

Département de l'Isère

PC 38 191252 0028



Projet de télécabine du Villarais
Communes de
Villard Reculas et Huez (Isère)

Enquête publique N°E 25000199 /38

du 22 octobre 2025 au 20 novembre 2025
Arrêté n°2025-25 du Maire de Villard Reculas
Arrêté n°1059 du Maire d'Huez

Commissaire enquêteur Robert MARIE

Rapport et conclusions

Fiche d'identité

Objet du dossier soumis à enquête publique	Construction de la télécabine du Villarais Communes de Villard Reculas et de Huez (38)
Maître d'Ouvrage	SATA Group
Autorité Organisatrice	Mairies de Villard Reculas et de Huez
Communes concernées :	Villard Reculas et Huez
Bureaux d'études	SATA, KARUM, AD2i, SAGE, ALEA, E.R.I.C., ATEAM
Désignation du commissaire enquêteur	Le 27/08/2025 par décision N°E25000199/38 du Tribunal administratif de Grenoble
Arrêté d'ouverture d'enquête	Arrêté n°2025-25 du Maire de Villard Reculas Arrêté n°1059 du Maire d'Huez
Durée de l'enquête	30 jours : du 22 octobre au 20 novembre 2025
Publicité de l'enquête	9 panneaux d'affichage Avis d'EP dans Les Affiches et le Dauphiné Libéré
Lieux de l'enquête	Mairies de Villard Reculas et de Huez
Permanences publiques	3 permanences en mairie de Villard Reculas 1 permanence en mairie de Huez
Registre dématérialisé	Oui, de la Société Préambules
Lieux de consultation du dossier	dans les deux mairies
Nb. d'observations	98
PV de Synthèse	Remis aux mairies de Villard Reculas et de Huez le 24 novembre 2025
Mémoire en réponse	Reçu le 5 décembre 2023
Date de remise du rapport	10 décembre 2025

Le projet

Le projet consiste dans le remplacement du télésiège du Villarais par une télécabine éponyme. Il s'inscrit dans l'objectif d'augmenter l'attractivité, l'accessibilité et la sécurité en aval et d'améliorer et de consolider la liaison avec le secteur d'Huez en amont via le télémix*¹

Il comprend des démolitions de structures existantes, des constructions en remplacement et des remaniements ou aménagements annexes.

Les démolitions :

- La démolition du TK du Villarais : gares aval et amont ainsi que la dépose de la ligne, soit la dépose de 18 pylônes
- La suppression de l'ascenseur du front de neige incluant le démantèlement de 502m du réseau neige associé ainsi que sa renaturation
-

Il comprend des remplacements ou remaniements :

- Le remplacement des deux télésis à perches de la Tortue et du Langaret par un seul télési à enrouleur, qui reprend le tracé du Langaret à l'identique
- Le remplacement du télési du Petit Prince avec une modification destinée à positionner son arrivée au même niveau que le telemix du Signal, le télési de la Grande Sure et la future gare de la télécabine du Villarais
- Le remaniement du secteur du Signal pour adoucir la topographie et supprimer la digue du tracé actuel du télési du Petit Prince
-

Il comprend des constructions et installations :

- La construction du tc débrayable du Villarais offrant un débit de 2600p/H au lieu de 2000 actuellement. Ce qui induit :
 - o La construction d'une gare aval (1491m) au niveau de la route communale menant aux services techniques,
 - o La construction de la gare amont (2114m) au Signal
 - o La pose de 16 pylônes supportant 65 cabines de 10 places fonctionnant été et hiver
 - o Le remaniement du front de neige avec terrassement des pistes Cloudit et Erables associé à la pose de 384m de réseau neige
 - o L'installation de deux tapis neige l'un de 25m sur le front de neige à Villard Reculas, l'autre sur le Signal d'une longueur de 37m

Le volume des remblais déblais est estimé à 47000m³ avec un équilibre sur 26170m³

Les justifications sont les suivantes :

- Le déplacement de la gare aval augmente l'accessibilité depuis l'urbanisation de Villard Reculas qui nécessite actuellement un dénivelé positif pour accéder aux remontées. Son déplacement permettra donc un accès gravitaire favorisant les déplacements des piétons et notamment des résidents.
- La même volonté prévaut pour la gare amont dont le déplacement améliore la desserte gravitaire à l'ensemble des pistes et facilite les déplacements des piétons en particulier pour accéder au télémix et à l'Alpe d'Huez
- Par ailleurs le passage d'un télésiège à une télécabine fournit les avantages répond à l'évolution des besoins des usagers : cabines fermées et confort accru, retours facilités en cas de faible enneigement, transferts piétons améliorés notamment pour la liaison avec

* ¹ Télémix : permet d'intercaler des cabines sur une ligne de télésièges. Formule intéressante pour les écoles de ski et permettant une utilisation piétonne.

