

Commune de Les Avanchers – Valmorel

Station de Valmorel



Création de la télécabine de Planchamp en remplacement des télésièges
d'Altispace

-=-=-=-=-=-=-

Enquête publique

Commissaire enquêteur

Hélène Bourcet

Sommaire

A-Présentation générale p.3

I Présentation du site

II Le projet

- a)équipement actuel
- b)descriptif du projet

III Contexte règlementaire et administratif

- a)règlementaire
- b)administratif
 - *permis de construire
 - *autorisation de défricher
 - *autorisation d'exécution des travaux au titre de la sécurité

B-l'enquête publique p.7

I avant le début de l'enquête

II déroulement de l'enquête

- a)période et durée
- b)information et publicité
- c)les pièces du dossier

III clôture de l'enquête

C- Avis du Commissaire enquêteur sur les avis des services et instances consultés p.10

I Concernant le défrichement

II Concernant le permis de construire

D -Les observations p.16

- I participation à l'enquête
- II concernant le défrichement
- III concernant l'autorisation de construire

E-Réponse de DSV aux observations p.21

F-Annexes

Les parties en surbrillance grise correspondent aux commentaires du Commissaire enquêteur.

A-Présentation générale

I Présentation du site

La station de Valmorel voit le jour en 1976, soit après les grandes réalisations des années 1960. Le projet est porté par le district du bassin d'Aigueblanche qui confie la réalisation de cette station-village à un architecte qui aura pour mission la création d'un nouveau village de type montagnard qui devra respecter l'esprit de l'architecture de montagne et utiliser des matériaux qui respectent l'environnement, comme le bois, la pierre et en toiture les lauzes.

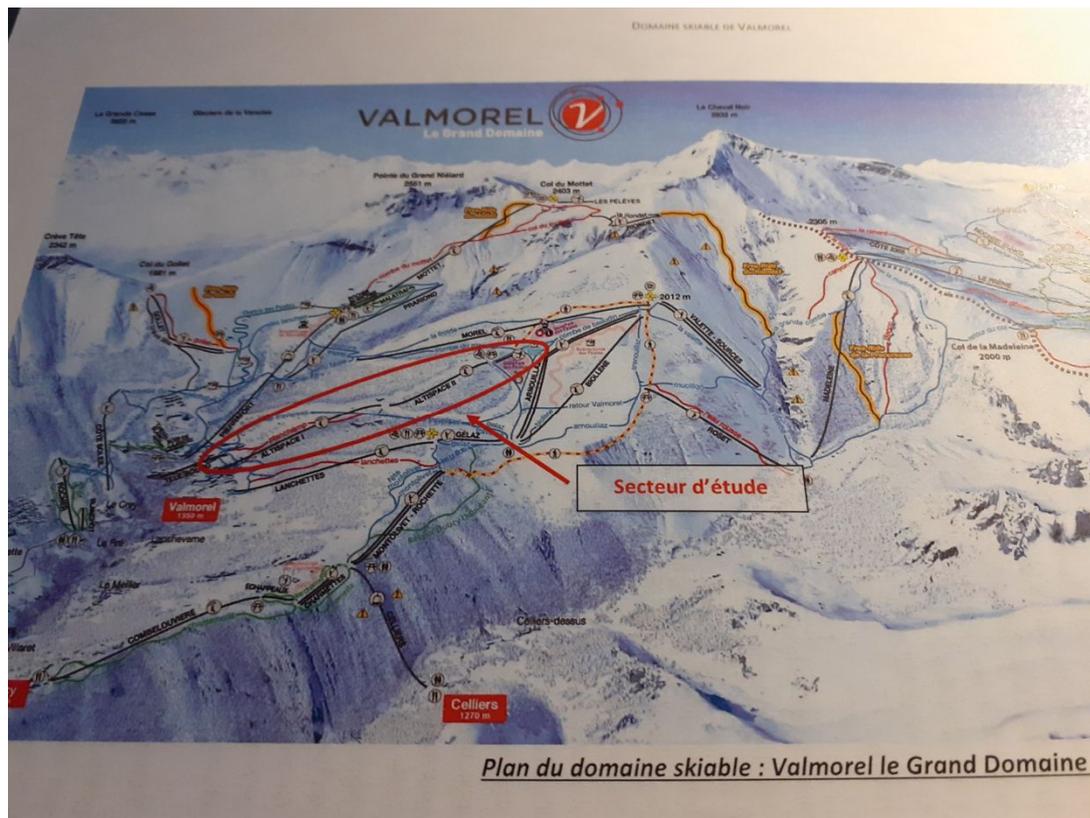
Valmorel est la première station que l'on rencontre à l'entrée de la vallée de la Tarentaise à droite de la RD 1009, sur les pentes du Cheval noir qui culmine à 2832m, elle compte également deux autres sommets : le Niélard à 2559m et le Crève-tête à 2342. Elle s'étend sur 3 600 ha de 1300 à 2 600m d'altitude, et son domaine est une des composantes du « Grand Domaine » qui s'étend sur les deux versants Maurienne et Tarentaise et regroupe outre Valmorel, Saint François Longchamp, Doucy- Combelouvière et Celliers. Le domaine est géré par la société Domaine skiable de Valmorel (DSV) maître d'ouvrage du projet.

Ce « Grand Domaine » offre 90 pistes de ski alpin, desservies par 50 remontées mécaniques, 20 000ha de ski de randonnée, 20km de piste de fond. 61 pistes d'une longueur de 95 km se situent sur la station de Valmorel, elles sont desservies par 32 remontés mécaniques.

Aujourd'hui, la station enregistre près de 650 000 nuitées en saison hivernale et de 280 000 à 300 000 sur la période estivale. Ces données, comme celles enregistrées dans les autres stations de Tarentaise sont relativement stables depuis quelques années.

Le secteur concerné par la présente enquête était desservi depuis 1976 par le télésiège des Beaudin démonté et remplacé en 1997 par les télésièges débrayables de l'Altispace.

C'est un axe structurant de l'accès au domaine d'altitude à 1900m depuis le centre de la station à 1400m, puisque la gare de départ se situe sur le front de neige à proximité des commerces, de nombreuses résidences de tourisme, et d'un parking gratuit dédié aux skieurs à la journée. Cet équipement n'est pas utilisé par les seuls skieurs, mais aussi par les piétons rejoignant le restaurant d'altitude et l'été, les sentiers de promenade.



