

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.

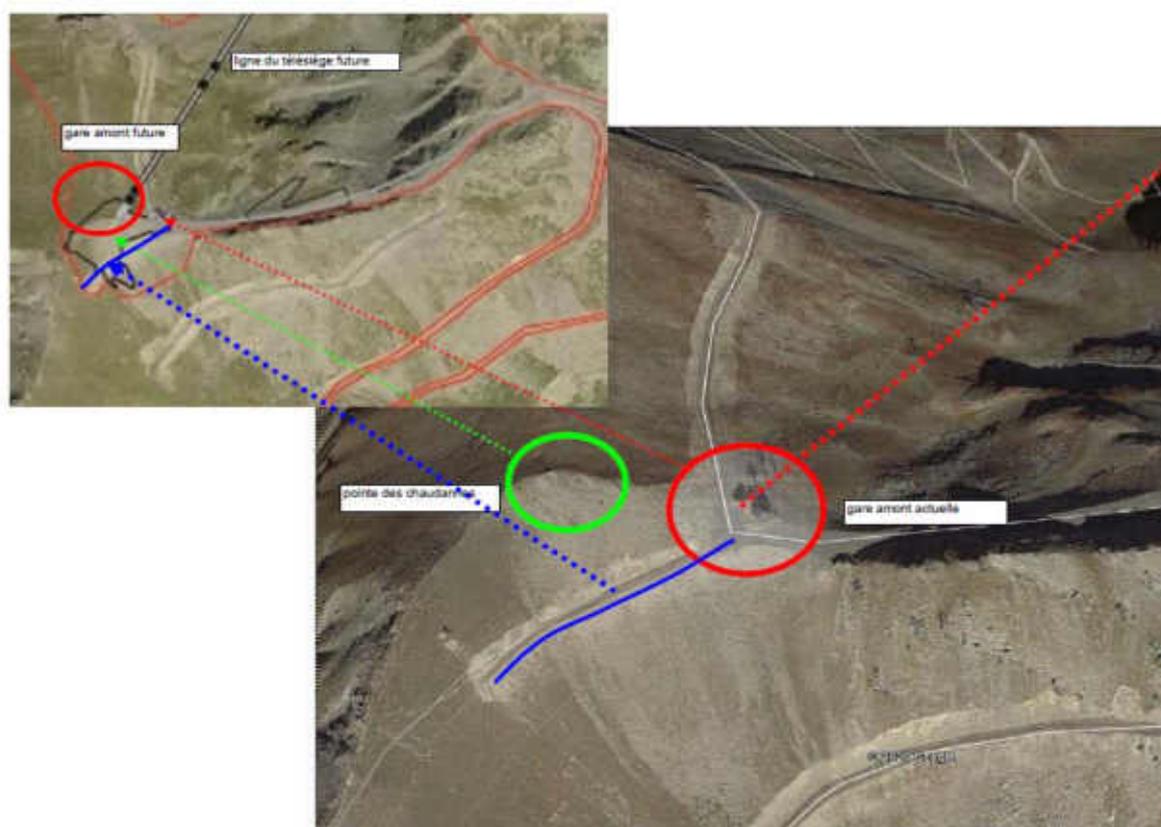
Qu'il ressort des pièces du dossier « schéma de tracé de la ligne déportée, ainsi que l'implantation de la nouvelle gare amont déplacé, que ce projet de remplacement en comparaison avec le tracé actuel, apparaît comme disproportionné et erroné et a, en réalité, principalement vocation à permettre le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



Proposition sur variante 3 au col de Charvotte

réalisée d'après le plan aménagement
 gare amont
 du dolier

Vue en plan
 sur terrain existant

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

Enrochement 200% * en bleu, les
 et remblai remblais
 * en vert, les
 déblais

Enrochement
 et déblai talutage

le local technique
 déplacé dans l'enrochement
 comme à l'arrivée du TD
 du Vinouva.

