

DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

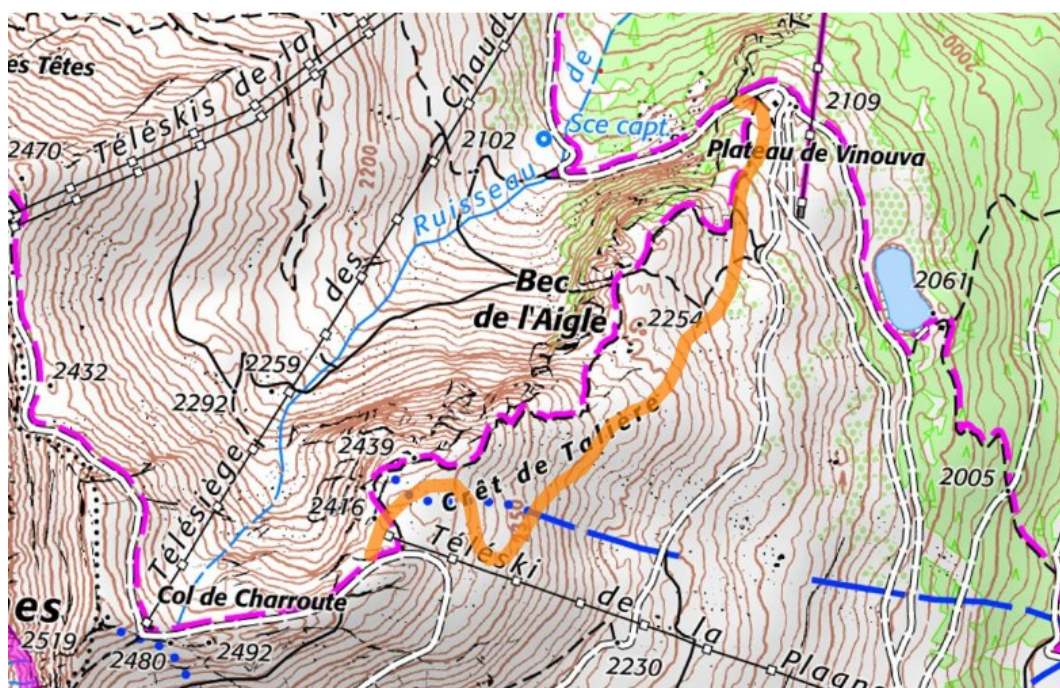
* * * * *

Commune de Montricher-Albanne
Régie autonome des remontées mécaniques
Domaine skiable des Karellis

* * * * *

Enquête publique environnementale
concernant la création et l'aménagement
d'une piste de ski sur le secteur « Crêt de Talière »

* * * * *



Source Géoportail IGN

Rapport du commissaire enquêteur

Sommaire

1. CONTEXTE GÉNÉRAL DU PROJET	5
1.1. Présentation de la station des Karellis	5
1.2. Description succincte du projet	5
1.3. Cadre juridique	6
2. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	7
2.1. Objet de la demande.....	7
2.2. Autorité organisatrice	7
2.3. Modalités d'organisation de l'enquête	7
2.3.1. Arrêté municipal d'ouverture d'enquête publique	8
2.3.2. Mesures de publicité	8
2.4. Composition du dossier soumis à l'enquête.....	8
3. ANALYSE GLOBALE DU PROJET	9
3.1. Présentation du projet	9
3.1.1. Justification du projet	9
3.1.2. Visites sur le terrain	11
3.2. Évaluation environnementale	15
3.3. Compatibilité avec le SCoT du Pays de Maurienne	16
3.4. Compatibilité avec le Plan Local d'Urbanisme	17
3.4.1. Le PLU en vigueur	17
3.4.2. Projet de PLUi HD	18

3.5. Estimation financière	19
4. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	19
4.1. Bilan quantitatif des observations	20
4.2. Bilan qualitatif des observations	20
4.2.1. Observations favorables	21
4.2.2. Observations défavorables	23
5. PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE	32
6. MÉMOIRE EN RÉPONSE AU PV DE SYNTHÈSE	32
6.1. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage	32
6.2. Analyse du mémoire en réponse	33
6.2.1. Questions issues des contributions	33
6.2.2. Questions posées par le commissaire enquêteur	35
7. AVIS DE LA MRAE	40
7.1. Synthèse de l'avis de la MRAe	40
7.2. Réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe	40
7.2.1. Présentation du projet d'ensemble	41
7.2.2. Biodiversité et milieux naturels	42
7.2.3. Risques naturels	42
7.2.4. Changement climatique	43
7.2.5. Justification du choix de la solution retenue	43
7.3. Cas particulier de la liaison Albiez-Karellis	45

1. Contexte général du projet

1.1. Présentation de la station des Karellis

La station de ski des Karellis, située en Maurienne sur le territoire de la commune de Montricher-Albanne, est une station qui s'est développée sur les versants Nord (assez raides) et Est (plus doux) de la crête de Casse-Massion à la Pointe des Chaudannes. Le domaine skiable propose ainsi des pistes de ski allant de 1600 m. altitude de la station, jusqu'à 2480 m. point culminant à la pointe des Chaudannes.

La station des Karellis a la particularité d'être une station de ski associative en ce sens que ce sont des associations qui ont investi pour construire sur les terrains communaux et ainsi la station est composée essentiellement de « villages de vacances » en pension complète ou en gîtes avec des tarifs attractifs.