II Le projet

a) L'équipement actuel

L'équipement existant se compose donc d'un télésiège débrayable 4 places, d'une longueur de 1829 m, divisé en deux tronçons et supporté par 18 pylônes. Une gare intermédiaire est située à 1659m d'altitude. Si le débit maximum de cet équipement est de 3000p/h ce plafond n'a jamais été atteint pour des raisons techniques. Le débit s'établit en réalité à 2400p/h.

En page 291 de l'étude d'impact le pétitionnaire explique les motifs du projet de remplacement de ces appareils. Il s'agit bien sûr, d'augmenter le débit de ces remontées, en améliorant la prestation, mais aussi de faciliter l'embarquement et l'arrivée, notamment pour les enfants Il m'est également expliqué que les télésièges sont souvent arrêtés en raison des conditions climatiques et notamment du vent.

Enfin le coût de la maintenance de l'équipement actuel en raison notamment de son vieillissement, du nombre de pylônes (18) et de l'existence de la gare intermédiaire devient très important.

b) description du projet

Les inconvénients ci-dessus évoqués seraient levés par l'installation d'un appareil nouvelle génération, qui ne comptera plus que 13 pylônes, aura un débit de l'ordre de 3600p/h, une vitesse de 7m/s et ne comportera plus de gare intermédiaire.

La télécabine, objet de la demande d'Autorisation d'exécution de Travaux (DAET) déposée par la société Domaine Skiable de Valmorel le 12 juillet 2022, sera plus confortable, elle permettra un embarquement sécurisé pour les enfants et les piétons par tous les temps, et donc un accès plus facile au domaine d'altitude en hiver comme en été

Elle ne s'inscrira pas complètement en lieu et place de l'Altispace, puisque le tracé à bâton rompu sera remplacé par un tracé rectiligne. Elle utilisera en fait le layon de l'ancienne remontée des Beudin. La gare intermédiaire sera démontée complètement. En revanche la gare de départ sera maintenue à l'emplacement actuel car sa position est contrainte par les bâtiments qui l'entourent. La gare amont sera située au point le plus haut, sur une butte, pour assurer une meilleure desserte.

L'emplacement des pylônes sera modifié du fait de la réduction de leur nombre. Leur implantation tiendra compte de tous les enjeux : faisabilité technique, contraintes écologiques et des risques naturels.

Par ailleurs, le remplacement des anciens télésièges va nécessiter un défrichage de + de 10 000m² correspondant à l'élargissement de 8 à 25 m du layon du télésiège des Beudin qui sera utilisé.

III - Le contexte administratif et réglementaire

a)Contexte règlementaire

*Le SCOT

La commune est couverte par le SCOT Tarentaise Vanoise approuvé le 14 décembre 2017. Le projet s'inscrit dans les principales orientations du DOO de ce document.

*Le PLU

La commune des Avanchers-Valmorel est couverte par un PLU approuvé le 09 juin 2020. Les zonages affectant le secteur étudié sont As pour la partie aval, et plus haut, Na. Le classement A correspond à des zones au potentiel agronomique mais l'indice « s » tempère cette protection en les réservant aux remontées mécaniques et à la pratique du ski.

Le classement Na correspond à une zone naturelle et forestière protégée, mais où les équipements collectifs sont autorisés dès lors qu'ils sont compatibles avec l'activité agricole, pastorale ou forestière.

*SDAGE et SAGE

Le territoire concerné est inclus dans le SDAGE Rhône-Méditerranée, mais la zone d'étude n'est pas concernée par un SAGE.

*Le PPR

La commune possède un PPRn approuvé le 2 octobre 2007 focalisé essentiellement sur les zones urbanisées. Le secteur concerné est pour partie hors zonage, et seul le bas de la zone est classé en 2.02, pour déformations liées aux mouvements du sol.

Cela étant les risques géologiques identifiés concernent :

- les chutes de blocs (risque faible)
- des mouvements de terrains (risque fort localisé)
- des crues torrentielles (risque faible)
- risque avalanches (sur la partie haute du projet)
- risque de retrait-gonflement des argiles (aléa faible)

*Les autres protections environnementales

La zone d'implantation se situe à 2 km d'une ZNIEFF de type 1 (massif de Crève-tête), et à 1,7 km d'une ZNIEFF de type 2 (massifs de la Lauzière et du Grand Arc).

La zone Natura 2000 identifiée dans le rayon de l'aire d'étude est éloignée de 5km (Massif de la Lauzière).

Le projet n'impactera aucun de ces différents zonages.

*Arrêté du 7 août 2009 relatif à la vitesse maximale de marche.
(Cette procédure échappe à l'enquête publique)

b)Contexte administratif

*Le permis de construire

Il résulte de la combinaison des articles L 122-1 et R 122-2 du code de l'Environnement que ce projet est soumis à évaluation environnementale. L'article L 123-2 du même code précise que : « Font l'objet d'une enquête

publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude environnementale en application de l'article L 122-1. »

Sur le fondement des dispositions ci-dessus, la demande de permis de construire déposée par la Société DSV était soumise à évaluation environnementale et de ce fait une enquête publique préalable à l'intervention de la décision était nécessaire.

*La demande d'autorisation de défrichement

En application des dispositions des articles L 341-1 et R 341-1 du code Forestier les opérations de défrichement doivent faire l'objet d'une demande présentée par le propriétaire des terrains ou son mandataire.

*Autorisation d'exécution des travaux au titre de la sécurité.

Aux termes de l'article L 472-1 du code de l'urbanisme : « Les travaux de construction ou de modification substantielle des remontées mécaniques définies à l'art. L 342-7 du code du Tourisme sont soumis à autorisation, d'une part avant l'exécution des travaux et d'autre part avant la mise en exploitation.

B- l'enquête publique

1° -Avant le début de l'enquête

Dès ma désignation le 3 août dernier par le Président délégué du Tribunal administratif j'ai pris contact avec les services de la mairie de Les Avanchers-Valmorel, et une première rencontre a été fixée au 27 septembre pour la présentation du dossier. Une visite des lieux m'a permis de bien situer le tracé de la télécabine projetée puisqu'il s'écarte un peu du layon de la remonté actuelle : « Altiplace », et de bien envisager son impact sur son environnement. Participaient à cette visite, outre Monsieur Betin, représentant la commune, Monsieur de la société Domaine skiable de Valmorel, et Monsieur Faure Technicien en Chef à la Direction départementale des Territoires.