* en jaune.
 l'impact sur remblai
 (petite partie) du
 projet R1

Point haut terrain naturel: 2520.00m

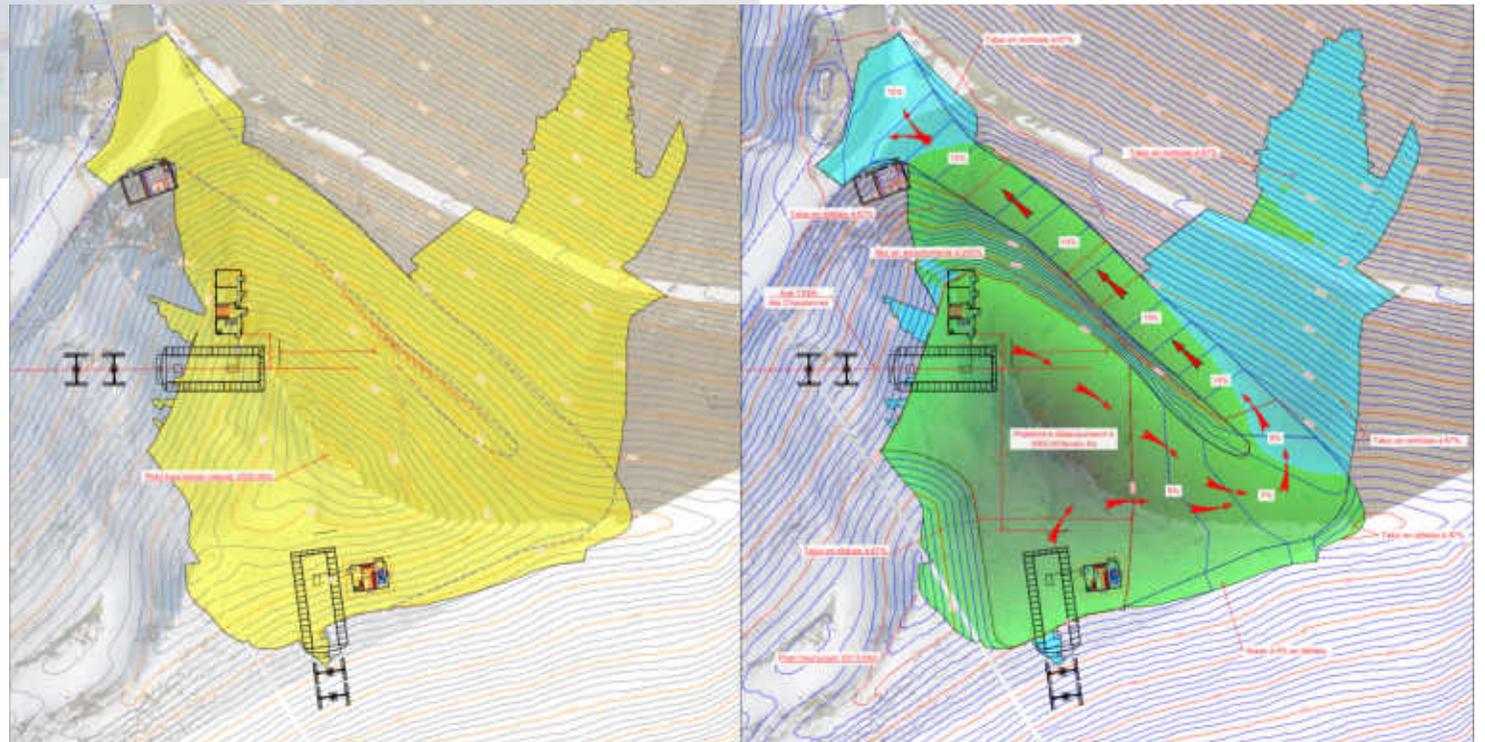
Avantages

- moins besoin d'espace, de déplacement
- ne décapite pas la vête
- moins onéreux
- protège du vent



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 ! *Coluche*

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'extrême droite, au bord du plateau à mi-hauteur de la photo
R. OTTENIO enquête publique 21/11/2020
Page 2/2

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.

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 a 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 désaffectation 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 a 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 a 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.

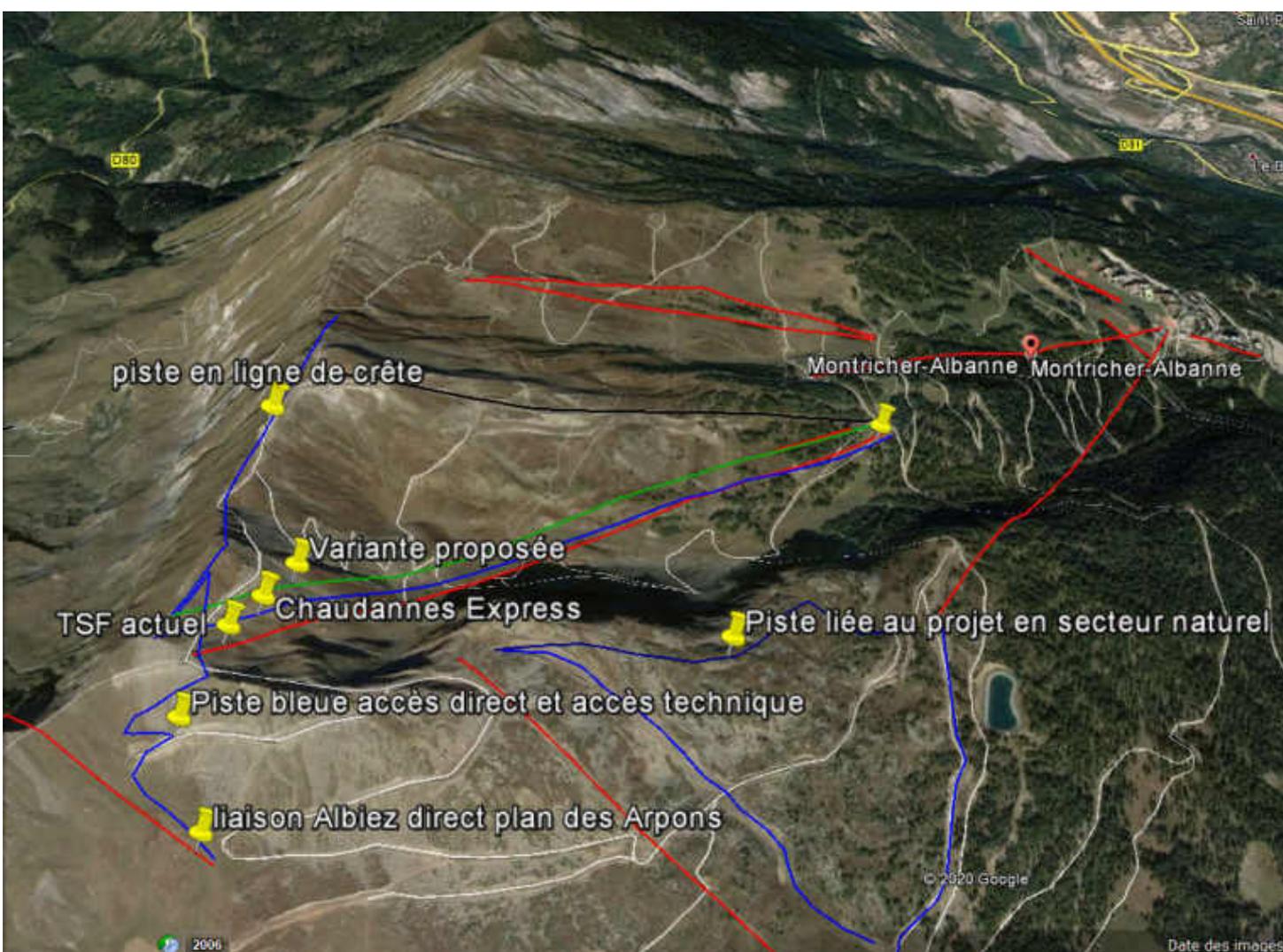
Pistes associées :

-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.