Cette particularité en fait une station familiale, proposant un ski plutôt « abordable » comparé aux autres stations de plus haute altitude de Maurienne ou de Tarentaise.

Le domaine est cependant très attractif pour cette clientèle qui recherche plus un ski « plaisir », avec de belles pistes, plutôt qu'un ski plus « sportif ».

L'offre de pistes est cependant variée avec 60 km de linéaire répartis à raison de 21% de pistes vertes, 21% de bleues, 43% de rouges et 14% de noires.

Le domaine propose un niveau plutôt soutenu sur le secteur Nord entre la pointe des Chaudannes et Casse-Massion et plus décontracté sur le secteur Est d'Albanne.

La proportion de pistes rouges et noires étant assez élevée par rapport à la clientèle de la station, la Régie autonome des remontées mécaniques des Karellis (désignée par la suite RARM des Karellis) a souhaité créer une nouvelle piste bleue sur le secteur d'Albanne pour rééquilibrer son offre de ski « plaisir ».

Cette nouvelle piste, dénommée piste de Talière, s'étendrait sur une surface aménagée de 3,4 ha environ pour une longueur approximative de 1500 m.

1.2. Description succincte du projet

Le projet concerne la création d'une piste de ski « tout public » sur le secteur de La Plagne – Vinouve, au sein du domaine skiable existant.

Ce nouvel itinéraire, type piste bleue, accessible à la majorité de la clientèle depuis le sommet des Chaudannes, permettra de redescendre directement sur le versant station et de faire des rotations en ski propre sur ce versant, via le télésiège des Chaudannes. Il devrait entraîner une meilleure répartition des usagers sur le domaine skiable entre les secteurs « Chaudannes – station » et « Albanne – Arpons »

Le tracé envisagé a été étudié depuis le sommet du télésiège des Plagnes et via le départ de la piste noire des Crêtes jusqu'à proximité de l'arrivée du télésiège du Vinouve.

Les objectifs du projet peuvent globalement se résumer ainsi :

- Développer l'offre de ski en altitude (au-dessus de 2100m)

- Mieux répartir les skieurs sur le domaine skiable, notamment par rapport au secteur des Arpons
- Proposer des rotations « tout public » intéressantes sur le TS des Chaudannes
- Baliser et sécuriser un itinéraire dans un secteur déjà fréquenté par le hors-piste et aux caractéristiques intéressantes pour une piste bleue.

1.3. Cadre juridique

Selon l'article L 473-1 du code de l'urbanisme, l'aménagement de pistes de ski alpin est soumis à l'autorisation délivrée par l'autorité compétente en matière de permis de construire.

L'autorisation prend la forme d'un permis d'aménager, délivré par la commune, dès lors que le projet présente une superficie supérieure à 2 ha conformément à l'article R 421-19 du code de l'urbanisme qui précise :

Article R 421-19

Doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager :

...

h) L'aménagement d'un parc d'attractions ou d'une aire de jeux et de sports d'une superficie supérieure à deux hectares.

...

Par ailleurs, l'annexe à l'article R 122-2 du code de l'environnement désigne les catégories de projets susceptibles d'être soumis d'office à évaluation environnementale ou soumis à examen au cas par cas.

Les pistes de ski sont concernées par la rubrique 43 de cette annexe :

43. Pistes de ski, remontées mécaniques et aménagements associés

Ainsi les projets de piste de ski d'une surface inférieure à 4 ha hors site vierge, c'est-à-dire pour un projet inclus dans le domaine skiable existant, tel que défini à l'article R 122-4 – 2° du code de l'urbanisme, sont soumis à examen au cas par cas.

Le projet de piste de Talière a donc fait l'objet d'une première demande d'examen au cas par cas le 17 juillet 2020, demande retirée comme le précise le site de l'autorité environnementale, puis d'une nouvelle demande déposée le 5 juillet 2021 par la RARM des Karellis.

La décision du préfet de région Auvergne Rhône Alpes 2021-ARA-KKP-3238 en date du 16 juillet 2021 a soumis le projet de piste de Talière à évaluation environnementale.

La demande de permis d'aménager PA.073.173.22.R.3001 incluait donc l'obligation de réaliser une telle étude.

Une évaluation environnementale a donc été réalisée et soumise pour avis à la mission régionale d'autorité environnementale qui a rendu son avis 2022-ARA-AP-1329, le 26 avril 2022.

Conformément à l'article L 122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage devait fournir une réponse à l'avis de la MRAE, ce qu'il a fait en juillet 2022.

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, celui-ci devait être soumis à enquête publique comme le précise l'article R 123-1 du code de l'environnement.

2. Organisation de l'enquête publique

2.1. Objet de la demande

Le projet de piste de Talière est donc soumis à enquête publique, préalablement à l'autorisation, d'un permis d'aménager la piste de ski, qui pourrait être prise par Mme Sophie Verney, maire de Montricher-Albanne à l'issue de l'enquête publique.

Le maître d'ouvrage qui dépose cette demande est la Régie autonome des remontées mécaniques des Karellis représentée par M. Marcel Pasquier, président et M. Christophe Baudot, directeur.

2.2. Autorité organisatrice

L'autorité organisatrice pour cette enquête publique est la mairie de Montricher-Albanne, habilitée à délivrer le permis d'aménager.

Mme la maire a saisi le tribunal administratif de Grenoble pour demander la désignation d'un commissaire enquêteur.

