Proposition sur variante 3 au col de Charvonte

réalisée d'après le plan aménagement gare amont du dossier

Vue en plan
sur terrain existant

Voici une esquisse sur l'emplacement de la gare actuelle avec un impact réduit.

Enrochement 200% et remblai

* en bleu, les remblais
* en vert, les déblais

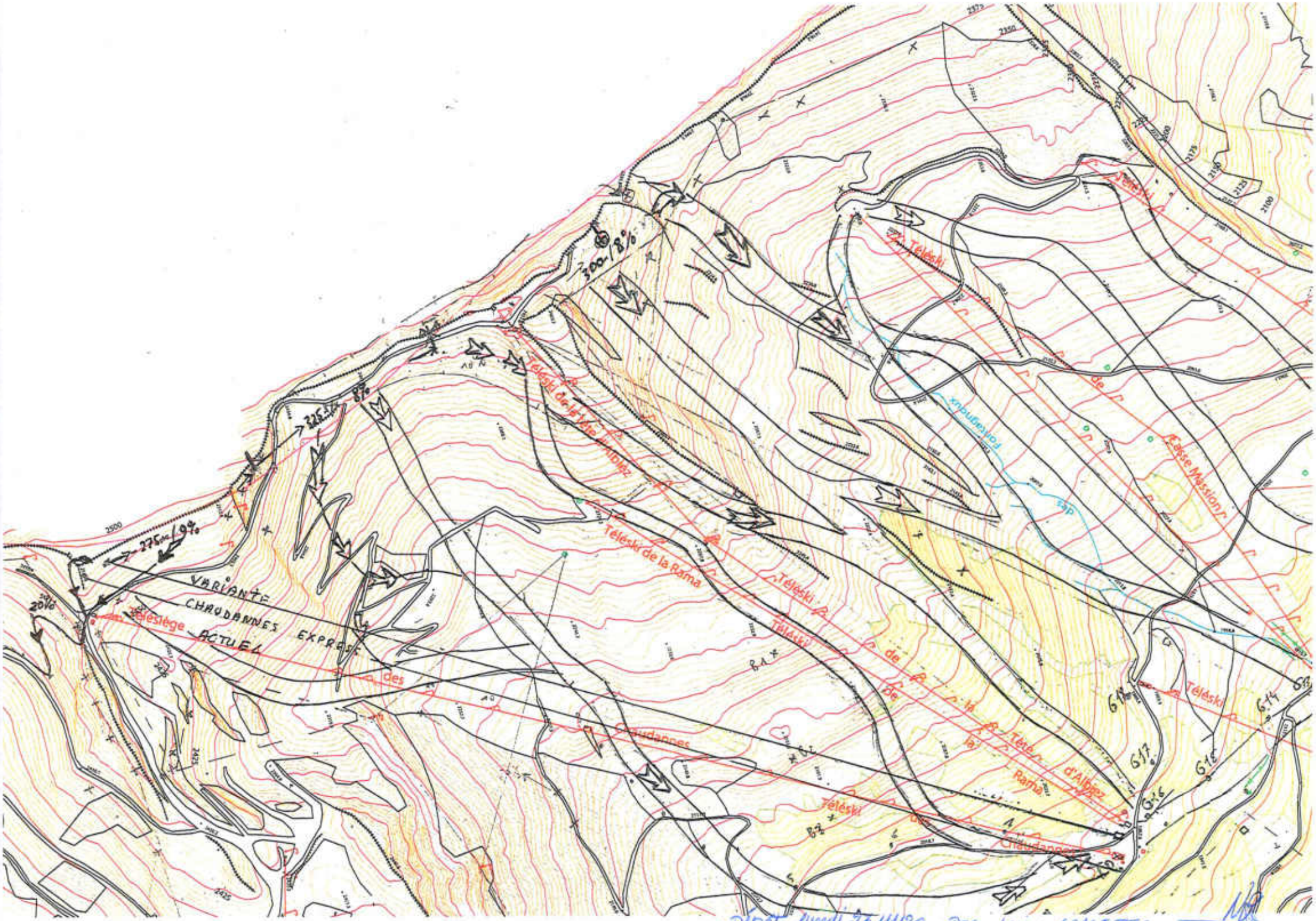
Les Mottes bleue
Les chemins bleue rouge
la Crête noire
h: 0,00
h: 5,00
2485
20,00 m
altitude 2485 m
h: 5,00
h: 0,00
Les Mottes rouge
Enrochement et déblai talutage
le local technique déplacé dans l'enrochement comme à l'arrivée du TSD du Vinouze.
projet RM
le Rama rouge
les chemins bleue rouge

Avantages
- moins besoin d'espaces, ~~de déblaiement~~
- ne décapite pas la crête
- moins onéreux
- protège du vent