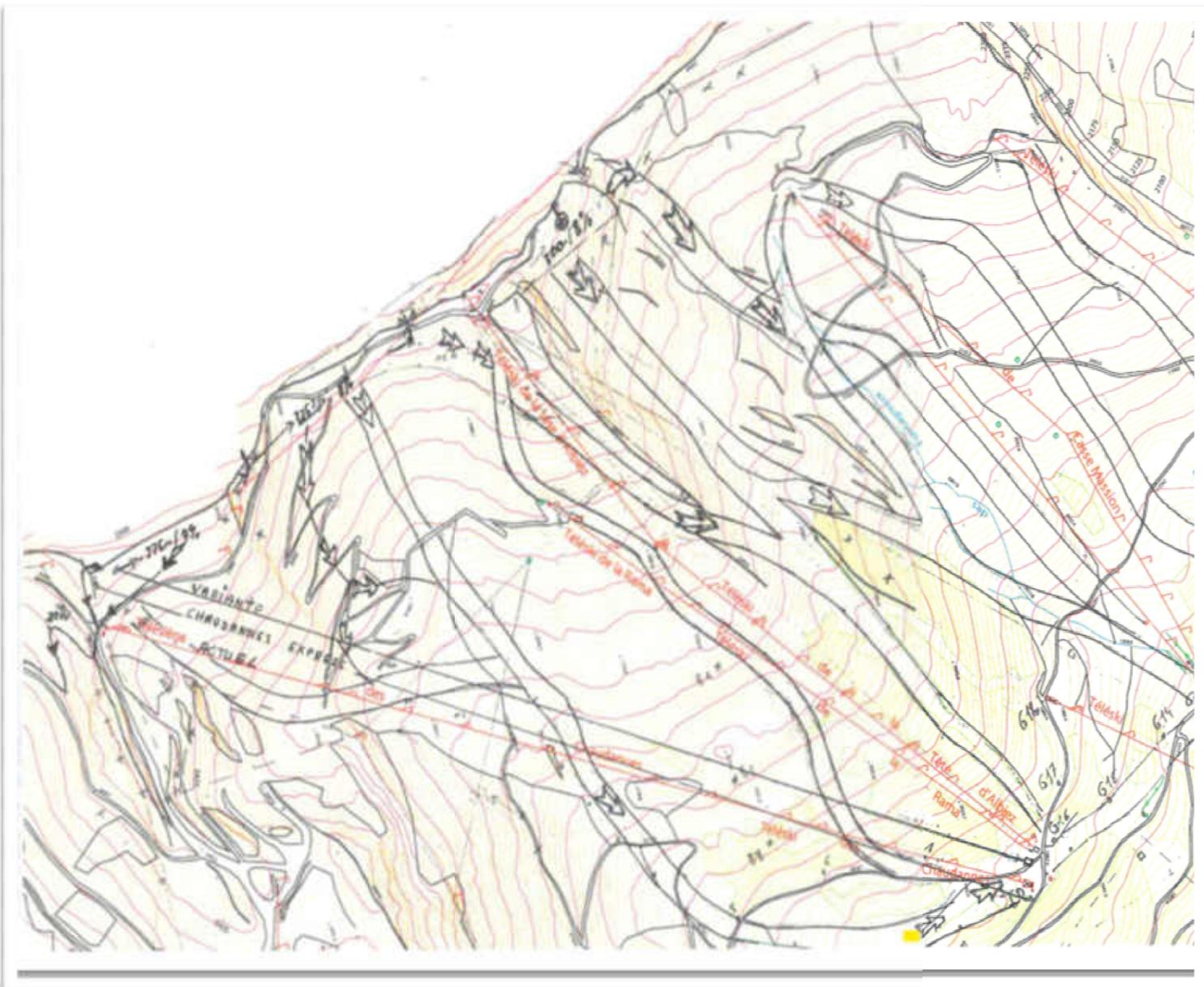
- La fonctionnalité du réseau des RM et le ski proposé, est en soit la vraie finalité du projet.

-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 Ponsoinière.

-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.

