

Considérant que les éléments du dossier d'enquête, notamment la notice explicative et la notice d'impact, décrivent le projet de remplacement du télésiège des CHAUDANNES comme une installation neuve en lieu et place de celle existante.

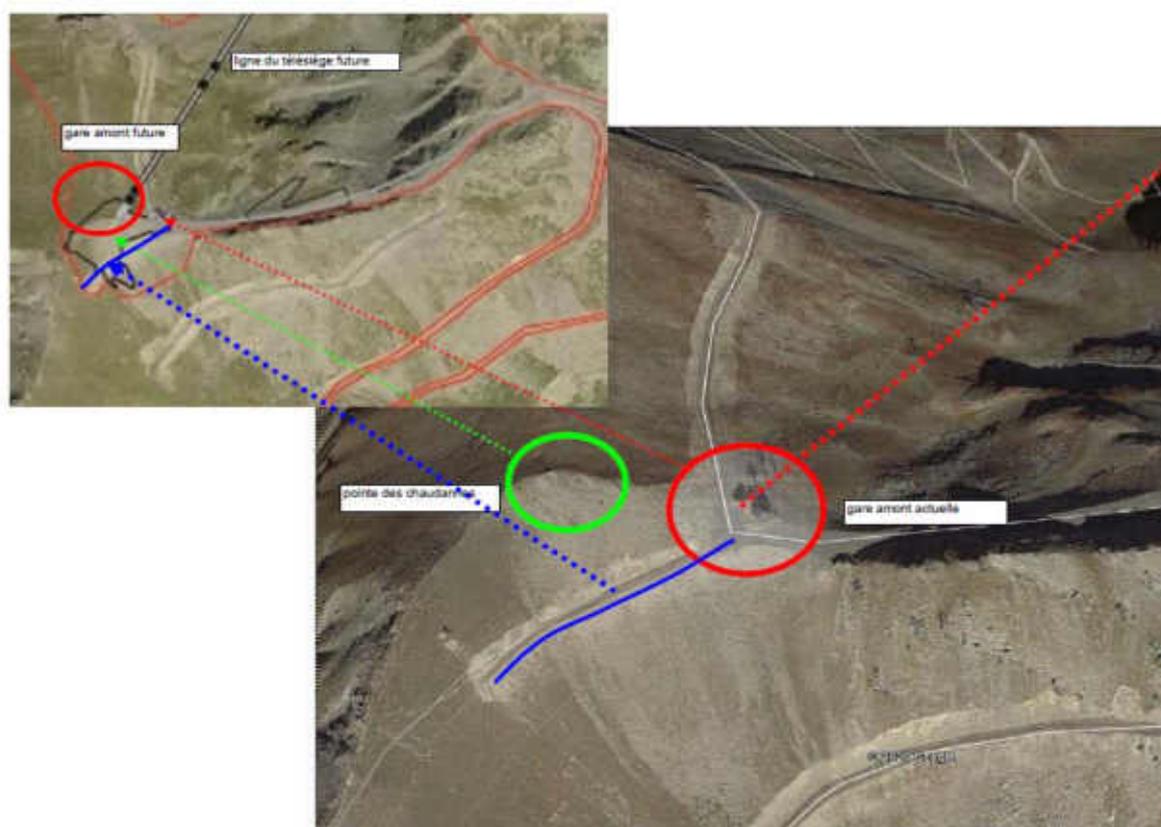
Qu'il ressort des pièces du dossier « schéma de tracé de la ligne déportée, ainsi que l'implantation de la nouvelle gare amont déplacé, que ce projet de remplacement en comparaison avec le tracé actuel, apparaît comme disproportionné et erroné et a, en réalité, principalement vocation à permettre le phasage anticipé d'une probable liaison les KARELLIS ALBIEZ MONTROND.

L'information dispersée dans la présentation de ce projet, ne doit pas contribuer à donner à celui-ci une vision délibérément erronée relativement à la véritable nature de la réalisation de ce nouveau télésiège.

La composition du dossier dans sa présentation doit correspondre très exactement à la réalité du projet et les éléments qu'y figurent doivent permettre au public de se faire une idée exacte de ce que la collectivité et la régie des remontées mécaniques de Montricher Albanne entendent réaliser.

La sincérité du dossier doit être une exigence que le public est en droit de considérer comme minimale pour ce qui est de la régularité de la procédure d'enquête.

Compte tenu de ces éléments, je demande que soit rendu irrégulière l'enquête publique.