* en jaune. l'impact terrassement (petite partie) du projet RM

Point haut terrain naturel: 2520.00m

page 1/1 Roland OTTENIO contribution enquête publique 21/11/2020


VARIANTE
CHAUDANNES
EXPRESS
ACTUEL
Téléskiège des Chaudannes
Téléski de la Tête d'Albiez
Téléski de la Rama
Téléski de la Tête d'Albiez
Téléski de la Rama
Téléski des Chaudannes
Téléski
Téléski
Téléski
Fontvaudaux
Rase Mission
300m/8%
225m/8%
275m/9%
20%
2500
2425
2375
2350
2325
2300
2275
2250
2225
2200
2175
2150
2125
2100
G17
G16
G15
G14
Dépôt lundi 25/11/20 - Doc Louis COMETTO

Etude d'impact dans le cadre de la construction du nouveau TS des Chaudannes

L'appareil actuel, constats après 32 ans d'exploitation :

De 1988 à 2006, il servait principalement de liaison avec le secteur d'Albane, la bascule se faisait une fois le matin et en début d'après midi au rythme de l'organisation des horaires de l'ESF et de la formule d'hébergement en pension complète obligeant la coupure de midi.
A partir de 2006 la construction du TSD de Vinouve a permis un accès direct au secteur d'Albanne. Cette liaison à complètement modifier l'utilisation du domaine en permettant une ouverture pour les skieurs débutants / moyen, les circuits raquettes / piétons…
A sa construction du TSD de Vinouve, le questionnement était sur les conséquences de l'utilisation du TSD de Plan du Four et le TSF de Chaudannes.
La certitude de la désaffection complète du TSD de Plan du Four ne s'est pas produite, les passages se sont équilibrés avec 50 / 50 sur la saison avec le TSD de Vinouve.
Pour le TSF des Chaudannes la baisse de fréquentation est importante, son utilisation est maintenant pour son ski propre avec les inconvénients liés à cet appareil :
-Temps de montée excessif
-Parcours en grande partie à l'ombre jusqu'à fin janvier
-Sensible au vent (qui à tendance à augmenter en force et fréquence).
- Les pistes desservies restant d'un niveau engagé.
-L'accès au départ de l'appareil depuis le TSD de Plan du Four demande à couper le flux des skieurs en provenance de la Rama.
-L'accès à l'embarquement du TSF demande de prendre de l'élan pour l'atteindre (pente à 0% sur 50 ml).

Le changement de cet appareil s'impose, mais pour quelle solution ?

Le tracé proposé du Chaudannes Express :

Gare aval :

-Le positionnement n'est pas en « lieu et place » puisque la gare à été déplacée encore plus loin (70m du TK de Tête d'Albiez) que celle actuelle afin d'avoir la place suffisante pour l'implantation de la gare (20 ml) et maintenir le passage et gabarit sur la piste de la Rama.
-Le terrassement est très important avec un volume estimé à 6 400 m3 en maintenant un niveau équivalent au pied du TK de tête d'Albiez.
-Cette nouvelle implantation conserve la problématique de l'accès depuis le TSD de Plan du Four (flux skieurs et pente à 0% sur 70ml).
-L'attractivité de cette remontée qui deviendra performante, le développement du ski sur le versant de Casse Massion, le temps réduit de la chaine Karellis / sommet du domaine, vont augmenter la fréquentation de cet appareil et donc cette problématique.

Gare amont :

-Le projet coupe la pointe des Chaudannes de près de 15 m ? Pour obtenir une plateforme suffisamment importante pour l'implantation de deux appareils, dont l'appareil de liaison avec Albiez.

-Albiez a fait savoir qu'il changeait son projet pour une arrivée au plan des Arpons afin d'avoir une liaison plus directe et plus fonctionnelle.

- De ce fait la surface d'échange du projet est à reconsidérer, le terrassement de la pointe des Chaudannes de cette ampleur n'est plus nécessaire.

-La sortie du télésiège sur la gauche et le raccord aux pistes actuelles par le contournement de la pointe en versant Sud-est est un non sens :

-On sait que le vent arrache la neige sur cette face par ailleurs très ensoleillée.

-Le rapport SAGE alerte pour cette piste, que du fait de la qualité des sols les travaux nécessiteront des enrochements, pose de grillage… etc .

-On envisage de mettre un tas de terre pour reconstituer l'aspect crête sommitale ? Elle ne sera jamais aussi haute que l'appareil qui sera visible de tous, de partout et soumis à toutes les intempéries. Si c'est pour reconstituer la crête, alors pourquoi l'enlever ?

L'étude d'impact conclue sur ce sujet :

Les effets (permanents) de la gare amont seront négatifs sur la qualité de la crête et de son couvert herbacé.

Ils seront également négatifs du point de vue visuel : confusion de point focal entre la gare et la pointe des Chaudannes et également en raison de l'accentuation du caractère anthropique du col de Charroute.

Si la liaison d'Albiez n'est plus sur ce point d'arrivée, alors pourquoi un tel terrassement ?

Il est donc nécessaire de revoir le projet qui ne correspond plus à la finalité envisagée.