Suite à la demande de Mme la maire, le président du tribunal administratif de Grenoble m'a désigné le 11 août 2022 pour procéder à l'enquête publique sur le projet d'aménagement de la piste de Talière sur le secteur des Plagnes, décision n° E22000134/38.

N'ayant aucun lien avec la population ou les représentants de cette commune, ni avec les responsables de la RARM des Karellis, j'ai pu accepter cette mission.

2.3. Modalités d'organisation de l'enquête

Après avoir reçu et pris connaissance du dossier transmis par voie électronique, j'ai contacté la mairie de Montricher-Albanne pour définir les modalités d'organisation de l'enquête.

J'ai rencontré Mme la maire et le maître d'ouvrage le 7 septembre 2022 pour qu'ils me présentent le projet. Je leur ai également demandé qu'ils me fournissent un exemplaire papier du dossier.

En complément du registre papier réglementaire, il a été décidé de recourir à un registre dématérialisé permettant un accès en ligne au dossier d'enquête, la possibilité de déposer des observations personnelles ou anonymes et une adresse de messagerie dédiée. Cette prestation de registre dématérialisé a été confiée à la société Préambules.

La période retenue pour le déroulement de l'enquête a été arrêtée du lundi 17 octobre 2022 au vendredi 18 novembre 2022. Il a été convenu de tenir trois permanences pour recevoir le public en mairie, elles ont été fixées les :

- Lundi 24 octobre de 9h00 à 12h00
- Samedi 5 novembre de 9h00 à 12h00
- Vendredi 18 novembre de 14h00 à 17h00

2.3.1. Arrêté municipal d'ouverture d'enquête publique

En date du 26 septembre 2022, Mme la maire de Montricher-Albanne a pris un arrêté d'ouverture d'enquête publique environnementale, portant sur la Demande d'Autorisation d'Aménagement de Piste (D.A.A.P.) pour le projet de piste de Talière sur le domaine des Karellis et précisant que ce projet était soumis à une évaluation environnementale.

Les dates et heures d'ouverture et de clôture de l'enquête ont été précisées de manière à être coordonnées avec l'ouverture et la fermeture automatique du registre dématérialisé.

Le siège de l'enquête publique était fixé en mairie de Montricher-Albanne.

La décision susceptible d'être adoptée au terme de l'enquête est l'autorisation d'aménagement de la piste de ski alpin de Talière délivrée par Mme la maire de Montricher-Albanne.

2.3.2. Mesures de publicité

L'avis d'enquête publique a été publié réglementairement dans le Dauphiné Libéré, éditions Savoie et Tarentaise / Maurienne et dans La Maurienne. Le premier avis est paru le 29 septembre 2022 dans ces deux journaux et la seconde parution a été faite le 20 octobre 2022 également dans ces deux journaux.

L'avis d'enquête publique était également affiché sur les panneaux d'affichage de la mairie à partir du 29 septembre, à la station des Karellis ainsi que sur les lieux du projet à partir du 3 octobre 2022 et ce jusqu'au 21 novembre 2022 inclus.

Le certificat d'affichage de la mairie est joint en annexe à ce rapport. (annexe 2)

2.4. Composition du dossier soumis à l'enquête

Le projet devant faire l'objet d'une évaluation environnementale, le dossier soumis à l'enquête publique doit obligatoirement contenir, en plus des pièces exigées par la procédure relative au projet lui-même, toutes les pièces afférentes à cette évaluation environnementale :

- la demande d'examen au cas par cas,
- la réponse du Préfet de région à cette demande,
- l'évaluation environnementale,
- l'avis de la MRAE ou la mention d'absence d'avis,
- la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAE.

Le dossier soumis à l'enquête publique est relativement simple, peu technique et sa compréhension est abordable par le grand public.

Il comporte les pièces suivantes :

- Pièce A – Table des matières
- Pièce B – Notice explicative
- Pièce C – Textes régissant l'enquête publique

- Pièce D – Décision du Préfet de région sur la demande d'examen au cas par cas pour l'évaluation environnementale
- Pièce E – Évaluation environnementale avec son résumé non technique
- Pièce F – Avis de la MRAE Auvergne Rhône Alpes
- Pièce G – Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAE
- Pièce H – Appréciation sommaire de dépenses
- Pièces I et J – Copies des publications de l'avis d'enquête

3. Analyse globale du projet

3.1. Présentation du projet

La notice explicative présente le projet de réalisation de la piste de Talière avec l'objectif d'améliorer le ski d'altitude en créant une piste bleue « tout public » depuis le sommet des Chaudannes jusqu'à proximité de la gare d'arrivée du télésiège du Vinouve.

Le projet nécessite des terrassements importants en travers de la pente dans la partie amont du tracé sur l'emprise de la piste existante des Crêtes.

La notice précise que le secteur étant naturellement beau et peu équipé, le souhait de la Régie est de minimiser les terrassements en zone naturelle, comme précisé dans l'analyse des variantes.

Le principe d'aménagement serait de conserver la partie intermédiaire du tracé en zone naturelle et de la travailler en neige naturelle avec le damage.

3.1.1. Justification du projet

La justification du projet est donnée dans l'évaluation environnementale, chapitre 2 de la PRÉSENTATION DU PROJET ET DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES.

