Contribution à l'enquête publique « Les Karellis : remplacement du télésiège des Chaudannes sur la station »

Association Vivre et Agir en Maurienne

07/11/2020 → 19/11/2020

dernière version mise à jour le 19/11/2020

Contact : vamaurienne@yahoo.fr

Sommaire

En préambule 3

Présentation de notre association, Vivre et Agir en Maurienne 4

Notre avis défavorable en une page 5

Notre analyse détaillée du projet et de l'étude d'impact 6

Destruction pure et simple d'un sommet : la pointe des Chaudannes 6

D'autres dégâts environnementaux et des mesures de réduction insuffisantes 12

Une étude malhonnête, truffée d'approximations, sans données économiques, formatée pour « sur vendre » le projet pré sélectionné 14

Malhonnêteté du « non dit » de la liaison Albiez-Karellis, alors que celle-ci contient un second télésiège sur le même site, la tête des Chaudannes 15

Aucune donnée économique en dehors du devis du projet pré sélectionné.....22

Approximations et conclusions hâtives rendant impossible la comparaison objective entre les différentes variantes 27

Conclusion de notre analyse du dossier de cette enquête publique 30

Nos préconisations pour la suite 31

Réaliser au préalable, un audit financier de la station, post Covid, complet et public.....31

Organiser une large consultation publique sur ce projet, en intégrant à chaque étape les habitants, les habitués de la station et les associations environnementales et citoyennes locales 31

Prendre en compte les questions de transition et de résilience des villages-stations de Montagne face aux crises en cours et à venir. 33

Le constat : en continuant la fuite en avant, on fonce dans le mur 33

Une issue de secours existe : sortir du tout-ski et du tout tourisme, diversifier l'activité et créer un réseau économique local, solidaire et résilient. 34

Vers une nouvelle liaison Albiez-Karellis ? 37

Lectures et ressources en ligne pour les citoyens et les élus en quête de données et de retours d'expériences sur les thématiques de la transition et de la résilience des territoires face aux crises actuelles 37

Sur les bouleversements que traversent les stations de ski 37

Sur l'état du monde, de ses ressources, sur les risques d'effondrements et les crises présentes et à venir 38

Sur les moyens concrets de construire la transition et la résilience de nos territoires ...38

Et pour finir, un petit bijou à lire absolument : « *En voiture Simone ! Pourquoi ma vieille voiture pollue moins qu'une neuve ?* » 39

En préambule

La contribution que nous proposons est assez conséquente car il y a pour nous un problème majeur de sincérité dans le dossier présenté à l'enquête publique. Nous avons donc souhaité, en plus de notre avis détaillé sur le remplacement du télésiège des Chaudannes, développer cet aspect et évoquer le grand non-dit de ce dossier : la liaison Albiez-Karellis.

Pour étayer notre démonstration, nous nous appuierons sur les éléments du dossier mais aussi sur d'autres documents, tel que le rapport des commissaires enquêteurs de l'enquête publique du SCoT Maurienne qui s'est déroulée à l'automne 2019.

Pour une première approche rapide de notre contribution, nous vous recommandons la lecture de la partie « Notre avis défavorable en une page », page 5.

Nous concluons notre avis par des propositions et des pistes de réflexion, notre association n'ayant pas uniquement vocation à s'opposer. Nous souhaitons en effet, proposer et participer à l'élaboration d'une autre vision de la vie locale, plus citoyenne, plus résiliente et plus respectueuse de l'environnement.

Nous vous remercions par avance de toute l'attention que vous porterez à notre contribution.

Présentation de notre association, Vivre et Agir en Maurienne

Préambule des statuts de notre association :

« Vivre et Agir en Maurienne » agira dans le cadre des orientations suivantes :

- *préserver la qualité de notre environnement, la nature et la biodiversité,*
- *sortir du modèle de croissance économique actuel en réduisant la consommation des biens matériels, les déplacements, le gaspillage du foncier et de toutes nos ressources naturelles,*
- *sortir du « toujours plus », « toujours plus vite » et des valeurs consuméristes basées sur l'insatisfaction,*
- *contribuer à la construction d'une société durable mondialement solidaire basée sur la recherche du bonheur, la qualité des relations humaines, l'équilibre avec la nature et le temps retrouvé.*

À l'origine, cohabitaient 2 associations : Vivre en Maurienne (VEM) et Réagir ! (R !)

VEM créée en 1978 pour la préservation de l'environnement et de la qualité de vie en Maurienne, a géré de multiples dossiers : pollution industrielle, recherches d'Uranium, autoroute, ligne THT, bétonnage de la montagne, circulation illégale d'engins motorisés dans la nature.

R ! s'est constituée en 1999 suite à l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, et à l'afflux de poids lourds en Maurienne qui s'en est suivi.

Elle s'est investie dans la problématique des transports. En 2013, après plusieurs années de travail en commun, VEM et R ! ont fusionné pour former « Vivre & Agir en Maurienne ».

Concernant la thématique du tourisme et des domaines skiables notre priorité est de **« promouvoir un tourisme des 4 saisons et le maintien des domaines skiables dans leur enveloppe actuelle ».**

Pour découvrir plus en détail notre association et ses champs d'action :

- Notre blog : https://vamaurienne.ovh/
- Notre page Facebook : https://www.facebook.com/vamaurienne

Pour nous contacter : vamaurienne@yahoo.fr

Notre avis défavorable en une page

Nous demandons un avis défavorable pour ce projet car dans sa forme actuelle :

- **Il détruirait un sommet par l'ampleur de ses terrassements**, à tel point que la gare amont du télésiège ne serait plus différenciable du sommet ! Un patrimoine naturel commun sacrifié pour un télésiège : c'est pour nous inacceptable.
- **Il occasionnerait d'autres dégâts environnementaux** : sols, oiseaux nicheurs, papillons… Les mesures de réduction sont pour nous insuffisantes et, pour certaines, dictées par le planning du chantier ou illusoires (étrépage).

Par ailleurs, nous remettons en cause la sincérité du dossier qui ne contient aucune mention de la liaison Albiez-Karellis. Cette liaison comprend pourtant un second télésiège sur le même site de la pointe des Chaudannes ! **L'absence de mention de cette liaison ne peut être qu'intentionnelle et nous le démontrons dans notre contribution**.
De même, le dossier est souvent très approximatif, lacunaire, et ne permet pas la comparaison objective des différentes variantes.

Nous soulignons également l'absence d'étude économique comprenant un plan de financement détaillé, une analyse coûts-bénéfices et un comparatif économique exhaustif des différentes variantes. Alors que l'incertitude est totale quant à l'ouverture des stations cet hiver 2020-2021, comment peut-on ainsi s'engager sur une dépense de plus de 7 millions d'euros sans un dossier économique solide et complet ?

Pour la suite, 3 points nous paraissent fondamentaux :

- **La solution la moins préjudiciable à l'environnement devrait être privilégiée**. Dans l'état actuel du dossier, il s'agit de la variante 1 (remplacement par un télésiège équivalent à pinces fixes) **qui serait aussi la moins coûteuse pour la station**. Cependant, il nous paraît également important d'étudier la possibilité de continuer avec le matériel existant si celui-ci, avec un entretien approprié, pouvait fonctionner en toute sécurité et si cette solution s'avérait, dans la durée, un meilleur choix économique que le remplacement par un modèle équivalent neuf (variante 1).
- **Le choix de cette remontée devrait se faire en totale transparence et avec un dossier complet et objectif**, en intégrant à toutes les étapes, habitants, habitués de la station et associations locales citoyennes et environnementales.
- **La commune de Montricher-Albanne**, comme tous les villages station**, devrait réfléchir à une transition vers un nouveau modèle économique moins dépendant du ski et du tourisme, plus diversifié et donc plus résilient face aux crises.** C'est pourquoi nous apportons à la fin de cet avis des pistes de réflexion et des ressources pour nourrir celle-ci.

Notre analyse détaillée du projet et de l'étude d'impact

Nous développerons à l'aide d'extraits de l'étude d'impact et d'autres sources, les points qui nous sont apparus comme les plus importants pour justifier notre avis défavorable.

Destruction pure et simple d'un sommet : la pointe des Chaudannes

Le positionnement de la gare amont au sommet de la pointe des Chaudannes, dans la version choisie, entraînerait, par l'ampleur des terrassements, la destruction pure et simple de celle-ci.

L'association « *la Harde* » a, dans sa propre contribution à cette enquête publique et, à l'aide de la comparaison avec des volumes de cars scolaires, su exprimer l'ampleur colossale des terrassements sur la pointe. L'étude d'impact évalue les terrassements nécessaires à l'édification de la gare amont à 17 900 m³, ce qui équivaut, avec les calculs de « *la Harde* » au volume de 157 autocars scolaires !

Comment, après un tel traitement de choc, oser prétendre, page 21 de l'étude d'impact que les effets sur la géologie et les sols seraient faibles ?

Il est quand même reconnu, page 191 de cette même étude, que « *La proximité de la gare avec la pointe des Chaudannes va perturber la lecture paysagère de ce sommet* » et qu'il y aura « *confusion de point focal entre la gare et la pointe des Chaudannes* », **exprimé plus simplement et sans euphémisation technocratique destinée à noyer le poisson, cela signifie qu'on ne pourra plus distinguer le sommet de la pointe des Chaudannes de la gare amont !**

De la gare amont ou des gares amont, d'ailleurs ?

Dans le rapport des commissaires-enquêteurs de l'enquête publique du SCoT Maurienne, téléchargeable à cette adresse : https://www.democratie-active.fr/scot-maurienne/, (lien orange dans le bloc de droite « Rapport de l'enquête »), les commissaires-enquêteurs écrivent, page 198 du fichier PDF (numérotée page 74 sur le document) : « *L'impact paysager du TS Albiez/Karellis sur la pointe des Chaudannes et sur le massif des Aiguilles d'Arves nous paraît* ***inacceptable*** *car visible de toute la vallée de l'Arvan, ce qui sera amplifié lors d'une éventuelle création de piste* » et aussi « *Que ce projet semble disproportionné par rapport aux capacités financières de la commune d'Albiez (budget annexe des remontées mécaniques* ».

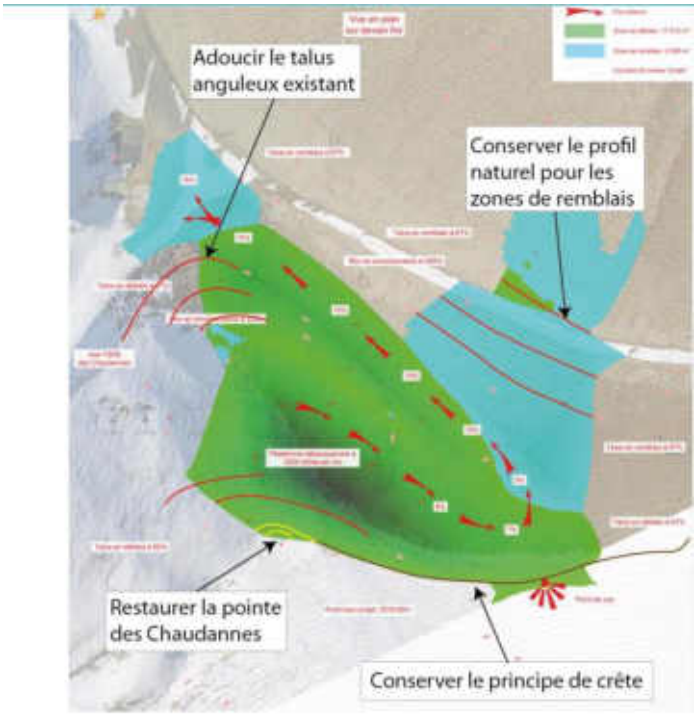
« *TS Albiez-Karellis sur la pointe des Chaudannes* », mais ce télésiège ne s'appelle-t-il pas « *TS des Chaudannes* » ???!!!
C'est là que réside la grande supercherie de cette étude d'impact : ce n'est pas un télésiège, mais 2 télésièges qui sont envisagés sur la pointe des Chaudannes !
L'étude d'impact ne mentionne jamais explicitement ce second télésiège qui est l'axe central du projet de liaison « Albiez Karellis » et qui a donc reçu un avis défavorable (enfin un avis

favorable sous réserve de ne pas faire ce télésiège, ce qui équivaut implicitement à un avis défavorable) lors de l'enquête publique SCoT Maurienne, avant d'être réintégré, en toute décontraction, par le SPM (Syndicat du Pays de Maurienne), dans le SCoT approuvé consultable à cette adresse : http://www.maurienne.fr/pdf/scot/scot-approuve/20200225_d%C3%A9lib%20appro%20SCoT%20Maurienne.pdf, on peut lire, page 10 du fichier PDF (numérotée page 2/6 dans le document) : « *La demande de suppression du télésiège de liaison Albiez-Karellis apparaît en totale contradiction avec l'avis favorable émis par la commission d'enquête publique. En effet, ce télésiège constitue le maillon central sans lequel la liaison ne peut pas se faire. Aussi, cette UTN est conservée en totalité dans le SCoT approuvé*. ».
À quoi bon s'embêter à préserver les paysages et les finances de la commune d'Albiez ?

Donc, 1 télésiège serait « ***inacceptable*** *car visible de toute la vallée de l'Arvan* », mais 2 (enfin le télésiège des Chaudannes, plus celui « *inacceptable* », non mentionné dans l'étude d'impact) avec des terrassements d'un volume équivalent à 157 cars scolaires, ça passe...