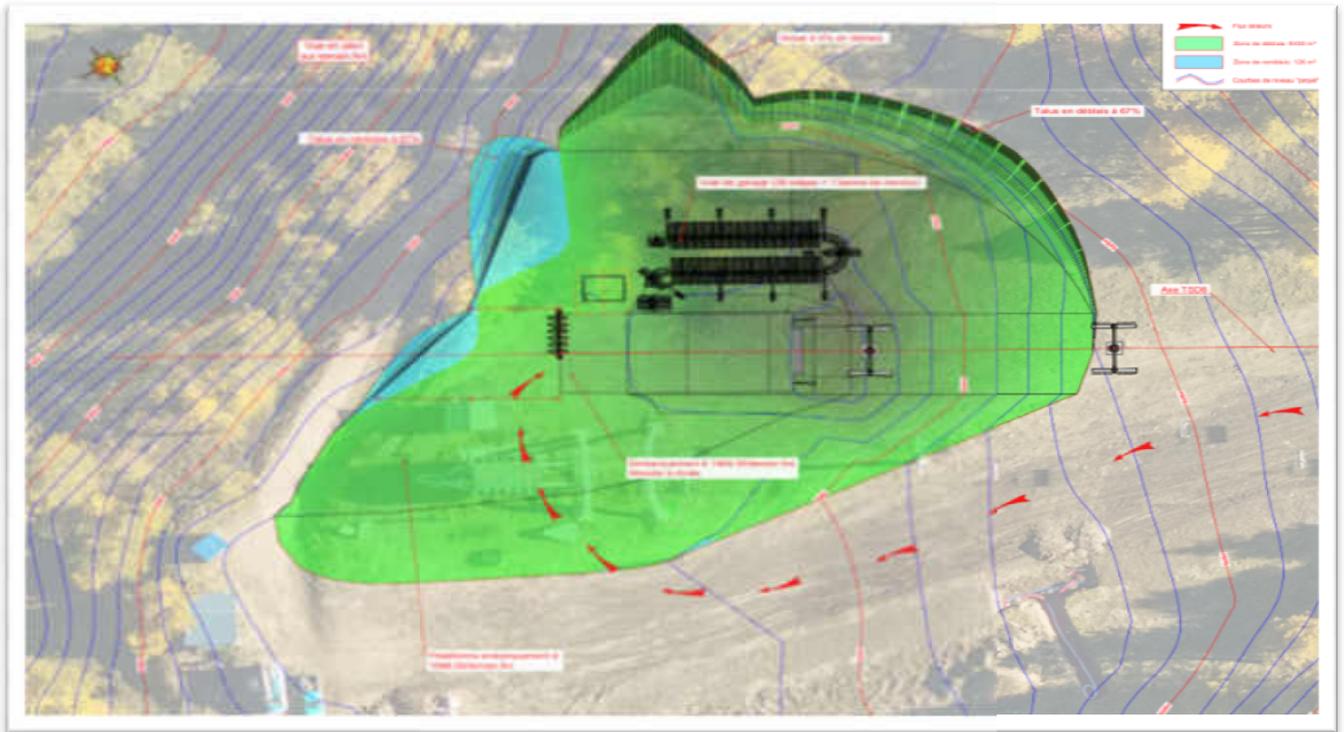
-L'arrivée du flux Plan du Four / Fontagnoux.

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

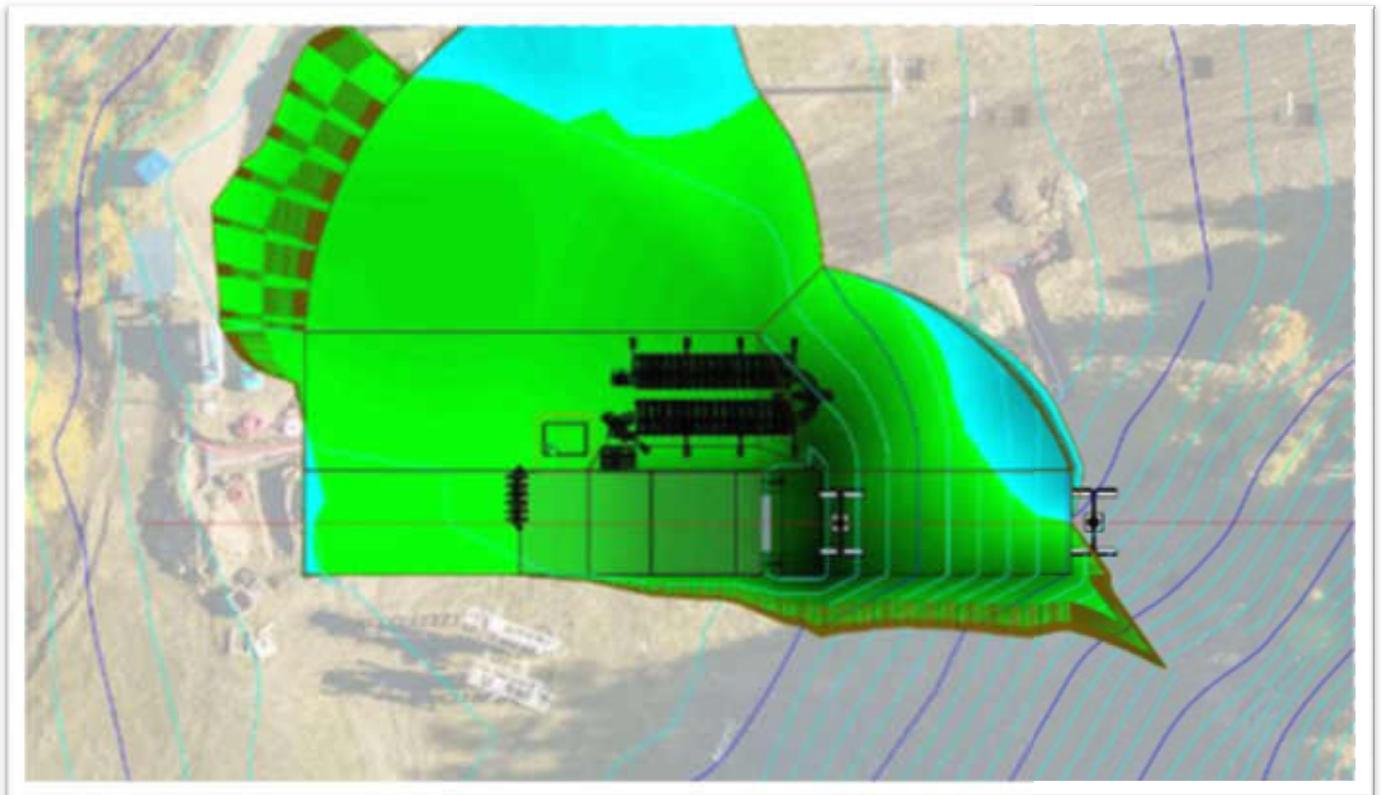
-Le terrassement est annoncé « important », mais aucune estimation n'est faite pour comparer au projet présenté (3 300 m² pour 6 400 m³).