Extrait :

L'objectif de ce projet est de développer un nouvel itinéraire accessible à la majorité de la clientèle depuis le sommet des Chaudannes, redescendant directement sur le versant station et permettant ainsi de faire des rotations en ski propre sur ce versant via le TS des Chaudannes. L'objectif étant que ce tracé présente un attrait réel pour les skieurs grâce à des pentes variées, un paysage ouvert et des largeurs suffisantes, et permette ainsi une meilleure répartition des usagers sur le domaine skiable.

Ce projet envisagé par la régie des RM des Karellis a donc les objectifs globaux suivants :

- *Développer l'offre de ski en altitude (au-dessus de 2100m)*
- *Mieux répartir les skieurs sur le domaine skiable*
- *Proposer des rotations « tout public » intéressantes sur le TS des Chaudannes*
- *Baliser et sécuriser un itinéraire dans un secteur déjà fréquenté par le hors-piste et aux caractéristiques intéressantes pour une piste bleue.*

Le projet permettra ainsi aux skieurs débutants d'accéder au plateau de Vinouve depuis la pointe de Chaudannes et de profiter d'un ski sur une longue distance en altitude où la neige est garantie.

Aucun enneigement artificiel n'est prévu sur cette piste.

Comme tout projet analysé dans le cadre d'une évaluation environnementale, celui-ci doit être comparé à une ou plusieurs variantes permettant d'en justifier le choix.

Le chapitre « 3. Analyse des variantes » présente, dans le cas de la piste de Talière, deux hypothèses qui ont été rapidement comparées, car elles sont en fait très similaires, en dehors de la partie sommitale de la piste qui impacte le départ de la piste noire des Crêtes.

Sa longueur est donnée pour 1480 m. avec une dénivelée de 330 m. soit une pente moyenne entre 22 et 23% ce qui peut paraître déjà assez « raide » pour une piste bleue, notons toutefois que ces valeurs sont des moyennes.

La solution « **de base** » consiste en un tracé qui se sépare très vite du départ de la piste des Crêtes pour se diriger vers le Nord puis, après un virage serré à droite, se poursuit par une longue traversée descendante assez raide. Elle se termine par un raccordement à la piste du Vinouve en contrebas de la cabane du catex côté Ouest, en orientant les skieurs en direction du télésiège des Chaudannes,

Par contre il est écrit : « La solution de base impacte fortement les espèces protégées identifiées et leur milieu », notamment le Lycopode des Alpes ou le Solitaire dans les landes subalpines et les mélezins de la partie finale.

Cette solution présentait un intérêt certain pour les « bons skieurs » mais n'a pas été retenue en raison des terrassements nécessaires et d'une difficulté plutôt équivalente à une piste « rouge » ce qui n'était pas le souhait de l'exploitant.

La solution « **alternative** » présente un départ plus vers l'Est avec un premier virage à droite suivi d'un virage serré à gauche, puis la longue traversée descendante et au final un raccordement plus tôt sur la piste du Vinouve au niveau de la gare d'arrivée du télésiège, pour éviter les enjeux flore à l'aval. (il aurait fallu noter aussi l'enjeu faune, compte tenu du lézard vivipare et du tétras-lyre, entre autres).

Cette solution devrait permettre de minimiser les terrassements de la partie amont, bien que ceux-ci ne soient pas quantifiés ni comparés quantitativement avec ceux de la solution de base.

Ces terrassements sont situés directement sur la piste des Crêtes, secteur déjà remanié et sont, par conséquent, moins impactants.

Les deux hypothèses de tracé réalisées par le bureau d'étude présentaient des terrassements sur l'intégralité du tracé afin d'avoir des pentes maximales plus faibles.

Toutefois, l'exploitant a souhaité limiter les terrassements au minimum et conserver le terrain naturel, quitte à rendre la piste un peu plus difficile et à aplanir les dévers et irrégularités du terrain avec le damage.

De ce fait, les terrassements sont essentiellement limités à la partie haute de la piste et complétés par deux petits secteurs vers la fin du tracé avec une reprise de dévers et la liaison sur la piste du Vinouve vers le télésiège du Vinouve.

Finalement, le choix retenu est un scénario mixte des deux hypothèses, prenant le départ de la solution « alternative », une grande traversée qui n'a quasiment plus de terrassement et le final de la solution « de base » pour encourager les skieurs à revenir vers le TS des Chaudannes. Cependant ce final traverse un secteur de mélézins et où se trouvent des espèces protégées, juste avant de rejoindre la piste du Vinouve.

Quelle que soit la solution retenue, la piste noire des Crêtes, pourtant appréciée des skieurs de bon niveau, sera supprimée car fortement impactée par le nouveau tracé. En effet la nouvelle piste de Talière, après le second virage, va recouper la piste noire, créant ainsi un croisement qui présenterait un fort risque de collision.

Le dossier ne présente pas clairement de comparatif entre les deux solutions, ni avec la solution retenue, ce qui aurait été utile, notamment pour juger des volumes de terrassements de chaque solution.

3.1.2. Visites sur le terrain

1) En automne

Après avoir pris connaissance du projet avec le dossier, j'ai pu effectuer, le 12 octobre 2022, une visite sur le terrain avec les responsables de la RARM des Karellis.

Nous nous sommes rendus en 4x4 au sommet des pistes de ski et nous avons parcouru, en descente et à pieds, l'intégralité du cheminement prévu pour le projet de la piste de Talière.