La ligne/ caractéristiques techniques :

-Similaire au tracé actuel, moins de pylônes, à remarquer la nécessité en gare aval de mettre un pylône très près du départ pour le franchissement de la piste nécessitant un terrassement accentué en sortie de gare sur 9m de dénivelé.

-Elle ne sera pas plus ensoleillée et comporte de nombreux risques géotechnique, PIDA..

-La prise en compte du vent avec des sièges lestés, la double motorisation, la ligne de sécu par pylône et la vitesse à 5.5m/s vont permettre d'avoir un fonctionnement optimum.

D'une façon globale le projet proposé n'est pas satisfaisant, les seules améliorations sont liées aux critères techniques du type d'appareil envisagé.

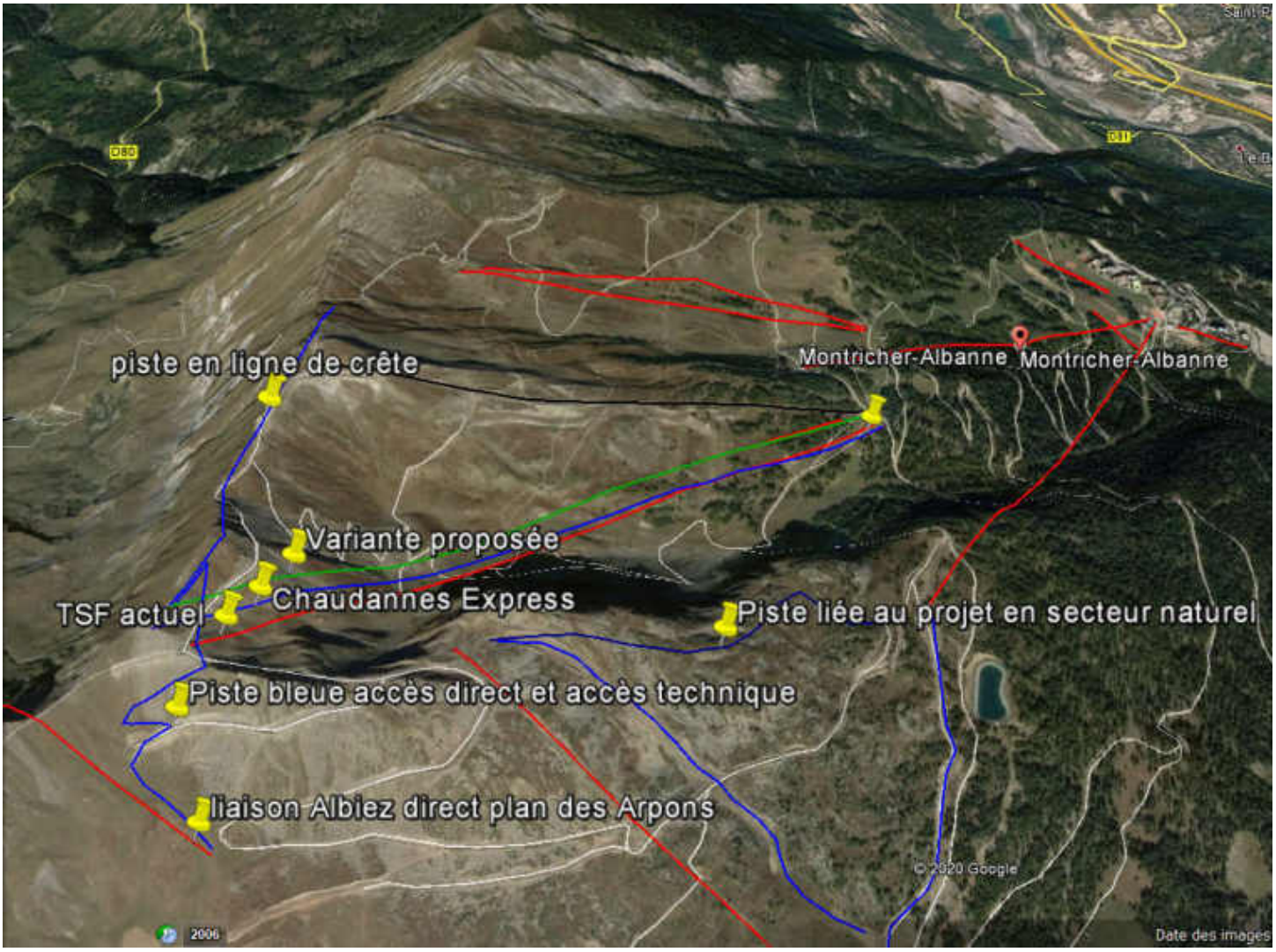
Pistes associées :

-Si l'étude d'impact ne concerne à priori que l'appareil projeté, Il est indispensable de vérifier l'incidence sur l'aménagement global du domaine skiable.

