enquête se tienne à certaines périodes. La publicité a été faite à compter du 18 avril 2025 avant la fermeture de la station (21 avril 2025).

Pour les personnes qui ne pouvaient se rendre en station car absentes ou empêchées, elles ont eu l'opportunité grâce à la dématérialisation des enquêtes publiques, de prendre connaissance du dossier puis d'apporter leur avis par voie dématérialisée. C'est d'ailleurs par cette voie que la quasi-totalité des contributions ont été apportées (14 contributions dont 1 seule contribution sur le registre).

Il n'est pas possible de conclure qu'un faible nombre de contributions soit lié à un manque d'information, sans considération plus générale et statistique. A noter que 2326 personnes uniques ont consulté le site internet dédié à l'enquête publique.

1.2.2 Sur l'ajout d'un addendum en cours d'enquête

En cours d'enquête, le 27 mai 2025, la SATA a produit un inventaire complémentaire réalisé le 26 mai. Cet inventaire intervenait suite à la mise en œuvre de la mesure ME1 de l'évaluation environnementale par la SATA et avait pour objectif de déterminer la présence d'enjeux écologiques dans les zones de travaux. Cet inventaire de 8 pages a été porté à la connaissance de la commissaire enquêtrice. Il était indispensable qu'il soit porté à la connaissance du public. En conséquence et en vertu de l'article R123-14 du code de l'environnement, ce dossier a été rajouté à l'enquête le 28 mai 2025, soit 9 jours avant la fin de l'enquête. Compte tenu de sa facilité d'appréhension tant en contenu qu'en volume (7 pages de contenu), du temps qu'il restait pour en prendre connaissance (9 jours), et, élément subsidiaire, qu'aucun avis déposé avant le 29 mai n'avait mentionné des interrogations sur les inventaires, il a été décidé de ne pas prolonger l'enquête.

Compte tenu des éléments apportés dans les 2 sous-paragraphes ci-dessus, il peut être considéré que l'enquête publique était régulière.

Dans les paragraphes suivants, les mentions en gras sont expressément des appréciations de la commissaire enquêtrice. Les informations ayant amené à ces appréciations sont issues des documents de l'enquête (Etude d'impact, Avis de la MRAE, Mémoire en réponse de la SATA) du PV de synthèse et du mémoire en réponse de la SATA à celui-ci.

1.3 Objet de l'enquête et avis attendu du commissaire enquêteur

Le projet déposé fait l'objet d'une évaluation environnementale car, de par sa nature, sa dimension ou sa localisation, il est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine (L122-1 du code de l'environnement).

Extrait du L122-1 du code de l'environnement : « L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :

- 1° La population et la santé humaine ;
- 2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ;
- 3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;
- 4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;
- 5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°.

L'article L122-1-1 indique que l'autorité compétente prend en considération l'étude d'impact ainsi que le résultat de la consultation du public pour autoriser un tel projet. Elle motive sa décision au regard des incidences notables sur l'environnement et prescrit les mesures ERC qu'il convient de prendre à cette occasion afin de les éviter. Les motifs d'un refus sont tirés notamment des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement.

L'article L123-15 du Code de l'environnement précise que

« À l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Il ou elle consigne, dans un document distinct, son avis personnel et motivé, en précisant s'il est favorable, favorable sous réserves ou défavorable. »

En conséquence de ces éléments, les présentes conclusions porteront sur l'appréciation du projet au regard des enjeux environnementaux :

- **identification des effets notables du projet (positifs ou négatifs).**
- **mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) adaptées.**
- **Compatibilité du projet (absence d'incidence notable) avec les principes de développement durable, préservation de la biodiversité, santé humaine, gestion des ressources, etc ?**

Sera pris en compte également l'opportunité du projet au regard de ses objectifs et de son acceptabilité sociale.

3 Avis sur le contenu de l'étude d'impact

3.1 Suffisance de l'étude d'impact et prise en compte des impacts sur la faune et la flore.

L'article R 122-5 du code de l'environnement prescrit que « Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. ».

L'environnement faunistique et floristique du projet est sensible, ainsi que le montre :

- la biobibliographie disponible,
- les résultats d'inventaires issus d'un observatoire, commencé en 2021 et qui consiste à étudier et suivre la biodiversité (habitats, faune et flore) et les paysages pour mieux les préserver dans un contexte de gestion du domaine skiable dans le cadre avec notamment des inventaires annuels (1205 observations). **Ces inventaires peuvent être considérés comme représentatif de la biodiversité actuelle (durée communément admise de validité d'un inventaire = 5 ans)**
- les inventaires réalisés sur la gare amont.

Il est important de le mettre en relief avec l'importance des aménagements prévus, les travaux à réaliser et leurs impacts prévisibles.

Tout d'abord le projet ne nécessite aucune création de pistes.

La mise en œuvre du premier tronçon (non inclus la gare intermédiaire) n'amènera pas de travaux conséquents :

- pour la gare aval, les travaux consistent en un remplacement de l'habillage de la gare existante et la construction d'un quai d'embarquement couvert. Il n'y a pas de remaniement des sols. Les travaux se feront sur des zones très remaniées et très fréquentées (aire d'arrivée au TSCD existant). Les enjeux environnementaux peuvent y être considérés comme négligeables et de par la nature des travaux, les impacts peuvent être considérés très faibles. La SATA prévoit un calendrier de travaux permettant d'éviter les périodes sensibles de la faune.
- les pylônes portant la ligne du TSCD sont conservés sauf 1 qui nécessite un remplacement de fût. Les travaux de remplacement seront réalisés par hélipontage. Il n'y a pas d'impact prévisible sur l'environnement de la zone d'étude immédiate et élargie hormis sur le pylône à démonter pour lequel il est nécessaire de s'assurer que son démontage puisse être fait sans dommage pour les espèces qui y nicheraient. La SATA a réalisé un inventaire en cours d'enquête, la période étant propice à celui-ci. Aucun individu n'a été contacté. Elle prévoit de réaliser un nouvel inventaire avant les travaux. En cas de présence avérée d'une espèce, les travaux seront reportés jusqu'au départ de l'espèce contactée. De plus, la SATA

prévoit un calendrier de travaux permettant d'éviter les périodes sensibles de la faune comme l'avifaune.

- L'utilisation de cette ligne ne sera pas modifiée par rapport à ce qu'il existe déjà. Des impacts supplémentaires sur la faune et la flore ne sont pas prévisibles lors de la mise en service de cet équipement.

Le contenu de l'étude d'impact sur la zone du tronçon gare de départ jusqu'à l'arrivée à la gare intermédiaire est estimé suffisant pour garantir l'absence d'effet notable temporaire et permanent de l'installation prévue, tant lors de la réalisation des travaux prévus que lors de son utilisation, sur la faune et la flore. Le choix de réaliser un inventaire du pylône avant qu'il ne soit remplacé, est une mesure qui permet d'éviter tout impact sur des espèces sensibles qui seraient présentes et d'adapter le calendrier des travaux en fonction de leur éventuelle présence.

Pour ce qui concerne le second tronçon, son aménagement nécessite la pose de 5 pylônes, l'agrandissement de la gare intermédiaire et la réalisation de la gare amont.