Huez où se situent commerces et animations...Enfin le remplacement du télésiège actuel datant de 1997 par un appareil plus récent augmente la qualité du service : débit augmenté, embarquement facilité notamment pour les piétons et les skieurs débutants, réduction des besoins électriques

Les documents du dossier

Liste des pièces

Le dossier DAET (Demande d'Autorisation d'Entreprendre des Travaux) avec :

Pièce A1 : Mémoire descriptif

Pièce A2 : Caractéristiques techniques

Pièce A3 : Organisation de la Maîtrise d'œuvre

Pièce B : Note sur les mesures de préservation et de réhabilitation du milieu naturel

Pièce C : Échéancier

Pièce D : Plan de situation

Pièce E : Profil en long

Pièce F : Notes de calculs de ligne

Pièce H : Dispositifs de sauvetage

Pièce I : Note sur les risques naturels

Pièce J : Étude d'impact :

- Résumé non technique
- Évaluation environnementale
 - o Description du projet
 - o État initial de l'environnement
 - o Incidences du projet sur l'environnement
 - o Vulnérabilité du projet face aux risques
 - o Vulnérabilité du projet face au changement climatique
 - o Solutions de substitution et raisons du choix effectué
 - o Description des mesures d'intégration environnementales et suivi des mesures
 - o Environnement avec et sans projet
 - o Méthodes d'élaboration (analyse paysagère, inventaires naturalistes,
 - o Liste des contributeurs à l'étude d'impact
- Annexes de l'évaluation environnementale
 - o Étude géotechnique préalable et analyse des risques naturels (SAGE)
 - o Étude des risques nivologiques (ALEA)
 - o Étude des ombres portées (ATEAM Architectes)
 - o Inventaire floristique
 - o Calcul des émissions de GES

Pièce K : Autorisations administratives

Pièce O : Plan des constructions soumises à permis de construire ou d'aménager

Pièce P : Insertions paysagères

REÇU

5

Le 17 DEC. 2025

Pour compléter :

- L'avis conforme favorable de M^{me} la Préfète de l'Isère préalable à l'Autorisation d'Exécuter les Travaux (AET)
- L'avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) ARA-AP-1931 du 23 septembre 2025
- La note en réponse de [SATA-KARUM] sur l'avis délibéré de la MRAe
- L'arrêté temporaire n° 2025-du Maire de Villard Reculas prescrivant une enquête publique
- L'arrêté 1059 du Maire de Huez prescrivant une enquête publique
- La décision n°E25000199/38 du 27 août 2025 du Président du Tribunal Administratif nommant Robert MARIE comme commissaire enquêteur et François RAPIN comme suppléant
- L'annonce de la présente enquête dans les annonces légales du Dauphine Libéré du 7 octobre 2025 et dans les Affiches de Grenoble et du Dauphiné sous le n°LI2508929

Contexte juridique

- Art R.472-1 code de l'Urbanisme : C'est une remontée mécanique soumise à une DAET [Demande d'Autorisation d'Exécution de Travaux]
- Annexe de l'art R.122-2 du Code de l'Environnement : Le projet vise à transporter plus que 1500p/h est donc soumis à une évaluation environnementale
- Art L.121-15 et suivants du Code de l'Environnement : le projet est soumis à une concertation publique préalable facultative que le maître d'ouvrage n'a pas souhaité mettre en œuvre
- Art L.123-1 et suivant du Code de l'Environnement : le projet est soumis à enquête publique.

Organisation de l'EP

Désignation du Commissaire enquêteur :

- Par décision n°E25000199/38 du 27 août 2025 le Président du Tribunal Administratif a nommé Robert MARIE comme commissaire enquêteur et François RAPIN comme suppléant
- Arrêté temporaire n°2025-25 du Maire de Villard Reculas prescrivant une enquête publique portant sur la construction de la télécabine du Villarais sur les communes de Villard Reculas et Huez, porté par SATA Group.
- Arrêté n°1059 du Maire de Huez prescrivant une enquête publique portant sur la construction de la télécabine du Villarais sur les communes de Villard Reculas et Huez, porté par SATA Group.