Après cette visite, une réunion s'est tenue à la mairie, au cours de la laquelle nous avons arrêté les modalités de déroulement de cette enquête.

2°- déroulement de l'enquête

a) Période et durée

Dans le souci d'une meilleure information du public il a été convenu qu'une partie de l'enquête se déroulerait pendant les vacances scolaires de Toussaint. L'arrêté municipal du 28 septembre 2022 fixe à 33 jours la durée de l'enquête soit du 3 novembre au 5 décembre 2022 inclus. Il dispose également que le Commissaire enquêteur siègera à trois reprises les :

Jeudi 3 novembre 2022 de 9h30 à 12h

Mercredi 16 novembre 2022 de 14h à 17h

Et enfin le lundi 5 décembre de 9h.30 à 12h.

Dans les locaux de la mairie pour accueillir le public et recevoir ses observations.

b) Information et publicité

Conformément aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté municipal l'avis d'enquête a été publié par les soins du maire 15 jours au moins avant le début de l'enquête dans deux journaux locaux :

Les 10 et 20 octobre dans le Dauphiné libéré

Et les 10 et 20 octobre dans Tarentaise hebdo

L'avis d'enquête publique a été régulièrement affiché en mairie ainsi que sur tous les panneaux d'affichage de la commune et notamment ceux situés dans la station de Valmorel. Les affiches répondaient aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021.

Elles expliquaient :

-le déroulement de l'enquête,

-les modalités de consultation du dossier qui était à la disposition du public en mairie, aux heures d'ouverture des bureaux, ou un poste informatique était mis à disposition et sur le site [www.registre-dématérialisé.fr/4250](http://www.registre-dematérialisé.fr/4250), ainsi que sur le site internet de la mairie www.lesavanchers.fr rubrique « enquêtes publiques. »

que les observations pouvaient être consignées sur le registre papier déposé en mairie, adressées par courrier au commissaire enquêteur à l'adresse de la mairie ou sur le site : « [enquête-publique-4250registre-dématérialisé.fr](http://enquête-publique-4250registre-dematérialisé.fr). -

c) Les pièces du dossier

*Autorisation de défrichement

L'article R 341-1 du Code Forestier fixe la liste des pièces qui doivent prendre place dans les dossiers de demande d'autorisation de défrichement.

La demande d'autorisation déposée le 12 juillet 2022 par la société DSV auprès des services de la préfecture de la Savoie –(DDT) était accompagnée d'un plan de situation, d'une notice descriptive, d'un plan du projet avec les références cadastrales des zones à défricher, d'une attestation de propriété (émanant en l'occurrence la commune des Avanchers), et son accord pour réaliser ce défrichement, d'une attestation de non incendie, et de la délibération du conseil municipal du 11 juillet 2022 autorisant ce défrichement, et l'étude d'impact évaluant les incidences de ce déboisement.

Ce dossier répondait tout à fait aux prescriptions ci-dessus évoquées de l'article R 341-1 du Code Forestier. La complétude du dossier est d'ailleurs confirmée par un mail de la DDT du 19 juillet 2022.

Par cet avis le service demandait aussi qu'une reconnaissance sur place de l'état et de la situation du terrain soit effectuée. La reconnaissance des bois à défricher a été effectuée par Monsieur Faure de la DDT, en ma présence, et a donné lieu à l'établissement d'un procès verbal en date du 29 septembre 2022. Cette pièce figurait également dans le dossier d'enquête.

Etait joint également l'avis du 2 septembre 2022 de la DREAL sur l'étude d'impact, qui demandait des compléments d'informations, et la réponse du pétitionnaire.

*le Permis de construire

: Les pièces à joindre à la demande de permis de construire sont fixées par les articles R 431-4 à 431-34-1 du Code de l'Urbanisme.

La demande de permis de construire a été déposée le 12 juillet 2022 par le maître d'ouvrage. Elle était accompagnée d'un mémoire descriptif des travaux à réaliser (A), des mesures de prévention et de réhabilitation du milieu naturel (B), d'un échancier prévisionnel (C), d'un plan de situation (D) d'un profil en long comportant une note de calcul (E,F), d'une demande de dérogation à l'article 9 de l'arrêté du 7 août 2009 concernant la vitesse de circulation des cabines (G), d'une description du mode d'évacuation des usagers (H), d'une analyse des risques naturels et des mesures d'accompagnement (I), de l'étude d'impact (J) d'un état des parcelles concernées accompagné de l'accord des propriétaires la commune des Avanchers-Valmorel et la communauté de communes Vallée d'Aigueblanche (K), l'attestation de l'absence d'occupation du domaine public (L), la demande d'autorisation de défrichement et l'accusé de réception par les

services de la DDT (M) les plans généraux (N) ainsi que des documents photographiques (O).

Dès lors tous les éléments exigés par les dispositions ci-dessus du Code de l'Urbanisme figuraient bien dans la demande de permis de construire.

Avis de l'Autorité environnementale

Comme je l'ai mentionné au paragraphe III-a) ce projet était soumis à étude environnementale, et par suite l'Autorité environnementale a été amenée à donner son avis sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement. Cet avis du 13 septembre est publié sur le site des MRAE conformément à l'article R 123-8 du code de l'Environnement, doit également être inséré dans le dossier soumis à enquête publique.

Selon l'article L 122-1 du même code il doit faire l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage.

L'avis de l'Autorité environnementale du 13 septembre 2022 ainsi que la réponse du maître d'ouvrage figuraient au dossier.

Autorisation du Préfet de la Savoie au titre des articles R 472-1 à R 472-13 du Code de l'urbanisme

Le dossier comportait l'autorisation d'exécution des travaux au titre de la sécurité du 30 septembre, prise au vu des avis de la DDT/SSR/Unité Risques du 9 septembre 2022, du RTM du 5 août 2022 et de l'avis technique STRMTG daté du 29 septembre 2022.

3°Clôture de l'enquête

Comme prévu dans l'arrêté municipal du 28 septembre 2022, j'ai clôturé cette enquête le 5 décembre à 12 heures.