Pour identifier la faune, la flore et les habitats présents sur la zone d'étude, la SATA s'est basé sur de la bibliographie, son observatoire mentionné ci-dessus et sur un inventaire réalisé sur l'emplacement de la gare amont. Le bureau d'études ayant réalisé l'étude d'impact, indique que ce choix est moins discriminant qu'un inventaire de terrain et que les niveaux d'enjeu et d'incidence sont plus facilement sur-estimés sur une base bibliographique. Son inventaire bibliographique distingue néanmoins la zone d'étude élargie de la zone d'étude immédiate ou des critères plus précis sur la potentialité de présence d'espèces notamment vis-à-vis de la géographie du site ou de l'absence de son habitat sont abordées (pour les reptiles et les amphibiens).

De par ce choix de s'appuyer également sur la bibliographie qui a tendance à sur-estimer la présence d'espèces, le projet a potentiellement un impact plus fort sur la biodiversité puisque les espèces potentiellement présentes sont prises en compte.

L'optique du maître d'ouvrage est de proposer, sur la base de cet état des lieux initial sus décrit, des mesures qui permettront d'éviter les impacts notables sur la biodiversité, pendant les travaux, et à plus long terme, notamment lors de l'utilisation de la nouvelle télécabine. L'objectif de cet exercice est d'atteindre des impacts résiduels négligeables et sans risque pour la préservation de la faune et de la flore.

La SATA propose ensuite que ces mesures soient ensuite adaptées en fonction d'un inventaire terrain réalisé, potentiellement plusieurs fois selon les espèces, avant tous travaux.

L'étude d'impact ne peut donc être considérée comme insuffisante car non basée sur un inventaire exclusif de terrain ; Elle est basée sur un inventaire possiblement sur-évalué. De ce fait les impacts potentiels du projet le sont potentiellement aussi et les mesures d'évitement déterminés sur la base d'un inventaire tel que décrit ci-dessus, peuvent être sur-dimensionnés.

Parmi les mesures d'évitement proposées, certaines consistent en des inventaires terrain réalisés au plus près des zones de travaux envisagés. Ceux-ci

permettront de déterminer les emplacements des futurs pylônes, qui peuvent être installés dans un rayon de plusieurs dizaines de mètres et éviter ainsi les zones à enjeux.

D'autres mesures d'évitement sont prévues :

- Ajustement des travaux en fonction des résultats de ces inventaires, afin de respecter la période sensible pour les espèces protégées (notamment après le 15 août) ;
- dépôt de neige, fauche préventive, contrôle écologique préalable pour prévenir tout dérangement d'espèces sensibles
- Mise en défens de zones à enjeux...
- Remise en état des surfaces remaniées

A l'issue de la mise en œuvre de ces mesures, l'impact résiduel sur la biodiversité est jugée négligeable. Considérant que cet impact résiduel a été évalué sur la base d'un état initial sur-évalué, il est sur-évalué lui aussi.

Il est important de noter que pendant l'enquête et conformément aux mesures d'évitement proposés dans le dossier d'enquête, le bureau d'études naturaliste de la SATA a réalisé des inventaires et a rédigé un mémoire à ce sujet « addendum biodiversité ». Ces inventaires ont montré que les surfaces hébergeant des habitats ou des espèces étaient moins importantes que ce que la bibliographie ou l'observatoire laissait supposer. L'impact du projet est donc moindre que celui annoncé dans le dossier.

La SATA considère au vu de tous ces éléments que la sauvegarde du fonctionnement global de l'écosystème est conservé grâce à la mise en place de mesures d'évitement.

D'autres alternatives que le projet présenté ont été étudiées. Le projet retenu est celui qui répond le mieux à l'objectif de mieux répartir les skieurs sur le domaine tout en limitant au maximum le nombre d'installation et l'impact sur l'environnement (pas de création de pistes, baisse de l'emprise au sol, réutilisation des sites artificialisés,).

Tous ces éléments permettent de considérer que l'étude d'impact est suffisante pour évaluer correctement l'impact du projet sur la biodiversité. L'impact résiduel qualifié de négligeable une fois les mesures d'évitement proposées mises en œuvre est justifié. Il aurait été intéressant de rajouter dans l'étude d'impact du présent projet. les gains environnementaux attendus de l'abandon du projet « Loup Blanc ». Celui-ci proposait un axe de remontée sur un site non aménagé, une gare sur un site vierge, 3 fois plus de nouveaux pylônes, un impact sur les zones humides, des terrassements sur une piste, des temps de travaux de plusieurs mois supérieurs (comme l'indique la SATA dans son mémoire en réponse).

Il peut être considéré que le projet n'a pas d'impact notable sur la biodiversité. Il conviendra néanmoins que l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation de travaux, s'assure que les mesures d'évitement contenues dans le dossier d'enquête soient réalisées, notamment les inventaires et les adaptations du projet qui peuvent en découler (sous forme d'un porter à connaissance).

3.2 Impact du projet sur la biodiversité en été

Ce point a été étudié dans le cadre de l'impact du projet sur la biodiversité. Ainsi que l'indique la SATA, le projet recherche l'amélioration du confort du client, d'abord en hiver. Il n'est accompagné d'aucune création de pistes ni de nouveaux itinéraires VTT ou piéton. Il n'aura pas d'impact sur la fréquentation du domaine toutes périodes confondues.

En été, le secteur est déjà fréquenté (VTT, randonnée) et desservi par des remontées mécaniques en période estivale. A noter que la mise en place du tronçon 2 permettra aux piétons et cyclistes, d'éviter l'usage de la voiture pour atteindre le rond point des pistes (contribution n°14). Ce qui limitera les émissions locales.

Il est cohérent d'indiquer, que les éléments apportés par la SATA sont suffisants pour considérer que le projet a un impact négligeable sur la préservation de la biodiversité en été.

3.3 Impact du projet sur la consommation énergétique et les émissions de GES

La mise en place du nouveau télécabine entraînera logiquement l'augmentation de la consommation d'électricité (60%), puisqu'il y a ajout d'un nouveau tronçon. Le projet répond à un besoin de rationaliser le nombre de remontées mécaniques sur le domaine skiable. Le nouvel équipement permet d'augmenter significativement le débit d'une remontée. Ce qui induit de fait la possibilité de ne pas conserver la remontée du Rif Nel.

Il est important de préciser que le projet proposé à l'enquête remplace le projet « Loup Blanc » qui a été abandonné et qui consommait entre 1,1 à 0,25 kWh supplémentaires.

Dans son mémoire en réponse au PV de synthèse, la SATA indique que depuis 10 ans, la modernisation des remontées mécaniques et leurs évolutions technologiques ont permis de supprimer 150 pylônes, 200 km de câbles et 10 bâtiments d'exploitation.

Enfin, la SATA indique que les nouvelles gares sont équipées de panneaux solaires. Les remontées fonctionnent à l'énergie électrique, largement décarbonée en France. Elles sont équipées de moteur de type Direct drive qui permettent un gain de 8 % de consommation électrique, et des impacts moindres en entretien (pas d'utilisation d'huile).

Il est considéré que la nécessité de limiter les consommations énergétiques liés aux nouvelles infrastructures ainsi que l'émission de GES est bien prise en compte dans le projet par le pétitionnaire

3.4 Impact sur les émissions de GES à l'échelle de la station « Alpe d'Huez grand domaine »

La SATA indique que le projet en question n'induit pas forcément une hausse de la fréquentation. La fréquentation du site dépend de la capacité d'hébergement et de nombre de personnes pouvant se déplacer. Il revient aux communes concernées de réduire les émissions GES liées à 88 % aux déplacements et hébergements induits par l'attractivité du domaine skiable ainsi que celles émises pour arriver dans la vallée. Interrogé dans le pv de synthèse au sujet des projets

de modernisation sur les accès au domaine skiable indiqués dans le dossier d'enquête, la SATA indique dans son mémoire en réponse que les modernisations mentionnées ont des impacts directs sur l'émission de GES puisqu'elles sont tournées vers l'utilisation de remontées mécaniques comme mode de déplacement « station » et « inter-station ». Ce qui évite l'utilisation de la voiture et limite les navettes en bus.