Publicité et affichage

- Sur Villard Reculas, lieu de la majorité du projet, 5 affiches étaient disposées sur les panneaux réservés à la communication officielle, et 2 étaient apposés aux abords de la gare aval actuelle du télésiège du Villarais.
- Sur Huez, 11 affiches de l'arrêté d'enquête publiques ont été apposés

La publicité a été effectuée dans 2 journaux régionaux : Le Dauphine Libéré du 7 octobre 2025 et dans les Affiches de Grenoble et du Dauphiné

Réunions préparatoires

1 Réunion a eu lieu le 8 septembre en présence de Quentin MUGNIER 1^{er} adjoint à Villard Reculas et Jean Yves NOYREY maire de Huez

1 visite sur site le 22 octobre 2025 avec Quentin MUGNIER en fin de permanence.

Consultation des documents

Le dossier était consultable :

- Dans les locaux de la mairie de Villard Reculas et également à la mairie de Huez
- Sur les site internet : <https://mairie-villard-reculas.com> pour Villard Reculas et <https://www.alpedhuez-mairie.fr> pour Huez
-

Les dépôts des contributions et observations

Elles pouvaient être :

- Soit consignées sur les registres papier mis à disposition en mairies de Villard Reculas et de Huez où une salle dédiée leur était réservée
- Soit transmises par courrier postal ou par mail aux mairies concernées
- Soit transmises sur le registre dématérialisé mis en place et traité par la société Préambules à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/6694>

Le nombre attendu des contributions paraissant relativement restreint il a été convenu que les contributions reçues par mail ou par le registre dématérialisé seraient imprimées et collées dans les registres papier des deux lieux d'enquête pour une plus grande transparence lors des permanences. Cette opération a donc généré 3 registres sur Villard Reculas et 2 sur Huez.

Les permanences :

- A Villard Reculas : 22 octobre 9h -12h ; 30 octobre 9h-12h ; 20 novembre 14h à 16h fin de l'EP
- A Huez : 12 novembre 9h-12h

Fin de l'enquête

Un PV de synthèse a été remis par mail à la mairie de Villard Reculas le 24 novembre 2025, qui l'a transmise à la mairie de Huez le même jour. Les réponses sont parvenues au CE le 5 décembre 2025

REÇU

Le 17 DEC. 2025

7

Analyse du dossier

Analyse des documents du dossier

L'analyse est réalisée en tenant compte que le dossier est présenté dans le cadre d'une enquête publique, donc qu'il doit être accessible au public. Accessible signifie un dossier ordonné, lisible, avec un vocabulaire compréhensible.

Le mémoire descriptif du dossier remplit bien sa fonction : Il est clair et explique la démarche et la recherche d'une meilleure cohérence dans les installations aval ainsi qu'une amélioration dans les liaisons amont. Il évoque les contraintes de place conséquence du positionnement de la gare en surplomb de la route, ceci pour garantir une surface de front de neige

3 variantes sont étudiées mais elles n'offrent que peu d'améliorations et certaines induisent des contraintes techniques onéreuses et générant des déblais importants

L'évaluation environnementale comprend un résumé non technique clair et très accessible pour le public. Quant à l'évaluation environnementale proprement dite elle est complète, s'étend sur une zone d'étude immédiate mais également sur une zone d'étude élargie. Le chapitre 4 concernant la vulnérabilité du projet face aux risques est particulièrement détaillé. Outre l'influence du changement climatique, une étude géotechnique sur l'emplacement de la gare aval est fournie ainsi qu'une évaluation des risques avalanches qui concernent 2 pylônes dont un (P7) devra faire l'objet d'un examen détaillé et de mesures constructives adaptées. Les mesures d'évitement en phase chantier sont également précisées.

Analyse de l'avis de la MRAe et des réponses du maître d'ouvrage

Si l'objectif de la MRAe est d'analyser le dossier dans le but d'améliorer la prise en compte environnementale et d'en rappeler les cadres réglementaires, le présent avis de la MRAe répond parfaitement à cette obligation.

Cependant l'adaptation à ce projet dénote parfois un manque de discernement et présente des objections déconnectées de la réalité de ce projet. Rappelons que le projet n'est pas une nouvelle remontée mécanique mais un remplacement quasiment sur le même profil avec comme principale modification un déplacement de 200m de la gare aval. Ainsi hormis la phase chantier, l'enjeu sur l'avifaune (câbles) n'est pas augmenté. Par ailleurs les risques de glissement de terrain évoqués n'apparaissent ni dans l'étude géotechnique ni dans les documents géologiques, et évoquer la co-visibilité avec le site minier de Brandes n'est pas approprié en raison de l'éloignement et de la perception visuelle de la gare amont déjà existante et située dans un environnement de station de ski.