On peut même lire page 244 de l'étude d'impact : « *Pour la gare amont, les principes de terrassements reprendront la crête figurée par le trait marron sur le schéma ci-dessous. De même la pointe des Chaudannes sera restaurée, (traits jaunes), les talus et raccordement au terrain naturel adoucis (traits rouges). La mise en place d'un point de vue s'il ne va pas à l'encontre de ces principes de terrassements permettra de valoriser cet aménagement de gare et de piste.* »

Avec le schéma correspondant :

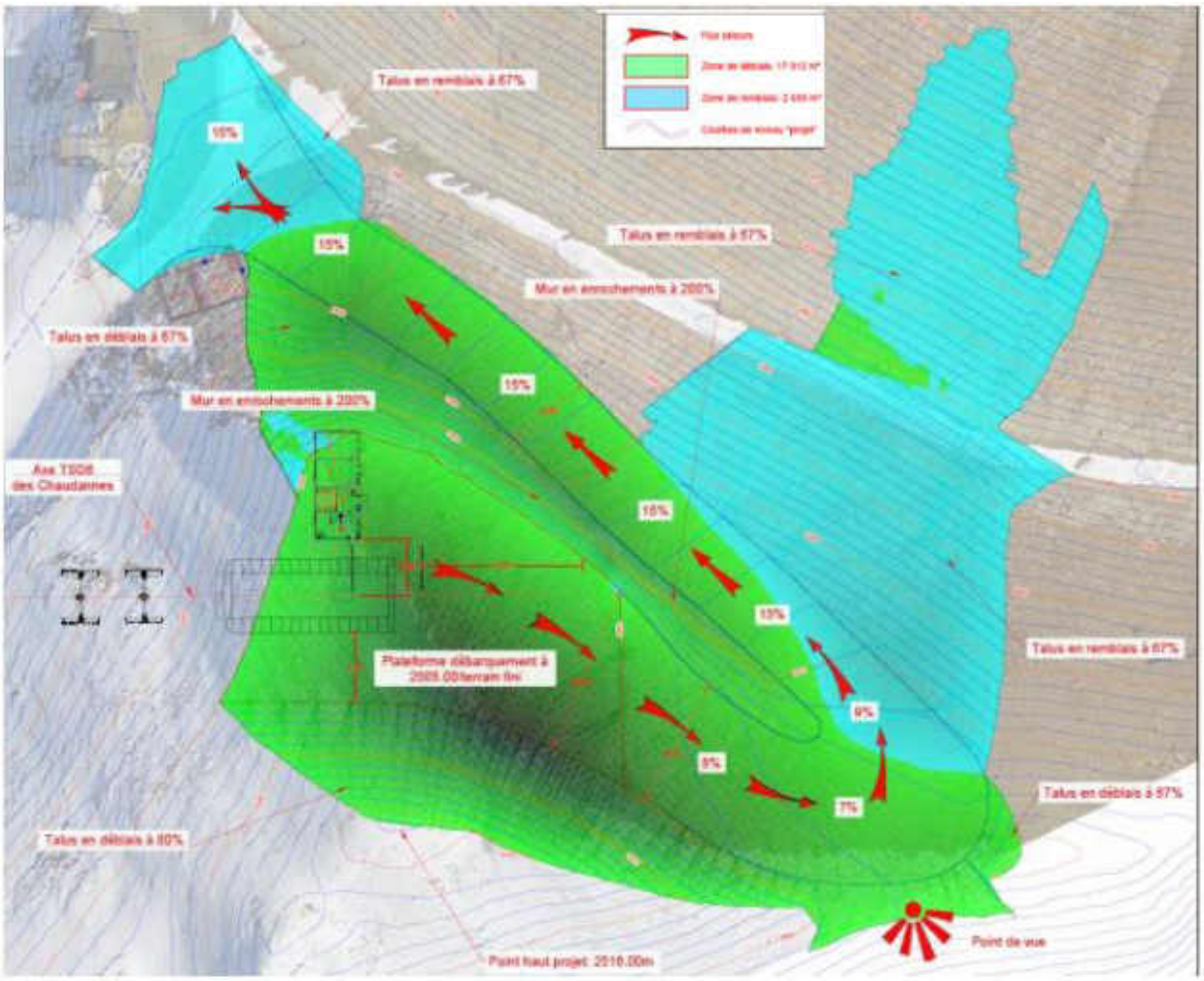


Carte 15 Principes d'insertion paysagère de la gare amont

Ouf, le « principe de crête » (sic !) sera conservé et la pointe des Chaudannes « restaurée » !

Par contre, n'y aurait-il pas un petit souci avec les plans de la gare amont ???

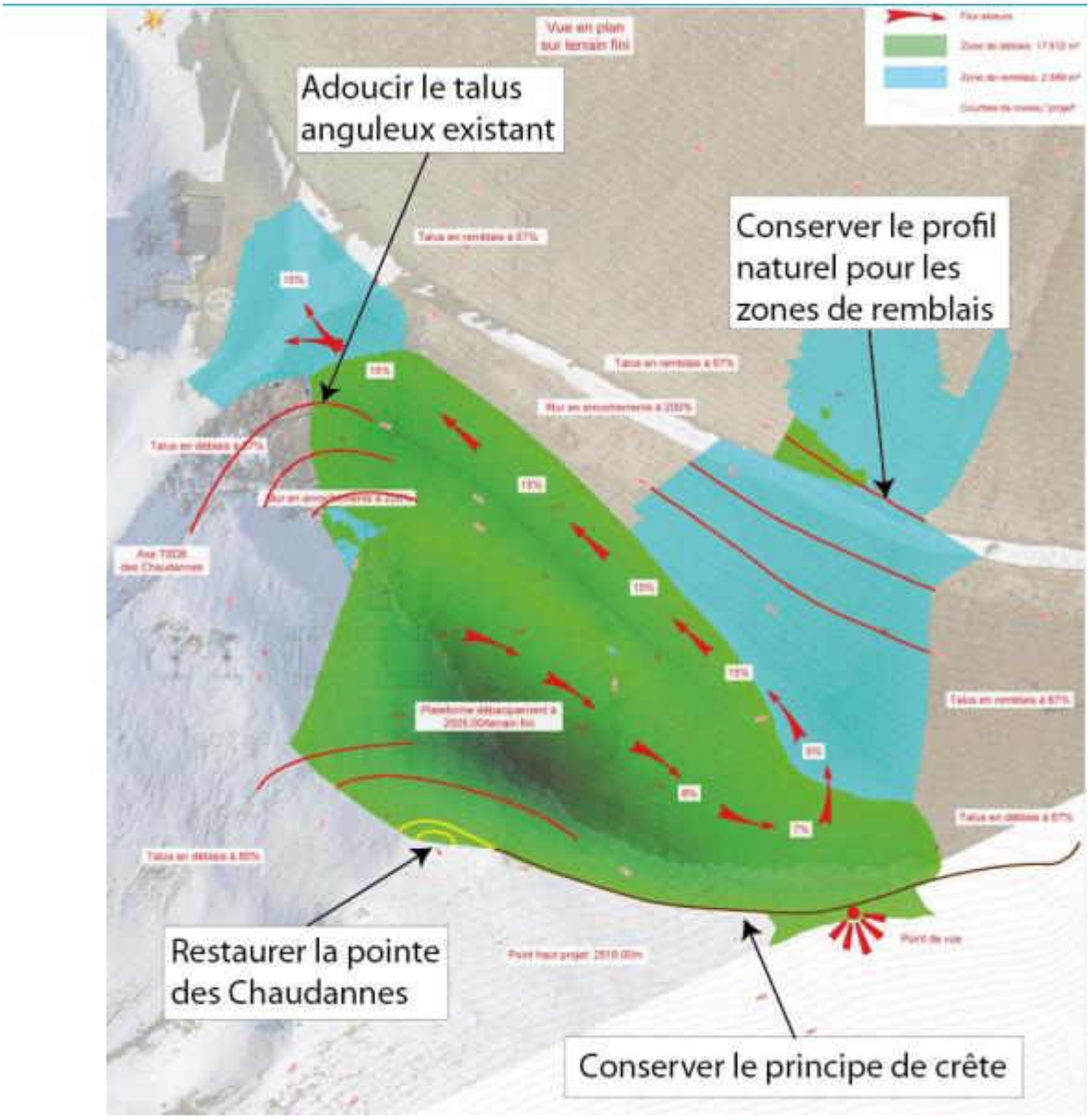
Page 12 de l'étude d'impact, le plan ressemble à ça :



Carte 5 *Plan de la gare amont*

Le tableau ci-dessous récapitule les caractéristiques générales du projet retenu comparées à l'installation existante (pour plus de détails quant à la description du projet prévu, se reporter à la partie correspondante dans le rapport).

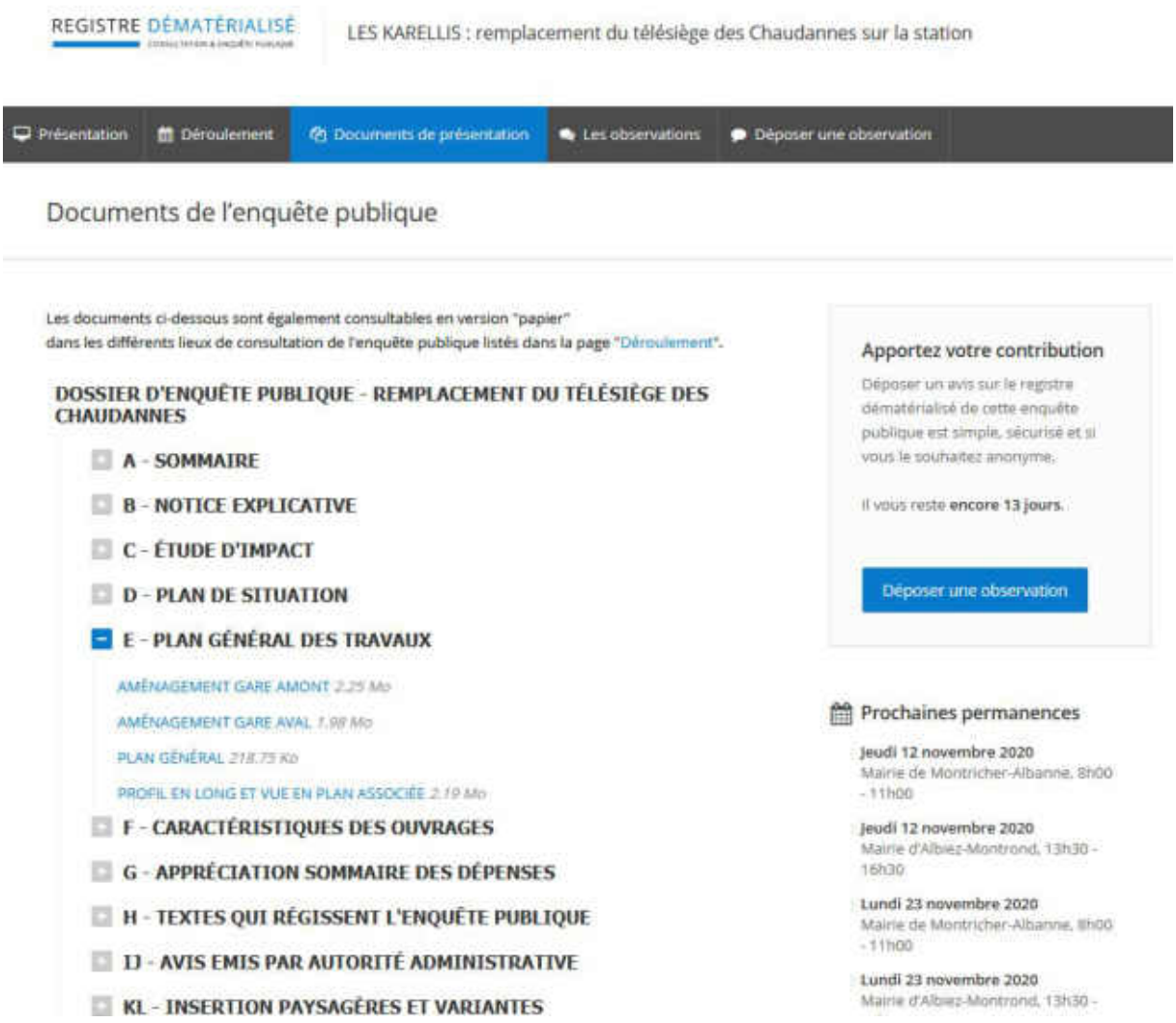
Page 244, c'est le « principe de crête » :



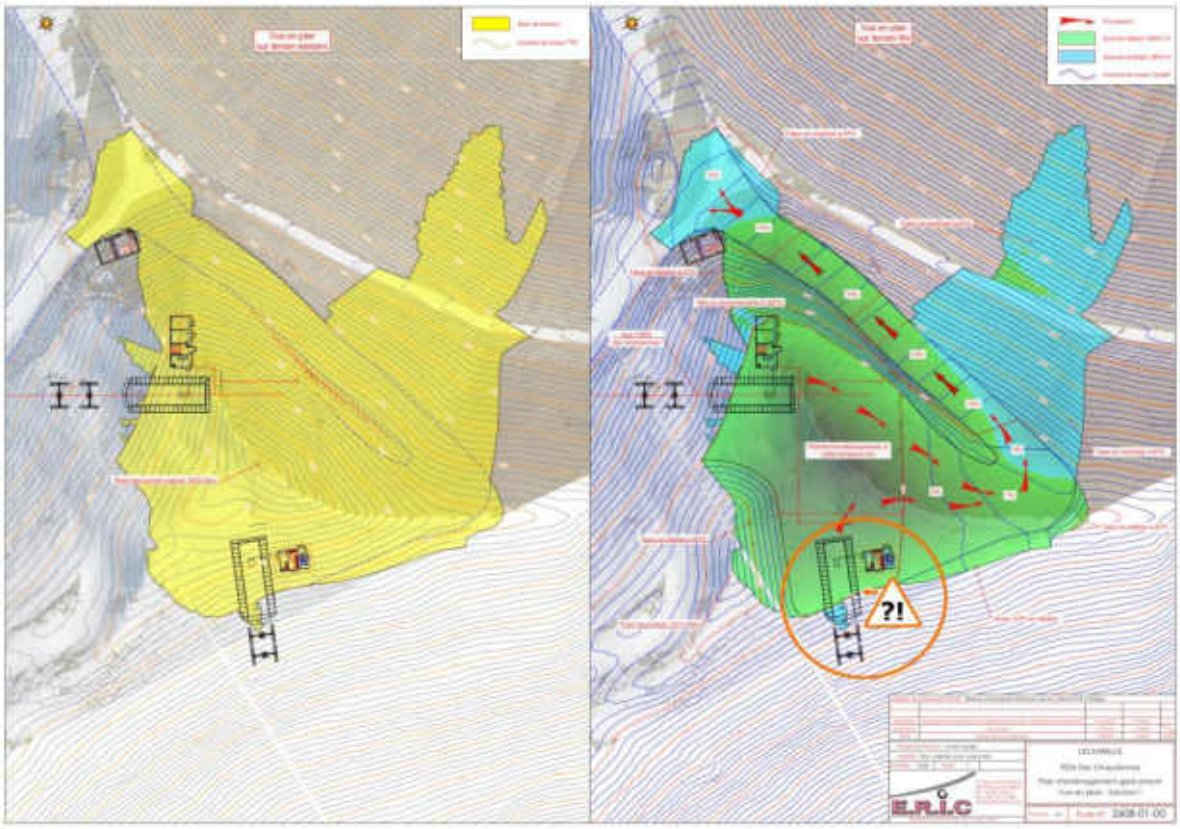
Carte 15 Principes d'insertion paysagère de la gare amont

Et c'est tout pour l'étude d'impact.