Interrogé à ce sujet, la mairie d'Huez a indiqué avoir des projets pour que l'accès à la station puisse se faire depuis la vallée.

En termes d'émission globale de GES, les informations succinctes indiquent que des efforts sont déjà faits et à venir pour limiter les émissions de GES sur l'ensemble du domaine et de la station. Il aurait été intéressant d'étayer les informations de façon plus concrète.

3.5 Impact paysager

L'étude d'impact dresse le bilan des études menées en vue d'intégrer au mieux les nouvelles installations dans le domaine skiable. Une réflexion approfondie a été menée sur l'aménagement de la gare d'arrivée du nouveau tronçon avec les autres gares déjà présentes à savoir la gare des Grandes Rousses et celle du Lièvre Blanc. Dans cette étude a été prise en compte la nécessité de permettre un bon accès pour les skieurs aux pistes attenantes. La taille du nouveau bâtiment a été réduite au maximum (pas de local pour le personnel, le public ou le stockage). Le GR qui traverse le secteur des gares amont des gdes Rousses offre une vue des gares dans leur ensemble. La nouvelle gare reste dans le volume des gares existantes. Les matériaux seront choisis pour s'intégrer au mieux dans le paysage. Il y aura suppression des pistes « raccourci » entre les pistes « régulières » de VTT. Et une signalisation ad hoc sera installée afin de diriger les clients vers les pistes existantes.

Il est considéré que l'impact paysager a été correctement évalué. Néanmoins, de façon subjective, les bâtiments aux formes très arrondies ne semblent pas intégrées dans un environnement plutôt très anguleux.

Là encore, l'impact du projet aurait pu prendre en compte l'abandon du projet « loup Blanc » qui amenait la création d'un axe de remontée sur un site non aménagé, d'une gare sur un site vierge, et de 3 fois plus de nouveaux pylônes.

3.6 Mesures post chantier

Des mesures de suivi de l'évolution de la biodiversité sont prévues dans le dossier d'étude d'impact.

Il conviendra que celles-ci soient expressément inscrites dans l'arrêté d'autorisation des travaux ainsi que des mesures correctrices potentielles.

3.7 Viabilité du projet

L'étude d'impact conclut à la vulnérabilité du domaine skiable aux altitudes basses. Le projet étant à 1800-2000m, il présente une vulnérabilité à plus long terme. Il permettra d'acheminer les skieurs vers des zones skiabiles lorsque les zones basses n'auront plus d'enneigement suffisant.

Dans le mémoire en réponse, la SATA indique que le domaine de l'Alpe d'Huez a fait l'objet d'étude de prospection climatique et d'enneigement sur les 30 prochaines années. Le réchauffement climatique impactera les parties du domaine situées en dessous de la cote d'altitude des 2 000 m, et seront en grande partie sur les années dépourvues en neige naturelle, sécurisées par les installations de neige de culture. Les aménagements des futures remontées mécaniques dont celle prévue par le projet, permettront un accès en cabine entre les différents points de départ du domaine jusqu'à cette altitude de 2 000 m, et aussi bien en les utilisant à la montée qu'à la descente. La durée d'amortissement financier du projet est de 15 ans. Dans le temps nécessaire à la rentabilité de l'investissement (15 ans), le projet est pertinent.

Il est considéré que le projet est viable car dans le temps nécessaire à sa rentabilisation, les prospections d'enneigement aux altitudes atteintes dans le cadre de la mise en œuvre du projet sont favorables.

3.8 Évaluation environnementale globale du projet avec son environnement

Il est question ici de déterminer l'impact du projet en lien fonctionnel avec les autres projets sur le domaine skiable dont est gestionnaire la SATA et, de façon plus large, de réaliser une évaluation environnementale du projet avec les différents aménagements visant à développer l'activité touristique de la station « Alpe d'Huez, Grand Domaine ».

Projet d'ensemble sur l'« Alpe D'huez Grand Domaine »

La SATA indique que le développement global de la station relève des communes délégantes, et non de l'exploitant du domaine skiable. Son action est encadrée par un contrat de délégation de service public, sans autonomie de décision sur les orientations stratégiques de développement du domaine. De plus, pour réaliser une évaluation environnementale sur un projet d'ensemble, il serait nécessaire d'avoir une définition suffisamment aboutie de celui-ci. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. L'étude d'impact ne peut donc porter que sur les travaux ayant un lien fonctionnel direct avec le projet de transformation du TSCD Rif Nel Express et la zone d'étude doit être considérée en conséquence.

Il est considéré qu'une évaluation environnementale à l'échelle du domaine « Alpe d'Huez Grand Domaine » ne relève pas de la SATA, qui n'est gestionnaire que du domaine skiable, sous délégation de service public.

Liens fonctionnels avec les autres projets du domaine skiable

Les autres projets de la station, non encore définis ou suffisamment avancés, ne relèvent pas du périmètre de cette évaluation. L'étude réalisée doit être proportionnée aux enjeux, à la nature du projet et à ses incidences potentielles (extrait du guide de l'interprétation de la réforme du 3 août 2016 portant sur l'évaluation environnementale). La SATA a évalué l'impact de tous les travaux associés à la transformation de l'équipement objet de l'enquête, les autres projets de la station n'ayant pas d'interdépendance avec celui-ci car pouvant se réaliser avec ou sans la transformation du Rif Nel.

Il est considéré que l'étude d'impact prend en compte les éléments nécessaires pour déterminer l'impact du projet sur son environnement.

En conclusion de ce chapitre 3, il est considéré que l'étude d'impact est suffisante et permet de démontrer l'absence d'impacts notables du projet sur son environnement.

4 L'opportunité du projet

13 contributions sur 14 saluent le projet comme permettant :

1. l'amélioration du trafic, de la circulation des skieurs et le désengorgement des départs de pistes. Il facilite les déplacements sur le plateau de l'Alpe d'Huez, notamment entre Huez et Oz-en-Oisans et permet un meilleur usage du domaine, hiver comme été.
2. Confort et sécurité accrues du fait du passage en télécabine, plus adapté à tous les types de pratiques, y compris hors-ski. Favorise l'accès à la montagne pour tous les usagers y compris estivaux (piétons, VTT) ou non-skieurs
3. Modernisation et compétitivité face aux stations concurrentes
4. Meilleure interconnexion et accessibilité et un lien direct avec la haute altitude ou d'autre vallée,
5. Utilité hors saison hivernale
6. Une réponse aux besoins concrets du domaine
7. Impact environnemental limité car le projet est implanté à l'emplacement d'un appareil existant et à l'intérieur du domaine existant. Il réduit les déplacements motorisés dans la station : accès direct au tronçon 2 pour les piétons ou cyclistes, et l'usage de la voiture s'en trouvera moins intéressant pour rejoindre le rond-point des pistes. Baisse des émissions locales et de besoin de places de stationnement. Il y a un engagement environnemental du maître d'ouvrage (SATA).
8. Mobilité : Mode de transport collectif moderne, sécurisé et adapté à tous les publics, y compris hors période de ski. Il est susceptible de remplacer certains déplacements automobiles internes à la station.
9. Soutien au développement économique local. Le projet est vu comme un levier pour pérenniser l'économie locale et maintenir l'activité dans la station. Il s'inscrit dans la continuité du développement économique historique de la commune.