Enfin demander à présenter « l'ensemble des opérations de développement de la station Alpe d'Huez Grand domaine aussi bien immobilier que domaine skiable équipements publics..., assorti d'une évaluation environnementale sur le périmètre du projet d'ensemble » n'est pas pertinent dans le cadre de cette EP.

En revanche les observations concernant le calendrier de la phase travaux sont judicieuses ainsi que de pointer la compatibilité des besoins en eau avec le SAGE Drac Romanche

Les observations du public

Bilan

C'est au total 98 contributions qui ont été comptabilisées et se décomposent en :

- 83 directement adressés sur le site dématérialisé
- 15 contributions, transférés depuis les mairies, sur le site comprenant :
 - o 2 courriers adressés à la mairie de Villard Reculas
 - o 11 observations rédigées sur le registre papier
 - o 2 observations reçues par email à la mairie de Villard Reculas

Parmi ces contributions : 11 sont anonymes et 1 rédigée en anglais

4940 personnes ont visité le site et 2991 ont téléchargé au moins un document relatif au projet.

Au cours des 3 permanences à Villard Reculas, 10 visites ont donné lieu à la rédaction de 10 avis. Aucune visite ni dépôt de contribution n'ont été enregistré sur le registre papier de la mairie d'Huez

Sur les 98 observations :

- 72 sont favorables au projet allant d'un simple « favorable » sans plus de commentaire, à une expression argumentée portant sur la modernisation, de l'appareil, le confort apporté, la liaison piéton avec l'Alpes d'Huez facilitée, l'attractivité de Villard Reculas accrue, l'accès piéton pour les résidents facilitée...
- 26 expriment leur désaccord sur des thèmes suivants :
 - o dégradation de la qualité esthétique du site
 - o démesure de la gare aval qui masquera la vue sur Belledonne
 - o augmentation des risques d'accidents en bas de piste
 - o doutes sur l'estimation de la fréquentation
 - o contestation de la pertinence économique
 - o conformité de la Loi Montagne autour du plan d'eau du Langaret

Parmi ces 26 contributions défavorables, certaines proposent des alternatives : déplacement de la gare aval, réutilisation de l'ascenseur existant, modernisation du télésiège.

A signaler une contribution anonyme assez agressive qui non seulement demande d'ignorer les avis favorables mais menace de déposer un (des) recours auprès du Tribunal administratif si satisfaction n'est pas donnée à ses demandes. Cette contribution n'est pas prise en compte dans le PV de synthèse, les remarques présentées copiant celles de la MRAe.

Par ailleurs la contribution en anglais n'a pas été prise en compte [un minimum de respect eut été apprécié] et sa transcription telle quelle dans un document d'enquête publique est contraire à la Loi n°94-665 du 4 août 1994 régissant l'emploi de la langue française.

Examen des contributions et réponses du Maître d'ouvrage

En remarque préliminaire et au vu des questionnements soulevés il apparaît que toutes les réponses sont contenues dans le dossier mais force est de constater que sa lecture n'est peu voire pas du tout réalisée par les intéressés. La disponibilité facilitée par les documents en ligne nuit-elle

à une réelle prise en compte du dossier ? C'est justement le rôle du CE au cours des permanences qui permet de trouver dans les documents les réponses recherchées.

Les questions soulevées par les 26 observations défavorables sont regroupées par thèmes dont le classement ci-dessous ne reflète aucune priorité. Il constitue juste un regroupement. Le nombre de contributeurs adhérant à une remarque est indiqué afin de pondérer les observations.

En italique, des extraits des contributions pour mieux en préciser la teneur.

En bistre la réponse du maître d'ouvrage (MOA)

Le point de vue du commissaire enquêteur est présenté en bleu

10 contributions évoquent la dégradation de la qualité esthétique du site mais ne formulent aucun questionnement. *Un équipement aussi imposant risque par ailleurs de modifier profondément l'identité du paysage... la qualité esthétique du site, qui constitue pourtant l'un de ses principaux atouts. Cette évolution pourrait également affecter la tranquillité des habitants et des usagers réguliers, en augmentant les nuisances sonores, visuelles et environnementales.*

L'emplacement de la gare aval permet de ne pas nuire à l'esthétique et au cachet du village. En effet, elle se situe au Nord du village, cachée par le terrain et par les bâtiments de la place des commerces. Elle ne sera visible qu'à sa proximité immédiate, donc soit pour l'utiliser, soit pour se rendre au centre technique par la route des pistes.

Les vues d'intégration 3D de cette gare nous montrent qu'elle ne semble pas perturber le caractère authentique du village.

Le CE prend acte de cette réponse conforme aux descriptions du dossier.