Cette visite instructive m'a permis d'imaginer les terrassements importants nécessaires dans la partie haute de la piste mais situés en partie sur la piste existante des Crêtes, de l'ambiance de chaos rocheux sur la partie intermédiaire et, surtout, du caractère très naturel et sauvage de la partie basse avant qu'elle ne rejoigne le chemin qui sert de tracé à la piste du Vinouve. Cette visite m'a aussi permis d'apprécier le caractère naturel de cet environnement du Crêt de Talière et de ses superbes paysages.

Bien évidemment le projet se situe dans l'enveloppe du domaine skiable, déjà bien équipé, ce qui limite l'impact des terrassements, même si ceux-ci resteront perceptibles depuis les vues lointaines, comme ceux des pistes déjà existantes.

2) En hiver

J'ai personnellement effectué une seconde visite de terrain le 4 janvier 2023. En ce début d'année caractérisé par un très faible enneigement, j'ai pu remonter le tracé de la piste et ainsi pouvoir juger de l'enneigement qui est présenté dans le dossier comme toujours abondant sur le secteur de la future piste.

Préalablement à l'ascension sur le tracé de la future piste, j'ai pu constater que le raccordement du débouché de la piste sur le chemin du Vinouve en contrebas de la cabane du catex risquait d'être problématique compte tenu de l'arrivée des deux pistes en virage et avec peu de visibilité.

De plus, le chemin est étroit et l'à pic côté aval est d'ailleurs protégé par un filet comme on le voit sur la photo suivante.

Raccordement du projet sur la piste du Vinouve



Photo : Christian Venet

Sur le tracé proposé de la piste, et malgré l'absence générale de neige de ce début de saison 2022/2023 dans les Alpes et à cette altitude, le secteur de Talière présente néanmoins un niveau de neige déjà suffisant pour masquer quasiment tous les blocs rocheux qui sont présents sur la partie intermédiaire de la piste qui ne sera pas terrassée.

Les photos ci-dessous montrent deux points de vue de la partie intermédiaire et de la partie amont, prises respectivement en octobre 2022 et janvier 2023.

Secteur intermédiaire : vue vers le Nord / Nord-Ouest



Photo : Christian Venet



Photo : Christian Venet

Secteur amont : vue vers le Sud



Photo : Christian Venet



Photo : Christian Venet

3.2. Évaluation environnementale

L'évaluation environnementale a été soumise à l'avis de l'autorité environnementale qui s'est montrée assez critique. L'analyse de l'avis de la MRAe et la réponse du maître d'ouvrage sont abordées au chapitre 7 Avis de la MRAe.

L'évaluation environnementale fait classiquement une analyse de l'état initial de l'environnement. Elle évoque les différents enjeux et aborde la problématique des effets cumulés mais uniquement ceux propres à ce projet.

Les chapitres relatifs à l'état initial du site, à son environnement et puis à l'analyse des effets du projet sont bien traités mais souffrent peut-être d'un nombre limité de stations d'observation et de constatations, ce qui a été relevé par la MRAe. De nombreux tableaux comparatifs ou de synthèse sont néanmoins proposés au lecteur.

Par contre, la justification du projet est traitée un peu rapidement à travers les deux variantes présentées et la solution retenue qui est un mix des deux, sans comparaison avec d'autres solutions éventuelles

Concernant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (démarche ERC) des impacts environnementaux, l'étude d'impact propose :

4 mesures d'évitement

13 mesures de réduction

1 mesure « d'accompagnement »

Les mesures d'évitement :

ME1 : pendant la phase de conception, le tracé de la piste a été arrêté en évitant la flore protégée ainsi que les landes subalpines.

Cette mesure paraît en contradiction avec le tracé aval de la piste qui impacte, dans la solution retenue, les stations de flore protégée et la zone de mélesins située juste avant le débouché sur la piste du Vinouve.

ME2 : prévention des risques de pollution, plusieurs actions sont prévues pour limiter ces risques par des consignes sur la gestion des déchets, des produits polluants, des hydrocarbures et dans l'organisation du chantier.

Ces actions relèvent plus de l'organisation du chantier pendant les travaux que de réelles mesures d'évitement de l'impact du projet lui-même. Elles restent toutefois indispensables dans le cadre des mesures de sécurité du chantier.

ME3 et ME4 absence de travaux et d'éclairage nocturnes, ce sont aussi des actions et dispositions concernant la phase chantier et non le projet lui-même.

Les mesures de réduction :

L'étude d'impact fait état de 13 mesures de réduction des impacts qui sont quasiment toutes des mesures concernant la phase travaux.

Seules les mesures **MR8 - Passage d'un écologue** avant le début des travaux pour s'assurer de l'absence de nichées d'oiseaux ou d'espèces faunistiques à enjeux et **MR9 - Vérification de l'absence de chenilles du Solitaire**, peuvent être considérées comme des mesures de réduction des impacts du projet. Ce sont d'ailleurs les deux seules mesures qui font l'objet d'un financement dans le coût des travaux.

Il n'y a pas de mesure de compensation, l'évaluation environnementale ayant conclu à l'absence d'impact nécessitant une quelconque compensation.

Une **mesure d'accompagnement MA1** est prévue afin de stocker des matériaux favorables à la faune terrestre qui peuvent constituer des zones de pontes ou de refuge. Il est prévu la création d'une dizaine de ces zones.

3.3. Compatibilité avec le SCoT du Pays de Maurienne

Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Maurienne a été approuvé le 25 février 2020 et le projet de piste de Talière est présenté en tenant compte des possibilités et des contraintes de ce SCoT.