TS CHAUDANNES enquête publique

Le projet soumis aujourd'hui à notre étude, comporte deux éléments distincts :

1- Le changement du téléski des Chaudannes

Indiscutablement nécessaire, alors

OUI

à la modernisation, à la sécurité et au confort,

Mais ... pas dans n'importe quelles conditions : il est impératif de respecter l'environnement, et la nature qui nous offre un cadre magnifique et exceptionnel, ce qui n'est pas le cas du projet soumis aujourd'hui.

Je ne rentrerais pas dans des considérations techniques car elles ne sont pas de mon ressort, ni de mes compétences.

Pour cela, je me réfère, entre autre, aux analyses de Louis Cometto , et à celle de La Harde qui paraissent beaucoup plus judicieuses, pertinentes et que j'approuve. Et pour être plus précise, je retiendrais l'option 4 pour son enneigement optimal par rapport à l'option de l'arrivée sur la face sud qui a un problème d'enneigement

Dynamiter la Montagne ! Quel massacre, tout simplement scandaleux et irresponsable !

Dans quel intérêt ? Est-ce la seule solution ? Ne doit-on s'en remettre qu'à une seule étude ?

Une étude de marché a-t-elle été réalisée auprès des usagers de la station des Karellis ?

Par ailleurs, ce changement ne doit pas être prétexte pour créer une liaison Karellis-Albiez : cette dernière relève d'un autre débat.

Car en perspective de ce changement de téléski, la liaison Karellis-Albiez n'est pas prioritaire, la survie des Karellis ne passe pas obligatoirement par celle-ci.

Un projet de télésiège doit-il conduire à **décapiter une montagne** ? Quelle absurdité ! Ce **Projet destructeur**, le plus utopique à bien des égards, est-il indispensable ?

Est-on sûr d'attirer plus de skieurs et randonneurs, ou bien va-t'on les faire fuir ?

2- La Pointe des Chaudannes

décapitée NON

Il convient de **prendre bonne note** des différentes possibilités envisagées par les diverses associations et professionnels, et ainsi constater que d'autres solutions existent sans avoir recours à un tel massacre.

Est-il possible de prendre en compte les différents avis qui s'expriment et ainsi limiter le désastre et contribuer à avoir une réalisation qui donne satisfaction ?

Pourquoi rester sur un projet qui n'emporte pas l'unanimité, la sagesse voudrait que l'on revoie la copie en la modifiant avec les observations formulées.

Ce projet est d'autant plus aberrant que son coût est extrêmement élevé alors que nous sommes dans une période de crise économique et sanitaire, et que les autres solutions proposées permettraient d'en réduire les coûts.

Quant au plan financier, force est de constater que les études de faisabilité, de rentabilité sont inexistantes ! Pas plus que ne figurent un plan de financement, ni une étude de retour sur investissement = **Bénéfices très hypothétiques.**

Ceci interpelle d'autant que nous sommes dans une époque d'incertitude économique d'une part, et d'autre part d'incertitude quant à la fréquentation touristique (avec entre autres une augmentation des forfaits).

Qui plus est, la période réchauffement climatique rend très incertain l'avenir avec un enneigement de plus en plus rare, comme cela est déjà constaté.

A l'heure où tout le monde est sensibilisé pour améliorer notre environnement, le projet, tel que présenté, n'a pas lieu d'exister.

Devons-nous décapiter, défigurer, raser une montagne pour un enjeu qui est loin d'être gagné....

RESPECTONS la Nature, les générations futures nous diront **MERCI.**

P.S. : Pourquoi avoir permis des commentaires « anonymes » ? C'est une solution de facilité qui permet d'en rajouter à l'infini...sans pour autant avoir de véritables commentaires sur le sujet.

Vendredi 23 octobre 2020 - Permanence du Commissaire Enquêteur

NEANT

Lundi 26 octobre 2020 -

NEANT

Mardi 27 octobre 2020 -

NEANT

Jeudi 29 octobre 2020 -

Si les raisons qui déterminent le remplacement du TS des Chaudannes, ainsi que la plupart des options techniques retenues appellent peu de commentaires et sont globalement compréhensibles et satisfaisantes, il n'en est plus du tout de même quant au choix retenu pour la gare amont "décapitant" la berge des Chaudannes, avec des logiques très douteuses quant à son implantation !

Il est fallacieux d'énoncer, dans les variantes 3 (celle présentant le minimum d'impact paysager) et 4 (celle étant la plus logique si l'on veut absolument atteindre les "2500 m d'altitude, et être "voilà" de bin) que les volumes de terrassements seraient plus importants que dans l'option retenue : ce qui ne peut être que l'inverse !!