J'ai dressé le procès-verbal des observations reçues et l'ai remis en main propre au maître d'ouvrage lors d'une rencontre sur le site qui s'est tenue le 14 décembre, en présence de M.Betin de la mairie des Avanchers-Valmorel.

C -Avis du commissaire enquêteur

Sur les avis des services et instances consultés

I-sur le défrichement

a)concernant la flore

*Les services de la DDT ont souhaité une reconnaissance sur place, pour apprécier si la conservation du bois était nécessaire en totalité ou en partie. Le défrichement concerne, sur la partie sommitale du layon des formations d'étage subalpin (fourrés d'aulnes verts des Alpes) qui ne présentent pas un grand intérêt pour la flore, mais jouent un rôle de refuge pour plusieurs espèces animales ou de nidification et d'alimentation pour les oiseaux.

La forêt de pentes alpiennes et péri-alpiennes occupe la partie supérieure de la ligne. Ces boisements sont répertoriés d'intérêt communautaire, retenu prioritaire.

Enfin la partie située en dessous de l'actuelle gare intermédiaire est constituée par des boisements mixtes de reprise.

En conclusion de sa visite des lieux le technicien spécialisé a conclu à l'absence de motif justifiant un refus d'autorisation.

De son côté la DREAL, dans son avis du 2 septembre estimait les impacts bruts du projet sous-estimés, entre autres ceux relatifs aux opérations de démantèlement des pylônes. Elle relevait aussi :

-que les bas-marais acides et les pelouses alpines acidiphiles n'avaient pas été retenus d'intérêt communautaire,

-que les habitats prioritaires devant être évités il serait nécessaire d'explorer des alternatives au tracé retenu,

-que la destruction d'habitats d'espèces protégées doit être mieux quantifiée,

-que la revégétalisation doit être faite par des semences labellisées locales.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage apporte des éléments sur tous ces points.

-Concernant la surface impactée il renvoie au tableau de la p.328 de l'étude d'impact pour confirmer que la surface impactée est bien de 13 834m² d'habitat prioritaire,

-Pour les bas-marais et pelouses acidiphiles, il relève qu'ils ne constituent pas des habitats d'intérêt communautaire (selon la directive habitat),

-concernant l'étude de tracés alternatifs il fait valoir que le tracé retenu, dans ce secteur très contraint apparaît comme celui portant la plus faible atteinte à l'environnement.

Pour m'être rendue sur place et avoir bien examiné le site, la réponse du pétitionnaire me paraît bien argumentée. Il faut rappeler tout d'abord, qu'il ne s'agit pas de créer un équipement ex nihilo, mais de modifier, moderniser et rendre plus accessible, plus confortable et plus sûre la remontée existante dans un contexte déjà bien artificialisé par la pratique du ski.

Ensuite, l'emplacement de la gare de départ se situe dans une zone urbanisée au cœur même de la station, ce qui facilite bien son accès, mais n'offre que peu de latitude pour son déplacement. Si l'on considère que l'emplacement de la gare d'arrivée a été défini pour la meilleure desserte du domaine, et que le tracé doit être rectiligne, il est évident que les variantes se limitaient à quelques mètres seulement.

b)concernant la faune

* la DREAL a demandé que le dossier soit complété :

-par des prospections supplémentaires concernant les chiroptères en hiver, et les insectes, notamment des papillons (l'année 2021 ayant été une mauvaise année pour leur détection).

-par des précisions sur les recherches spécifiques de thym-serpolet et d'orpins, sur les groupes d'invertébrés recherchés.

Dans son mémoire le pétitionnaire explique que les inventaires ont été dressés après 18 passages dont 6 nuits, en été et en automne période d'activité des chiroptères. Pour les papillons 3 passages spécifiques dans les secteurs où se trouvent des plantes hôtes ont permis des observations significatives.

Compte tenu de la situation (altitude et enneigement), et des superficies en cause, ces prospections apparaissent bien proportionnées et leurs résultats fiables, ne semblent pas nécessiter davantage d'investigations.

Le service estime aussi que les impacts bruts sur les habitats d'espèces protégées sont sous-estimés et qu'il faut les quantifier, notamment en phase de fonctionnement de la télécabine.

En réponse le pétitionnaire joint le tableau regroupant les états des p.337 et 338 de l'étude d'impact. Pour ce qui est des dérangements des espèces concernées, il fait valoir que les habitats actuels d'une superficie relativement faible ne leur sont pas vraiment favorables, sauf pour le nourrissage. Que dès lors les mesures MC1 de replantation à proximité sont proportionnées.

L'environnement actuel étant surtout favorable au passage et à la nutrition, la mesure MC1 devrait permettre une nouvelle appropriation du territoire par les espèces recensées, d'autant que le tracé projeté sera éloigné de quelques mètres seulement de l'actuel, la perturbation sera donc relativement faible. Pour ce qui est de la reproduction, le suivi des nichoirs des hirondelles et des martinets (p424 de l'étude d'impact) sera une bonne indication, et les mesures éventuellement nécessaires pourront être mises en place.

c)plus généralement sur les mesures ERC

Le service demande que l'emprise du projet et des travaux figure sur la cartographie ME3. De même il souhaite que les protections, le plan de circulation de la pelle-araignée et les aires de stockage soient localisées.

Le maître d'ouvrage a complété les cartographies correspondantes des pages 382 ,383 et 384 de l'étude d'impact.

De la même façon il a été demandé de rectifier quelques petites erreurs relevées dans l'énoncé des mesures ME et MR, ce que le maître d'ouvrage prend en compte.

En ce qui concernant les rotations d'hélicoptères le service demande des engagements plus fermes. (MR20et MR21)

Selon le maître d'ouvrage, il s'agit de mesures d'accompagnement prévues pour sensibiliser les pilotes, mais dont le respect est bien difficile à vérifier.

Enfin la DREAL ayant estimé que les MR22 et 24 risquaient de déranger des espèces susceptibles de nidifier, le maître d'ouvrage a décidé de la supprimer.

II -sur le permis de construire

Dans son avis évoqué au chapitre B-1°-b ci-avant, la MRAe recommandait :

*une analyse des « liens fonctionnels » entre ce remplacement des télésièges et les autres projets de la commune pour, le cas échéant « redéfinir un projet d'ensemble ».