-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 chaîne 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

Observations concernant l'enquête publique

« LES KARELLIS : remplacement du télésiège des Chaudannes sur la station »

Contribution de Corinne et Laurent GAY 20/11/20

A- PREAMBULE :

Une enquête publique doit tirer sa légitimité dans la sincérité et la loyauté des données présentées. Or, on ne peut que constater les biais et les non-dits nombreux qui émaillent le dossier.

Ainsi :

- 1- La notice explicative, sensée présenter le projet, introduit la visée d'un simple remplacement de l'existant par une (je cite) « [...] *installation neuve en lieu et place de celle existante pour réduire les couts d'aménagements associés à la construction du télésiège en les limitant aux aménagements des 2 gares de l'installation neuve* », avec pour objectif de diviser par 2 le temps de monté.

Après lecture de cette introduction, il y a fort à parier que la réponse à l'enquête sera un *grand OUI* pour tous ceux que rebutera la lecture des 392 pages de l'étude d'impact.

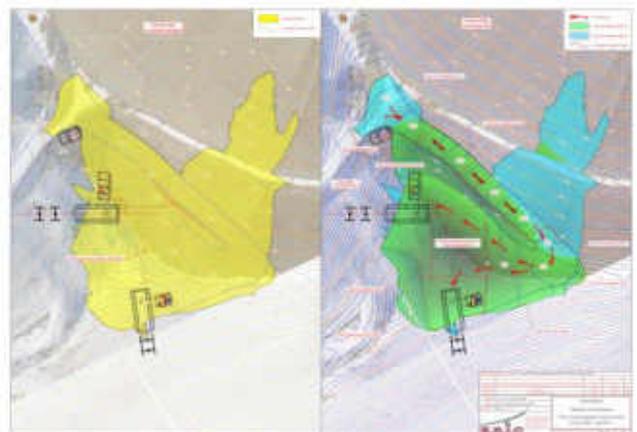
En fait, il n'en est rien. Le projet proposé consiste au démantèlement du TS existant et à la création d'un nouvel appareil sur un tracé complètement différent, avec la construction de toutes nouvelles gares.

C'est une manière biaisée et non sincère de présenter le projet.

- 2- Le projet retenu s'apparente beaucoup à une préparation de la liaison KARELLIS/ALBIEZ. On retrouve dans les documents des références plus ou moins explicites à ce projet de liaison. Pour n'en citer que quelques-unes :

- P 235 étude d'impact : « [...] *Les terrassements des gares d'arrivée impliquant des impacts sur les habitats* [...] »

- Aménagement gare amont :
Où il apparait très clairement la gare amont du projet **ET** la gare amont de la **future liaison**.



Il est dès lors raisonnablement évident que les travaux de terrassement du projet prépareront la plateforme de la liaison dans le même temps, créant de facto une situation de fait accompli (ou point de quasi non-retour) pour la réalisation de la liaison.

Ce n'est certes pas ici la bonne tribune pour exprimer des observations sur la liaison KARELLIS/ALBIEZ. Cependant, la présente enquête publique devrait alors porter globalement sur LA LIAISON KARELLIS / ALBIEZ, dont le projet de remplacement du télésiège des Chaudannes n'est qu'un élément.

C'est encore une fois une manière biaisée, insincère et déloyale de présenter le projet de « Remplacement du télésiège des Chaudannes sur la station LES KARELLIS »

B- Concernant spécifiquement le projet de « Remplacement du télésiège des Chaudannes sur la station LES KARELLIS » :

- 1- Un attribut du projet mis en avant dès la notice explicative est (je cite) qu' *« Il permettra également de recentrer les skieurs sur le domaine skiable et désengorgerait le secteur des Arpons »*.

De quelle manière le déplacement de la gare amont de quelques dizaines de mètres peut-elle, dans la configuration actuelle des pistes, apporter ce recentrage du Domaine ? **En l'absence de la création d'une nouvelle piste, cet argument est faux.** (non inclus les l'aménagement d'accès de la gare amont décrit dans le projet, qui n'apportent rien dans le but de recentrer le Domaine).

On peut alors s'interroger si, sans l'exprimer de manière sincère et loyale, il n'est pas déjà acté de manière sous-jacente au projet de renouvellement du TS Chaudannes, la création d'une nouvelle piste (la piste de TALLIERE), comme il était prévu sur le panneau de présentation affiché sur la gare aval actuelle du TS Chaudannes durant la saison passée.



C'est encore une fois une manière biaisée, insincère et déloyale de présenter le projet de « Remplacement du télésiège des Chaudannes sur la station LES KARELLIS »

- 2- Les critères comparatifs qui conduisent à rejeter les options 1,2,3,4 sont « arbitraires », ainsi que leur pondération – uniquement mise en place pour survaloriser le projet retenu.
- 3- Il est même possible d’y relever des contradictions manifestes, qui témoignent de l’aspect partisan et insincère de l’étude d’impact :

Ainsi, il est écrit p136 concernant l’état initial (zone de la gare amont existante) : « *Les terrassements laissent des zones où la reconquête végétale est difficile dans ce milieu plus minéral* » ; « *Les perceptions proches sont plus contrastées, la présence des pylônes du téléski et les parties où les sols sont à nu avec les terrassements sont beaucoup plus présents, surtout aux abords du col de Charroute. C’est une perception anthropique* »

>> Et pourtant les travaux pour la réalisation de la gare amont du projet sont décrit avec un « *impact des sols relativement limité* » alors que ces travaux représentent une extension dommageable de ces inconvénients avec une plateforme de 6800M² et le brassage de 17900^m3 de remblais. L’option 3 ne nécessitant qu’une extension limitée de la plateforme existante.