Ces considérations sont des conséquences induites par le projet et font partie des critères qui ont amené la SATA à le proposer.

Le maintien de l'offre d'un domaine skiable enneigé proposé par le projet objet de l'enquête permet très certainement la pérennisation du domaine skiable de l'Alpe d'Huez en hiver. Il facilite l'accès à de plus hautes altitudes en été, cela sans l'usage de la voiture. Cela aura des conséquences positives sur l'économie de l'ensemble du domaine et à plus grande échelle pour l'Oisans (la Sata est le plus gros employeur de l'Oisans) et l'ensemble des villes aux alentours gagnant face au tourisme, générateur d'emploi et de ressources.

L'opportunité du projet est vérifiée.

5 Conclusion

Considérant que :

- l'enquête publique s'est déroulée régulièrement,
- l'étude d'impact présenté à l'enquête publique est suffisamment étayée pour démontrer que les impacts du projet objet de l'enquête, accompagnées des mesures ERC proposées, ne sont pas notables pour l'environnement,
- l'opportunité du projet est vérifiée tant pour la pérennité de la station pour un temps supérieur à 15 ans, délai de rentabilité de l'investissement, que pour l'intérêt qu'il représente pour les usagers du domaine, de l'Alpe d'Huez et de la vallée de l'Oisans

j'émet un avis favorable au projet de modification du téléporté de Rif Nel existant en télécabine avec ajout d'un tronçon avec la recommandation que l'arrêté qui autorisera sa mise en œuvre porte les mesures ERC et les mesures de suivi définies dans le dossier d'étude d'impact.

Fait à Valence, le 24 juin 2025

La commissaire enquêtrice



Stéphanie RETOURNAY

ANNEXES

PV de Synthèse

Mémoire en réponse

DEPARTEMENT DE L'ISERE

COMMUNE DE HUEZ

**Enquête publique relative au Projet de modification du téléporté de
Rif Nel existant en télécabine avec ajout d'un tronçon**

PV de Synthèse

---ooOoo---

Enquête publique du 5 mai 2025 au 5 juin 2025

La commissaire enquêtrice

Stéphanie RETOURNAY

Ce procès-verbal est rédigé en application des prescriptions exprimées dans l'article R123-18 du code de l'environnement. Il est destiné à porter à la connaissance du responsable du projet, les observations exprimées par le public au cours de l'Enquête publique menée conformément à l'arrêté N° URBA-2025-289 du 7 avril 2025 de Monsieur le Maire de la commune d'Huez et à la décision N°Z25000039/38 du 27 février 2025 du Tribunal Administratif de Grenoble ainsi que les observations de la commissaire enquêtrice.

Le responsable du projet dispose d'un délai réglementaire de 15 jours, à compter de sa réception pour produire, s'il le juge opportun, un mémoire en réponse aux points soulevés dans ce document.

Table des matières du procès-verbal

Chapitre 1 : observations du public

Chapitre 2 : Interrogation de la commissaire enquêtrice

Conclusion

Annexe : contributions apportées pendant l'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 5 mai 2025 à 9h au jeudi 5 juin 2025 à 17h.
3 permanences en présence de la commissaire enquêtrice se sont tenues en mairie annexe le mercredi 14 mai 2025 de 9h à 12h, le samedi 24 mai de 9h à 12h, le jeudi 5 juin de 14h à 17 h.

Chapitre 1 – Observations du public

Au total, 14 contributions ont été recueillies lors de l'enquête publique : 13 par voie dématérialisée, 1 inscrite sur le registre d'enquête. Les contributions sont en pièce jointe de ce document. 5 sont anonymes.

Sur ces 14 contributions 13 sont favorables, 1 est défavorable.

Les avis favorables

Ces avis n'expriment aucune réserve au projet. Les motivations de ces avis sont les suivantes :

1. Amélioration du trafic, de la circulation des skieurs et désengorgement
 - Le projet permettra de désengorger le départ des pistes et de mieux répartir les clients sur le domaine en hiver (C3, C6, C13).
 - Il améliore la fluidité du trafic des skieurs, notamment sur le front de neige des Bergers (C5, C7, C9, C13).
 - Il facilitera les déplacements sur le plateau de l'Alpe d'Huez, notamment entre Huez et Oz-en-Oisans (C10).
 - Il aidera à répartir les clients plus efficacement sur le domaine skiable (C13) et permet un meilleur usage du domaine (C3).
2. Confort et sécurité accrus
 - Le passage en télécabine offre un meilleur confort et une plus grande sécurité pour les usagers (C2, C3).
 - Le projet est perçu comme plus adapté à tous les types de pratiques, y compris hors-ski (C7).
3. Modernisation et compétitivité
 - Il s'agit d'un élément essentiel de modernisation du domaine skiable (C7).
 - Le nouvel équipement est vu comme un facteur de compétitivité par rapport aux stations concurrentes, tant en France qu'à l'étranger (C7).
 - Il permet d'améliorer l'exploitation et la mobilité dans l'Oisans pour les 4 prochaines décennies (C10).
4. Meilleure interconnexion et accessibilité
 - L'extension jusqu'à 2100 m permettra un lien direct avec la haute altitude ou d'accéder à une autre vallée, un vrai plus pour les non skieurs et la clientèle de l'été (C2).
5. Utilité hors saison hivernale
 - Le projet bénéficiera également à la clientèle d'été, contribuant à un développement 4 saisons (C2, C7).
 - Il facilite la mobilité en période estivale et pas seulement en hiver (C10).
6. Intérêt personnel ou usager régulier
 - Plusieurs contributeurs se déclarent usagers réguliers ou propriétaires à l'Alpe d'Huez, et soulignent leur soutien à un projet qui répond aux besoins concrets du domaine (C3, C4, C6, C8, C12, C13).

7. Impact environnemental

- Limitation de l'impact : Le projet est implanté à l'emplacement d'un appareil existant (C10). Le projet est à l'intérieur du domaine existant (C1)
- Réduction des déplacements motorisés dans la station : Le nouvel accès direct au tronçon 2 permettra aux visiteurs, piétons ou cyclistes, d'éviter les trajets en voiture entre les secteurs des Bergers et du rond-point des pistes. Cela entraîne un gain environnemental concret, en réduisant les émissions locales et en libérant des places de stationnement (C14).
- Mobilité
Le téléporté est perçu comme un mode de transport collectif moderne, sécurisé et adapté à tous les publics, y compris hors période de ski. Il est susceptible de remplacer certains déplacements automobiles internes à la station. (C7, C10, C14).
- Contribution à un tourisme 4 saisons
Le projet favorisera l'accès à la montagne pour tous les usagers y compris estivaux (piétons, VTT) ou non-skieurs. (C2, C7, C10, C14).
- Engagement environnemental du maître d'ouvrage (SATA)
Un contributeur indique que la SATA agit avec souci du respect de l'environnement (C12)

8. Soutien au développement économique local

- Le projet est vu comme un levier pour pérenniser l'économie locale et maintenir l'activité dans la station (C12).
- Il s'inscrit dans la continuité du développement économique historique de la commune (C12).

Avis défavorable

En préambule, l'auteur anonyme indique que l'objet de l'enquête publique portant sur la modification du Rif Nel n'est pas de savoir si le public est pour ou contre le projet mais d'informer le public de cet investissement qu'il estime « massif dans l'industrie du ski qui par nature a d'importants impacts sur l'environnement ». L'objectif de l'enquête est de vérifier si le dossier est complet, si les incidences environnementales sont bien traitées et si le volet environnemental du projet a été bien réalisé. Les opinions favorables ou défavorables au projet ne constituent pas l'élément central de cette enquête.