C'est sans doute la rédaction imprécise de l'introduction du « résumé non technique » en p.11 de l'étude d'impact qui peut laisser penser que cet aménagement s'inscrit dans un programme plus vaste, puisqu'il y est précisé : ... « les objectifs principaux concilient d'une part l'amélioration progressive de l'offre sur le domaine... ». Cela donne une impression d'évolution par étape, alors qu'il n'en est rien. Aussi, dans sa réponse le maître d'ouvrage s'est attaché à démontrer qu'il ne s'agit pas d'un « projet d'ensemble » dont la réalisation serait progressive, puisque les quatre autres aménagements récents du domaine skiable ont été réalisés entre 2016 et 2019, dans des secteurs différents de la station. Dès lors les incidences de ces réalisations ne peuvent être cumulées au sens de l'article R 122-5 du code de l'Environnement avec le projet actuel. L'étude d'impact en fait d'ailleurs la démonstration en p.355 et s.

*un complément d'étude des incidences de l'augmentation de la fréquentation notamment sur les sols.

Selon le maître d'ouvrage, les améliorations apportées par la nouvelle télécabine ne devraient pas entraîner d'évolution notable de la fréquentation dès lors que sa vocation est de désengorger le départ depuis la station, de transporter les skieurs sur les parties hautes du domaine où ils se répartissent entre les autres secteurs. Elle permettra également de skier en plus haute altitude quand

l'enneigement est insuffisant en partie basse, et de revenir en téléportée à la station, mais aucune piste nouvelle ne sera créée.

fréquentation qui reste stable depuis de nombreuses Le nouvel équipement ne devrait pas avoir d'incidence notable sur la années comme en témoigne le tableau en p.5 du mémoire du maitre d'ouvrage.

*d'expliquer le choix de maintenir en place et araser les massifs des pylônes

Selon le maitre d'ouvrage (p.6 du mémoire en réponse) cette solution qui consiste à détruire au brise-roche les partie émergeantes, puis à les recouvrir de terre végétale et les ensemercer a été jugée la moins préjudiciable pour le milieu naturel. En effet l'enlèvement complet nécessite d'importants terrassements, des dépôts des déblais de fouille, et d'innombrables rotations de camions et d'hélicoptères, pour évacuer ces déblais.

*de compléter l'étude paysagère par l'analyse du secteur de la gare intermédiaire après son démantèlement,

Le pétitionnaire projette l'effacement complet de la gare intermédiaire qui retrouvera, après travaux son aspect naturel. Seul un bâtiment technique subsistera pour ranger les équipements laissés aujourd'hui à la vue. Son architecture soignée et utilise les matériaux traditionnels :bois et pierres.

*de compléter l'étude d'impact par une analyse d'incidence (gaz à effet de serre)de l'augmentation de capacité et de l'usage annuel de la télécabine, et par des éléments concernant la consommation électrique.

La société pétitionnaire confirme que la fréquentation de la station ne devrait pas augmenter de façon significative du seul fait du remplacement des télésièges, aussi logiquement la production de gaz à effet de serre ne devrait pas connaitre de variation sensible.

Certes on comprend bien l'argument du pétitionnaire concernant l'impact sur la fréquentation que peut avoir le remplacement d'une remontée mécanique, mais en même temps la rédaction du 2, p.291 de l'étude d'impact « l'objectif et la justification du projet » évoque bien le développement des activités hors ski, grâce à « l'utilisation d'une technologie plus récente » qui permet de « dynamiser les périodes d'avant et après saison ». La télécabine aura vocation à être utilisée en inter-saison (week-end, toussaint...) pour le VTT, les évènements spéciaux.

En l'état il est toutefois bien difficile d'avoir une idée précise sur ce point car les retombées de la mise en route de cet équipement vont largement dépasser le secteur d'étude, et se « diluer » sur tout le territoire de la station. En effet les vététistes qui utiliseront la télécabine pour accéder en altitude se répartiront sur tous les chemins qu'offre le site et n'emprunteront pas nécessairement la zone de Planchamp.

Par ailleurs le développement de la station en inter-saison résultera d'une volonté de l'intercommunalité compétente et non de la seule société DSV.

Mais il sera néanmoins intéressant de suivre les évolutions de la fréquentation du fait de l'installation de ce nouvel équipement et d'en tirer les conclusions demandées par l'autorité environnementale. Je suggère de confier ce suivi à l'observatoire environnemental de Valmorel.

Pour ce qui est de la consommation électrique, DSV produit un état comparatif entre l'ancien et le nouvel équipement dont il ressort que la télécabine sera bien plus économe.

*d'approfondir les analyses sur la viabilité du projet, en particulier face au besoin en neige de culture qui pourrait être induit par le changement climatique, et sur la disponibilité de l'eau nécessaire à sa production.

Pour répondre à cette demande le pétitionnaire enrichit son mémoire de nombreux éléments dont il ressort que le volume nécessaire annuellement est très inférieur aux autorisations de prélèvement.

Il souligne également que la télécabine qui aura un rôle d'ascenseur évitera d'enneiger artificiellement les parties basses de la station.

*Pour ce qui est des risques naturels, il est demandé d'intégrer dans les hypothèses les effets possibles du changement climatique et de caractériser les enjeux en présence et de présenter les mesures prises pour éviter toute aggravation du risque encouru par les personnes et les biens.

Dans sa réponse la DSV estime que ces facteurs ont bien été pris en compte et les mesures mises en place pour éviter une aggravation des risques.

*Il est également demandé d'étayer l'évaluation de l'accroissement du risque d'avalanche en lien avec le réchauffement climatique et les opérations de défrichement et de réviser l'évaluation des risques.

Selon la DSV on ne dispose pas encore de toutes les données sur ce point, la seule certitude c'est que les avalanches de neige humide seront plus fréquentes, mais on ne sait pas encore vraiment comment elles évolueront. Le protocole retenu à Valmorel s'inspire des études menées au Centre de Davos.

Quoi qu'il en soit l'arrêté préfectoral du 30 septembre 2022 autorisant l'exécution des travaux au titre de la sécurité est assorti, sur ce point, des exigences ci-après :

-le respect des prescriptions des études d'Engineerisk et Pyrite Ingénierie,

-l'établissement par le maître d'œuvre d'un tableau faisant le lien entre l'étude sus-mentionnée et les différents éléments du projet tels qu'implantés dans le profil en long,

-une étude de conception géotechnique complète et ses prescriptions respectées,
-que le défrichement n'engendre pas de sur-aléa sur l'appareil ni sur l'environnement.

qui répondent aux demandes de la MRAe.