Mais il y a une autre carte jointe au dossier, dans le répertoire « E – Plan général des travaux » intitulée « Aménagement gare amont » :



Et là, patatras, c'est le drame :

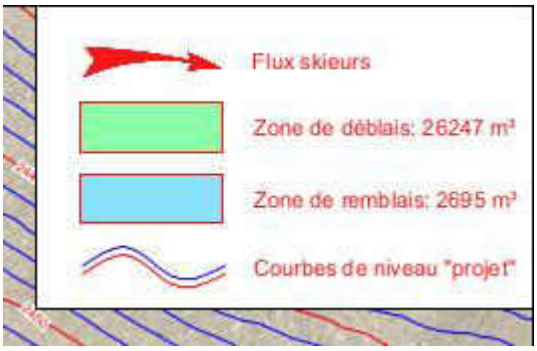


(NDLR : le document a été « légendé » par nos soins à droite pour montrer le problème).

Que fait cette 2ème gare amont entre « la pointe des Chaudannes restaurée » et « Le principe de crête préservé » ????

Ce serait donc la gare amont du second télésiège, l' « ***inacceptable*** » en provenance d'Albiez, celui non mentionné dans l'étude d'impact et qui n'a visiblement pas été « photoshopé » dans ce plan… Un oubli ? Un scrupule ? Un indice pour voir si on est attentif ?

D'ailleurs, ce plan remet également en cause le volume de terrassement annoncé dans l'étude d'impact (17 900 m3) puisque il est indiqué ceci en, haut à droit :



Est-ce car ce plan prend en compte les terrassements des 2 gares amont ?

Nous développerons plus longuement cet « oubli » du second télésiège tout au long de l'étude d'impact, qui pour nous est intentionnel, dans la partie « Malhonnêteté du non dit de la liaison Albiez-Karellis… » .

Toujours sur l'aspect paysager, nous ne sommes pas davantage convaincus par le document « Insertions paysagères de la gare amont » joint au dossier, qui est une jolie vue d'artiste dans laquelle la neige masque les dégâts et où la seconde gare amont est une nouvelle fois occultée.

En complément de nos propres observations, nous renvoyons vers l'avis de l'association « *la Harde* » qui a longuement analysé cette question paysagère, schémas à l'appui.

Pour conclure cette partie, la variante 1 ne présente pas tous ces inconvénients paysagers car la gare amont conserverait son emplacement actuel, au col de Charroute et qu'un « pinces fixes » demande des terrassements moindres. Avec cette variante 1, la pointe des Chaudannes serait préservée, mais cette solution n'a évidemment pas été privilégiée car elle n'est pas compatible avec le projet « Albiez-Karellis ».

D'autres dégâts environnementaux et des mesures de réduction insuffisantes

Page 234 et suivantes, l'étude détaille les techniques d'enherbement avec « semences adaptées » et d'étrépage. Nous sommes très sceptiques sur les résultats de ces techniques, les sols ayant été agressés durant les travaux.

Les « semences adaptées » ne recréeront jamais la diversité existante auparavant, quant à l'étrépage, prévu notamment au niveau de la zone amont, il nous paraît illusoire d'espérer que cela fonctionne sur une crête aussi minérale.

Nous pouvons lire ceci, page 235 :

« *Les terrassements **des** gares d'arrivée impliquant des impacts sur les habitats de « Landes alpines et boréales (CB 31.4) x Gazons à Nard raide et groupements apparentés (CB 36.31) x Végétation des falaises continentales calcaires (CB 62.1)) », habitat d'espèces patrimoniales notamment de papillons protégées (Solitaire et Azuré du Serpolet), la technique de l'étrépage devra être réalisé sur ce secteur. Elle permettra de limiter fortement les incidences sur ces habitats permettant un retour rapide de la végétation.* »

Pourquoi « des gares d'arrivées » ? Visiblement le nettoyage pour enlever toute référence à la liaison Albiez-Karellis a connu un autre « raté » après celui de la carte…

Le traitement de choc que subirait la pointe des Chaudannes ne laisse aucune chance au Solitaire et à l'Azuré du Serpolet : leur habitat sera détruit et totalement anthropisé, l'étrépage a une telle altitude est voué à l'échec.
Le tableau pages 255 et 256, surévalue les effets de l'étrépage et de la revégétalisation et sous-évalue par conséquent la survie des papillons concernés.

Pages 250, sont listés les « impacts résiduels » sur la faune, nous notons que sont potentiellement concernés des individus des espèces suivantes : écureuil roux et loup gris (risque faible), lézard des murailles (risque modéré).

Page 240 de l'étude d'impact, se trouve un calendrier des travaux.

Il y est complètement assumé que le « planning des travaux » sera privilégié par rapport à la vie des oiseaux nicheurs prairiaux.

En effet, les travaux de la gare amont commenceraient alors que la période critique de reproduction ne serait pas achevée. **C'est totalement inacceptable**.

Tableau 27 Périodes les plus favorables aux travaux

		Janv	Fev	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Dec
Faune (espèces à enjeux)	Oiseaux forestiers	Période favorable déboisement		Reproduction					Période favorable déboisement				
	Oiseaux prairiaux	Période favorable au terrassement			Reproduction				Période favorable au terrassement				
	Papillons protégés impactés (Azuré du Serpolet et Solitaire)	Présence possible d'œufs et de chenilles				Période de vol des adultes			Présence possible d'œufs et de chenilles				
Périodes favorables travaux	Terrassement de la gare d'arrivée et dépôt des matériaux excédentaire sur la zone de dépôt.	Période la plus favorable			Période la plus défavorable				Période la plus favorable				
	Travaux de déboisement	Période favorable au déboisement		Période non favorable aux déboisements					Période favorable au déboisement				
	Terrassement de la gare de départ et des pylônes (hors zones boisées)	Pas d'adaptation de période											

Ainsi :

> **Les travaux de déboisements devront être réalisés après la mi-juillet,**

> **Au regard des contraintes de calendrier (période réduite au regard de l'attitude de la gare), les travaux de terrassements de la gare amont (G2) commenceront début juillet, qui correspond à la fin de la période de reproduction des oiseaux nicheurs prairiaux à cette altitude. La grande majorité de la période de nidification est évitée par cette mesure. Une planification des terrassements au-delà de ces dates ne permet pas la réalisation du projet.**

> **Pour les papillons, ici principalement le Solitaire, les périodes sensibles ne peuvent être évitées par des adaptations de calendrier.**

Voici la liste des oiseaux nicheurs qui ont un risque « modéré » de ne pas survivre aux travaux, car le planning prime sur eux (nous nous fions au tableau pages 258 et suivantes) :

- Accenteur alpin
- Alouette des champs
- Bergeronnette grise
- Linotte mélodieuse
- Merle à plastron
- Niverolle alpine
- Pipit spioncelle
- Rougequeue noir
- Traquet motteux

Les conditions d'évitement ne sont pas remplies : les travaux ne devraient en aucun cas interférer avec la période de reproduction. Le risque de perte d'habitat qualifié de « faible » est scandaleux alors que dans ce projet la pointe des Chaudannes serait intégralement anthropisée.

Tout comme l'association « *la Harde* » nous nous étonnons également qu'il ne soit pas fait mention de la présence avérée des **vautours fauves**. Cette étude est-elle réellement exhaustive ?

Pour finir, le suivi de végétalisation (voir page 262) nous paraît totalement insuffisant dans la durée.

Une étude malhonnête, truffée d'approximations, sans données économiques, formatée pour « sur vendre » le projet pré sélectionné

Dans le cadre d'une enquête publique intitulée « *Les Karellis : remplacement du télésiège des Chaudannes sur la station* », on pourrait raisonnablement s'attendre à une comparaison détaillée et chiffrée des différentes options, sur des critères économiques, environnementaux, techniques…
Il n'en est rien, la description des 4 variantes occupe exactement une page (la page 18) sur les 382 que compte l'étude d'impact.
Un autre document (de 5 pages) est joint au dossier, intitulé « Remplacement du télésiège des Chaudannes – variantes », il redit de façon légèrement plus détaillée ce qui est énoncé dans l'étude d'impact.
Rien sur le chiffrage financier de chaque variante, analyse coût/bénéfices, impacts environnementaux détaillés…
Tout est focalisé sur la solution retenue.

Pourtant, il est quand même clairement annoncé que le remplacement par un nouveau « pinces fixes » serait moins coûteux (sans indiquer le prix de cette variante sans doute inférieur de plusieurs millions d'euros à l'option choisie) et moins préjudiciable pour l'environnement (intégrité de la pointe des Chaudannes préservée, moins de terrassements).

Certains avantages du débrayable sont indéniables (plus rapide, plus confortable et sécurisant…), cependant ceux-ci, justifient-ils pour autant économiquement et écologiquement ce choix ?
Autrement dit, est-ce que le remplacement par un « pinces fixes » occasionnerait une fuite des habitués de la station vers d'autres cieux ?
Est-ce qu'au final le surcoût de cette option (à l'achat, comme au fonctionnement), ne serait pas supérieur aux gains, non prouvés et difficilement quantifiables ?
Et que dire des conséquences sur les vacanciers estivaux férus de grands espaces préservés, quand ils découvriraient le carnage sur la pointe des Chaudannes ?

Mais tout ceci n'a jamais été le problème de cette étude formatée pour nous vendre le projet 100% compatible avec la liaison Albiez-Karellis.

C'est ce que nous allons à présent démontrer, avant de revenir sur la question économique et sur les diverses approximations du dossier.

Malhonnêteté du « non dit » de la liaison Albiez-Karellis, alors que celle-ci contient un second télésiège sur le même site, la tête des Chaudannes

Nous avons déjà abordé ce point dans la partie « Destruction pure et simple d'un sommet : la pointe des Chaudannes », plus sous l'angle du « non dit ». **Nous allons à présent dénoncer un mensonge caractérisé dans l'étude d'impact qui justifierait pour nous, à lui seul, l'annulation pour « insincérité » de cette enquête publique.**

Voici le mensonge :

3.9 - LES AUTRES PROJETS ET AMENAGEMENTS CONNUS

PRÉCISIONS

Le Décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 introduit l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturels et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptible d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public

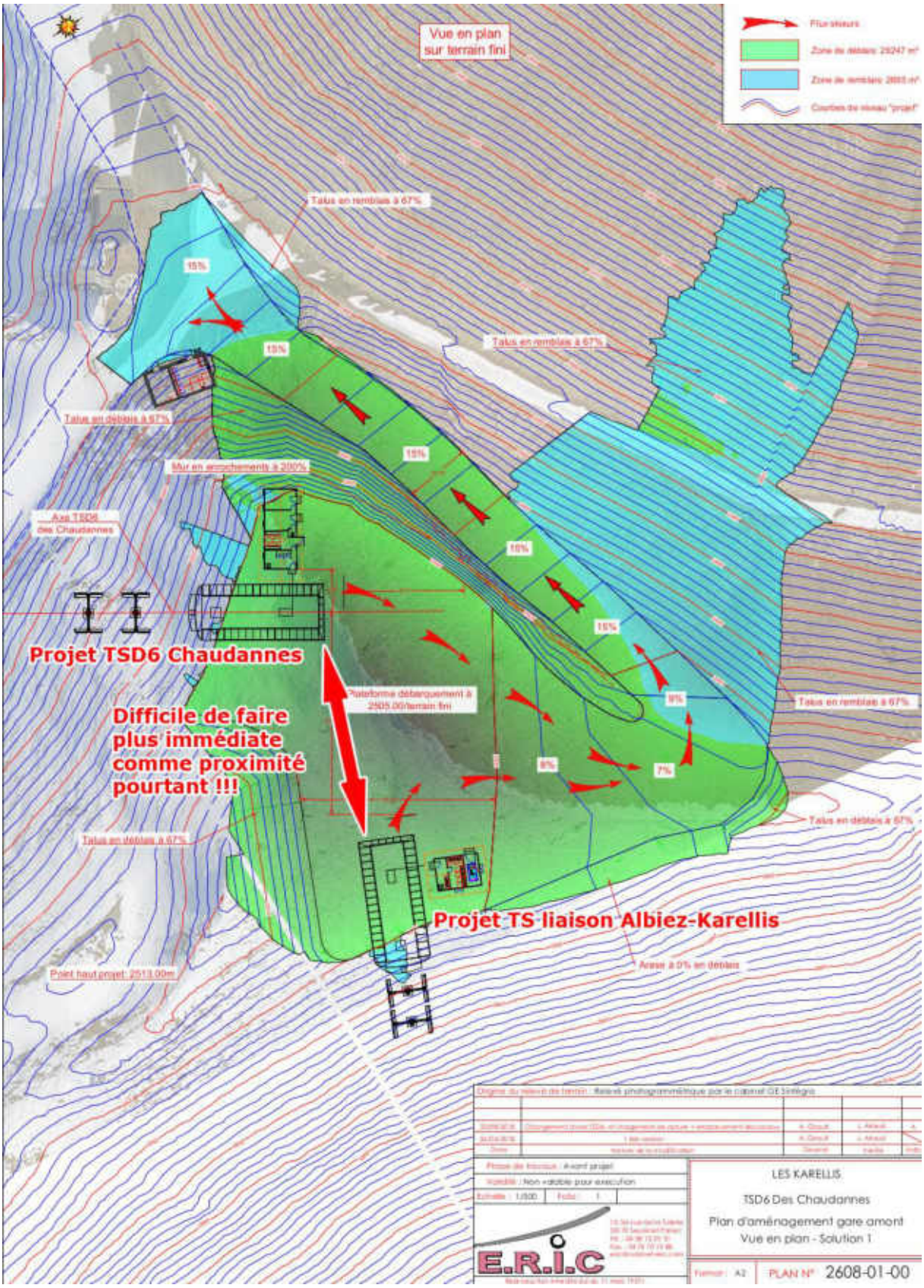
Le département de la Savoie est fortement tourné vers les activités de plein air en montagne. De nombreux aménagements sont construits chaque année sur les différents domaines skiables du département. À proximité immédiate du Télésiège des Chaudannes, aucun projet n'est connu pour avoir fait l'objet d'un document d'incidence ou d'une évaluation environnementale. Les aménagements connus les plus proches sont précisés dans le tableau suivant.