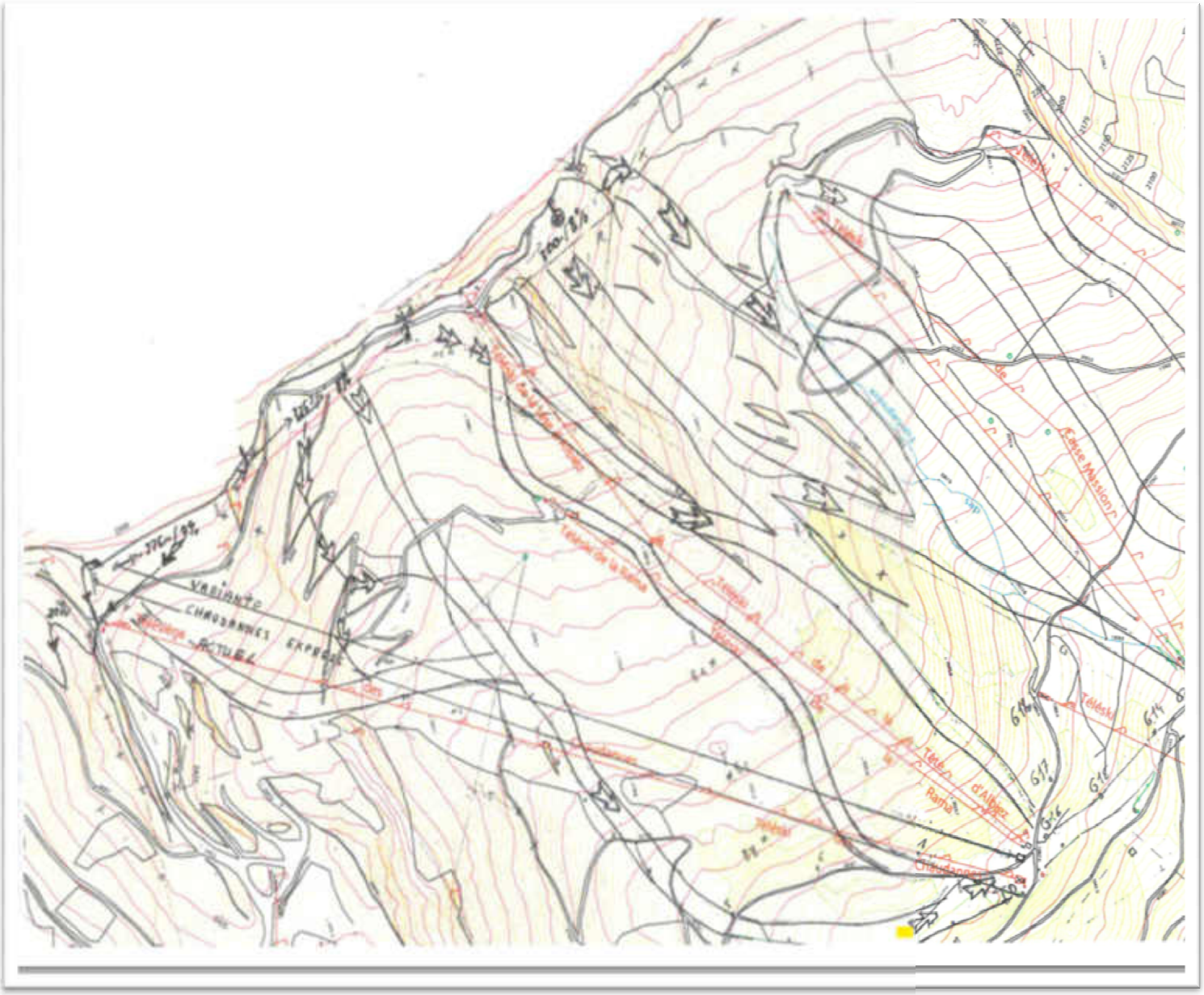
- La fonctionnalité du réseau des RM et le ski proposé, est en soit la vraie finalité du projet.

-La vue d'ensemble ci-jointe met en évidence l'aménagement du domaine skiable et les fonctionnalités nécessaires:

Implantation des différents tracés possible du TS des Chaudannes , pistes associées et la liaison avec Albiez.



La vue d'ensemble est complétée par une cartographie plus précise



Le nouveau tracé proposé serait : Une gare aval (variante2) et une gare amont (variante 4).

Gare aval (variante 2) :

-Cette variante concerne le positionnement de la gare aval dans la zone du départ de tête d'Albiez **dont l'argumentaire pour ne pas la retenir est contestable à savoir :**

« Positionnement de la gare aval de l'installation à proximité des gares existantes des téléskis de la tête d'Albiez pour regrouper les zones d'attente. ***Cette solution présentant l'avantage de centraliser les files d'attente et de simplifier la gestion des flux skieurs*** *».*

-Ce point est primordial pour une bonne utilisation des pistes et la sécurité des skieurs en précisant :

- On enlève le croisement des flux provenant de la Rama et l'arrivée du TSD de Plan du four.

-On enlève la vitesse excessive qu'il faut prendre pour atteindre le point de départ de l'appareil projeté (70 ml avec une pente à 0%).