*Il est également recommandé au porteur de projet de détailler les réflexions qui l'ont amené à choisir le layon de Beaudin comme lieu d'implantation, en joignant des illustrations explicatives.

Dans sa réponse la DSV souligne que la remontée mécanique de Planchamp est l'artère du domaine skiable autour de laquelle la station s'est construite. La gare de départ se situe dans un contexte urbain très contraint n'offrant pas d'autre possibilité. Par ailleurs il est nécessaire que la gare amont se situe au plus haut de la butte pour assurer une desserte à ski bilatérale. Ces deux points étant fixés le tracé s'imposait.

La société joint un plan très clair, confirmant son explication.

J'ai déjà eu l'occasion, ci-avant, d'indiquer que le projet ne concerne pas la création d'une remontée mécanique, mais le remplacement d'un équipement vieillissant, enregistrant de nombreux arrêts, et très exposé aux intempéries. Le maître d'ouvrage ne disposait pas d'une grande latitude pour définir le tracé de cette ligne dans ce secteur si contraint. Dans ces conditions il n'existait pas de variante possible, sauf des déplacements limités à quelques mètres. En outre le dispositif rectiligne permet la suppression de la gare intermédiaire, qui impactait le paysage et compliquait l'accès pour les enfants notamment.

*Enfin il est recommandé d'étendre le suivi environnemental de tous les enjeux et mesures et de fixer des indicateurs.

L'étude d'impact détaille en p.423 les mesures qui feront l'objet du suivi écologique du chantier, et les dispositions qui seront prises en cas de leur non respect.

Pour la période de fonctionnement les mesures sont décrites p.422.

Ces suivis feront l'objet d'analyse et de synthèse et de mise en œuvre de correctifs en tant que de besoin.

Ce dispositif apporte des assurances sur les conditions de suivi des travaux et plus généralement sur le fonctionnement de cette remontée mécanique.

D-Les observations

1°-La participation à l'enquête

Pendant la durée de l'enquête le dossier mis en ligne a reçu 1915 visites qui ont donné lieu à 480 téléchargements. 58 observations sont arrivées dans les délais, 1 a été adressée par mail à mon adresse personnelle le 5 décembre 2022 à 12h12, 2 autres sont arrivées sur le site après sa clôture fixée au 5 décembre 2022 à 12 heures. Ces 3 observations ne sont donc pas prises en compte. Parmi elles une personne s'est exprimée à la fois sur le registre dématérialisé (n°34) et par courrier « papier »(45). Ces 2 contributions étant en tous points semblables, une seule (n°34) est comptabilisée.

J'ai écarté également l'observation n°38 –anonyme, déposée le 29 novembre car elle est totalement dépourvue de lien avec l'enquête, ainsi que l'observation n° 41 émanant de M. Christin Philippe car elle renvoyait à une pièce qui n'était pas jointe.

Ce sont donc **55 observations** seulement qui ont été retenues et analysées dans le procès-verbal de remise.

2°-Enquête concernant le défrichement

L'enquête regroupait deux procédures : l'autorisation de construire d'une part et une autorisation de défrichement d'autre part.

Aucune observation concernant ce volet défrichement n'a été déposée.

3°-Enquête concernant l'autorisation de construire

Toutes les observations concernaient donc le permis de construire.

A- L'origine des observations

A la lecture des observations reçues, j'ai constaté une très forte mobilisation des propriétaires de la résidence « Orgentil » puisque :

-19 observations émanent d'eux, auxquelles il faut ajouter celle qui a été déposée par Maître Duflot, avocat, au nom d'un collectif d'habitants de cette résidence, ce qui porte le nombre à 20.

La résidence Orgentil se situe en bordure de la piste de Planchamp actuellement équipée des télésièges de l'Altispace. Ce sont ces équipements qui doivent être remplacés par la télécabine.

-6 observations émanent de personnes résidant dans la commune, mais ailleurs qu'à « l'Orgentil »,

-26 observations sont soit anonymes soit ne mentionnent pas le domicile de leur auteur,

-3 émanent de personnes morales : (n°18 ESF de Valmorel par son Directeur M. Fournier-Lambert, n°40 M. Constans représentant l'Association des propriétaires de la résidence de tourisme « La Grange aux Fées », et n°43 M.Caillol, propriétaire exploitant du « Village-Club du Soleil »).

B -Analyse des observations.

a)les habitants de la résidence l'Orgentil

1°-les opposants

La (n°23) est opposée au remplacement de l'Altispace, dont le débit lui semble tout à fait suffisant. Elle ne voit pas non plus l'utilité d'installer une télécabine dès lors que le secteur desservi n'est pas particulièrement froid ni venté. Elle craint également la gêne visuelle et le bruit engendrés par le nouvel équipement, ce qui pourrait déprécier son bien.

2°-les observations contenant des interrogations et des demandes

Les autres propriétaires de la résidence n'ont pas formulé expressément leur opposition au projet, mais beaucoup ont des interrogations et des demandes qui visent l'implantation du pylône 3, et l'architecture de la gare de départ.

Il faut préciser tout d'abord qu'il s'agit bien du pylône 4, et non du n°3 se situant peu après la gare de départ.

Cela étant, ce pylône est prévu au droit de l'immeuble, alors même que le nouveau tracé de la ligne est plus proche du bâtiment que ne l'est celui de l'Altispace. Les propriétaires dénoncent donc une nuisance visuelle, et un trouble de jouissance de leurs appartements dont l'intérieur serait bien visible depuis les cabines.

Ils rappellent également que le PLU fixe un « code matériaux » constitué essentiellement de pierres, bois et lauzes, qui n'est pas respecté par l'architecture de la gare de départ.

Plusieurs d'entre eux ont exprimé ces griefs par un courrier-type, plus ou moins amendé, selon les cas.

*Ainsi 3 propriétaires, (n° 4.7.27) demandent :

-le déplacement du pylône vers l'amont,

-la modification de l'architecture extérieure de la gare pour une harmonisation avec le bâti environnant, dans le respect des dispositions du PLU.