= gros mensonge !

Régie autonome des remontées mécaniques des Karellis
Remplacement du TS des Chaudannes
Etude d'Impact

AGRESTIS – 2017063RA_200122
22 janvier 2020

Page 141/250



Cette carte (sans nos commentaires), où les 2 télésièges sont quasiment collés l'un à l'autre, fait bien parti du dossier de l'enquête publique, pourtant…

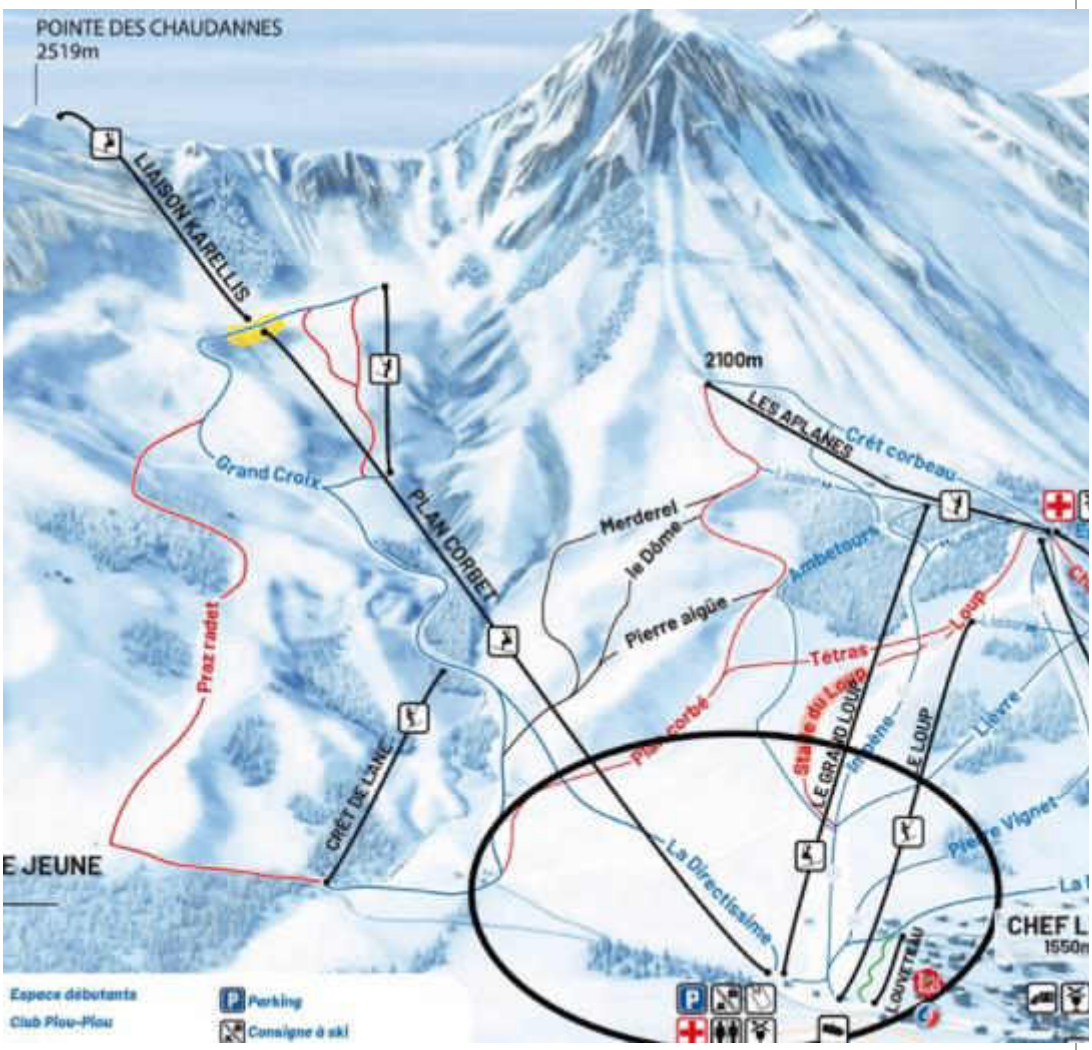
Chronologie édifiante de la liaison Albiez-Karellis

Nous avons reconstitué cette chronologie pour démontrer qu'il est totalement impossible au maître d'ouvrage d'ignorer le projet d'un second télésiège sur la pointe des Chaudannes, puisqu'il est partie prenante, depuis le début, dans cette affaire.

Mars 2017	Dossier UTN « Projet de liaison Albiez-Karellis ». Consultable à cette adresse : http://vamaurienr.cluster003.ovh.net/documents/utn%20les%20karellis/Dossier%20UTN%20Projet%20de%20Liaison%20Albiez%20Karellis%20-%20Mars%202017.pdf On y lit page 170 du fichier PDF (numérotée 162 dans le document), dans la partie décrivant le projet retenu : - à l'arrivée de cet appareil, une plate-forme commune est aménagée pour implanter la gare de départ du télésiège de liaison Karellis avec une arrivée à la Tête des Chaudannes qui développe une longueur de 1 550 mètres et une dénivelée de 625 mètres, - A la Tête des Chaudannes, réalisation d'une plate-forme de distribution commune avec le télésiège des Chaudannes versant Karellis, Depuis cette plate-forme, la totalité des secteurs du Versant des Karellis est desservie. **La pointe des Chaudannes transformée en « plate-forme » avec 2 gares de télésièges, comme sur le plan du dossier de l'actuelle enquête publique.**
Mai 2017	• **Avis défavorable de la FFCAM** : https://vamaurienne.ovh/wp-content/uploads/2017/05/Avis-Karellis-AlbiezMontrond-FFCAM.pdf • **Avis défavorable de la FRAPNA Savoie** (maintenant FNE Savoie): https://vamaurienne.ovh/wp-content/uploads/2017/05/Avis-Frapna-Savoie-UTNLesKarellis.pdf • **Avis défavorable de Vivre et Agir en Maurienne :** https://vamaurienne.ovh/wp-content/uploads/2017/10/Contribution-VAM-projet-UTN-Albiez-Karellis.pdf
Avril 2019	**Avis des PPA sur le SCoT Maurienne, téléchargeable à cette adresse :** http://www.maurienne.fr/fr/il4-maurienne_p959-enquete-publique-du-projet-de-scot.aspx (lien en bas de page, regarder ensuite le fichier PDF dans le dossier « F » avis rendus). On y lit, page 126, l'avis de la DDT sur la liaison Albiez-Karellis : • **UTN Albiez-Montrond et Montricher-Albanne : liaison Albiez-Karellis et extension des 2 domaines skiables alpins** ✔ Ce projet, initialement présenté au comité de massif, avait été retiré pour des raisons financières mais aussi pour des motifs d'atteinte grave au paysage et du niveau élevé des risques concernant une piste retour, finalement non retenue dans le présent SCOT. ✔ Les services seront vigilants à la préservation de la crête d'arrivée du Télésiège de liaison et des zones humides présentes sur le site. **Préservation =** protection, action d'empêcher l'altération, la perte de quelque chose, mise à l'abri d'un mal éventuel.

	La destruction de la Pointe des Chaudannes par les terrassements nécessaires à l'édification de 2 gares d'arrivée de télésiège semble totalement incompatible avec la prescription de la DDT. Toujours dans le même document, on peut lire, page 126, l'avis de la **MRAE** : À noter aussi que, parmi les UTN structurantes retenues, la liaison Albiez-Karellis ne figure pas dans la pré-sélection des 26 projets analysés. Son inclusion au projet de SCoT mériterait donc aussi d'être justifiée.
6 Novembre 2019	**La MRAE rend son avis sur la révision du plan local d'urbanisme de la commune de Montricher-Albanne (73) :** http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191106_aara245_rev_plu_montricher_albanne_73.pdf Dont la partie (page 16) consacrée au *Cas particulier du projet d'UTN structurante dite «**liaison Karellis –Albiez-Montrond et extension du domaine skiable alpin**»* se conclut ainsi : « ***L'Autorité environnementale recommande*** *de restituer très clairement la démarche «éviter-réduire-compenser»,* ***d'étudier toutes les options possibles, à commencer par la non-réalisation du projet***. »
22 novembre 2019	**La commune de Montricher-Albanne montre à quel point l'avis de la MRAE lui importe en scellant avec la commune d'Albiez-Montrond un « Protocole d'accord sur la liaison d'Albiez-les Karellis » lors du conseil municipal du 22 novembre 2019.** L'intégralité de cet accord est retranscrite dans le compte-rendu du conseil municipal (pages 2 à 5) consultable à cette adresse : http://www.mairie-montricher-albanne.com/medias/files/compte-rendu-reunion-du-conseil-du-22-11-2019.pdf La conclusion indique clairement que c'est la version avec les 2 télésièges sur la pointe des Chaudannes qui sera mise en œuvre : *Concernant le tracé, et après discussion, considérant que le projet avait été déposé déjà au SCoT, le Conseil Municipal souhaite présenter la proposition des Chaudannes avec un remodelage de l'arrivée réduisant ainsi l'impact environnemental à 5 voix pour, 3 abstentions et 2 contre.* *En effet, Monsieur MAGNIN préfère la solution de l'ascenseur mais souhaite qu'il soit débrayable.*
Décembre 2019	**Les commissaires-enquêteurs de l'enquête publique du ScOT Maurienne rendent leurs conclusions :** https://www.democratie-active.fr/scot-maurienne/, (lien orange dans le bloc de droite « Rapport de l'enquête »), les commissaires-enquêteurs écrivent, page 198 du fichier PDF (numérotée page 74 sur le document) : « ***L'impact paysager du TS Albiez/Karellis sur la pointe des Chaudannes et sur le massif des Aiguilles d'Arves nous paraît inacceptable car visible de toute la vallée de l'Arvan, ce qui sera amplifié lors d'une éventuelle création de piste*** » et aussi « *Que ce projet semble disproportionné par rapport aux capacités financières de la commune d'Albiez (budget annexe des remontées mécaniques* ».
Février 2020	**Le Syndicat du Pays de Maurienne approuve le SCoT Maurienne et réhabilite la liaison Albiez-Karellis, désavouant les commissaires enquêteurs du SCoT, la DDT, la MRAE, les associations environnementales et tous ceux qui se sont opposés à ce projet :** http://www.maurienne.fr/pdf/scot/scot-approuve/20200225_d%C3%A9lib%20appro%20SCoT%20Maurienne.pdf, on peut lire, page 10 du fichier PDF (numérotée page 2/6 dans le document) : « ***La demande de suppression du télésiège de liaison Albiez-Karellis apparaît en totale contradiction avec l'avis favorable émis par la commission d'enquête publique***. *En effet, ce télésiège constitue le maillon central sans lequel la liaison ne peut pas se faire.* ***Aussi, cette UTN est conservée en totalité dans le SCoT approuvé***. ».

Août 2020	En raison de la présence du projet de liaison Albiez-Karellis ainsi que de nombreux autres projets d'agrandissement de domaines skiables ou de liaisons inter-stations, **l'association FNE AuRA demande l'annulation du SCoT Maurienne au Tribunal Administratif de Grenoble par une requête introductive déposée le 5 août 2020.**
7 Octobre 2020	**« Liaison Albiez/Karellis, c'est parti n ! » annonces la page Facebook de la station d'Albiez, « Albiez-Officiel » :** https://www.facebook.com/Albiez/posts/2701731036732956 Le plan joint à cette publication montre clairement qu'un télésiège de liaison Karellis partira côté Albiez pour arriver sur la pointe des Chaudannes : 😍 Liaison Albiez/Karellis, c'est parti ! 😍 Cette semaine débutent à Albiez-Montrond les travaux de la piste « Directissime » qui, comme son nom l'indique, permettra un retour direct depuis les pistes Grand Croix, Plan Corbé, Le Tétras, Le Merderel, Le Dôme, Pierre Vignet vers le Grand Loup sans emprunter le téléski de l'Escargot. Le parcours clients sera ainsi amélioré et la glisse favorisée. Le téléski de l'Escargot qui était difficile d'accès pour une partie importante de nos clients – notamment les enfants - sera démonté. Les travaux qui débutent cette semaine constituent également la première étape des travaux de la liaison entre Albiez et les Karellis. En effet, la piste « Directissime » recevra les skieurs en provenance du Téléski du Crêt de l'Ane écourté et, surtout, en provenance des Karellis ou de l'arrivée du futur télésiège débrayable du Plan Corbet. Comme on le voit, les aménagements réalisés cette année portent sur un point stratégique de la future liaison. 294 81 184

	Pour plus de lisibilité, nous avons isolé le secteur de la pointe des Chaudannes : 
24 octobre 2020	**Jean Didier, maire d'Albiez-Montrond annonce dans un article vidéo du Dauphiné, que « *les travaux de la Directissime, future piste de retour direct de la liaison entre les deux domaines skiables d'Albiez et des Karellis ont débuté* ». Le télésiège de liaison via la pointe des Chaudannes y est clairement annoncé.** L'article et la vidéo sont consultables à cette adresse : https://www.ledauphine.com/environnement/2020/10/24/le-chantier-de-la-nouvelle-piste-aux-karellis-derange-t-elle-les-marmottes-le-maire-d-albiez-montrond-repond-a-la-polemique

Cette chronologie permet de se rendre compte qu'à part pour Montricher-Albanne, Albiez-Montrond et le Syndicat du Pays de Maurienne, le projet de liaison Albiez-Karellis fait l'unanimité contre lui, non seulement de la part des associations environnementales, mais aussi de celle de : la FFCAM, la DDT, la MRAE et des commissaires enquêteurs du SCoT Maurienne. **Tous, soulignent ses atteintes graves aux paysages mais aussi l'incapacité financière de la commune d'Albiez-Montrond à les prendre en charge**.

Elle permet aussi de montrer la duplicité de la commune de Montricher-Albanne qui a tenté de gommer toute référence à cette liaison dans l'étude d'impact tout en continuant, en coulisses, à mettre en œuvre, avec la commune d'Albiez-Montrond, les préparatifs pour la réaliser.