L'enquête est irrégulière sur la forme et le dossier d'enquête est insuffisante sur le fond. Les éléments suivants apportent les arguments avancés.

1. Observations sur la forme de la procédure :

- L'enquête est mal positionnée dans le calendrier, ayant été organisée en mai, période durant laquelle la station est peu fréquentée. Cela a nui à la bonne information du public et explique la moindre participation comparativement aux enquêtes précédentes. Seules dix contributions ont été déposées au moment de son observation dont la moitié émane de salariés de SATA Group (on peut douter de leur objectivité)
- 10 contributions pour une commune touristique de 30k-40k personnes conforte l'idée d'une mauvaise information du public.
- Le choix des dates et horaires des permanences est inadapté pour une bonne participation du public (le 14 mai, juste après la fermeture de la station et le 5 juin, jour où la station n'est pas accessible du fait de l'Alpe d'Huzes).
- Tous ces éléments montrent une volonté de la commune et de la SATA de réduire l'information et la participation du public autour de cette enquête publique.

2. Le dossier d'enquête publique

Le contributeur considère le dossier d'enquête publique insuffisant :

- Dans son avis, la MRAE a relevé 22 espèces menacées ou protégées dont 16 protégées. Elle a souligné l'absence d'inventaires faunistiques ou floristiques et recommande que ceux-ci soient réalisés sur les zones concernées par le projet et sa construction puis que soit repris l'évaluation environnementale afin de s'assurer de l'absence de perte nette de bio-diversité en phase d'exploitation (hiver comme été). La réponse du pétitionnaire à cet avis est partielle : Ni dans son mémoire en réponse, ni dans son addendum, la SATA ne fournit la totalité des éléments manquants (une seule information sur la faune présente, pas d'inventaire sur la flore, seulement sur les plantes hôtes et 2 espèces de rhopalocères protégées non menacées). Les données de son observatoire sont inexploitable, et ne reposent que sur un inventaire réalisé en cours d'enquête (inclus dans l'addendum).
- La MRAE pointe l'insuffisance des propositions liées à une bonne intégration paysagère du projet. Dans son mémoire en réponse, la SATA indique le projet s'intégrera dans son environnement, sans revoir sa copie.
- La MRAE sollicite une évaluation environnementale à l'échelle du grand domaine de l'Alpe d'Huez. Dans son mémoire en réponse, la SATA indique ne pas avoir la main sur le sujet, démontrant son absence de stratégie de développement à long terme sur le grand domaine. Cela nuit à la prévision des impacts cumulés de l'aménagement à long terme. En question subsidiaire, le contributeur interroge la SATA sur la délégation de service public qui encadre le prolongement de la remontée du Rif Nel.

Le dossier d'enquête est donc insuffisant. La réponse de SATA ne corrige pas cette incomplétude. Il convient de prendre acte de cela et de recommencer la procédure en rédigeant notamment une étude d'impact complète incluant notamment un inventaire faune/flore 4 saisons conforme à la réglementation relative aux évaluations environnementales, une étude visant à une meilleure insertion paysagère des ouvrages projetés.

3. Addendum rajouté en cours d'enquête

Le contributeur considère illégal et inacceptable l'ajout d'un document en cours d'enquête. Soit le document n'est pas important et ne comble pas les insuffisances du dossier, soit il est important et il a été soumis trop tardivement pendant l'enquête :

- Le contributeur cite plusieurs décisions de jurisprudence (Conseil d'État, TA de Lyon) pour affirmer qu'un complément important au dossier produit en fin d'enquête sans prolongation est de nature à vicier la procédure.
- Il estime que ni la commissaire enquêtrice, ni la SATA, ni la commune ne sont habilités à considérer suffisant un complément produit dans ces conditions.
- L'enquête aurait du être prolongée.

En conclusion :

- L'auteur demande que le projet ne soit pas autorisé en l'état, en raison d'un dossier incomplet et d'une procédure jugée irrégulière.
- Il recommande une prolongation de l'enquête publique et un retour du dossier à la MRAE, pour permettre une réelle évaluation environnementale.

Chapitre 2 – Interrogations du commissaire enquêteur

En complément de ces observations, la commissaire enquêtrice souhaite que soient apportées des précisions sur les points suivants, qui reprennent pour certains, des éléments exposés ci-dessus.

Sur l'aménagement global du grand domaine de l'Alpe d'Huez :

- Le projet du Loup Blanc est-il définitivement abandonné ? Quels étaient les travaux projetés et notamment quels étaient les éléments nouveaux à construire et leurs conséquences (gare, ligne et ouvrages de ligne...) ?
- Sur la notion de projet d'ensemble, y a-t-il, à terme, un projet d'extension des pistes skiabiles ou de celles utilisées pendant la période estivale ?
- Y a-t-il de nouveaux aménagements prévus ou envisagés à l'échelle du domaine skiable et avec quels objectifs ?
- Quelle évolution a été observée sur le nombre et le type de remonte-pente ainsi que des bâtiments connexes installés sur le domaine, depuis 10 ans ?
- Dans la pièce A1-A2 du dossier d'enquête, sont mentionnées d'importantes modernisations tant sur le domaine skiable que sur les accès à celui-ci. Quelles conséquences en terme de GES et pollution de l'air ? D'autres actions ont-elles été menées sur l'ensemble du domaine en terme d'accès ? Si oui, avec quelles conséquences sur les thématiques sus-citées ?

Sur le projet objet de l'enquête publique :

- Quel risque/conséquence d'avoir une mauvaise répartition des skieurs sur le domaine ?
- Le projet permettra-t-il l'accès à de nouveaux territoires, aujourd'hui non utilisés ?
- Y aura-t-il augmentation de la fréquentation de la station en période estivale ?
- Y a-t-il un nombre de forfaits limités ?
- Qu'est-il prévu en cas de présence d'espèces animales sur les sites des travaux (reptiles notamment) ?
- Quelles sont les surfaces maximales susceptibles d'être perdues par l'implantation des pylônes, et des nouveaux éléments des gares ? quelles surfaces maximales remaniées par des terrassements mais non perdues ?
- Quelles sont les mesures envisagées dans les suivis post chantier ?
- La destruction de surface d'habitats met-elle en danger la sauvegarde du fonctionnement globale de l'éco-système ?
- Enfin, quelles sont les perspectives sur la viabilité de la station à long terme ? Il est indiqué dans l'évaluation environnementale, que le domaine de l'Alpe d'Huez est vulnérable à l'horizon 2050, quel est le temps nécessaire à la rentabilité de la nouvelle installation ?

Remis à la SATA le 10 juin 2025

La Commissaire enquêtrice



Stéphanie RETOURNAY

Annexe

Contributions reçues pendant l'enquête publique

Contribution n°1 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le lundi 5 mai 2025 à 19h48

Je ne suis pas contre ce projet sachant qu'il est à l'intérieur du domaine existant

Contribution n°2 (Web)

Proposée par Jean-Christophe Lapalus

Déposée le mardi 6 mai 2025 à 17h45

Je suis favorable à ce projet qui reste bien intégré. Le passage en Télécabine est un véritable atout pour le confort et la sécurité. L'extension prévue pour rejoindre 2100m va permettre d'avoir un lien direct avec d'autres accès, comme la haute altitude ou basculer sur une autre vallée, un vrai plus pour les non skieurs et la clientèle d'été (voir le 4 saisons).