Ils interrogent aussi, le maître d'ouvrage sur les points suivants :

-la hauteur des pylônes et de la circulation des cabines,

-les mesures comparées du bruit de l'actuel dispositif et de l'équipement projeté,

Ils veulent enfin des assurances sur le rangement des cabines en dehors des heures de fonctionnement, puisqu'ils ont constaté que pour la remontée mécanique de Pierrafort elles ne sont jamais rangées, même hors saison d'ouverture de la station ce qui occasionnerait un vrai trouble visuel.

*1 propriétaire (n°5) reprend à son compte les éléments ci-dessus, mais s'interroge également sur les actions et dispositions prises pour répondre aux nouveaux besoins nés du projet d'extension (4 saisons) de la durée d'ouverture de la station, tel que prévu à l'étude d'impact.

*5 autres propriétaires (n°6.20.22.34.36.44.45) complètent la lettre type ci-avant mentionnée par les 2 interrogations suivantes :

-les études de rentabilité du nouvel équipement ont-elles été réactualisées pour prendre en compte le réchauffement climatique ?

-comment sont mesurés les impacts sur le paysage et surtout sur les sentiers, de l'usage -4 saisons- par les promeneurs et les VTT ?

*1 propriétaire (n°21) complète l'observation ci-dessus en estimant que cet investissement est injustifié pour une station en moyenne montagne. Il demande la confirmation que le financement du projet ne sera pas supporté par les copropriétaires.

*1 collectif (n°48) représentés par Maître Duflot , avocat, dénonce également les troubles visuels et sonores que pourraient occasionner la télécabine dont l'implantation sera plus proche des bâtiments, et demande, avant la délivrance du permis de construire :

-l'organisation d'une concertation entre les riverains, le pétitionnaire et la collectivité,

-un complément d'étude d'impact, prenant en compte les nuisances signalées, et proposant des solutions alternatives.

3-Les observations contenant des remarques et questions mais se prononçant explicitement en faveur du projet.

*4 propriétaires (n°3.13.19.28.) reprennent les arguments de la « lettre type » ci-avant mentionnés. Ils demandent au maître d’ouvrage de prendre en compte leurs remarques, mais soulignent qu’ils sont favorables au projet de renouvellement de l’Altispace.

*1 propriétaire (n°47) explique que l’installation de la télécabine est un élément positif qui permet de réduire le nombre de pylônes et de supprimer la gare intermédiaire, ce qui allège les coûts d’installation et de maintenance.

Cela étant, il soulève plusieurs griefs contre les éléments du dossier soumis à l’enquête. Ainsi il trouve que les impacts visuels sont minimisés en présentant des vues « avantageuses » de l’insertion paysagère. Il relève également que la question du stockage des cabines, hors période d’utilisation, pose problème puisque la séquence ERC p.393 n’évoque pas cette obligation dont il souligne qu’elle n’est pas remplie pour la télécabine de Pierrafort.

Il fait valoir aussi que le dossier n’explique ni ne justifie suffisamment le choix du tracé retenu, et soutient que d’autres solutions d’implantation semblent envisageables, qui n’ont pas été étudiées et impacteraient moins le secteur urbanisé.

Ainsi, il serait techniquement possible de réduire le nombre de pylônes dans zone urbanisée. Il demande donc d’étayer le dossier par des solutions d’implantation alternatives.

Il conclut en souhaitant l’ouverture d’une « vraie concertation entre le maître d’ouvrage, la commune, les habitants et les associations locales ».

*1propriétaire (n°58) Après avoir déploré le caractère confidentiel de l’enquête publique souhaite s’associer au projet. Il y met toutefois les conditions que soient reconsidérées :

- l’implantation et le nombre de pylônes.
- l’architecture de la gare de départ.

Je tiens à préciser que cette enquête a bien respecté toutes les dispositions réglementaires concernant les mesures d’affichage et de publicité. On ne peut valablement soutenir l’insuffisance de publicité puisque le site a reçu 1915 visites pendant la durée de l’enquête. Enfin, les manquements allégués ne sont nullement précisés.

*1propriétaire enfin (n°11) estime que le projet est un élément positif pour la station, mais il souhaite des compléments d’études pour ce qui concerne l’implantation et le nombre de pylônes dans la partie urbanisée, et que soient produits des « documents graphiques d’insertion » pour apprécier l’impact des différentes possibilités envisageables. Pour le reste il reprend les arguments de la lettre type.

4°- propriétaire, favorable sans réserve au projet

*1 seul propriétaire : le (n°14) se dit favorable sans réserve au remplacement des télésièges qu'il trouve « dépassés », et se félicite du projet qui contribuera à la montée en gamme de la station.

b)Les observations hors Orgentil

1°personnes opposées au projet

Seules 2 personnes (n°31 et 49) ont déclaré être opposées au projet. La première qui a souhaité rester anonyme, (ce qui est tout à fait son droit) a dénié tout intérêt à ce projet compte tenu des incertitudes sur l'avenir de cette station et du faible potentiel du domaine skiable. Pour la seconde, elle est satisfaite du fonctionnement de l'actuel équipement qu'elle estime en état et dont le remplacement causerait des nuisances. Si le projet devait se réaliser, elle demande que l'éloignement des nouvelles structures par rapport aux immeubles, soit plus important que prévu dans le dossier d'enquête.

Le (n°17) exprime des doutes sur le bien fondé de cet investissement, et en tout état de cause il souhaite que la remontée soit plus éloignée des bâtiments, voir installée dans un autre site.

2°Les observations favorables

35 observations favorables ont été déposées. Deux sont sans commentaire (n°39.57) Plusieurs d'entre elles émanent de professionnels du ski (moniteurs), où d'hébergeurs de skieurs et vacanciers. Pour faciliter la lecture, des moyens qu'elles développent je les ai regroupés par thèmes.