P191, concernant le projet, il est écrit par les promoteurs du nouveau projet eux même que « *L’insertion de la gare entre la gare actuelle et la pointe des Chaudannes va agrandir la surface du secteur anthropisé. De plus, l’implantation de la piste dans le profil naturel va engendrer un mur vertical empierré et donc rompre avec le profil naturel de la pente. La proximité de la gare avec la pointe des Chaudannes va perturber la lecture paysagère de ce sommet. [...] Les effets 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* »

Ce n’est pas rien !

En analysant le tableau de la p224, on voit même apparaître à l’encontre du projet retenu « *Des défrichements au niveau de la gare aval.* » et « *des défrichements au niveau du layon de la ligne du fait de l’élargissement de celui-ci pour le passage d’un TSD6* », qui n’existent pas pour l’option 3. Défrichement qui s’apparente plus à l’abatage de mélèzes de taille respectable.

Et ce n’est pas rien non plus !

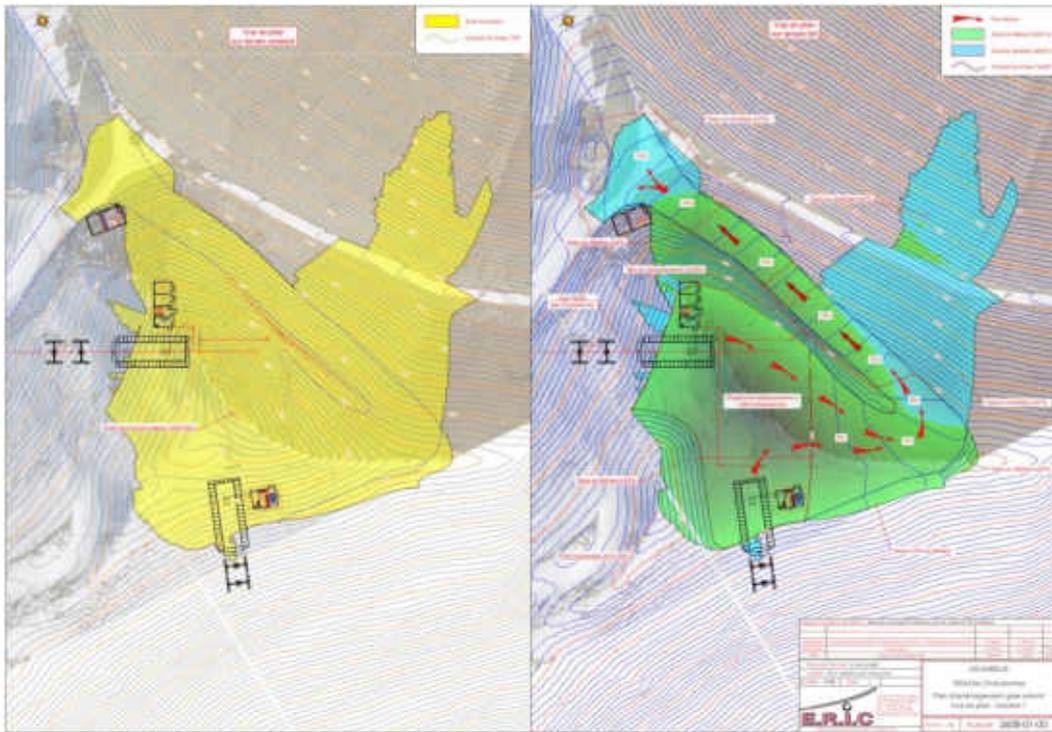
... Et ce n’est certainement pas un « *impact des sols relativement limité* »

>> Pourtant, à la rubrique PAYSAGES du tableau de synthèse (p224) il est donné artificiellement la même pondération (1.3) au projet retenu et à l’option 3, en total contradiction avec les énoncés ci-dessus, pourtant extrait de l’étude d’impact de l’enquête.

- 4- Il faut analyser le document « Aménagement gare amont » pour réellement comprendre l'ampleur de l'impact du projet retenu.

Il est projeté rien de moins que d'araser la pointe des Chaudannes (2520m) et l'arête vers le col de Charoute pour y créer « une plateforme de débarquement » à 2505m.

Comment peut-on proposer d'araser 15m d'un sommet et prétendre que les impacts sont « *peu perceptible à l'échelle du site [...] sans effet du point de vue paysager* » ?



Les dommages sont irréparables au sommet des Chaudannes, même si la très belle vue d'artiste hivernale produite (document : *insertion paysagère gare amont*) tente de les occulter sur la page de présentation du registre dématérialisé.

- 5- P141 il est écrit « *A proximité immédiate du Télésiège des Chaudannes, aucun projet n'est connu [...].* »

Comment peut-on nous faire croire que les promoteurs du projet de renouvellement du TS Chaudannes ignorent l'existence du projet de liaison KARELLIS / ALBIEZ, qui pourtant apparait çà et là dans les documents de l'enquête (CF préambule)

- 6- On peut aussi s'interroger sur la superficie de la plateforme de la gare amont : 6800m² pour un seul télésiège nous paraît énorme. Elle serait sans doute adaptée à l'arrivée de 2 TS en vue de la liaison KARELLIS/ALBIEZ

- 7- Aucune étude de financement et d'amortissement du projet n'est jointe à l'enquête. C'est un investissement majeur pour la station LES KARELLIS (7 407 000€), et nous aimerions pouvoir être sûr que la validité de l'investissement a bien été évaluée dans le contexte sanitaire actuel, et à la lumière du réchauffement climatique qui frappe toute activité d'hiver en montagne.