Pour nous, il ne fait aucun doute que les terrassements pour les 2 gares amont seront effectués au moment du chantier du remplacement du TS des Chaudannes. Il suffit pour cela de se référer au plan joint en complément de l'étude d'impact et à la page 235 de cette même étude :

> **Les terrassements des gares d'arrivée impliquant des impacts sur les habitats de « Landes alpines et boréales (CB 31.4) x Gazons à Nard raide et groupements apparentés (CB 36.31) x Végétation des falaises continentales calcaires (CB 62.1)) », habitat d'espèces patrimoniales notamment de papillons protégées (Solitaire et Azuré du Serpolet), la technique de l'étrépage devra être réalisé sur ce secteur. Elle permettra de limiter fortement les incidences sur ces habitats permettant un retour rapide de la végétation.**

Il s'agit donc d'une tentative de passage en force et de mise devant le fait accompli : Montricher-Albanne sait très bien que ce projet d'Albiez-Karellis sera contesté, en grande partie sur la question de la pointe des Chaudannes. Ils tenteraient de plaider que « le mal est fait, autant continuer ».

D'ailleurs, pourquoi y-a-t'il des permanences de l'enquête publique dans le village d'Albiez, si cette enquête ne concerne vraiment que le remplacement d'un télésiège sur la station des Karellis comme l'annonce son titre « LES KARELLIS : remplacement du télésiège des Chaudannes <u>sur la station</u> »?

Une enquête publique se doit d'être loyale et sincère et ne doit pas servir de « Cheval de Troie » pour faire passer en force un projet qui n'est pas celui annoncé.

Cette enquête devrait donc être annulée.

Aucune donnée économique en dehors du devis du projet pré sélectionné

Voici en quoi se résume le volet économique du dossier :

Ce document, en effet très sommaire et « estimatif » ne prend en compte que le projet retenu, alors qu'il aurait été intéressant de comparer avec les autres variantes, en particulier avec la variante « pinces fixes » pour lequel est sobrement indiqué, page 18 de l'étude d'impact, « *les coûts moindre par rapport à un débrayable* », nous n'en saurons pas davantage.

Le coût du projet pré sélectionné dans « l'estimatif » est de 7 407 000 euros.
Nous pensons que le coût du « pinces fixes » serait plutôt aux alentours de 4 000 000 euros. Sans éléments dans le dossier pour pouvoir l'affirmer avec certitude, il faudrait pour cela un second « estimatif »... Mais la différence se chiffre, assurément, en millions d'euros.
Et cela ne concerne que l'achat, que dire des coûts d'entretien : le débrayable étant beaucoup plus sophistiqué, la différence doit être significative. Le débrayable étant quasiment 2 fois plus puissant (voir plus en détails dans la partie suivante), **la consommation électrique doit être, là aussi, considérablement plus élevée**.

Cela c'est pour la partie dépenses. Qu'en est-il pour la partie recettes ?
Car dans toute étude économique solide, les dépenses doivent être justifiées par des recettes attendues (étude de marché), un investissement devant être rentable.
C'est en tout cas ce que toute banque demande à une entreprise avant de lui octroyer un prêt…

Mais visiblement, cela ne doit pas fonctionner ainsi pour un domaine skiable.
Difficile de faire plus « au doigt mouillé » comme estimatif des recettes dans ce dossier, la seule mention des répercussions économiques du projet se trouve page 150, nous y ajoutons en rouge nos commentaires pour une lecture plus rapide :

5.1 - LES EFFETS SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE

Phase	Descriptif de l'effet	Type	Durée	Évaluation du niveau de l'impact
Travaux	**Dynamisation de l'activité économique** : le chantier de construction va induire une forte activité pendant la phase chantier - terrassements, construction, équipement- qui fera appel à des entreprises locales, départementales et régionales. L'afflux de travailleurs va également entraîner une augmentation de la fréquentation des commerces, hôtels et restaurants.	Tout cela reste valable avec le remplacement par un "pinces fixes"... Direct	Permanent	Positif Afflux = "Arrivée massive de personnes", n'est-ce pas un peu excessif ?? Une économie basée sur des chantiers est-elle saine ? Surtout que chacun de ces chantiers impacte l'environnement ?
Exploitation	Le projet permettra de : - Restructurer le domaine skiable, - Redonner de l'attrait à ce secteur en considérant un temps de trajet divisé par deux. - Améliorer l'insertion paysagère des deux gares (bardage bois). - Simplifier l'utilisation pour les skieurs de moindre niveau (embarquement / débarquement aisé et risque de chute réduit). - Fiabiliser l'utilisation même en cas de vent (dans la limite de 23 m/s). Ces réponses auront un impact positif sur l'économie du domaine skiable et plus largement de la station. Elle permettra d'augmenter la satisfaction client.	Sur le même tracé, cela restructure quoi ? Ou est-ce un aveu concernant la laison Albiez-Karellis ? Mais ne pas oublier de dire que les gares de débrayables sont plus imposantes que celles de "pinces fixes" et donc plus consommatrices d'espaces et de matériaux donc **greenwashing**.. Direct **Où sont les preuves ? Incantation basée sur aucune donnée chiffrée.**	Permanent	Positif

En conclusion :
Effets positifs par dynamisation de l'activité économique en phase travaux comme en phase de fonctionnement et augmentation de la satisfaction client.

Conclusion très audacieuse basée sur aucune donnée chiffrée.
Qu'en pense le banquier ?

Cet article du Dauphiné, daté du 12/11/2020, https://www.ledauphine.com/economie/2020/11/11/l-essentiel-de-l-actualite-economique-du-jeudi-12-novembre-2020-en-isere-savoie-haute-savoie-drome-ardeche-vaucluse-hautes-alpes-et-alpes-de-haute-provence **nous indique que les stations considèrent d'ores et déjà qu'elles vont perdre 50% de CA sur la saison 2020-2021 :** « *Selon Jean-Luc Boch, maire de la Plagne et président de l'association des maires de stations (ANMSM) : « On risque d'avoir une saison à - 50 %. Mais c'est mieux que rien.* ». Si le confinement est levé et si les stations ne sont pas fermées pour éviter de surcharger les hôpitaux avec les accidents de ski, comme cela avait été le cas avant le 1er confinement…

Est-ce vraiment le meilleur moment de dépenser sans compter ? Oui, sans compter, puisqu'on partirait sur l'option la plus coûteuse sans aucun business plan, sans aucune analyse-coûts-bénéfices permettant d'affirmer que les bénéfices seront à la hauteur des investissements. La version « pinces fixes » n'aurait-elle pas été plus rentable car moins chère à l'achat, moins chère en frais d'entretien et de fonctionnement ?

La clientèle fuirait-elle devant un nouveau télésiège « pinces fixes », alors qu'il y a un « pinces fixes » depuis toujours ?

Cette clientèle, pour beaucoup fidélisée, ne comprendrait-elle pas ce choix, réfléchi, de sobriété économique (et écologique !) ?

Et comprendrait-elle l'inconséquence d'une telle dépense si celle-ci était celle de trop et contribuait à la faillite de la station ?

Combien de domaines vont rester sur le carreau à l'issue de cette saison ? Et combien dans les mois ou années à venir ?

La raison et la sagesse ne devraient-elle pas pousser à ne pas surinvestir tant qu'on n'a pas de visibilité sur les conséquences de la crise sanitaire que nous traversons et qui est loin d'être finie ; la crise économique qui a commencé, s'annonçant plus redoutable encore ?

Mais ce qu'il faut comprendre c'est que ce n'est probablement pas la raison qui a dicté le choix du projet retenu, mais le fait qu'il soit 100% compatible avec le projet de liaison Albiez-Karellis.
Encore une fois l'étude est biaisée.

Ce projet Albiez-Karellis a-t-il d'ailleurs, dans le contexte actuel, la moindre « chance » d'aboutir ? Il a été dit à plusieurs reprises que son coût était incompatible avec la situation financière d'Albiez-Montrond. En quoi les perspectives de réaliser, « au mieux », 50% du chiffre d'affaire escompté cette saison 2020-2021 seraient-elles propices à ce projet ?

Les gesticulations actuelles à Albiez concernant les terrassements de la « Directissime » (sur des terriers de marmottes…) à grand renfort de communication « *La liaison, c'est parti !* »

alors que ces terrassements ne sont qu'un « confetti » par rapport à la totalité du projet, ne sont-elles pas une dernière tentative désespérée de faire croire que ce projet aboutira ?

La méthode Coué appliquée à l'extension des domaines skiables…

Mais le procédé est assez grossier : on « saucissonne » un immense projet en petites parties dans l'unique but de justifier son non-abandon. Célèbre technique de manipulation du « pied dans la porte » pour continuer toujours « un peu plus » car on a déjà « tellement fait ».

Au final, ce sont, dans le cas de figure présent, les habitants d'Albiez-Montrond qui paieront la note financière et environnementale de cette « agitation » pour un projet qui a, objectivement, des probabilités proches de zéro d'aboutir un jour tant il apparaît irréalisable financièrement et indéfendable d'un point de vue environnemental : voir, dans la chronologie, les mises en gardes successives de la DDT, de la MRAE, des commissaires-enquêteurs du SCoT Maurienne et de toutes les associations environnementales qui disposent de tous les éléments pour attaquer ce projet si nécessaire. Associations soutenues très largement par une opinion publique (incluant une partie des skieurs) de plus en plus circonspecte et critique devant les choix irrationnels des stations, tant financier qu'environnementaux.

Est-ce la même tactique mise-en-œuvre à Montricher-Albanne : faire payer aux habitants un débrayable, qui serait « un morceau de liaison » et non le simple remplacement sur une option rationnelle d'un télésiège vieillissant ? Cela y ressemble beaucoup…

La station des Karellis a-t-elle seulement la trésorerie nécessaire ?
Nous en doutons.

En janvier 2020, le « Chaudannes express » est annoncé pour décembre 2020 avec cet affichage :

Un appel d'offre est lancé : https://www.marches-publics.info/Annonces/MPI-pub-2020027040.htm intitulé « Travaux de construction du télésiège débrayable des Chaudannes - Station des Karellis ».

Ce document daté du 17/03/2020 a été adressé à une entreprise qui avait répondu à cet appel d'offre sur ce même site internet :

AWS

Ouverture du courrier
le 17/03/2020 [redacted]

Régie Autonome des Remontées Mécaniques
M. Christophe BAUDOT
Directeur
Les Karellis
73870 Montricher-Albanne
Tél : 0647856699

LES KARELLIS
SAVOIE | 1600 - 2500 m

DOSSIER : T-PF-713414

Consultation : Travaux de construction du télésiège débrayable des Chaudannes - Station des Karellis

COURRIER

Destinataire : [redacted]
Date d'envoi : 17/03/2020 [redacted]
Sujet : Classement sans-suite

Madame, Monsieur,

Conformément à l'article R. 2185-1 du Code de la commande publique le marché cité en référence a été classé sans-suite, en effet, les dispositions prises par le gouvernement pour freiner la propagation du virus covid-19 ont entraîné une très forte baisse du chiffre d'affaires du domaine skiable

Aujourd'hui, nous n'avons plus les lignes budgétaires suffisantes pour financer ce projet et je ne peux pas vous dire s'il sera reconduit à une date ultérieure.

Je vous remercie pour le travail fourni et vous exprime mes très sincères regrets pour ce projet auquel nous tenions tant.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

Vous pouvez imprimer ce courrier, ou le retrouver à tout moment dans votre espace dédié sur www.aws-entreprises.com, à la rubrique "Correspondance", après vous être identifié avec votre adresse courriel et le mot de passe AWS.

AWS - 97 rue Général Mangin - 38100 Grenoble - support-entreprises@aws-france.com
Editeur de solutions de dématérialisation - Marchés Publics - Contrôle de Légalité

Comment, avec le contexte que nous connaissons et une saison 2020/2021 qui s'annonce très mauvaise, la situation financière de la station a-t'elle pu s'améliorer au point de rendre envisageable le financement d'un télésiège estimé à plus de 7 millions d'euros ?

Approximations et conclusions hâtives rendant impossible la comparaison objective entre les différentes variantes

Les vertus du débrayables sont vantées à toutes les sauces dans l'étude d'impact, et, indéniablement, cette option est plus confortable pour l'utilisateur, plus rapide et un peu plus résistante au vent.

Cependant, ces avantages aussi réels soient-ils ne sont-ils pas survendus ? Ne conviendrait-il pas de les interroger un peu au regard du surcoût environnemental et financier que le choix « débrayable » entraîne ?

Nous allons donner quelques exemples, pages suivantes, avec des extraits de l'étude commentés en rouge par nos soins, car c'est ce procédé qui nous semble le plus efficace pour questionner les arguments avancés.

Nuisances sonores, où sont-les décibels ?

Phase	Descriptif de l'effet	Type	Durée	Évaluation du niveau de l'impact
Exploitation	En phase d'exploitation, le projet n'est pas de nature à occasionner des nuisances lumineuses et olfactives supplémentaires par rapport à la remontée déjà existante. La remontée mécanique étant très ancienne, le bruit généré par la nouvelle remontée devrait être moindre.	Direct	Permanent	POSITIF SUR LE CONTEXTE SONORE AFFIRMATION NON PROUVÉE
	La remontée ne sera pas utilisée en nocturne. Aucun éclairage n'est prévu	Direct	Permanent	NUL Pas d'exploitation nocturne

Utilisation du conditionnel, donc supposition. Où sont les données permettant d'objectiver ce postulat : comparaison en décibels fournis par les fabricants des 2 remontées ou mesures indépendantes de la remontée actuelle et de celle choisie (modèle non précisé, constructeur non choisi, cela paraît compliqué...) ? De plus, qu'en serait-il dans le cas de la variante 1 ?

En conclusion :
Les travaux entraineront des nuisances sonores, olfactives et des émissions de poussières. Ces incidences sont temporaires et peuvent être considérées comme faibles.
Le remplacement de la remontée mécanique diminuera les nuisances sonores. AFFIRMATION NON PROUVÉE
Il n'y aura pas de nuisances lumineuses car le télésiège ne sera pas exploité en nocturne et ne prévoit pas d'éclairage.

(Tableau issu de la page 157 de l'étude d'impact).

Comparatif entre l'appareil existant et un TSD (marque et modèles inconnus !)