3 observations sans questions formulent leur accord quant à la nécessité du projet mais aussi leur désaccord sur la démesure du projet : La formulation ambiguë sans prise de position claire n'offre donc pas de possibilité de réponse mais éclaire sur un ressenti : *La modernisation oui, la dénaturation non ! L'idée de remplacer l'équipement actuel est en soit bonne. Cependant le projet est démesuré.*

Concernant son intégration, nous avons répondu précédemment que la position de la gare en limite Nord du village n'impacte pas le caractère authentique de la destination.

En ce qui concerne le "côté démesuré du projet", il s'agit d'une installation classique pour une télécabine. Le type d'installation retenue correspond aux éléments fixés dans le contrat de D.S.P, pour transporter tout type de public, en direction du ski mais également comme lien de la population entre le village de Villard Reculas et l'Alpe d'Huez.

La position de la remontée proche de la place des commerces est un élément essentiel à cette mobilité, et prend toute son importance pour une réalisation qui accompagnera les utilisateurs sur les 40 prochaines années.

L'implantation de la gare aval ainsi que sa dimension sont effectivement dictés par des considérations techniques

9 Le site sera défiguré par l'implantation de la gare aval et les pylônes. La taille de la gare aval masquera la vue sur Belledonne, et ne sera pas en accord avec l'esthétique de Villard Reculas, *La gare aval ne sera pas visible du village. La vue sur le massif de Belledonne ne sera pas masquée comme le montrent les vues d'intégration 3D.*

La gare est une gare classique de télécabine, sans y associer un bâtiment particulier.

Concernant les pylônes, le choix de réaliser une télécabine permet d'espacer grandement les distances entre pylônes, et donc leur nombre par rapport à un télésiège.

De plus, cette remontée est implantée sur le domaine skiable existant où des pylônes et gares existent déjà à proximité très immédiate, et viendra remplacer le télésiège existant du Villaraïs, tout en supprimant 2 pylônes.

Les toitures et l'architecture des gares de la télécabine prévoient d'utiliser au maximum du bois et de traiter les bardages de couleurs lauze, ce qui permettra une intégration bien meilleure que les gares du télésiège actuelle (toiture très industrielle et couleurs vives).

Dont acte

1 contribution s'inquiète de l'augmentation du nombre de skieurs sur une neige jugée souvent dure : *Je suis très inquiet de l'état de la neige sur la piste qui longe l'actuel télési Le Cloudit On va passer sur le nouveau projet, à une fréquence de plusieurs centaines de skieurs par heure.*

Le projet prévoit de réorienter la piste de retour vers la télécabine par la piste des Erables, et non la piste du Cloudit.

Cette piste sera élargie et permettra une arrivée en pente douce et progressive jusqu'à la zone d'arrêt au départ de la télécabine.

La piste du Cloudit, assez raide et d'usage secondaire, sera réservée prioritairement pour les utilisateurs du télési.

Concernant la dureté de la neige, cela est principalement lié aux passages les plus pentus et de la fin de la piste de Villard (situées en amont et à côté du télési de la Tortue).

Ces zones sont depuis l'hiver 2024, équipées de nouveaux enneigeurs existants, permettant de compléter l'enneigement naturel par de la neige de culture de meilleure qualité et plus souple pour les skieurs débutants.

De plus, l'organisation des pistes a évolué pour bien séparer les flux entre skieurs, et permettre aux plus débutants de bien identifier la piste facile.

Les réponses fournies répondent à l'inquiétude manifestée dans la contribution

5 observations soulignent l'augmentation probable des risques d'accident :

C'est plus de 13 000 skieurs/jour (vacances scolaires) qui dévaleront les pistes du Cloudit et des Erables. Ces deux pistes deviendront inévitablement impraticables dès la mi journée....

Comme cela a été développé précédemment, le retour skieur se fera par la piste des Erables. La piste du Cloudit sera réservée aux utilisateurs du télési et sera sécurisée en conséquence.

De par son profil, son orientation et sa reprise de largeur, il n'y aura pas de transformation de qualité de neige sur la piste des Erables liée à la fréquentation, d'autres pistes comparables du domaine (voire beaucoup plus fréquentées) le montrent.

Même réponse que précédemment, les questions et les réponses étant analogues.

3 contributions expriment des des doutes sur l'estimation de fréquentation en référence à *Baromètre Montagne Hiver 2025-2026 réalisé par Discurv..*

La télécabine s'inscrit complètement dans une volonté de diversification et sur une vision à long terme.