Les arrêts et pannes. Ils seraient nombreux du fait de la vétusté de l'appareil et de sa sensibilité au vent. (n°1.2.8.15.29.33.40.42.50)

Files d'attente. Les dysfonctionnements ci-dessus évoqués provoquent l'allongement de files d'attente, et ralentissent encore le débit de l'appareil (n° 2.8.9.10.15.18.24.33.43.50.54.55.56)

Le confort des utilisateurs. (n°2.8.9.10.15.18.25.33.40.52).Il résulte de la lecture des observations que cette remontée mécanique est largement utilisée pour le transport des enfants vers l'espace d'altitude de la station, plus longuement ensoleillé et présentant des pistes bien accessibles. Dans ce contexte, la télécabine sera bien sûr plus facile d'utilisation et plus confortable. Les professionnels du ski s'en réjouissent. Elle permettra en outre l'acheminement, en période d'été, des personnes à mobilité réduite. (n°16)

La sécurité. (n°18.24.25.26.33.35.40.43.50.51.53.54.55.56.) L'embarquement, et l'arrivée semblent actuellement compliqués pour les enfants et les débutants. Ces difficultés disparaîtront avec le nouvel équipement d'autant que la gare

intermédiaire sera supprimée. Certains pensent qu'ils seront davantage en sécurité dans les cabines en cas de mauvais temps.

L'esthétique de l'installation (n°26.40.50.51.)La modernité de l'architecture des gares d'arrivée et de départ est saluée, et surtout la réduction du nombre de pylônes. Une personne fait d'ailleurs observer que la station s'est construite autour de ses remontées mécaniques qui existent donc depuis son ouverture.

L'aspect écologique les (n°32.33.46.53) soulignent le bon rendement énergétique du nouvel appareil.

Valorisation de la station (n°8.10.12.18.25.33.37.40.42.43.46.50.51) pensent ce nouvel équipement indispensable à la poursuite de la modernisation et du développement de la station déjà engagé.

Enfin, et c'est si rare, dans une enquête publique, qu'il faut le souligner ce projet est accueilli avec enthousiasme par de nombreuses personnes (n°2.8.9.12.15.16.24.29.30.32.35.46.52.54.55.56) qui pour certaines félicitent le maître d'ouvrage.

E-Réponse de la société DSV à ces observations

En résumé seules 3 personnes se sont déclarées opposées à un projet dont elles ne perçoivent pas l'utilité alors que 36 y sont complètement favorables.

Les autres avaient des remarques et suggestions concernant essentiellement :

- l'emplacement du pylône n°4,
- les nuisances (visuelles et sonores) susceptibles d'affecter les habitants des immeubles riverains,
- le traitement architectural de la gare,
- les conditions de stockage des cabines hors fonctionnement.

Avant de répondre à ces observations, le maître d'ouvrage a tenu à rencontrer le gestionnaire du syndicat de l'Orgental, les représentants du conseil syndical, ainsi que Maître Duflot, avocat, dans le cadre d'une visio-conférence, répondant ainsi à plusieurs demandes de dialogue entre les propriétaires et le gestionnaire de la station. Une présentation du projet a été proposée qui a donné lieu à des échanges fructueux puisqu'il ressort du compte rendu joint à ce rapport, qu'un consensus a pu être trouvé sur l'implantation du pylône 4, le maître d'ouvrage s'étant engagé à le déplacer au plus près de l'actuel pylône 3.

Il a également donné des assurances concernant le choix du matériel et des techniques utilisés afin de limiter autant que possible les nuisances redoutées. Il s'agit notamment d'un câble « nouvelle génération » qui évite les phénomènes de résonance, de pylônes dotés d'un balancier à trois galets à bandages fermés limitant l'impact sonore.

Pour ce qui est des nuisances visuelles, il est fait observer que la vitesse de circulation des cabines sera plus rapide que celle des télésièges, et qu'elles seront plus hautes, dès lors le regard des usagers se portera davantage sur l'environnement et moins sur les immeubles dont il faut préciser que les vitrages sont à effet miroir.

Le maître d'ouvrage rappelle que les dispositions du PLU concernant l'aspect des constructions ne s'appliquent pas aux bâtiments techniques, mais pour autant le respect de l'ambiance « village » est une de ses préoccupations constantes. Un soin particulier sera donc apporté à la gare aval.

Le souci de préserver le matériel des intempéries, et de porter une moindre atteinte au paysage hors période de fonctionnement de la station a motivé la société DSV à prévoir un projet un garage destiné au rangement des cabines. Le maître d'ouvrage rassure les participants qui ont cité l'exemple de la télécabine de Pierrafort en expliquant qu'il s'agissait d'une situation tout à fait exceptionnelle dès lors que des travaux de rénovation du garage avaient fait obstacle au rangement des cabines pendant l'inter-saison 2022. Il en veut pour preuve le fait que précédemment elles étaient bien rangées.

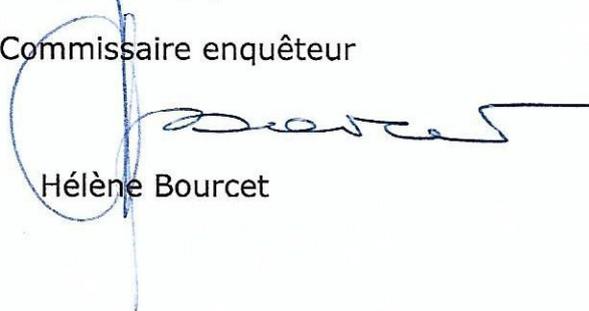
L'étude d'impact affichant (p11) la volonté de développer les activités hors ski grâce à ce nouvel aménagement plusieurs personnes ont souhaité connaître les projets dans ce sens, et savoir si des études avaient mesuré l'impact de ces nouvelles pratiques sur l'environnement naturel.

En p.16 de son mémoire en réponse la société DSV explique justement que les remontées mécaniques sont aussi des outils indispensables au développement de toutes les activités –notamment estivales- qui contribuent à l'économie générale de la station. Si un fonctionnement « 4 saisons » n'est pas un objectif immédiat, les gestionnaires doivent être prêts à répondre aux nouvelles exigences de la clientèle.

Tous ces engagements correspondent aux attentes du public et particulièrement des habitants de l'Orgentil. Les explications données par la société DSV semblent bien de nature à apaiser les craintes qui se sont manifestées tant en ce qui concerne les pollutions visuelles et sonores que pour ce qui est le rangement des cabines.

Fait à Valmorel le 3 janvier 2023

Le Commissaire enquêteur



Hélène Bourcet

Les annexes

1 - l'arrêté du Maires des Avanchers-Valmorel

2 - l'affiche annonçant l'enquête

3 - certificat d'affichage

4 - les insertions dans la presse

5 - autorisations de la commune et CCVA propriétaires pour construire

6 - autorisation de la commune pour le défrichement

7 - réponse de la DSV aux observations du public

8 - Présentation de la visio conférence