Contribution n°3 (Web)

Proposée par MANENC AURELIEN

(aurelienmanenc@gmail.com)

Déposée le samedi 10 mai 2025 à 09h15

Adresse postale : 22 le bois 34650 LUNAS

Souvent en villégiature à l'alpe d'huez je souhaite donner un avis favorable à ce projet qui améliore l'usage du domaine, la sécurité et le confort des usagers.

Contribution n°4 (Web)

Proposée par Jean margaux

(margaux.jean04@laposte.net)

Déposée le mercredi 14 mai 2025 à 20h59

Adresse postale : 321 avenue des jeux 38750 Alpe d'huez

Pour la modification du téléporté du Rif Nel.

Contribution n°5 (Web)

Proposée par Melanie

Déposée le mardi 20 mai 2025 à 11h10

Ce projet est tout à fait cohérent avec les besoins du domaine skiable pour assurer la fluidité des vacanciers sur les différentes pistes. Je soutiens donc cette initiative.

Contribution n°6 (Web)

Proposée par Thierry

(tlucet@gmail.com)

Déposée le mercredi 21 mai 2025 à 10h03

Adresse postale : 50 allée de l'esperanto 34980 Monferrier sur lez

Actuellement propriétaire sur l'alpe d'huez je suis totalement favorable à ce projet pour désengorger le départ des pistes.

Contribution n°7 (Web)

Proposée par Guzman, Anthony
(anthony.guzman@sataski.com)
Déposée le mercredi 28 mai 2025 à 08h28
Adresse postale : 131 rue du pic blanc 38750 Alpe d'Huez

L'ajout du nouveau téléporté du Rifnel est essentiel pour améliorer la fluidité des clients sur le front de neige des Bergers. Il est déterminant dans la modernisation du domaine skiable. C'est un facteur de compétitivité important par rapport à la concurrence nationale et internationale.
Il est également important dans le processus de transition engagé par la station avec un transport sûr, confortable et adapté à tous types de pratiques (y compris hors ski).
Je suis favorable à ce projet.
Anthony Guzman
directeur commercial et marketing
SATA group

Contribution n°8 (Web)

Proposée par anonyme
Déposée le jeudi 29 mai 2025 à 10h53
Habitante de l'Oisans, pratiquant les sports de glisse et employée de SATA ALPE D'HUEZ je suis convaincue par l'attractivité de ce projet et mon avis est un Avis très très favorable

Contribution n°9 (Web)

Proposée par anonyme
Déposée le mercredi 4 juin 2025 à 11h47
Très favorable à ce projet qui va fluidifier le trafic

Contribution n°10 (Web)

Proposée par Favier Cyril
(favier.cyril@gmail.com)
Déposée le mercredi 4 juin 2025 à 12h17
Adresse postale : 93 Boulevard Franklin Roosevelt 38500 Voiron

Bonjour,
Je suis favorable à la réalisation de ce projet car il représente un renouveau et une amélioration de la circulation sur le plateau de l'Alpe d'Huez. Le déplacement d'Huez à Oz en Oisans sera largement facilité. Son implantation en lieu et place de l'ancien appareil réduit fortement l'impact sur le secteur.
La nouvelle technologie mise en place permettra sans nul doute d'améliorer l'exploitation et la mobilité dans l'Oisans pour les 40 prochaines années et pas uniquement sur les périodes hivernales.

Contribution n°11 (Web)

Proposée par anonyme
Déposée le jeudi 5 juin 2025 à 10h32
L'objet de l'enquête publique portant sur la modification du téléporté du Rif Nel avec ajout d'un tronçon n'est pas de savoir si le public est pour ou contre ce nouveau projet de SATA Group, ou pour ou contre la pratique du ski alpin. Le code de l'environnement soumet en effet ce projet à enquête publique afin d'informer le public de ce nouvel investissement massif dans l'industrie du ski qui, par sa nature, a d'importants impacts sur l'environnement. Le fait que certains observateurs – au demeurant pour plus de la moitié des salariés de SATA Group dont on peut douter de l'objectivité – soient favorables à ce projet au motif qu'un nouvel équipement plus performant permettrait de fluidifier le trafic et les flux de skieurs ne peut donc pas être pris en

considération, ou du moins ne constitue pas l'élément central de cette enquête publique qui pose la question de savoir si le volet environnemental de ce projet a été bien réalisé, si le dossier est bien complet, et les incidences environnementales du projet sont bien traitées, etc.

Ce propos liminaire étant rappelé, il ne pourra qu'être constaté que l'enquête publique est parfaitement irrégulière sur la forme, et que le dossier d'enquête publique est tout à fait insuffisant sur le fond, comme l'a relevé la MRAE.

Sur la forme :

L'organisation d'une enquête publique sur le territoire d'une commune touristique au mois de mai est dictée par le calendrier de travaux de SATA Group qui envisage de démarrer le chantier dès cet été et non par la volonté d'assurer la régularité de l'enquête publique et notamment la bonne information du public, la station étant particulièrement vide à cette période.

Sur ce dernier point, il sera relevé qu'à ce jour seules 10 observations ont été émises dont la moitié par le personnel de SATA Group – soit un nombre nettement plus faible que les enquêtes publiques des années précédentes – ce qui confirme la volonté de la commune et de la SATA d'organiser ses enquêtes publiques durant les périodes les moins fréquentées pour éviter le camouflé du Loup Blanc.

Comment peut-on estimer que le public d'une commune touristique surclassée 30 000 – 40 000 personnes a été régulièrement informé lorsque seules 10 personnes ont contribué à ladite enquête publique ? Comment expliquer que les permanences ont été fixées le 14 mai immédiatement après la fermeture de la station, un samedi également au mois de mai durant lequel la station est vide, ainsi que le 5 juin, jour de l'Alpe d'Huez durant lequel la station n'est pas accessible ? ... Outre par la volonté d'éviter la participation du public, résultat parfaitement atteint par la municipalité et le porteur de projet.

Pour ce seul motif, une prolongation de l'enquête publique est nécessaire. A défaut, l'irrégularité est patente.

Sur le fond :

De manière générale, force est de constater, à la lecture de l'avis de la MRAE que le dossier soumis à enquête publique est insuffisant et que le mémoire en réponse de SATA Group (d'à peine 16 pages – montrant le sérieux apporté à la réponse) n'apporte aucun complément et ne corrige en rien l'incomplétude du dossier.

Pire ! SATA Group a même reconnu elle-même l'incomplétude du dossier en produisant le 27 mai un addendum « inventaires naturalistes » dont le caractère extrêmement sommaire ne pourra qu'être constaté. Le fait d'avoir produit cet addendum montre que SATA Group est bien consciente de l'insuffisance du dossier soumis à enquête publique et la production de ce document – à le supposer suffisant pour répondre à l'avis de la MRAE – le 28 mai à une semaine de la fin de l'enquête publique (sans compter le week-end prolongé) est parfaitement inacceptable et illégal : « compléter » ainsi aussi légèrement et tardivement le dossier en fin d'enquête publique n'a pas permis d'informer le public et ni madame la commissaire enquêtrice, ni la SATA, ni la commune ne sont habilités à considérer comme suffisant cet addendum. Le dossier devra par conséquent être complété et remis à l'avis de la MRAE.

A minima, une prolongation de l'enquête publique est nécessaire pour assurer la bonne information du public.