Sans entrer dans le détail du SCoT, celui-ci définit les grandes orientations pour l'aménagement du territoire et fixe des objectifs qui peuvent impacter le projet de piste de Talière. Ces objectifs sont « la préservation de la ressource en eau » et « le tourisme ».

Sur l'objectif de la ressource en eau, le SCoT prévoit de préserver la ressource en eau en anticipant les besoins futurs en eau potable.

Un des axes identifiés pour ce thème est de privilégier la production de neige de culture à partir de ressources différentes de celles de l'eau potable pour éviter les conflits d'usage.

Les collectivités doivent favoriser les choix raisonnés vis-à-vis de l'utilisation de la ressource en eau pour éviter les usages qui ne justifient pas sa qualité destinée à la consommation humaine, notamment avec l'évolution des procédés de fabrication de neige de culture...

Le projet de piste de Talière n'étant pas lié à de l'enneigement artificiel, ces dispositions du SCoT, relatives à l'eau, ne lui sont pas applicables. Elles doivent cependant rester à l'esprit en fonction de l'évolution future de l'enneigement artificiel sur la station.

Sur l'objectif du tourisme, le SCoT note à propos de sa composante hivernale que la Maurienne se prépare au renouvellement progressif de son parc de remontées mécaniques en tenant compte des contraintes futures liées au changement climatique, à la pression et à la volatilité des marchés.

Il prévoit aussi que l'adaptation des domaines skiables se traduit en priorité par une optimisation des équipements existants avec leur modernisation et leur rationalisation qui permettront d'améliorer les conditions d'exploitation et renforceront l'attractivité des sites. Cette modernisation vise en outre une reconfiguration des flux pour accéder plus facilement à des secteurs d'altitude offrant les meilleures conditions d'enneigement mais dont la sensibilité naturelle et paysagère, le cas échéant, nécessite des actions de réduction voire de compensation des impacts.

Les objectifs du SCoT pour la préservation de l'attractivité des domaines skiables alpins de Maurienne passe selon les cas par :

- des extensions de domaines skiables existants, avec création de pistes et implantation de remontées mécaniques pour renforcer l'offre en altitude

- des liaisons inter domaines :

- la création de pistes et/ou remontés mécaniques en secteurs d'altitude lorsque cela est techniquement et réglementairement possible

Concernant le domaine skiable des Karellis, celui-ci est concerné par le projet d'Unité Touristique Nouvelle structurante n°2 liaison Albiez – Karellis.

Bien que cette UTN ne soit pas directement liée avec le projet de piste de Talière, elle a souvent été évoquée dans les contributions défavorables, comme nous le verrons au chapitre 4.2 Bilan qualitatif des observations.

La prise en compte ou non de cette liaison dans le cadre d'un projet global relatif à l'aménagement du domaine skiable des Karellis est analysé au chapitre 7.3 Cas particulier de la liaison Albiez-Karellis.

3.4. Compatibilité avec le Plan Local d'Urbanisme

3.4.1. Le PLU en vigueur

La commune de Montricher-Albanne dispose d'un plan local d'urbanisme approuvé en mai 2021, actuellement en vigueur.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est le document principal d'orientation du PLU.

Il prend en compte les objectifs de la commune à mettre en œuvre et, dans cette optique, il prévoit dans son chapitre « 3 – Conforter et diversifier l'offre touristique » différentes thématiques directement en liaison avec le développement de la station.

- atteindre une capacité en lits touristiques de 3000 à 3500 lits, soit une augmentation de 500 à 1000 lits
- conforter la station des Karellis en permettant l'accueil de nouveaux hébergeurs
- développer l'offre d'hébergement pour les saisonniers
- améliorer et développer le domaine skiable et l'offre estivale

Le rapport de présentation du PLU décline ces objectifs à travers les grands enjeux dans lesquels nous trouvons la préservation des grands paysages, la volonté de la commune de préserver et valoriser l'environnement.

Sur le thème environnemental, « les milieux rocheux caractéristiques accueillant des espèces rares et sensibles » sont cités dans les atouts du territoire mais il y a aussi des contraintes identifiées comme « des massifs forestiers et zones à lande parfois sujets à une fréquentation importante (en hiver le ski hors-pistes) source de dérangement pour la faune qu'elle abrite, tétras-lyre et autres galliformes des montagnes ».

En ce qui concerne le développement du domaine skiable et l'offre estivale, l'axe 3 – Conforter le développement touristique » note que les élus souhaitent accompagner le fonctionnement des activités vers le « 4 saisons », poursuivre la rénovation du parc de remontées mécaniques, créer un restaurant-gîte d'altitude ouvert toute l'année.

Ce dernier projet situé à proximité de l'arrivée du télésiège de Vinouve, est inscrit dans le PLU en tant qu'opération d'aménagement et de programmation n°7 – Vinouve.

Nous trouvons aussi dans le PLU sur le secteur d'Albanne, une OAP n°6 – Albanne Planchamp Ouest qui prévoit une urbanisation mais aussi une piste de ski de liaison entre ces futures constructions, le téléski d'Albanne et la piste de Pramol pour permettre la connexion au domaine « ski aux pieds ».