	Appareil projeté	Appareil existant
Constructeur	non désigné à ce jour ?? Du coup ce comparatif est-il vraiment fiable ?	MONTAZ MAUTINO – construit en 1988
Type	Télésiège à attaches débrayables 6 places	Télésiège à attaches fixes 4 places
Longueur suivant la pente	1 740 m Identique, pourtant la gare amont est déplacée du col de Charroute à la pointe des Chaudannes ?	1 740 m
Dénivelée	518 m	518 m
Pente moyenne	31.36 %	31.36 %
Nombre de pylônes	17	19
Station motrice	Amont	Aval
Station de tension	Aval	Aval
Sens de montée	Droite	Droite
Débit à terme	2 000 p/h à 5.5m/s	1 520 p/h
Débit provisoire	1 500 p/h à 5.5 m/s Pourquoi provisoire ? Combien de temps durerait ce provisoire ?	
Nombre de sièges	50 au débit provisoire	116
Nombre de place / siège	6 places	4 places
Vitesse	5.5 m/sec maxi	2.3 m/sec
Puissance moyenne	800 KVA Plus de 2 fois plus puissant et la facture ?	350 KVA
Embarquement	Dans l'axe	Dans l'axe
Débarquement	Dans l'axe	Dans l'axe
Conditions d'exploitation	100% montée et 25 % descente – skieurs et piétons	100% montée et 50 % descente – skieurs et piétons
Exploitation descente	piétons	piétons
Période d'exploitation	hivernale et estivale	hivernale et estivale
Exploitation nocturne	non	non
Temps de trajet	5,30 min	12 min

(Tableau issu des pages 12-13 de l'étude d'impact).

Contexte énergétique

Contexte énergétique	Consommation énergétique en phase chantier par mobilisation d'engins de chantier La consommation énergétique globale du nouvel appareil sera plus importante que celui démonté car celui-ci- est plus puissant. L'énergie utilisée est principalement d'origine hydroélectrique. Et alors ? Est-ce un motif pour en consommer davantage ? → FAIBLE	Puissance plus de 2 fois supérieure du débrayable par rapport aux pinces fixes existant… Consommation électrique doublée ???	

(Tableau page 24 étude d'impact).

Le vent

Pages 207 et 208 de l'étude d'impact, sont indiqués les avantages de la solution « débrayable », il est indiqué ceci concernant le vent :

> La technologie de type attaches débrayables permet de fiabiliser le fonctionnement de l'installation en cas de vent fort grâce à des véhicules qui ont une très bonne tenue au vent en raison de leur poids de l'ordre de 500 kg à vide contre 150 kg pour les sièges actuels. Ceci permet de garantir une exploitation avec un vent de 23 m/s.

Pourquoi ne pas indiquer la limite d'exploitation d'un « pinces fixes » pour pouvoir comparer ? Cette info est forcément connue puisque l'actuelle remontée est un « pinces fixes ». Et pourquoi ne pas exprimer la vitesse en km/h pour rendre cette information plus compréhensible.

Nous n'avons pas trouvé de donnée constructeur sur internet et avons juste trouvé une indication sur un forum de passionnés de remontées mécaniques à cette adresse : https://www.remontees-mecaniques.net/forums/index.php?showtopic=20326

Posté 16 avril 2014 - 23:02

Pour la grande majorité des télésièges, la limite se situe vers 20 m/s en effet. Après, sur certains TSD6 ou TSD8, on peut monter à 25, voire 30 m/s de résistance au vent, notamment grâce au poids des sièges plus important.

Il faudrait, encore une fois avoir des données constructeur fiables, mais si on utilise la valeur de 20m/s pour un pinces fixes, cela fait 72 km/h à comparer avec les 23m/s annoncés, soit 82,8 km/h.

La différence ne paraît pas si énorme et on pourrait se demander combien d'heures ou de jours par saison il y aurait un cas de figure où l'avantage du débrayable serait indéniable et si le surcoût se justifie vraiment.

D'autant que, comme le souligne « *la Harde* » dans son avis, le positionnement en crête de la gare amont dans la version retenue rendrait l'appareil plus vulnérable aux vents violents. Tout cela paraît donc très contradictoire…

Encore une fois, des données constructeurs complètes et fiables, ainsi que les statistiques de la station sur les jours de grand vent des dernières saisons, permettraient de quantifier objectivement ce paramètre, y compris sur le plan économique.

Ces quelques exemples ne sont pas exhaustifs, il s'agit de souligner l'importance de pouvoir comparer la totalité des critères « pinces fixes » et « débrayables » pour pouvoir choisir en toute connaissance et objectivité. Il s'agit également de discerner ce qui est indispensable et ce qui peut être facultatif à l'aune des coûts financiers et environnementaux.

Sur la « satisfaction client », pourquoi ne pas envisager un questionnaire préalable qui permettrait d'interroger la clientèle sur ce à quoi elle serait prête à renoncer pour préserver l'environnement ? Un tel questionnaire pourrait être réalisé en collaboration

avec une association environnementale comme la nôtre pour garantir son équité et la réelle prise en compte de l'environnement.

Conclusion de notre analyse du dossier de cette enquête publique

Cette enquête publique n'est pas sincère et ne concerne pas, comme annoncé, le simple remplacement du télésiège des Chaudannes dans le cadre du domaine skiable des Karellis, mais le remplacement du télésiège dans sa version 100% compatible avec le dispositif central de la liaison Albiez-Karellis : 2 télésièges positionnés sur la tête des Chaudannes dont le sommet et la crête seraient anéantis.

Le dossier n'a été construit que dans ce seul objectif.
La moindre des choses aurait été d'assumer cette position plutôt que de mentir.

En raison des mensonges que ce dossier contient et de son caractère volontairement trompeur, nous demandons que cette enquête publique soit annulée pour « insincérité » ou, à défaut, qu'un avis défavorable explicitant cette supercherie soit rendu.

Nos préconisations pour la suite

Pour ne pas reproduire les erreurs qui ont conduit à ce dossier bâclé, malhonnête et décidé en petit comité, nous détaillons une méthode à la fois rationnelle et citoyenne.

Il s'agit bien de travailler sur le sujet du remplacement du télésiège des Chaudannes dans le cadre de la station des Karellis seule et non dans celui d'une liaison Albiez-Karellis.
En effet, la liaison Albiez-Karellis n'est pas une option en raison, notamment, des graves atteintes environnementales que ce projet engendrerait et pour tous les motifs évoqués précédemment dans ce document.

Réaliser au préalable, un audit financier de la station, post Covid, complet et public

Il nous paraît indispensable dans le contexte de crise actuel de refaire le point, après la saison hiver 2020-2021, sur les capacités financières réelles de la station.

D'une part, la saison hiver 2019-2020 s'est terminée 5 semaines avant la date prévue, en raison de la fermeture anticipée des domaines skiables puis du confinement, ce qui a entraîné une première perte de chiffre d'affaire.

D'autre part, à ce jour (10/11/2020) la France est confinée, le département de la Savoie est le plus touché par le Covid et l'incertitude la plus complète plane sur la saison hiver 2020-2021. L'ouverture pour Noël paraît assez compromise, la clientèle étrangère, les classes de neige et groupes de comités d'entreprises ne viendront pas cet hiver, les annulations des réservations de particuliers se multiplient sans que de nouvelles les remplacent. La saison s'annonce très mauvaise, probablement partielle et avec une grosse perte de fréquentation et donc de chiffre d'affaire.

Il faudra donc absolument actualiser les réelles possibilités financières de la station, pour savoir de quelle enveloppe elle dispose pour le remplacement du télésiège sans se mettre en difficulté.

Organiser une large consultation publique sur ce projet, en intégrant à chaque étape les habitants, les habitués de la station et les associations environnementales et citoyennes locales

Une fois définies les capacités financières réelles de la communes, nous préconisons une large consultation sur ce dossier afin de comparer les différentes options possibles de manière objective et sur plusieurs critères : préservation de l'environnement, économie, satisfaction de la clientèle…

Il nous paraît indispensable que le nouveau projet ait fait l'objet d'une étude comparative complète (avec des données factuelles et mesurables) et, si possible d'un consensus, au moins sur l'essentiel, avant d'être à nouveau soumis à enquête publique.

Toutes les options doivent, d'après nous, pouvoir être mises sur la table.

Cependant, nous ne sommes pas favorables à l'option « débrayable » car, d'une part elle entraînerait des terrassements supérieurs et donc des dégâts environnementaux plus important, d'autre part, son coût serait beaucoup plus élevé comparé à l'option « pinces fixes », tant pour la phase de travaux que pour celle d'exploitation (surconsommation électrique qui est aussi un critère environnemental d'ailleurs).
Néanmoins, cette option étant, a priori, la plus séduisante pour la clientèle (gain en temps et en confort d'utilisation), une comparaison aisément compréhensible (tableaux) des différents critères pourrait, par la pédagogie, rendre acceptable et même désirable l'option « pinces fixes ».
En effet, l'opinion publique, y compris celle des pratiquants du ski, est de plus en plus sensible à la préservation de l'environnement, ainsi que le montre, par exemple, cette enquête G2A : https://www.g2a-consulting.com/nos-études/enquete-environnement/ ou en vidéo : https://www.youtube.com/watch?v=xr-kEw4hWEk&feature=youtu.be.

Un choix moins séduisant technologiquement peut donc devenir un atout, car plus écologique, s'il s'accompagne d'une communication qui insisterait sur ses vertus environnementales.

Si les finances de la commune s'avéraient très limitées, l'option de l'entretien de l'appareil existant ou de travaux de réfection partiels (changement des sièges par exemple), pourrait elle aussi faire l'objet d'une communication environnementale « positive ».
En effet, le plus écologique est d'entretenir l'existant et d'éviter un remplacement car il n'y aurait pas les dégâts sur la nature du démontage de la remontée actuelle et des terrassements et travaux pour installer un nouveau télésiège même similaire. Cela éviterait aussi la mise au rebus des parties de la vieille installation ne pouvant être recyclées.

Cependant, dans ce cas de figure, il faudrait s'assurer, à l'aide de données objectives, que sur une période de, par exemple 15 ans, le coût de l'entretien ne soit pas supérieur à celui de l'achat d'un appareil neuf. **Il faudrait aussi avoir la certitude que cette option ne mette pas en jeu la sécurité de l'installation et donc celle des utilisateurs.**

Une autre option serait d'attendre un an ou deux (si l'installation actuelle le permet) pour voir comment évoluent la crise sanitaire et la crise économique qui va l'accompagner avant de prendre une décision.

La pire option, serait pour nous, sans solide garantie financière, de se précipiter vers l'option la plus coûteuse et la plus préjudiciable à l'environnement. C'est exactement ce qui est proposé aujourd'hui.

En conclusion de cette partie : une solution moins « tape à l'œil » peut tout à fait être valorisée auprès de la clientèle, car plus écologique. Tout est affaire de communication. La transparence et l'objectivité dans la prise de décision sont également primordiales.

Prendre en compte les questions de transition et de résilience des villages-stations de Montagne face aux crises en cours et à venir.

Le réchauffement climatique, l'effondrement de la biodiversité, mais aussi la désaffection croissante pour le ski et sa fin programmée pour les décennies à venir (notamment par manque de neige et d'eau et perte de rentabilité) ne peuvent plus être ignorés comme c'est malheureusement quasi systématiquement le cas actuellement.

Cette politique de l'autruche n'empêchera pas l'effondrement de l'économie du ski à courte ou moyenne échéance. La crise Covid pourrait d'ailleurs porter un coup d'accélérateur à cette réalité.

Des solutions sont pourtant possibles, plus elles seront mises en œuvre rapidement, plus la transition vers une économie plus diversifiée se fera en douceur et dans de bonnes conditions.

Le constat : en continuant la fuite en avant, on fonce dans le mur

L'économie de nos villages-stations est très vulnérable car ultra dépendante au ski.
Si le ski s'effondre, l'économie entière des villages s'effondre.
Ou plutôt : quand le ski s'effondrera, l'économie entière des villages s'effondrera, si rien n'a été construit parallèlement pour la diversifier.

L'économie du ski stagne et le manque de neige qui ne fait que s'aggraver, conjugué à la désaffection croissante des jeunes générations pour cette activité, font que progressivement cette économie décroît, laissant chaque année les stations les plus fragiles sur le bord de la route. La crise Covid et la crise économique en cours ne feront qu'amplifier ce phénomène.

Le SCoT Maurienne a donné un bien mauvais cap : multiplication d'UTN toutes plus catastrophiques pour l'environnement les unes que les autres à Aussois, Albiez, Montricher-Albanne, Saint-François-Longchamp, Val-Cenis, Valloire… Sans parler du dinosaure « Croix-du-Sud » ressorti des poubelles des années 80 pour l'occasion. **Pourtant ce SCoT énonçait de belles intentions en introduction sur la préservation des paysages, la diversification, le maintien de l'agriculture…**
Mais ces UTN viennent les heurter de plein fouet, dévoilant une belle opération de « greenwashing », une inconséquence totale, une incapacité maladive à regarder les réalités actuelles en face, à donner un coup de frein et à <u>réfléchir autrement</u>.

Résultat ce SCoT entérine une accélération de la compétition de tous contre tous dans une fuite en avant où chacun « *doit tenir son rang* », pour reprendre l'expression de Jean Didier dans son interview au Dauphiné précédemment citée, et augmenter le nombre de lits, de remontées et de kilomètres de pistes pour concurrencer ses voisins.

La Maurienne qui avait, jusqu'alors, su éviter les outrances de la Tarentaise, fonce tête baissée dans ce modèle anachronique, puisqu'il ne fait aucun doute que « l'âge d'or » du ski appartient au passé et ne reviendra plus.

En se maintenant dans cette illusion, le résultat ne pourra être qu'accablant : les paysages préservés seront détruits, la faillite arrivera et rien n'aura été préparé pour la jeune génération à qui on laissera la responsabilité de construire sur un champ de ruine en ayant préalablement vidé le tiroir-caisse.
Quel beau cadeau à la jeunesse !

Tout comme la monoculture rend vulnérable aux maladies et détruit des écosystèmes autrefois résistants, une mono-économie, comme celle des villages stations, ne peut à terme que s'effondrer, l'histoire nous le montre, car elle manque intrinsèquement de résilience.

Dans le passé récent en France, nous avons l'exemple des bassins miniers dont l'économie était quasi intégralement basée sur l'exploitation du Charbon. Il y a 40 ans celle-ci s'est achevée car plus suffisamment rentable, sans que cet arrêt ne soit anticipé. Résultat les anciens bassins miniers ne s'en sont globalement toujours pas remis : chômage au plus haut, désespérance…

Mais, même dans le Nord-Pas-de-Calais sinistré, existent des exemples de réussite, émergent des îlots de résilience, comme à Loos-en-Gohelle par exemple, où le maire Jean-François Caron, a osé initier des propositions différentes que lui et les citoyens et entreprises qu'il a su fédérer, expérimentent depuis plus de 20 ans.

Attention cependant à l'écueil du « greenwashing » qui n'est rien d'autre que la poursuite du modèle dominant et destructeur grimé de poudre verte, le SCoT Maurienne en est la parfaite illustration.