-Cette zone de croisement est très sensible pour les skieurs débutants qui accèdent à la Ponsonnière.

-Ces situations anxiogènes sont vécues depuis tant d'années, il faut y remédier et c'est l'occasion ou jamais.

« Solution écartée *en raison de la pente importante devant la gare qui nécessiterait un terrassement important et en raison de la faible place disponible pour l'aménagement de la file d'attente sans empiéter sur les pistes de ski et en particulier sur la piste arrivant du télésiège débrayable du Plan du Four ».*

-La disponibilité de place pour cette implantation est un faux problème.

- Une fois le TSF des Chaudannes démonté, la place récupérée permettra de réaménager l'ensemble de cette zone d'échange pour toutes les fonctionnalités souhaitées :

-La sortie des pistes de la rama et Bachaches en s'écartant vers l'extérieur du plateau de « Pra Plan ».

-L'aménagement des files d'attentes nécessitant une dizaine de m et possibilité d'un embarquement dans le contour.

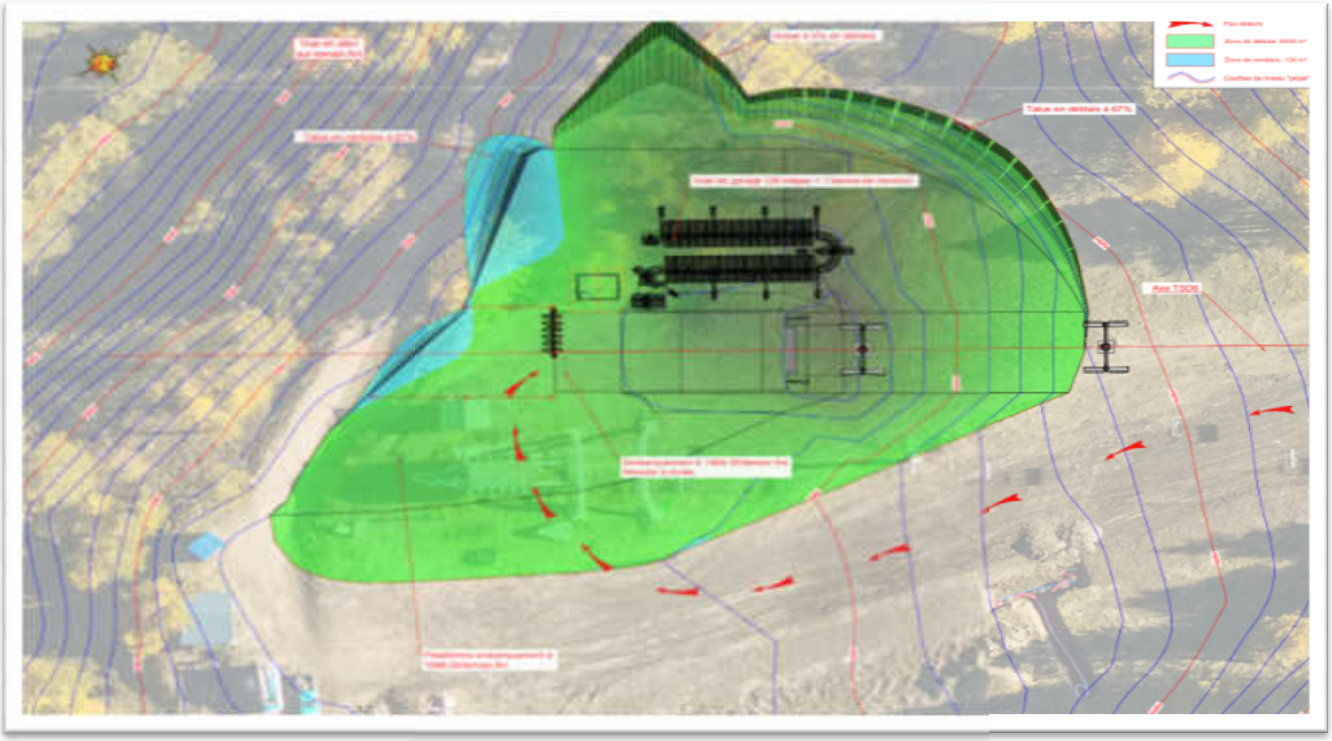
-L'arrivée du flux Plan du Four / Fontagnoux.

-De reculer l'implantation de la gare de départ si nécessaire sur un terrain facile, limitant ainsi le volume des terrassements.