C- CONCLUSION :

- 1- Nous sommes favorables au principe de renouvellement du TS Chaudannes à pinces fixe vieillissant par un appareil moderne qui permettra de renforcer l'attractivité globale de la station LES KARELLIS et d'améliorer la qualité de services rendus aux utilisateurs, cependant ;
- 2- **Nous nous opposons au projet proposé pour toutes les raisons décrites ci-dessus, notamment la destruction inacceptable du sommet des Chaudannes.** Dans l'hypothèse du renouvellement, L'option 3 nous paraît la plus pertinente.
- 3- Nous répétons nos vives réserves quant à une enquête publique concernant le renouvellement d'un seul appareil sur la station LES KARELLIS, qui serait en réalité le cheval de Troie d'un projet de plus grande ampleur (la liaison Karellis/Albiez) sans le dire.

Notes : les « *textes bleus en italique* » sont des extraits des documents présentés dans le cadre de l'enquête publique pour illustrer notre propos.

Préambule,

C'est plus qu'une évidence, le remplacement de TS des Chaudannes est vital pour l'avenir des Karellis et aurait dû déjà être réalisé.

Le temps presse mais ce n'est pas pour autant qu'il faut faire capoter le projet pour des considérations futuristes d'une hypothétique liaison avec Albiez. Les trois TS des Karellis sont vieillissants et demandent tous une remise à niveau à commencer par le TS des Chaudannes. Il est impératif de monter la qualité des prestations de ski pour les Karellis avant de s'occuper d'Albiez.

Petit exemple de cette précipitation, le projet affiché l'hiver dernier au départ du TS des Chaudannes, prévoyait une mise en service du TSD en décembre 2020, donc des travaux avant l'enquête publique !!!!

Implantation de la Gare d'arrivée

Lorsque l'on regarde le plan, on voit une deuxième gare d'arrivée, et délibérément rien n'est mentionné pour dire qu'il s'agit d'un appareil arrivant du versant d'Albiez...c'est sympathique de nous prendre pour des benêts, donc *l'objet de cette enquête est volontairement détourné.*

Alors dans ce projet actuel, quelle est la part de financement d'Albiez dans l'estimation des dépenses, en ce qui concerne :

La mission Maitrise d'œuvre ?

Les études de risques ?... ?

Le terrassement de la plate forme d'arrivée des 2 appareils ?

L'alimentation électrique de cette plate forme où se trouve la gare d'arrivée du TSD des Chaudannes, se fait en boucle depuis le versant Albanne, et elle servira forcément à la future gare du TSD d'Albiez, alors quelle est de nouveau la participation d'Albiez aux lots 3 et 4 des prestations de travaux ?

D'une façon déguisée dans ce projet ce sont *les Karellis qui financent en partie l'appareil d'Albiez*, ce qui est inadmissible dans le contexte économique actuel.

Implantation de la Gare de départ

Actuellement, pour gagner la gare du TS des Chaudannes en venant du TSD du plan du four, on rencontre 2 problèmes.

*Le premier est que faute de pente, il est parfois difficile de gagner la gare de départ, par manque d'élan ou de glisse ce qui nécessite une poussée de bâtons ou pour certains de monter en escalier.

**Le deuxième est qu'il faut être très vigilant au flux de skieurs amont qui arrivent de la piste de la rama.

*Au regard du premier point la situation ne semble pas s'arranger, l'altitude de départ de 1968-1970m du nouveau TSD, serait au même niveau, peut-être même légèrement supérieure au TS actuel, la carte IGN n'est pas assez précise au mètre près et le document en ligne n'est pas très lisible en ce qui concerne les courbes de niveaux. Quoiqu'il en soit *il faut rejoindre la gare du futur TSD en gravitaire, donc à une altitude plus basse que celle du TS actuel.*

**Au regard du deuxième point, le flux de skieurs venant de la piste de la rama va considérablement augmenter, comme celui du plan du four, avec des skieurs délaissant le TS des Fontagnoux pour aller prendre ce nouveau TSD. Il est donc capital *d'aménager ce croisement de flux de skieurs.* Ce point de sécurité est important, une fois le risque identifié, il y a déjà eu des cas de jurisprudences en cas d'accidents graves qui engageraient la responsabilité des Karellis qui lui seraient préjudiciables.

Montage financier et Etude économique

Il est surprenant que ces volets soient occultés...mais ce serait bon de connaître la part du montant de financement qu'Albiez met dans le panier pour ce projet, la part du CSK, de la commune, de la région, ou autres acteurs, les montants et durée des emprunts et surtout qui sont les garants de ces emprunts. Peut-on envisager un retour sur investissement dans un délai raisonnable ? **Il semble que ces volets soient tabous**...L'estimation actuel du projet, n'est pas toujours clair, un exemple parmi d'autres...pour le poste démontage de l'appareil actuel, on parle du 4 places débrayables !!! (Paragraphe généralités de la note sur les mesures de prévention et de réhabilitation du milieu naturel). Une entourage du maître d'œuvre ? Le coût de démontage d'un TS est forcément inférieur à un TSD.

Impact environnemental et paysager

Il est difficile de comprendre cette obstination à ne pas vouloir prendre en compte les avis, remarques et conclusions déjà émises dans le SCOT de Maurienne de 2019. **Araser le sommet de la pointe des Chaudannes, c'est aller au-devant d'une vive contestation justifiée**, pire c'est aller au-devant de problèmes juridiques, qui ne feront que retarder le remplacement du TS des Chaudannes, appareil vital pour la survie de la station des Karellis.

