

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

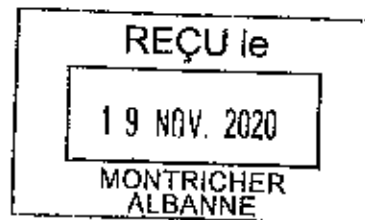
- Il faut se concentrer uniquement sur ***le remplacement rapide du TS des Chaudannes, sans financer le TSD d'Albiez.***
- Il est impératif de ***déplacer l'arrivée de cet appareil et de ne pas araser la pointe des Chaudannes***, pour éviter un recours administratif ayant pour objet l'impact environnemental 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

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