Notons enfin que la totalité du projet de piste de Talière se situe en zone Ap pour laquelle le règlement précise :

AP-3. PRESCRIPTIONS LIEES A LA PRATIQUE DES ACTIVITES SPORTIVES ET DOMAINE SKIABLE :

En complément des autorisations des zones AP pourront être envisagés :

- *Les constructions et installations projetées ne doivent pas nuire à la pratique des activités de loisirs*
- *L'aménagement et l'ouverture des pistes de ski, les implantations de remontées mécaniques et les constructions, installations et travaux liés à la sécurité et à l'exploitation de ces pistes, remontées et réseaux neige sont autorisés à condition de faire l'objet d'un traitement approprié, assurant leur intégration dans l'environnement.*

Commentaire du commissaire enquêteur

Ces quelques éléments issus du PLU montrent la volonté de la commune de poursuivre le développement de la station tout en préservant l'environnement.

En référence à ces objectifs, et même si la création de pistes de ski n'apparaît pas clairement dans le PLU, le projet de piste de Talière s'inscrit bien en conformité avec le PLU de la commune. Le projet devra cependant s'adapter au mieux à l'environnement immédiat.

*Note complémentaire : le **projet** de PLU de Montricher-Albanne prévoyait bien l'inscription de l'UTN structurante n°2 de la liaison Albiez-Karellis, par contre cette disposition a été **retirée avant l'approbation** du PLU, suite à la délibération du Conseil Communautaire de la 3CMA en date du 27 mai 2021.*

3.4.2. Projet de PLUi HD

Par ailleurs, la commune est engagée dans l'élaboration d'un plan local d'urbanisme intercommunal – habitat – déplacement, porté par la communauté de communes Cœur de Maurienne – Arvan (3CMA).

Des ateliers participatifs de concertation se sont déjà tenus et il en ressort des propositions qui concerneront les domaines skiables, et donc les Karellis, comme, entre autres, le développement du tourisme 4 saisons, des pistes de ski et de sentiers à thèmes.

3.5. Estimation financière

Le dossier présente un estimatif du projet (pièce H) qui s'élève à 381 200 € HT, soit un peu moins de 400 000 € TTC.

Le détail fait logiquement apparaître les terrassements comme étant le poste principal de dépenses estimé à 240 000 € pour 34 500 m³ terrassés dont 16 000 m³ tenant compte d'une plus-value pour des travaux difficiles ou nécessitant l'usage d'un brise-roche.

C'est un investissement « relativement modeste » pour la RARM. Cette dépense reste de la responsabilité de l'exploitant, le commissaire enquêteur n'ayant pas à se prononcer sur cette estimation si celle-ci ne paraît pas disproportionnée et reste dans un montant compatible avec ses capacités financières.

4. Déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 17 octobre 2022 à 13h30 au vendredi 18 novembre 2022 à 17h00. Les horaires précis tiennent compte de l'ouverture et de la clôture automatiques du registre dématérialisé.

Un registre dématérialisé accessible par internet et une adresse de messagerie dédiée ont été mis à la disposition du public en complément du registre papier disponible en mairie. Ce registre s'est ouvert automatiquement le lundi 17 octobre 2022 à 13h30 et clos de la même manière le vendredi 18 novembre 2022 à 17h00, ces horaires précis correspondants aux horaires d'ouverture de la mairie.

Les trois permanences du commissaire enquêteur se sont tenues en mairie, à savoir les 24 octobre, 5 et 18 novembre 2022. Elles n'ont pas recueilli un fort taux de participation (seulement 6 personnes au total), les contributions ayant été essentiellement déposées sur le registre dématérialisé avec 179 contributions et 2 observations sur le registre papier.

Le registre dématérialisé a enregistré environ 1700 visiteurs dont 414 ont téléchargé au moins un document. Au total 858 téléchargements ont été réalisés avec une prépondérance pour l'avis d'enquête publique (269) et l'arrêté d'enquête publique (173). Parmi les pièces du dossier lui-même, les téléchargements concernent l'étude d'impact (78), la notice explicative (63), l'avis de la MRAE (48), la décision suite à l'examen au cas par cas (41), la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAE (38). Les autres documents n'ont été que ponctuellement téléchargés.

Ces chiffres montrent que l'information a été suffisante pour que l'enquête publique soit connue et le nombre d'observations prouve que le public a participé et s'est exprimé sur ce projet.

L'enquête publique s'est terminée le 18 novembre 2022 comme prévu avec la permanence en mairie de Montricher-Albanne ce qui m'a permis de récupérer le registre papier dès la fin de l'enquête et de procéder à sa clôture.

4.1. Bilan quantitatif des observations

Au cours de cette enquête, nous relevons un total de 181 contributions reçues qui se répartissent ainsi :

- 2 observations écrites dans le registre d'enquête papier mis à disposition à la mairie
- 179 observations déposées sur le registre dématérialisé

Aucun courrier n'a été adressé au commissaire enquêteur. Aucun E-mail n'a été reçu sur l'adresse de messagerie dédiée.

Aucune observation orale de la part des visiteurs que j'ai reçu au cours des permanences n'a été ajoutée, ces personnes ayant déjà déposé ou prévu de déposer leurs contributions sur le registre dématérialisé.

La première analyse quantitative des 181 observations a permis de constater :

- 2 observations totalement hors-sujet (obs n° 176, 179)
- 9 observations faisant l'objet de doublons d'une contribution précédente (obs n° 10, 15, 47, 50, 92, 97, 101, 123, 143).

Les 2 observations du registre papier ne constituent pas de doublon avec le registre dématérialisé Il y a donc **170 observations recevables** au total.

Parmi celles-ci, 57 observations ont été déposées de manière anonyme et les 113 autres étaient nominatives.

On dénombre 167 observations de particuliers et 3 contributions de la part d'associations.