En effet, pour rappel, la jurisprudence administrative a rappelé de manière constante que : « Le public doit disposer d'un délai suffisant pour prendre connaissance des éléments du dossier d'enquête publique et formuler des observations éclairées » (Conseil d'État, 6 mai 2019, n° 417723). Dans cette décision, le Conseil d'État a annulé une autorisation environnementale en raison de la mise à disposition trop tardive de compléments importants à l'évaluation environnementale sans prolongation de l'enquête publique, considérant qu'il y avait atteinte au droit à la participation du public. De même, le tribunal administratif de Lyon a jugé qu'un complément tardif au dossier de l'enquête, sans adaptation du calendrier, était de nature à vicier la procédure (TA Lyon, 4 mars 2021, n° 1901774). Ainsi, de deux choses l'une : soit le document apporté en cours d'enquête publique n'est pas important auquel cas il ne permet pas de combler les lacunes pointées par la MRAE, soit il est important et il a été soumis trop tardivement pour garantir la bonne information du public. Dans les deux cas, un avis favorable à ce dossier ne peut être donné et sera constaté soit l'incomplétude du dossier, soit l'irrégularité de la procédure.

Stratégie de développement

Afin d'avoir une vision globale sur le projet de développement de la commune et du grand domaine, la MRAE sollicite une évaluation environnementale à l'échelle du grand domaine de l'Alpe d'Huez.

En réponse, SATA Group se contente d'affirmer qu'elle n'a pas la main sur le sujet puisque le développement dudit domaine fait l'objet de délégation de service public et que l'étude d'impact doit être réalisée à l'échelle du projet.

L'argument est étonnant et démontre donc l'incapacité de SATA Group à exposer clairement le calendrier des investissements prévus sur le grand domaine à long terme et l'absence de stratégie claire. A défaut de vision claire, il est impossible de prévoir les impacts cumulés de l'aménagement du domaine skiable sur le long terme. Comment est-il possible au regard du montant des investissements qu'il soit impossible de présenter clairement la direction prise par la commune et son délégataire ?

En tout état de cause, afin de confirmer la légalité de cet investissement, il conviendra de solliciter du délégataire – en complément de son mémoire en réponse – de préciser au sein de quelle délégation de service public s'inscrit le prolongement de cette remontée mécanique du Rif Nel ?

Paysage

Alors que les 3 insertions graphiques sont particulièrement grossières - démontrant le peu d'attachement à l'intégration paysagère des gares du projet (pièces P) -- et que la MRAE pointe cette insuffisance et sollicite un véritable travail paysager, le mémoire en réponse se borne à souligner que le projet s'intégrera dans son environnement. Or, il n'est pas demandé au porteur de projet de s'auto-complimenter sur la qualité de son projet, mais de revoir sa copie afin que ces équipements anthropiques s'insèrent dans leur environnement naturel. Ce point du dossier n'étant ni travaillé, ni complété, il ne pourra qu'être constaté l'insuffisance du dossier.

Biodiversité

Page 4 de son mémoire en réponse, SATA Group se borne à répondre à une seule observation de la MRAE concernant la faune présente sur le secteur d'étude alors que cette dernière souligne clairement dans son avis l'absence d'inventaire faunistique et floristique. Dans son addendum, SATA Group ne produit pas l'ensemble des inventaires demandés et manquants : aucun inventaire n'est produit concernant la flore alors que la MRAE relevait que « 22 espèces protégées ou menacées sont donc potentiellement présentes sur la zone d'étude du projet dont 16 espèces protégées ». L'addendum se borne à compléter l'étude sur les plantes hôtes et sur les incidences sur les 3 espèces de rhopalocères protégées non menacées. La réponse à l'avis de la MRAE est donc partielle et aucun élément n'est fourni sur le reste des remarques de l'autorité environnementale qui pointait pourtant différentes carences.

Par ailleurs, les données du prétendu observatoire de la biodiversité sont inexploitable compte tenu du format et des informations de la carte fournie, et en tout état de cause ces éléments reposent sur un seul inventaire réalisé en toute hâte en cours d'enquête publique le 26 mai 2025, ce qui confirme l'absence d'inventaires faune/flore 4 saisons conformes à la réglementation relative aux évaluations environnementales.

SATA Group tente donc simplement, en 8 pages, de colmater son dossier pour palier en toute hâte à l'insuffisance de son dossier qu'elle reconnaît elle-même par la production de ce document.

Comment peut-on tolérer cette manière de faire qui dénote tout le manque de sérieux et la hâte avec laquelle a été constitué ce dossier ? L'honnêteté commande de prendre acte de l'insuffisance du dossier, de le compléter, et d'en soumettre un exemplaire complet à la MRAE et au public pendant la durée réglementaire d'une enquête publique : en somme de respecter la réglementation applicable.

Pour rappel, l'avis de la MRAE, seule compétente pour émettre un avis de l'évaluation environnementale recommande que : « de réaliser les inventaires habitats faune flore sur la zone d'étude immédiate, les zones de travaux, de dépôts et de circulation, puis de reprendre l'évaluation environnementale et la séquence éviter, réduire et compenser, afin de s'assurer de l'absence de perte nette de biodiversité, en intégrant également les impacts en phase d'exploitation et les impacts de l'exploitation en phase estivale ».

SATA Group n'a pas répondu à cette recommandation en 8 pages produites à la hâte !

Au regard de cette insuffisante patente et criante que nul ne peut ignorer, il est inutile de discuter du bienfait de cet équipement, du fait qu'il facilitera la pratique du ski alpin, etc. là n'est pas la question ! Le dossier est insuffisant et il revient à la commissaire enquêtrice de le constater, de prendre un avis défavorable, et de mettre la SATA face à ses responsabilités afin qu'elle complète son dossier et en constitue un conforme à la réglementation applicable.

Au regard de l'ensemble de ces remarques, de l'avis de la MRAE et de la réponse particulièrement succincte du porteur de projet, comment donner un avis favorable à ce dossier ? Un tel avis enverrait un signal fort au public : il est possible de monter des dossiers incomplets, de faire fi de l'avis de l'autorité environnementale, de compléter au dernier moment et partiellement un dossier qu'on reconnaît comme insuffisant, et pourtant de réaliser tout à fait librement un projet qui reste particulièrement impactant pour l'environnement montagnard.

Contribution n°12 (Web)

Proposée par HUSTACHE Robert

(hustacherobert@orange.fr)

Déposée le jeudi 5 juin 2025 à 11h49

Adresse postale : 112 route d'Huez 38750 Huez

Bonjour,

Je suis né à Huez de parents agriculteurs respectueux bien entendu de l'environnement et de la nature puisqu'ils en vivaient, avec un travail pénible et de très longues journées.

La station s'est "faite" avec ces personnes d'Huez sachant que c'était l'avenir de l'économie de la commune qui en dépendait, ce qui m'a permis de rester dans mon pays et d'y avoir un avenir professionnelle et personnel.

Aujourd'hui nous sommes dans la même dynamique avec les moyens de notre époque.

Je constate que l'exploitant des remontées mécaniques travaille avec énormément de souci, de mise en oeuvre, de respect de l'environnement.

Le projet Rif Nel répond à ces impératifs qui sont largement pris en compte par la SATA, afin de pérenniser l'économie de la commune et sation pour le futur.

Je suis donc tout à fait favorable au projet Rif Nel en signant mon commentaire.

Contribution n°13 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 5 juin 2025 à 12h07

Habitué de la station de l'Alpe d'Huez, je suis très favorable à la modernisation du Rifnel. cet aménagement correspond au besoin identifié pour libérer l'espace des bergers et permettre aux clients de se répartir au mieux sur le domaine.