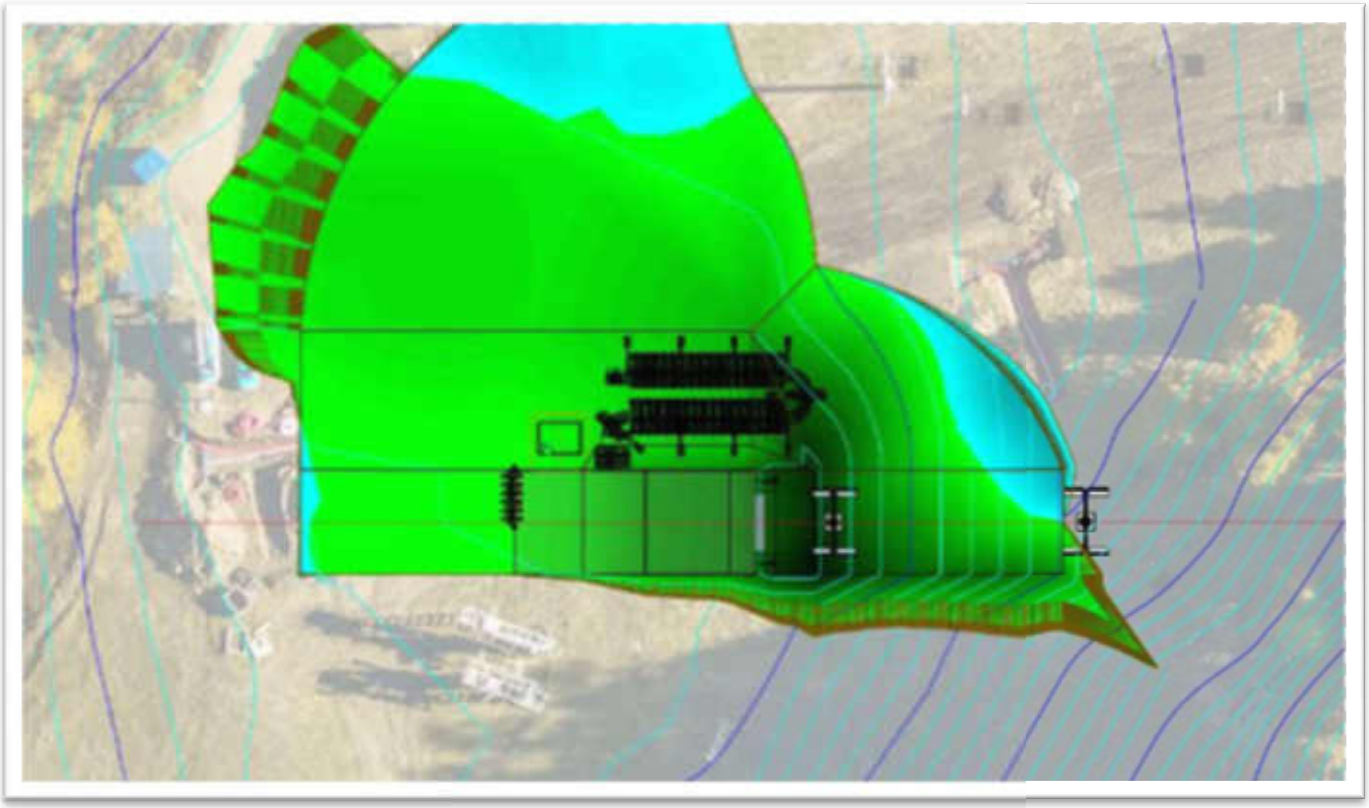
-Le terrassement est annoncé « important », mais aucune estimation n'est faite pour comparer au projet présenté (3 300 m2 pour 6 400 m3).

-La cubature de cette variante doit être communiquée avant toute chose.

Gare Aval du TSD Chaudannes Express. Sortie de gare (9m de dénivelé P1 / P2).



Variante 2 Gare aval pied de tête d'Albiez. Sortie de gare (8m de dénivelé P1 / P2).



Peut-on vraiment considérer que pour la variante 4 le terrassement est si important ?

*Cette solution a **aussi été écartée** car son axe sort complètement du layon de l'installation existante et son **impact est beaucoup plus important en termes de défrichement**.*

-Le défrichement se caractérise comme « la destruction de l'état boisé d'un terrain et la suppression de sa destination forestière ».
- On ne peut pas vraiment parler de forêt pour ce secteur en limite supérieure de présence d'arbres.
-La surface concernée n'excède pas 0.5 ha (300ml X 15 m), le boisement est de faible densité et occupé par des mélèzes de petite taille.
-L'étude d'impact est succincte sur ce sujet car peu d'enjeux et aucune mesure compensatoire n'est prévue.
« Concernant la forêt, la plupart des terrains appartiennent à la commune de Montricher-Albanne, comme précisé sur la carte suivante.
Le télésiège des Chaudannes est situé sur une parcelle communale. La forêt est donc communale et la gestion de l'exploitation du bois est confiée à l'ONF ».

Gare amont:

Cette variante 4 concerne le positionnement de la gare amont **dont l'argumentaire pour ne pas la retenir est contestable à savoir :**

VARIANTE 4 : TSD 6 PLACES AVEC GARE AMONT DE L'INSTALLATION AU NIVEAU D'UN PETIT COL EXISTANT SUR L'ARETE SOMMITALE

« Cette solution a été étudiée dans le but de chercher une implantation permettant de limiter l'ampleur des terrassements en gare amont. La gare serait positionnée au niveau d'un petit col au nord de la pointe des Chaudannes pour profiter du replat du col pour aménagement de la plateforme de réception des skieurs ».
Cette solution a été écartée car :
« Elle nécessite un terrassement de l'arrête qui **sera très visible depuis la face nord et la face sud côté Albiez ».**

-L'impact visuel décrit est incompréhensible ?