Outre la pérennisation de l'activité ski en pouvant se rendre en altitude en sécurité et en redescendre, la télécabine projetée sera un outil de mobilité majeur pour tout type de personnes (skieurs, piétons, personnes à mobilité réduite, cycliste...) et pour permettre de se rendre, par la jonction avec la remontée mécanique du Signal équipée de cabines, directement vers l'Alpe d'Huez, possédant des infrastructures de service publique plus importantes (école, médecin, dentiste, commerce d'alimentation, pôle culturel et sportif ...). Son départ proche de la place des commerces permettra de lier les deux villages, dans un sens comme dans l'autre.

Nous rappelons que le départ de la télécabine n'est pas visible du village et ne nuira pas au caractère préservé et authentique de Villard Reculas, et permettra de pérenniser son activité touristique et économique, et donc sa vie à l'année, sans se dénaturer.

Le 17 DEC. 2025

La réponse du MOA met en avant la mobilité multimodale que ce type d'appareil et la modification du tracé autorisent.

1 observation se demande pourquoi abandonner l'idée du télémix et opter pour la disparition des télésièges ? *Il est fort dommage d'abandonner l'idée du télémix qui permettait de conserver le charme des montées et descentes sur ce site exceptionnel tout en facilitant par l'ajout de cabines l'accès aux enfants et piétons.*

Le télémix a fait l'objet d'une solution étudiée, listée dans les variantes de l'étude d'impact, et non retenue au final.

Ce type de remontée mécanique n'a pas été demandé spécifiquement non plus dans le contrat de DSP pour répondre aux besoins de la commune.

Cette solution s'est avérée trop contraignante et impactante compte tenu de la zone de départ souhaitée, entraînant notamment un terrassement important sur la sortie de gare (configuration imposée par l'embarquement des skieurs skis aux pieds), et un nombre de pylônes plus important (20 au lieu de 16).

Les impacts environnementaux et paysagers auraient été très importants, et la gestion des flux de personnes très complexe au départ comme à l'arrivée.

La réponse du MOA répond à la question et reprend les éléments présentés dans le dossier

1 observation souligne l'absence de documents sur les aménagements induits (pistes VTT, cheminement piéton...) et demande par ailleurs une compensation financière pour le survol de ses terrains : *Extraits : ...Je conditionne mon accord de survol à la condition de pouvoir bénéficier des mêmes avantages que ceux appliqués aux actionnaires, moniteurs et à certains "ayants droits" en reconnaissance de la contribution foncière apportée par mes terrains au fonctionnement de la station.*

Les aménagements VTT et les aménagements piétons dépendent tout deux d'autres compétences et acteurs que ce dossier issu de la DSP domaine skiable entre Sata Group et la commune de Villard Reculas.

Les pistes de VTT ont été revues et créées ces dernières années, pas de nouveau projet. De même pour les itinéraires piétons en altitude.

Dont acte pour les aménagements induits. Pour la compensation financière il revient aux différents acteurs de s'entendre sur les conditions liées au survol des terrains, qui ne font pas l'objet explicite de l'enquête publique

1 interrogation sur la consultation de l'Assoc Foncière Pastorale

Le projet a été présenté à l'AFP de Huez pour la gare d'arrivée dans le cadre de son AG, et a été favorable à l'aménagement qui n'impacte pas le pâturage.

Sur Villard Reculas, l'AFP n'a pas compétence en cette matière, et chaque propriétaire a été contacté individuellement.

L'enquête publique a pour objet également d'informer l'ensemble des acteurs de la commune, y compris l'AFP.

Dont acte

3 Alternatives sont proposées :

- o Pourquoi ne pas moderniser le télésiège existant ?

Le télésiège existant a été construit en 1996 et va atteindre l'âge moyen maximal des remontées mécaniques de ce type.

Sa fabrication n'est aujourd'hui plus portée par le constructeur, et la modernisation représente une dépense pas du tout en rapport avec le service et l'utilisation projeté par la nouvelle télécabine.

De plus, le souhait fort de la commune inscrit dans le contrat de DSP est de mettre en place un départ en lien direct avec le village et la place des commerces.

Le constat a été fait que le départ actuel du télésiège était situé sur une plateforme haute, sans lien avec le village, ce qui est problématique pour l'accès en hiver (Cloudit / Ascenseur), et restreint fortement l'accès estival, sans permettre aux clients de visiter le village et ses commerces, et en privant la population d'un accès simple et facile de mobilité.

Ce projet s'inscrit dans une vision long terme pour faciliter le transport de tous, et permettre un accès facile et direct au domaine d'altitude.