Contribution n°14 (Mairie annexe de l'Alpe d'Huez)

Proposée par THOMAS BORDERIOUX

Déposée le jeudi 5 juin 2025 à 14h30

Je suis favorable au projet et ce d'autant plus que les visiteurs pourront accéder l'été directement aux tronçon 2. Cela évitera des transferts de véhicules des Bergers au rond point des pistes pour les piétons et VTT. Ce gain environnemental sera non négligeable. D'autant qplus que cela libèrera des places de parking au rond point des pistes.

Télocabine du Rif Nel - Précisions apportées suite à la demande de Madame la commissaire enquêtrice.

Sur l'aménagement global du grand domaine de l'Alpe d'Huez :

- Le projet du Loup Blanc est-il définitivement abandonné ? Quels étaient les travaux projetés et notamment quels étaient les éléments nouveaux à construire et leurs conséquences (gare, ligne et ouvrages de ligne...) ?

Le projet du Loup Blanc est définitivement abandonné au profit de la modification de l'installation existante du Rif Nel Express. Ce projet prévoyait la réalisation d'un nouveau télésiège débrayable pour augmenter le débit d'extraction au départ des Bergers intégrant deux nouvelles gares de télésiège et seize pylônes. La réorientation du projet vers la modification du Rif Nel Express inclut la réalisation d'une nouvelle gare et de six pylônes.

- Sur la notion de projet d'ensemble, y a-t-il, à terme, un projet d'extension des pistes skiables ou de celles utilisées pendant la période estivale ?

Il n'y a pas de projet d'extension à terme des pistes de ski et d'activités estivales (piétons, VTT, ...), l'objectif recherché est d'améliorer le confort de la clientèle du domaine, vis-à-vis de l'extraction au départ des Bergers et d'une meilleure répartition

- Y a-t-il de nouveaux aménagements prévus ou envisagés à l'échelle du domaine skiable et avec quels objectifs ?

A l'échelle du domaine skiable, les différents contrats de DSP passés par les communes prévoient les nouveaux aménagements à réaliser sur les 30 prochaines années, ces aménagements prennent en compte principalement les changements climatiques en dynamisant les zones de ski d'altitude au de-là de 2000 m et la mobilité entre les différents villages de la station, notamment avec l'installation de télécabines permettant à tous les passagers de se déplacer en mode piétons.

- Quelle évolution a été observée sur le nombre et le type de remontée-pente ainsi que des bâtiments connexes installés sur le domaine, depuis 10 ans ?

Depuis 10 ans, la modernisation des remontées mécaniques et leurs évolutions technologiques ont permis de supprimer 150 pylônes, 200 km de câbles et 10 bâtiments d'exploitation et connexes. Le confort, le débit, l'accessibilité, et la rationalisation sont les objectifs qui ont guidés les aménagements.

- Dans la pièce A1-A2 du dossier d'enquête, sont mentionnées d'importantes modernisations tant sur le domaine skiable que sur les accès à celui-ci. Quelles conséquences en terme de GES et pollution de l'air ? D'autres actions ont-elles été menées sur l'ensemble du domaine en terme d'accès ? Si oui, avec quelles conséquences sur les thématiques suscitées ?

Les modernisations mentionnées dans la pièce A1-A2 ont des impacts directs sur la diminution des GES, puisqu'elles sont tournées vers l'utilisation des remontées mécaniques comme mode de déplacement station et inter-stations. Cela évite directement l'utilisation de la voiture pour ces courts déplacements et limite le nombre de parcours des navettes-bus.

Concernant la réalisation des travaux de modernisation, des organisations spécifiques ont été arrêtées privilégiant les circuits courts, des calculs de bilan carbone ont été prévus par opération.

Sur le projet objet de l'enquête publique :

- Quel risque/conséquence d'avoir une mauvaise répartition des skieurs sur le domaine ?

Le risque d'avoir une mauvaise répartition des skieurs sur le domaine est très limité, des travaux importants de signalétique et l'aménagement de la piste de Poutran pour la rendre plus accessible vont accompagner la réalisation du projet et, essentiellement depuis la future gare d'arrivée.

- Le projet permettra-t-il l'accès à de nouveaux territoires, aujourd'hui non utilisés ?

Le projet permettra un accès direct depuis le secteur Bergers vers Oz via la piste de la combe de Poutran aujourd'hui très peu fréquentée, il n'y a pas d'accès à de nouveaux espaces non utilisés aujourd'hui.

- Y aura-t-il augmentation de la fréquentation de la station en période estivale ?
- Y a-t-il un nombre de forfaits limités ?

Non il n'y a pas de nombres de forfaits limités. Le nombre maxi des fréquentations naturelles est observé et dépend de la capacité d'hébergements du domaine et du nombre de personnes pouvant se déplacer à la journée.

- Qu'est-il prévu en cas de présence d'espèces animales sur les sites des travaux (reptiles notamment) ?

Les inventaires faunes et flores ont été réalisés préalablement à la rédaction de l'étude d'impact du projet. Ils n'ont pas montré de point particulier à prendre en compte sur la faune et notamment les reptiles. En phase travaux, un suivi environnemental permanent est prévu, si des présences d'espèces animales sont identifiées, des mesures d'évitement immédiat seront mises en œuvre.

- Quelles sont les surfaces maximales susceptibles d'être perdues par l'implantation des pylônes, et des nouveaux éléments des gares ? quelles surfaces maximales remaniées par des terrassements mais non perdues ?

Une fois les fondations en béton réalisées et la végétalisation des ouvrages reprises, l'impact des surfaces modifiées représente 6m² pour pylône, soit 36m² au total pour les 6 pylônes créés, et 55m² par nouvelle gare, soit 110m² pour les deux nouvelles gares réalisées

- Quelles sont les mesures envisagées dans les suivis post chantier ?

Notre cabinet environnemental Karum a une mission de suivi des résultats obtenus suite aux mesures compensatoires réalisées pour chaque chantier pendant 3 ans et prescrit s'il le faut des actions d'améliorations que nous mettons en œuvre (ensemencements complémentaires, traitement des écoulements, mise en défend de certaines zones).

Ces suivis enrichissent l'observatoire environnemental du domaine et permettent de mieux envisager les travaux futurs.

- La destruction de surface d'habitats met-elle en danger la sauvegarde du fonctionnement globale de l'écosystème ?

L'étude d'impact réalisée sur l'ensemble du projet montre qu'il n'y a pas de destruction de surface d'habitats, que les séquences ERC ont été prises en compte, et que la sauvegarde du fonctionnement global de l'écosystème est conservé.

- Enfin, quelles sont les perspectives sur la viabilité de la station à long terme ? Il est indiqué dans l'évaluation environnementale, que le domaine de l'Alpe d'Huez est vulnérable à l'horizon 2050, quel est le temps nécessaire à la rentabilité de la nouvelle installation ?

Le domaine de l'Alpe d'Huez a fait l'objet d'étude de prospection climatique et d'enneigement sur les 30 prochaines années. Le réchauffement climatique impactera les parties du domaines situées en dessous de la cote d'altitude des 2000m, et seront en grande partie sur les années dépourvues en neige naturelle, sécurisées par les installations de neige de culture. Les aménagements des futures remontées mécaniques dont celle prévue par le projet, permettront un accès en cabine entre les différents points de départ du domaine jusqu'à cette altitude de 2000m, et aussi bien en les utilisant à la montée qu'à la descente. La durée d'amortissement financier du projet est de 15ans.

Remis à Madame la commissaire enquêtrice
Le 12 juin 2025
Thierry HUGUES SATA GROUP