« Elle nécessite des terrassements importants pour aménagement de la plateforme ainsi que d'une piste de raccordement aux pistes existantes dans une zone raide et d'instabilité géotechnique ».

-Dans le projet proposé, on est prêt à raser la pointe des chaudannes avec 6 800 m2 (un terrain de foot) pour 17 900 m3.
-Aucune notion des cubes de terrassement pour cette variante ?
Cette variante est viable :
-Ce positionnement permettra de conserver la pointe des Chaudannes en l'état.
- Cette pointe abritera la gare d'arrivée contre les intempéries (principalement le vent d'est)

-Afin de diminuer l'impact des terrassements, on peut envisager une montée à gauche et une sortie skieurs à droite dans le contour (à 90°par rapport à l'axe de montée ce qui supprime le dégagement en ligne et la plateforme qui en découle).
-Cette sortie s'inscrit dans la direction des pistes desservies suivant l'axe de la crête, exposée au nord et naturellement bien enneigée (Perturbations d'ouest).
-Si on considère une instabilité géotechnique sur ce versant pas si raide, que dire de l'autre côté ?

LIGNE :
-Le profil se dégage d'une cinquantaine de mètre du tracé proposé :

-La nature des terrains rencontrés est similaire.

-Dans la partie haute, le passage de la zone avalancheuse est moins exposé.

-Le point le plus étant la récupération de l'ensoleillement très rapidement (point sensible sur notre versant).

-La courbe d'ensoleillement des points les plus sensibles doit être effectuée pour comparaison.

Pistes associées :

La réflexion sur la desserte des pistes desservies ou à créer doit faire partie du projet :
-Le projet proposé distribue à l'identique les pistes actuelles, ce qui favorise naturellement le secteur des Arpons au détriment des pistes engagées que sont la Combe des chamois et le mur de la Rama.
Il est possible à partir de cette variante: (PJ cartographie)
- Quelques mètres après la sortie à droite, de revenir direction l'arrivée du TSF des Chaudannes et de desservir les pistes actuelles.
-De développer dans la continuité une piste bleue (20%) à partir du col de Charroute directement sur le plan des Arpons (et l'appareil de liaison avec Albiez).
-Cette piste servirait également pour l'ouverture du domaine au damage et PIDA en toute sécurité en remplacement du projet annoncé sur crêt de tallière d'un tracé en secteur naturel.

-Il est possible de redonner une dimension ski sur le secteur de la tête d'Albiez et des fontagnoux en créant une piste en ligne de crête.
-Cette piste (10m de large, de 8 à 9 %) distribue le ski sur toutes les pistes du secteur de la Rama, Tête d'Albiez et des Fontagnoux.
-Cette piste est la seule façon de dynamiser cette partie de notre domaine skiable.
-Il est dit que c'était techniquement impossible ? Les éléments de pente et distances portés sur le plan ne sont pas fantaisistes.
-Certainement il faudra des volumes de remblaiement important, la construction de l'appareil sera une opportunité.
-Il faut là aussi mener une étude plus précise avant de rejeter ce projet.
-Avec cette nouvelle distribution du ski, il est envisageable de démonter les deux TK de Tête d'Albiez.

L'ensemble des éléments proposés font partie de la zone couverte par l'étude d'impact, ne demandant pas de ce fait une nouvelle étude.

Incidence économique :
Liaison Albiez :
-Pendant la campagne électorale des municipales, la population s'est interrogée sur le bienfait de cette liaison et les investissements qu'il faudra faire pour absorber ce flux de skieurs supplémentaire.
-La variante développée permettra de dynamiser tout un secteur (Tête d'Albiez, Fontagnoux) soit 2/3 du domaine skiable.
-Ce secteur correspond à des pistes intéressantes pour les skieurs d'un niveau confirmé, qu'Albiez n'a pas.
-La piste en crête offrira plusieurs possibilités de ski sur un dénivelé de 900 m accessible par une chaine de deux TSD (Plan du Four / Chaudannes) en 20 mn qu'Albiez n'a pas.
-Cette dynamisation enlèvera la pression sur le secteur des Arpons réservé aux skieurs moyens. Albiez a pour ce type de ski un potentiel plus important.
-Quant au flux liés aux ESF (20 à 30% de la clientèle), ils resteront majoritairement sur leur station réciproque du fait de la durée des cours.

Plan d'investissement :
Dans le plan de renouvellement des appareils, Plan du Four sera le suivant dans un avenir proche pour un montant sensiblement le même.
Dans la continuité de l'organisation du domaine skiable qui s'est construite depuis l'ouverture de la station, il est possible d'imaginer un domaine skiable desservi avec peu de RM, mais performantes.