La convergence entre l'âge du télésiège existant, la demande de mobilité multimodale et la modernisation des appareils autorise à la conception du projet soumis à cette enquête publique

- Ascenseur à conserver ? : *...demande à ce que le projet intègre une fiabilisation ou amélioration de l'ascenseur ou à défaut je demande à ce que sa suppression soit renvoyée à une échéance lointaine afin d'avoir une période d'observation sur l'utilité de l'ascenseur.*

L'usage de l'ascenseur est lié à l'accès actuel du front de neige supérieur de Villard Reculas. Il permet l'accès au télésiège du Villarais depuis une zone de stationnement décentrée du village.

Le futur départ de la télécabine étant associé au départ du village, l'utilité de l'installation n'est plus nécessaire.

De plus, l'ascenseur est une installation très peu fiable et le constructeur d'origine n'existe plus, ce qui rend la maintenance et la pérennité très incertaine dans le futur.

Il n'est pas jugé pertinent de le conserver.

Les réponses abondent dans l'orientation choisie d'abandonner cet ascenseur

- Remplacement des TK Tortue et Langaret par un TK à enrouleur : *...le projet contenant la suppression de l'ascenseur et la suppression de la Tortue au profit d'un seul téléski à enrouleur remet en question à mon sens la logique de cette offre de service débutant.*

Le front de neige sur la zone du Cloudit va être amélioré, élargi et agrandi avec l'ajout d'un tapis. En ce qui concerne la zone de la Tortue et du Langaret, le remplacement des deux TK par un seul va permettre de mutualiser la ligne et les pylônes, et ainsi d'élargir la piste de la Tortue. Cette mutualisation est possible par rapport aux fréquentations relativement faibles des deux téléskis combinés. Un lâcher intermédiaire sera installé à hauteur de l'arrivée actuelle du TK Tortue. L'offre de service débutant à cet endroit-là sera donc bel et bien conservée et améliorée avec un téléski plus facile à utiliser.

La réorganisation du front de neige va dans le sens d'une amélioration des flux skieurs notamment débutants

- Décaler la gare aval : *...gare de départ décalée d'environ 200 m en direction du parking de l'ascenseur, dans l'axe du Villarais pour proposer une intégration paysagère bien meilleure, pour avoir une meilleure proximité avec le parking.*

Cette configuration ne permet pas de conserver le lien immédiat entre le village et la remontée mécanique, ce qui est une donnée principale mise en avant dans le contrat de DSP.

La proposition n'est pas adaptée pour une utilisation hors-ski, ce qui est la volonté de la commune.

Dont acte

2 interrogations sur la pertinence économique qui n'apparaît pas évidente : *...la pertinence économique du projet, à contre-courant des évolutions climatiques et du report des activités de glisse vers des altitudes plus élevées. Ce projet de télécabine se révélera rapidement peu rentable.*

Les arguments justement cités nous paraissent plaider pour la solution télécabine : elle permet à tous d'accéder facilement au secteur d'altitude, et d'en redescendre.

Elle permet aussi d'accompagner la diversification des activités en montagne et de faciliter la mobilité vers les services, activités et infrastructures de l'Alpe d'Huez.

La réponse du MOA met en avant la mobilité multimodale que ce type d'appareil et la modification du tracé autorisent.

2 observations questionnent sur la conformité de la Loi Montagne sur le plan d'eau du Langaret :
..., le projet n'est pas conforme à la loi montagne : dans son rapport, la MRAE...

Le plan d'eau du Langaret va être retiré du périmètre dans le PLU en cours de révision.

Au sujet des abords des plans d'eau, des aménagements et de leur protection, la Loi Montagne (loi n°85-30 du 9 janvier 1985) a été codifiée dans le Code de l'Urbanisme aux articles L.122-12 à L.122-14. : « *Les parties naturelles des rives des plans d'eau naturels ou artificiels d'une superficie inférieure à mille hectares sont protégées sur une distance de trois cents mètres à compter de la rive. Toutes constructions, installations et routes nouvelles ainsi que toutes extractions et tous affouillements y sont interdits.* »

Ces dispositions s'appliquent aux plans d'eau partiellement situés en zone de montagne (art. L.122-12 du Code de l'Urbanisme)

La commune entend la remarque de la MRAE et souhaite remédier à cette situation à travers son PLU actuellement en révision générale :

☐ soit au titre de l'article L122-12, 2° en justifiant la faible importance de ce plan d'eau : « *Peuvent toutefois être exclus du champ d'application du présent article [...] par un schéma de cohérence territoriale, un plan local d'urbanisme ou une carte communale, certains plans d'eau en fonction de leur faible importance.* » - art. L.122.12, 2° (CU)