Une issue de secours existe : sortir du tout-ski et du tout tourisme, diversifier l'activité et créer un réseau économique local, solidaire et résilient.

Nous allons esquisser, dans cette partie, des pistes que pourraient suivre élus et citoyens de Maurienne pour initier une voie vraiment résiliente. Principe de base : se désengager progressivement du ski et investir dans de nouvelles activités diversifiées.

Avant toute chose il faut accepter

Accepter que « l'or blanc » ne soit qu'une étape en train de s'achever et qu'il faille s'en désengager progressivement.

Se désengager progressivement du ski

C'est-à-dire ne plus étendre les domaines, entretenir les remontées existantes tant qu'elles restent rentables, en les réparant ou en changeant des pièces plutôt qu'en les remplaçant si possible, ne plus construire de nouvelles résidences de tourisme, fermer les remontées et pistes insuffisamment rentables ou enneigées.

Respecter un moratoire strict sur l'anthropisation des milieux

La règle devrait être, d'une part, l'interdiction de toute nouvelle artificialisation des milieux et, d'autre part, l'utilisation et la réhabilitation de l'existant. Des dérogations ne devraient être possibles qu'exceptionnellement et dans l'intérêt de la communauté, par exemple créations de serres collectives pour le maraîchage. Chaque projet devrait faire l'objet d'une concertation citoyenne.

Interdire les sports motorisés, améliorer l'offre de transports en commun

Interdire l'usage du quad et des autres véhicules de loisirs motorisés. Leur usage doit être strictement professionnel (agriculture). Développer l'offre de transports en commun, notamment avec le TAD (transport à la demande).

Encourager le tourisme 4 saisons en s'appuyant sur les axes suivants

- Randonnée sous toutes ses formes.
- VTT mais sans retomber dans les excès du ski, suffisamment de pistes et de chemins existent déjà, et avec un questionnement pour minimiser les conflits avec les randonneurs.
- Parapente, escalade, alpinisme…
- Sports « santé et bien être » : marche nordique, marche afghane et/ou de pleine conscience, yoga, qi gong…
- Éviter la « disneylandisation » de la montagne, c'est-à-dire sa transformation en un parc d'attraction mais favoriser les activités simples et proches de la nature : découverte de la faune, de la flore, des zones humides, créations de jardins alpins, découverte du ciel et de la vie nocturnes, construction de cabanes ou d'igloos…

Garder cependant à l'esprit que ce tourisme 4 saisons ne suffira pas à compenser l'arrêt du ski. Il sera l'un des piliers de la nouvelle économie des villages-stations mais pas le seul.

Sécuriser le réseau et la distribution d'eau potable, un des grands enjeux actuels et à venir

Avec le réchauffement climatique et la fonte des glaciers de Savoie à l'horizon 2050 au plus tard, nos villages-stations seront privés de cet apport majeur en eau potable et deviendront tributaires des caprices de la météo et du régime des pluies.
Il faudra donc protéger cette précieuse ressource des appétits des grands groupes du « marché de l'eau » en municipalisant la gestion de l'eau potable ou en sanctuarisant cette municipalisation. Il faudra également veiller à une utilisation responsable de cette eau, à un partage équitable et à un parfait entretien des réseaux pour éviter les pertes.

Relocaliser une partie de la production d'énergie – économiser cette énergie

- Développer des mini-centrales solaires.
- Plutôt que de laisser se développer des microcentrales aux mains de groupes industriels, revenir à une utilisation artisanale et locale de l'énergie des torrents (moulins).

- Valoriser nos déchets : compostage, chaufferie centrale biomasse…
- Engager une ambitieuse politique de rénovation thermique des habitations et autres bâtiments afin d'économiser l'énergie.

Faire évoluer le secteur agricole pour garantir une production locale, saine (biologique) et plus variée qu'actuellement ainsi qu'une certaine autosuffisance alimentaire

La tradition locale de petit élevage caprin, ovin ou bovin pour le lait ou la viande doit être préservée.
En revanche, l'activité consistant à faire venir par milliers des ovins du sud de la France dans le but de les engraisser puis de les renvoyer se faire abattre ailleurs doit être sérieusement interrogée. Cette forme d'élevage intensif abîme les milieux et les transports qu'elle entraîne sont néfastes, en particulier pour les animaux.

D'autres formes de petits élevages pourraient renaître : élevage de caprins et/ou d'ovins pour la laine, animaux de basse-cour… Tout ceci avec un souci majeur du bien-être animal durant leur vie et la recherche d'un mode d'abattage local et le moins traumatisant possible.

L'élevage n'est qu'une part de l'agriculture, il faudrait absolument développer le maraîchage, la permaculture en milieu montagnard, mais aussi proposer l'accès à un petit terrain (et à des outils) pour créer un potager familial, à chaque habitant/famille qui en ferait la demande.
Des serres municipales seraient intéressantes pour permettre d'allonger la période de culture. Ainsi que des unités de transformation : conserve, déshydratation…

Développer de nouvelles activités économiques, en soutenant les initiatives locales sur le mode coopératif

Les résidences de tourisme désaffectées pourraient être réutilisées pour renouer avec la première forme d'accueil qui s'est développée en montagne : celle pour la santé.

Il pourrait s'agir de maison de repos, de centre de remise en forme, d'unité de soin psychiatrique… L'air pur et le calme favorisent le soin.

On pourrait également imaginer un centre de réinsertion pour enfants/ados en difficulté.

La diversification de l'économie nécessitera de se former à de nouveaux métiers, des centres de formations en lien avec ces nouvelles activités pourraient être créés : permaculture en milieu montagnard, métiers du bois (voir le centre de formation réputé de Barcelonnette en ébénisterie https://www.aronde-des-oliviers.com/ par exemple), travail de la laine…

Une petite industrie locale de transformation en lien avec les autres activités pourrait être créée : conserverie, vêtements en laine (voir l'exemple d'Ardelaine : https://www.ardelaine.fr/blog/site-touristique-ardeche-visitez-un-lieu-unique/).

De multiples possibilités existent pour diversifier l'économie et accroître la résilience face aux crises à venir dans le respect de l'environnement et la perspective de l'épanouissement des habitants. Il y a certainement des jeunes (et moins jeunes) dans nos villages remplis d'idées et de volonté pour construire ces activités. Il y a aussi beaucoup à apprendre en regardant des exemples venus d'ailleurs. Cette mutation doit se faire à l'échelle des villages mais aussi du territoire.

Vers une nouvelle liaison Albiez-Karellis ?

Plutôt que d'engager les communes de Montricher-Albanne et Albiez-Montrond dans une course effrénée et dépassée qui pourrait aboutir à la faillite des 2 stations et à la défiguration de leur territoire, pourquoi ne pas écrire une nouvelle histoire, en phase avec les enjeux actuels, respectueuse de l'environnement, solidaire et résiliente ?
C'est ainsi que nous espérons la liaison Albiez-Karellis et nous sommes disponibles pour contribuer à la construire.

Lectures et ressources en ligne pour les citoyens et les élus en quête de données et de retours d'expériences sur les thématiques de la transition et de la résilience des territoires face aux crises actuelles

Voici quelques sources d'informations et d'inspirations qui ont contribué à l'élaboration de ce dossier, à partager sans modération avec tous les esprits curieux.

Sur les bouleversements que traversent les stations de ski

- *La difficile adaptation des stations au réchauffement climatique*, le Point, 22/02/2020 : https://www.lepoint.fr/economie/la-difficile-adaptation-des-stations-de-ski-au-rechauffement-climatique-22-02-2020-2363906_28.php
- *Les stations de ski se livrent à une dangereuse course aux investissements*, Swissinfo.ch, 05/02/2017 : https://www.swissinfo.ch/fre/l-avenir-du-tourisme-hivernal-en-question_-les-stations-de-ski-se-livrent-%C3%A0-une-dangereuse-course-aux-investissements/42896522
- *Reporterre sur France Inter : la neige artificielle ne sauvera pas les stations de ski*, 06/12/2017 : https://reporterre.net/Reporterre-sur-France-Inter-la-neige-artificielle-ne-sauvera-pas-les-stations
- *À défaut de neige, la réunion Auvergne Rhône-Alpes arrose les stations d'argent public*, 19/06/2020 : https://reporterre.net/A-defaut-de-neige-la-region-Auvergne-Rhone-Alpes-arrose-les-stations-d-argent-public
- *Pierre-Alexandre Métral : « La fermeture d'une station est souvent un crève-cœur, mais elle peut être préférable », 17/02/2020 : https://www.montagnes-magazine.com/actus-pierre-alexandre-metral-fermeture-une-station-souvent-creve-coeur-peut-etre-preferable*
- *Les stations de ski forcées de repenser leur modèle,* 15/03/2020 : *https://theconversation.com/les-stations-de-ski-forcees-de-repenser-leur-modele-132381*

Sur l'état du monde, de ses ressources, sur les risques d'effondrements et les crises présentes et à venir

- *L'état du monde 2020 en chiffres*, Aurélia Pétri, 30/06/2020 : http://adrastia.org/wp-content/uploads/2020/08/Etat-du-monde-2020-en-chiffres.pdf
- *Fonds Scientifique*, Adrastia : http://adrastia.org/theorie/fonds-scientifique/
- *L'âge des low tech* – vers une civilisation techniquement soutenable, Philippe Bihouix, Seuil, 2014 : https://www.seuil.com/ouvrage/l-age-des-low-tech-philippe-bihouix/9782021160727
- *Le passé éclaire l'avenir – Laurent Testot*, Sismique podcast, 20/03/2019 : https://www.youtube.com/watch?v=JEcohOSHFEw&t=1439s
- *Cataclysmes – une histoire environnementale de l'humanité*, Laurent Testot, Payot, 2017 : https://www.payot-rivages.fr/payot/livre/cataclysmes-9782228917582
- Déconstruire les faux espoirs – Arthur Keller, Sismique podcast, 10/10/2018 : https://www.youtube.com/watch?v=fo5n9lsQ5ms
- *Résilience alimentaire et sécurité – Stéphane Linou*, Sismique podcast, 29/03/2020 : https://www.youtube.com/watch?v=yYktKln45b4
- *Résilience alimentaire et sécurité nationale*, Stéphane Linou, The book edition : https://www.thebookedition.com/fr/resilience-alimentaire-et-securite-nationale-p-367243.html
- *Rendre la société résiliente – Alexandre Boisson,* Sismique podcast, 13/12/2018 : https://www.youtube.com/watch?v=S-08O1aVTmw
- Chaîne youTube Sismique Podcast : https://www.youtube.com/channel/UCebfFtcRXJWGgAHi0h8n2JA
- Chaîne youTube Petit manuel de résilience : https://www.youtube.com/channel/UCihaNBB1GDpNbB3g4TdvFSw
- Chaîne youTube Présages : https://www.youtube.com/channel/UCNd8j3h4OKpg4TGGmKOTBPQ

Sur les moyens concrets de construire la transition et la résilience de nos territoires

- *Ces maires qui changent tout – le génie créatif des communes*, Mathieu Rivat, Actes sud : https://www.actes-sud.fr/node/60780
- *Face à l'effondrement, si j'étais maire ?* Alexandre Boisson, édition Yves Michel : https://www.yvesmichel.org/product-page/societe-civile/face-a-leffondrement-si-jetais-maire/
- *Manuel de transition – de la dépendance au pétrole à la résilience locale*, Rob Hopkins, Écosociété : https://ecosociete.org/livres/manuel-de-transition
- *La permaculture de Sepp Holzer – guide pratique pour jardins et productions agricoles diversifiées*, Sepp Holzer, Imagine un colibri : https://librairie-permaculturelle.fr/jardin-foret/2-livre-la-permaculture-de-sepp-holzer.html

Et pour finir, un petit bijou à lire absolument : « *En voiture Simone ! Pourquoi ma vieille voiture pollue moins qu'une neuve ?* »

- *En voiture Simone ! Pourquoi ma vieille voiture pollue moins qu'une neuve*, Lucien Willemin, Plume de carotte : https://www.plumedecarotte.com/en-voiture-simone-pourquoi-ma-vieille-voiture-pollue-moins-qu-une-neuve.html

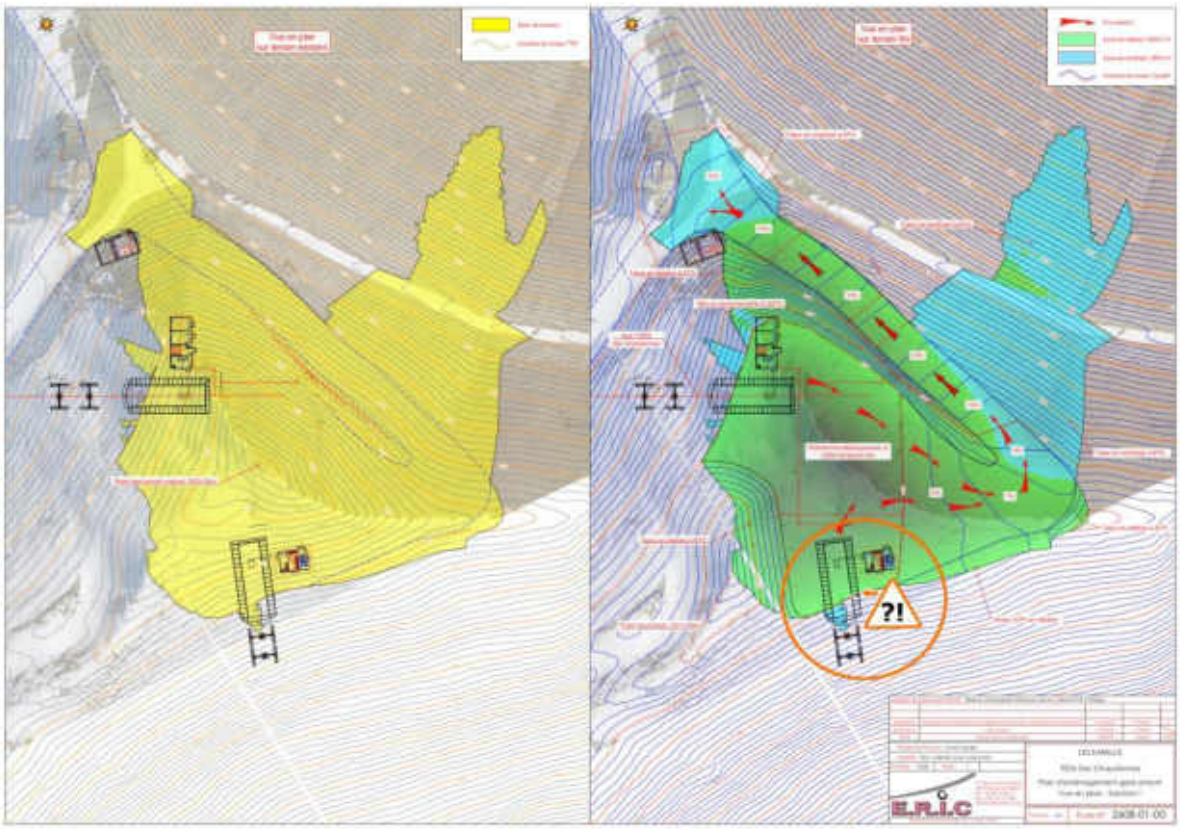
Objet : Enquête publique « Les Karellis : remplacement du télésiège des Chaudannes sur la station »

En complément de notre dossier complet mis à jour le 19/11/2020, veuillez trouver ci-dessous une synthèse de nos arguments.