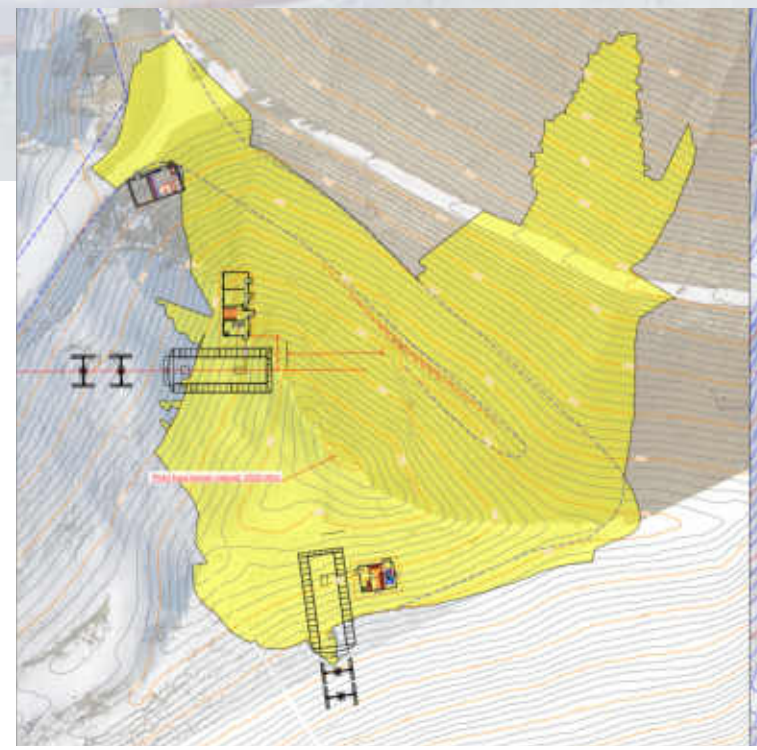
Conclusions :
L'enjeu majeur identifié au niveau de la profession est le remplacement du parc des RM et l'adaptation de notre activité aux évolutions climatiques.
Si certains imaginent la fin de notre activité à court terme, nous pouvons grâce au savoir-faire acquis et aux progrès technologiques pouvoir tenir une activité encore longtemps et importante sur nos territoires.
Il est donc important qu'à chaque projet une réflexion soit menée sur les aspects :
-Environnemental.
-Social.
-Economique.

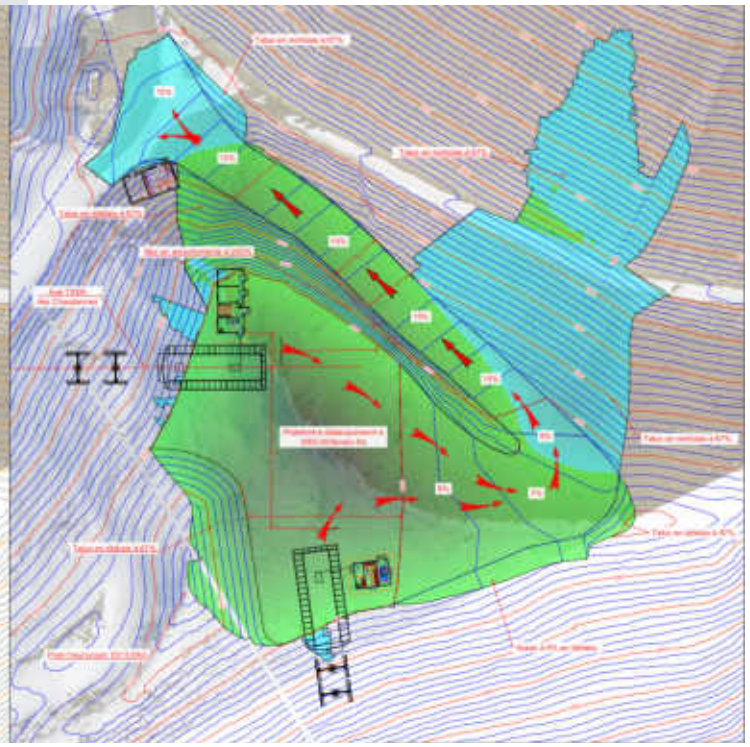
Dans le cadre du tracé présenté, la réflexion n'est pas suffisante par rapport à ces enjeux.
Le point positif est que le projet acceptable se trouve dans les variantes écartées à condition de se projeter un peu plus loin sur la prospective du produit ski de demain.

Louis COMETTO

KL (dossier)
Insertion paysagère
vue 1 aménagement finalisé

Voici deux pièces du dossier
en totale contradiction





E (dossier)
Plan général des travaux
Aménagement gare amont

Et c'est beau ! *Coluch*e

À gauche, toute la crête depuis La Rama, au fond la Grande Chible, devant Émy, puis le massif des Grandes Rousses et L'Étendard, Albiez à l'extrème droite, au bord du plateau à mi-hauteur de la photo