☐ soit au titre de l'article L122-14, 1° par une étude de dérogation : « *Par dérogation aux dispositions de l'article L. 122-12, des constructions et aménagements peuvent être admis, en fonction des spécificités locales, dans certains secteurs délimités [...] par un plan local d'urbanisme ou un schéma de cohérence territoriale, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et au vu d'une étude réalisée et approuvée dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 122-7* » - art. L.122-12, 1° (CU)

L'une ou l'autre de ces hypothèses, une fois approuvée ou autorisée, rendra possible les travaux envisagés

Le plan d'eau du Langaret est un petit bassin d'environ 700m2 d'origine pastorale dont la faible importance justifierait l'application de l'article L122-12, 2° du Code de l'Urbanisme.

1 contribution remarque que rien n'est dit sur le réaménagement de la partie haute du domaine : *L'aménagement du haut du téléski du Petit Prince implique des terrassements. Sauf erreur, le dossier est muet sur le maintien de la piste de la Souveraine.*

L'aménagement du haut du TK Petit Prince permettra de supprimer la digue sur laquelle se situe actuellement la fin de la ligne du téléski, repositionnant le profil du terrain original.

La piste de la Souveraine sera conservée.

La réponse à cette question, qui se trouvait dans le dossier, comprend la réorganisation et l'amélioration de la circulation skieurs et piétons.

Une question du commissaire enquêteur concerne les précisions à apporter sur les forfaits concernant l'usage de la télécabine : forfait skieurs et utilisation piéton en liaison avec le télémix de l'Alpe d'Huez.

Forfaits skis : maintien du forfait sectoriel Villard Reculas comme stipulé dans la DSP

Forfaits mobilité : volonté forte de la commune, un travail devra être mené avec SATA Group pour proposer une offre de mobilité cohérente et séparée de l'offre touristique pure.

Le CE prend acte de la volonté de la commune.

Conclusions

Le projet consiste dans le remplacement du télésiège du Villarais par une télécabine éponyme. Il s'inscrit dans l'objectif d'augmenter l'attractivité, l'accessibilité et la sécurité en aval et d'améliorer et consolider la liaison avec le secteur d'Huez via le télémix*

Ce remplacement impose un rallongement de la ligne de 200m, et la création d'une gare aval décalée d'autant. Des démolitions de structures existantes, des remaniements ou aménagements annexes accompagnent ce projet.

Pourquoi ce projet ? Les justifications sont les suivantes :

Le constat dénote une situation actuelle peu satisfaisante : accès piéton difficile et non facilité par les télésièges, ascenseur depuis le parking peu fiable et obsolète, âge des appareils actuels. Par ailleurs de nouvelles demandes apparaissent avec notamment une utilisation multimodale avec Huez incluant skieurs, piétons, autres activités estivales etc. L'argument de la liaison piéton permet de proposer une autre mobilité pour les résidents de Villard Reculas que l'emprunt de 8kms de route dont 3 en voirie étroite pour aller à l'Alpe d'Huez où sont situés les commerces et services. Dans cette optique, le choix d'une télécabine offre la meilleure option et répond à l'évolution des besoins des usagers : cabines fermées et confort accru, retours facilités en cas de faible enneigement, transferts piétons améliorés, débit augmenté ...

Le projet ne pose pas de problèmes techniques importants. L'implantation de la gare aval située au-dessus de la route pour limiter les terrassements, nécessitera des missions géotechniques (G2 et G4) indispensables et prévues. En ce qui concerne les avalanches un pylône devra faire l'objet d'un dimensionnement particulier contre d'éventuels écoulements indiqués dans l'étude jointe au dossier.

Enfin le projet s'accompagne de remaniements sur le front de neige et sur la zone d'arrivée en gare amont visant à l'amélioration des flux skieurs et piétons.

L'enquête publique s'est appuyée sur un dossier complet, clair, facilement compréhensible qui n'a cependant suscité aucune lecture dans les deux lieux de permanence. En revanche 98 contributions qui ont été comptabilisées principalement déposées sur le site dématérialisé qui a donné lieu à 4940 visites. 73% des observations sont favorables au projet la plupart mettant en avant l'amélioration de la mobilité de la liaison avec l'Alpe d'Huez. Les avis négatifs pointent surtout l'impact esthétique de la gare aval.

En conclusion compte tenu des améliorations indéniables proposées par ce projet et de l'adhésion de la majorité des résidents de Villard Reculas, j'émet un **avis favorable** au projet de télécabine du Villarais

Grenoble le 9 décembre 2025

R.  ané