Etude insincère – impact télésiège de liaison Albiez-Karellis non pris en compte

Page 141 de l'étude d'impact, est indiqué ceci : « *À proximité immédiate du Télésiège des Chaudannes, aucun projet n'est connu pour avoir fait l'objet d'un document d'incidence ou d'une évaluation environnementale* ».
Cette affirmation est mensongère.

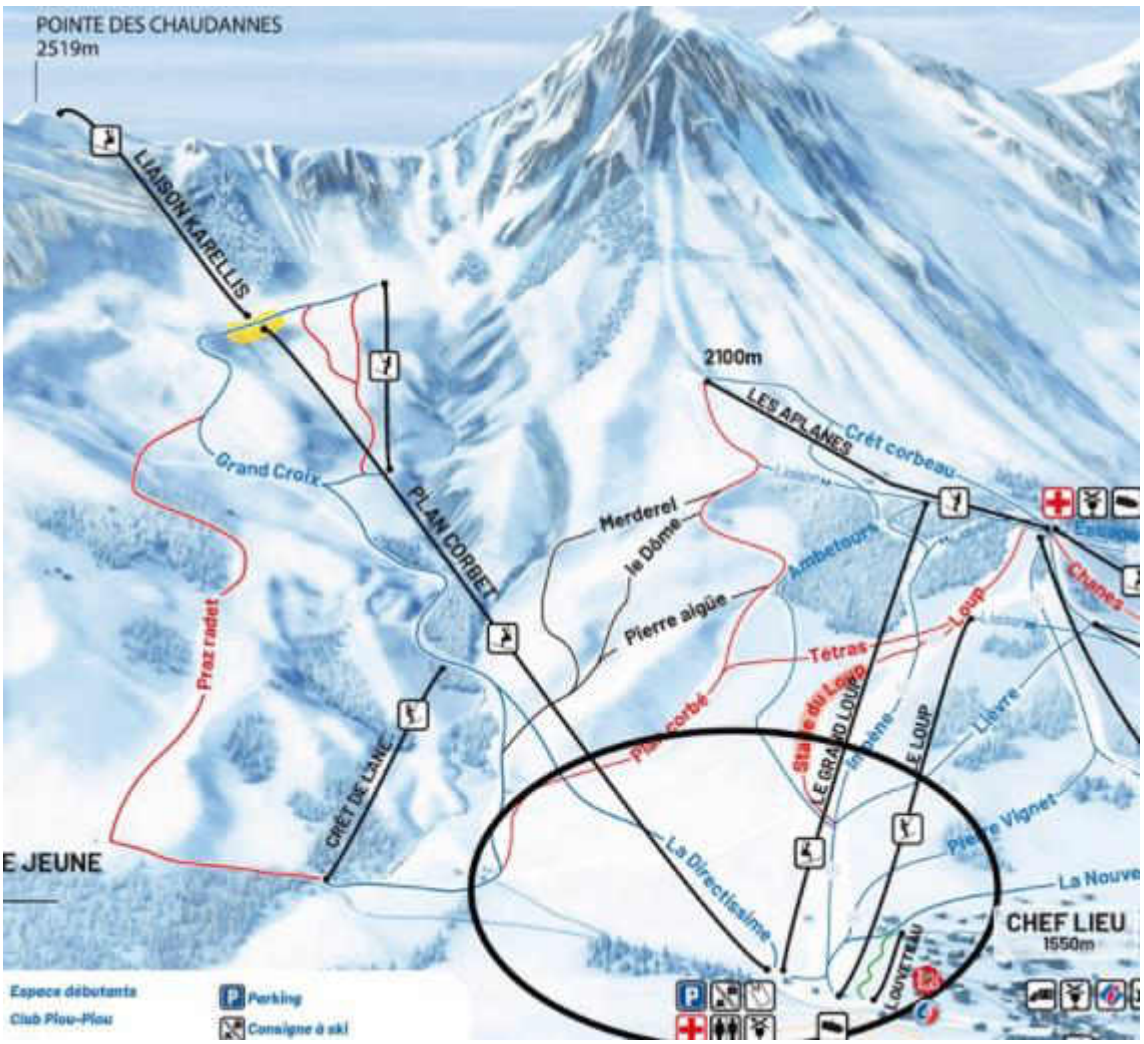
En effet, dans le plan « AMÉNAGEMENT GARE AMONT » située dans le répertoire « E – Plan général des travaux » des documents de l'enquête publique, un second télésiège apparaît (entouré en orange par nos soins ci-dessous) :



Il s'agit du télésiège de liaison Albiez-Karellis. Ce projet de liaison voulu par les communes de Montricher-Albanne et d'Albiez-Montrond, fait l'objet d'un UTN créé en 2017. Il a été évalué par la DDT, la MRAE et les commissaires-enquêteurs de l'enquête publique du SCoT Maurienne. Tous ont

relevé que cet aménagement aurait des effets dévastateurs sur l'ensemble crête-pointe des Chaudannes. Ils ont également souligné que la commune d'Albiez-Montrond ne semble pas en mesure d'assumer financièrement ce projet.

Dans notre dossier complet, nous reprenons, pages 17 à 20, sources à l'appui, toute la chronologie de cette liaison Albiez-Karellis. Celle-ci s'achève en octobre 2020 avec une publication, sur le compte Facebook de la station d'Albiez, « Albiez officiel », qui annonce la liaison et qui est accompagnée d'un plan montrant clairement le second télésiège sur la pointe des Chaudannes, celui de la liaison en provenance d'Albiez :

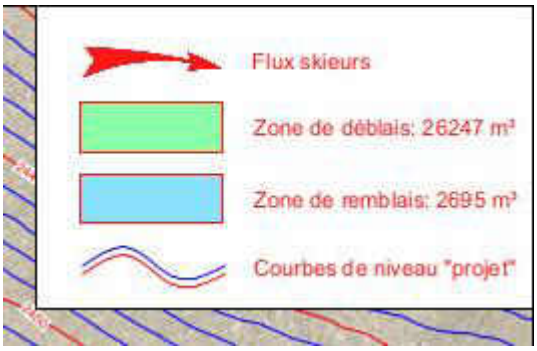


La partie « Les autres projets et aménagements connus » d'une étude d'impact est fondamentale et se doit d'être exhaustive, car elle a pour objet de montrer les effets conjugués de plusieurs projets sur un même site.

Les conditions ne sont pas remplies dans cette étude d'impact qui ne permet pas une prise en compte globale des effets de ce projet. L'étude doit donc absolument intégrer les effets de ce second télésiège.

Concernant la question des volumes de terrassement (déblais + remblais) de la gare amont. L'étude d'impact indique, page 35, à ce sujet, un volume de 17 900 m3.

Or, dans le plan « AMÉNAGEMENT GARE AMONT » située dans le répertoire « E – Plan général des travaux » des documents de l'enquête publique, la légende en haut à droite indique des déblais de 26 247 m3 et des remblais de 2695 m3. Ce qui fait un total de 28 942 m2 de terrassements.



Pourquoi une telle différence ? Nous supposons que c'est parce que l'étude ne prend pas en compte le second télésiège mais que la carte jointe, si.

Pour rendre compréhensible l'ampleur de ces chiffres abstraits, l'association « *la harde* » a converti ces volumes en « cars scolaires ».

Dans le cas de 17 900 m3 cela équivaut à 157 cars scolaires.

Dans le cas de 28 942 m3 qui est pour nous le chiffre à prendre en compte puisqu'il inclut le second télésiège et donc la totalité des terrassements que subirait la pointe des Chaudannes, on arrive au volume de 253 cars scolaires !

Ne jouons pas sur les mots en disant que « le principe de crête sera préservé » ou que « la pointe des Chaudannes sera restaurée » comme on peut le lire page 244 de l'étude d'impact. L'ampleur de ces volumes est telle, qu'elle ne laisse aucun doute sur le traitement de choc que subirait l'ensemble crête-pointe des Chaudannes, il serait intégralement rasé et « reconstitué » pour y installer 2 gares de télésiège et une piste.

Absence de données économiques : quelle est la capacité de financement de la Régie autonome des remontées mécaniques des Karellis pour ce projet ?

Le second point qui nous semble très problématique est l'absence de données économiques étayées : analyse coûts-bénéfices des différentes variantes, plan de financement… La seule information dont nous disposons est un « estimatif » joint au dossier de l'enquête publique (répertoire G : appréciation sommaire des dépenses) qui « estime » donc le projet retenu à 7 407 000 euros.

Il n'y aucune obligation pour le porteur de projets de fournir des données économiques plus complètes pour des questions de confidentialité.

Nous regrettons cependant cette absence de transparence, ce télésiège risque d'être financé par de la dette et une augmentation du prix de forfait. Il nous semble donc important que les habitants de Montricher-Albanne et les clients puissent apprécier cet aspect économique.

Dans notre dossier, nous consacrons les pages 22 à 26 à cette question économique.

Les différentes variantes devraient pouvoir être comparées entre elle. Nous aimerions en particulier pouvoir comparer le coût de la variante 1 « pinces fixes » à celui du projet retenu.
L'option « pinces fixes » serait d'un coût inférieur de plusieurs millions d'euros selon nous, mais il faudrait un « estimatif » complet pour pouvoir objectiver cette donnée.

Concernant le financement, nous indiquons dans notre dossier, que le contexte Covid et la grande incertitude sur la saison à venir nous font douter des capacités de la station des Karellis à financer ce télésiège.

Nous avons mis à jour notre dossier avec un nouvel élément qui vient appuyer ces doutes. Voici cet élément :

AWS

Ouverture du courrier
le 17/03/2020 [redacted]

Régie Autonome des Remontées Mécaniques
M. Christophe BAUDOT
Directeur
Les Karellis
73870 Montricher-Albanne
Tél : 0647856699

LES KARELLIS
SAVOIE | 1600 - 2500 m

DOSSIER : T-PF-713414
Consultation : Travaux de construction du télésiège débrayable des Chaudannes - Station des Karellis

COURRIER
Destinataire : [redacted]
Date d'envoi : 17/03/2020 [redacted]
Sujet : Classement sans-suite

Madame, Monsieur,

Conformément à l'article R. 2185-1 du Code de la commande publique le marché cité en référence a été classé sans-suite, en effet, les dispositions prises par le gouvernement pour freiner la propagation du virus covid-19 ont entraîné une très forte baisse du chiffre d'affaires du domaine skiable

Aujourd'hui, nous n'avons plus les lignes budgétaires suffisantes pour financer ce projet et je ne peux pas vous dire s'il sera reconduit à une date ultérieure.

Je vous remercie pour le travail fourni et vous exprime mes très sincères regrets pour ce projet auquel nous tenions tant.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

Vous pouvez imprimer ce courrier, ou le retrouver à tout moment dans votre espace dédié sur www.aws-entreprises.com, à la rubrique "Correspondance", après vous être identifié avec votre adresse courriel et le mot de passe AWS.

AWS - 97 rue Général Mangin - 38100 Grenoble - support-entreprises@aws-france.com
Editeur de solutions de dématérialisation - Marchés Publics - Contrôle de Légalité

Ce document est issu d'une plateforme de dématérialisation des marchés publics.
En effet, le projet de télésiège débrayable des Chaudannes, a fait l'objet d'un appel d'offre en janvier 2020, ce document montre que cet appel d'offre a ensuite été classé sans suite en raison de la forte baisse de chiffre d'affaire du domaine skiable lié au confinement de mars 2020.

Comment, dans le contexte actuel de reconfinement et d'incertitude quant à la saison 2020-2021, espérer que cette situation ait pu s'améliorer depuis ?

Conclusion

Nous réaffirmons le manque de sincérité de cette enquête publique. Nous demandons donc son annulation ou un avis défavorable en raison des erreurs et graves manques sur l'évaluation environnementale.

Le télésiège actuel a été révisé cet automne 2020 et peut repartir en exploitation pour 3 ans.
Il n'y a donc pas d'urgence et le projet peut donc être revu sereinement.
Pour cela il faudrait d'abord attendre la fin de la crise Covid, afin d'en mesurer pleinement l'impact financier sur la station des Karellis.
Pour repartir sur de bonnes bases, il nous paraît indispensable de respecter les conditions suivantes :

- Établir les possibilités financières de la station les Karellis pour ce télésiège
- Qualifier clairement la nature du projet : remplacement simple du télésiège ou remplacement en tant qu'élément de la liaison Albiez-Karellis. Dans ce second cas, l'étude d'impact devra être entièrement refaite pour prendre en compte les impacts de cette liaison.

En ce qui concerne la position de Vivre et agir en Maurienne, nous nous prononçons en faveur d'un remplacement à l'identique du télésiège actuel : pinces fixes sur le même tracé. Nous sommes opposés à la liaison Albiez-Karellis en raison de ses effets destructeurs massifs pour l'environnement et les paysages et de son coût disproportionné par rapport aux capacités d'Albiez-Montrond et de Montricher-Albanne.

Le déclin de l'économie du ski est rendu inexorable par le réchauffement climatique et la moindre fréquentation des domaines. Une transition vers un autre modèle économique plus diversifié est indispensable et c'est dans cette transition que les moyens financiers doivent être dirigés en priorité.

L'option pince fixe est pour nous la moins coûteuse pour les finances et l'environnement et permettrait, durant la transition, l'exploitation de cette partie du domaine avec un matériel neuf.

Association Vivre et agir en Maurienne, 20/11/2020.

Contact : vamaurienne@yahoo.fr