Pour résumer

- Il faut se concentrer uniquement sur **le remplacement rapide du TS des Chaudannes, sans financer le TSD d'Albiez.**
- Il est impératif de **déplacer l'arrivée de cet appareil et de ne pas araser la pointe des Chaudannes**, pour éviter un recours administratif ayant pour objet l'impact environnemental et paysager, volet déjà dénoncé par diverses compétences, ce qui retarderait le projet, et remettrait en cause la survie des Karellis.
- Il est également impératif de revoir l'implantation et **l'altitude de la gare de départ** de quelques mètres afin d'arriver au TSD des Chaudannes depuis la sortie du plan du four en gravitaire sans pousser sur les bâtons.
- Pour la sécurité de toutes les personnes, skieurs, piétons, personnel de la station, il est nécessaire **d'aménager le croisement des flux de skieurs** venant de la combe de la rama et ceux du plan du four.
- La moindre de choses est de présenter **le plan de financement de ce projet**, hauteurs des emprunts et de leurs garants et en corolaire les investissements prévus dans les années à venir pour la suite des remises à niveau des autres appareils.

Conclusion

Il est urgent de présenter rapidement une nouvelle version du projet en tenant compte des premières remarques et suggestions des uns et des autres déposer dans ce registre, en ne perdant pas de vue **l'objet du projet, à savoir le remplacement du TS des Chaudannes et non la création d'un appareil pour l'hypothétique liaison avec Albiez.**

Jean-Luc Kieken - Albanne

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.

Est-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

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 brier 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 tute 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/Verbioire !!

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 tute 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 semblant "d'arrêt" artificiellement recréé...), qu'en sera-t-il pour

finir de l'impact visuel ... " de tous côtés " !!??

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" !

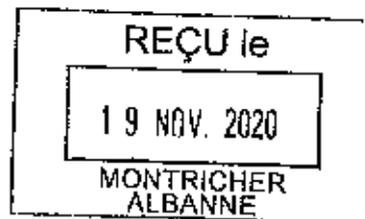
Si la variante 3 ne peut se faire "côté avant/versant Albanne", la variante 4 reste la meilleure option, en arrivant ^{bien} plus à droite que celle figurée/enveloppée : dans un vaste replat, dont on pourrait bien se demander pourquoi il nécessiterait des terrassements plus pharaoniques que ceux prévus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

Benjamin Collombet
233 Route des Sauges
73140 St Michel de Maurienne



Avis sur le remplacement du télésiège des Chaudannes

Je skie aux Karellis, station de **taille moyenne** que je préfère aux usines à skis. J'apprécie ses tarifs abordables et la **bonne qualité** de sa neige. La **moindre quantité** de canons permet d'évoluer sur **une neige naturelle** beaucoup plus agréable que la neige artificielle.

1-Le contexte

Ce projet s'inscrit dans un cadre très défavorable à l'activité ski avec **une élévation des températures** plus significative en montagne qu'en plaine (Étude d'Environnement p.45), **une limite pluie neige** qui remonte (EE p.49) et une multiplication par 5 des quantités d'ozone en altitude depuis 10 0ans (EE p.48).

Les mesures de confinement ont écourté la saison 2019/2020 et risquent d'impacter très négativement celle de 2020/2021.

Si la vétusté du télésiège des Chaudannes impose un **changement**, la sagesse serait peut-être d'opter pour un appareil à pinces fixes, moins onéreux (variante 1). Cette options ferait-elle renoncer les habitués à skier aux Karellis ? Le renchérissement du forfait lié à l'amortissement d'un appareil coûteux de 7,4 millions d'euros ne risque-t-il pas d'être plus dissuasif que les 6 minutes supplémentaires passées sur un télésiège moins performant ?

Grave lacune, aucune étude économique ne figure au dossier, comparant les différentes options et le retour sur investissement.

2-La préservation de la pointe des Chaudannes

La pointe des Chaudannes s'inscrit avec la pointe Emy et la Grande Chible dans l'emblématique massif des Aiguilles d'Arves.

Un enjeu de la zone d'étude est « l'intégrité des crêtes et crêts » (EE p.20).

L'ensemble Massif des Aiguilles d'Arves et du Mont Thabor « présente par ailleurs un évident intérêt paysager. L'ensemble est cité pour partie comme exceptionnel dans l'inventaire régional des paysages » (EE p.124).

En contradiction avec l'enjeu de préserver cette ligne de crête exceptionnelle, le projet retenu envisage d'arasér la Pointe des Chaudannes et de lui infliger un **lifiting** afin de masquer sa décapitation.

En effet, la gare amont du projet retenu est implantée sur une arête (EE p.35), qui implique un terrassement rocheux important (EE p.230) voire un mur de soutènement (EE p.231), mais on recréerait une arête reprenant la forme de l'arête existante (EE p.19).

Le dossier admet quand même que « les effets de la gare amont seront négatifs sur la qualité de la crête et de son couvert herbacé » (EE p.193).

A l'inverse, la variante 3, télésiège débrayable 6 places avec gare amont au droit de la gare actuelle implique un mur de soutènement mais préserve la pointe des Chaudannes (EE p.209).

Si je comprends bien l'impact important de ce mur de soutènement, en revanche, je ne vois pas en quoi cette variante située dans le même secteur que le projet retenu aurait un impact plus fort sur les lézards, les papillons et les oiseaux. Un des enjeux étant le fonctionnement de l'appareil lorsqu'il y a du vent, les variantes 1 et 3 plus abritées protégeraient la gare amont, les skieurs et la neige.

3-Conclusion

Les terrassements importants liés aux plateformes des gares d'appareils débrayables impactent les boisements à l'aval, les plantes, les papillons et les oiseaux, d'où l'intérêt de préférer le télésiège à pinces fixes moins destructeur. Néanmoins, si pour des raisons de confort la station privilégiait un débrayable, alors il faudrait opter pour la variante 3 qui épargne la Pointe de Chaudannes.

J'émet donc un avis défavorable au projet Chaudannes Express retenu et propose la variante 1 pinces fixes, à défaut, la variante 3.

Benjamin Collombet