Dans l'option retenue, les volumes de terrassements, nécessités par une piste en berme pour rejoindre le passage de Charante, sont bien plus considérables !! C'est dans la variante 3, qu'ils seraient les plus limités ; mais on y apprend, bizarrement, qu'il faudrait trop remblayer versant Albanne(*)... or que cela ne semble pas (*) sur une zone "sans tenue naturelle des remblais"

aucun problème dans l'option retenue, avec des délais bien plus importants et impactant sur cette même zone, par un double passage de piste après l'arrivée du TSD !...

De même, la variante 4 est écartée, alors que la pente y est même raide que vers le versant sud de la tête des Chaudannes !! Dans un cas, la variante 4 est écartée sous prétexte que la pente (pour les talus de brosson) y est trop raide... alors que dans l'option retenue, la pente y est beaucoup plus raide... mais que cela ne semble pas être un obstacle pour y faire passer deux largeurs de piste !...

La réalité du terrain, c'est que la pente y est bien plus favorable en versant Rama pour la variante 4, que pour l'option retenue, dans le versant "Pagnier" / Albanne

Il suffit d'avoir été une seule fois là-haut pour le savoir !

De même, la variante 4 est écartée au titre qu'elle serait très visible côté Albiez : mais ce ne serait presque rien en comparaison de la façon dont sont visibles les terrassements de l'option retenue côté Albanne/Valbinet !.

Il semble certain ainsi que de faux arguments sont présentés pour valider l'option retenue qui serait "la seule" possible !... Ces arguments ne tiennent pas et se contredisent en eux !

C'est uniquement dans l'optique d'une vaste plateforme commune (en lieu et place de la tête des Chaudannes) avec un TSD montant d'Albiez, qu'il faut chercher les fausses raisons de cette logique d'implantation très douteuse, et non "transparente" quant à la réalité du terrain !

... Et lorsqu'on ne verra plus que deux gares d'arrivée à la place du sommet (et même plus un seul "d'arrêt" artificiellement recréé...), qu'en sera-t-il pour

finir de l'impact visuel ... " de tout côté " !!??

Or, il est bien d'être sûr que cette liaison avec Albier puisse un jour se faire ... et en attendant un projet qui ne se réalisera probablement jamais en regard de la conjoncture générale, et de la situation financière d'Albier, en particulier ... on aura "allegement" reste un sommet pour : "rien" !

Si la variante 3 ne peut se faire "côté avant/versant Albanne", la variante 4 reste la meilleure option, en arrivant ^{bien} plus à droite que celle figurée/enveloppée : dans un vaste replat, dont on pourrait bien se demander pourquoi il nécessiterait des terrassements plus pharaoniques que ceux prévus dans le reste versant sud de la boucle des Chandannel 1977

De cette arrivée, qui peut être plus ou moins déviée ou intégrée à la ligne de crête entre les deux sommets des Chandannel, il est simple de faire, avec peu de dénivelé, deux pistes de liaison, dans les deux directions vers Charante (qui en serait inchangé !) et vers la Rama. C'est à dire en "triangle" au dessus de la liaison actuelle vers la Rama : cette liaison semblant bizarrement aussi, par du tout affectée, depuis trente années, par le "rapport SAGE", pénalisant d'office la variante 4 ! ...

Pour cette variante 4, il ne s'agit que d'une déviation de quelques degrés, quant à l'option retenue ; et ceci pourrait même se faire plus ou moins dans le rayon forestier actuel en partie basse de la ligne, éventuellement aussi par un décalage de la gare aval / réorganisation de sa emprise

Jacques Guinet C'aurait été plus à rayer des sommets pour faire courir des téléphériques ! ... A moins que l'on veuille être à contre courant de l'évolution ... et apparaitre comme être "rétrograde" ... ce qui serait un autre genre de puberté, et de "visibilité" !! ...

Jeu'di 19 novembre 2020 -

Je soussigné Jean Verney pense que l'arrivée du téléphérique venant d'Albuz est très mal choisie. Une arrivée au col d'Albanne permettrait de desservir tout le secteur aboutissant à plan le aigues, et de lui remonter sur Emy.

Ce qui ouvrirait un domaine culminant à 2800 m, garantie pour les hivers peu enneigés qu'on nous annonce.

Je sais que les écoles vont braire - De quels droits peuvent-ils prétendre pour se réserver à eux seuls ce domaine ?

J'ai visité il y a quelques années une station en Suisse où la cohabitation entre alpins et randonneurs se passait très bien.

à t-on déjà interdit aux randonneurs l'accès aux pistes d'alpin ?

Il me semble que l'on ne doit pas sacrifier l'avenir économique de nos deux stations pour satisfaire quelques écoles égoïstes qui malheureusement tout en ne représentant qu'une infime minorité d'individus, arrivent à imposer leur vue à court terme.

(Emy est à 2797 m)

Jean Verney -

Carnet de l'ancien COLONNET Benjamin. annexé au registre