4.2. Bilan qualitatif des observations

Ce bilan fait état de la consistance des observations sous forme de synthèse par rapport aux différentes thématiques le plus souvent abordées. Par rapport à la première répartition proposée dans le PV de synthèse, quelques thématiques complémentaires ont été ajoutées et d'autres fusionnées, pour mieux représenter le contenu des observations, ce qui induit certaines différences avec le classement initial.

Le nombre d'observations annoncé pour chaque thématique peut aussi varier de quelques unités par rapport aux valeurs annoncées dans le procès-verbal de synthèse, ceci est dû à l'analyse plus détaillée des observations.

L'analyse présente, d'une part les observations favorables, toutes issues de particuliers et sont analysées en synthèse par thématique, d'autre part les observations défavorables des particuliers analysées aussi en synthèse par thématique. Toutefois, un focus est détaillé pour les trois contributions remises par des associations.

Je donne mon avis globalement sur chaque thématique évoquée. Il figure dans un encadré bleu à la suite de chaque bilan.

Je précise que le maître d'ouvrage, responsable du projet, était invité à donner son avis sur ces observations et questionnements dans le cadre du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.

4.2.1. Observations favorables

Sur les 170 contributions analysées, **60 observations** sont favorables au projet.

Ces observations proviennent toutes de particuliers qui se sont présentés soit anonymement pour 27 d'entre elles, soit en leur nom propre pour les 33 autres observations.

Sur l'ensemble des 60 contributions, 20 d'entre elles sont concises et présentent une rédaction du type « **Je suis pour** » sans donner plus de justification.

N°	36	39	40	41	42	44	45	49	52	53	55	56	62	63	64	65	69	87	109	111
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----

Commentaire du commissaire enquêteur

Ces observations ne proposent pas d'arguments probants en soutien du projet, si ce n'est par leur nombre.

Les 40 autres observations favorables, nominatives ou anonymes, apportent des éléments pour justifier le projet, elles abordent toutes **l'intérêt pour la pratique du ski**, avec notamment cette nouvelle piste dans un secteur intéressant.

N°	1	2	11	37	43	46	48	54	57	61	66	67	73	74	77	81	83	84	85	94
	100	102	103	104	106	108	115	116	127	137	138	141	149	151	152	162	168	171	174	178

La piste de Talière va favoriser une **meilleure répartition des skieurs** entre le secteur des Arpons et celui des Chaudannes : 10 observations

N°	1	11	46	57	73	81	103	104	138	151
----	---	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----

Commentaire du commissaire enquêteur

Le projet tel qu'il est défini dans sa version « mixte » entre les propositions de base et variante du tracé suppose que les skieurs vont suivre la piste jusqu'à son débouché sur la piste du Vinouve, en aval du virage qui vient de la gare d'arrivée du télésiège.

Si certains skieurs réagiront ainsi pour se diriger vers le télésiège des Chaudannes, il est fort probable que d'autres profiteront de la proximité de la gare d'arrivée de télésiège du Vinouve pour couper vers celle-ci et rejoindre, soit le secteur des Arpons, soit le futur restaurant d'altitude, prévu au PLU, lorsqu'il sera construit. L'hypothèse de vouloir diriger les skieurs vers Chaudannes est donc à relativiser. De plus, la partie finale de la piste de Talière empiète le secteur le plus sensible pour la protection de la faune et de la flore, comme l'évaluation environnementale l'a montré, ce qu'a également souligné la contribution anonyme n°2.

La piste de Talière va contribuer à **l'évolution de la station**, qui semble être attendue depuis quelques saisons, et renforcer l'attrait du domaine skiable avec cette nouvelle piste :

16 observations

N°	2	37	48	66	74	77	84	85	100	137	141	149	168	171	174	178
----	---	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Commentaire du commissaire enquêteur

Il est certain que la nouvelle piste va attirer les skieurs. Présentée comme une piste bleue, elle devrait être plébiscitée par la clientèle familiale des Karellis sous réserve, néanmoins, que son profil soit effectivement reconnu comme une piste bleue. Les pentes annoncées sur quelques passages sont à la limite des caractéristiques d'une piste bleue, il faut espérer que cela ne découragera pas les skieurs moyens.

La protection de la nature est jugée par certains contributeurs comme suffisamment respectée, malgré les conséquences inévitables d'un tel projet, qui semble ne présenter, au final, qu'un faible impact sur la nature : 11 observations

N°	2	37	67	77	81	84	94	127	149	171	178
----	---	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----

Commentaire du commissaire enquêteur

L'évaluation environnementale a montré que les impacts sur le milieu naturel étaient effectivement assez limités mis à part les conséquences sur les galliformes (tétras-lyre) très présents sur la partie aval et sur les reptiles (lézard vivipare). Le territoire concerné par le projet est surtout constitué de pelouses subalpines et d'éboulis rocheux. La partie aval de la piste est plus sensible avec les landes à *Vaccinium* offrant des milieux favorables aux espèces. L'argument des contributeurs est donc en partie recevable.

Le « côté familial » de la station est un argument directement évoqué dans quelques observations même si la rédaction de certaines autres contributions peut faire des allusions à ce contexte particulier des Karellis : 10 observations

N°	46	66	94	102	104	137	138	162	174	178
----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Commentaire du commissaire enquêteur

La référence familiale des Karellis n'est plus à démontrer. Le modèle de développement si particulier de cette station est assurément une réussite dans le monde du ski commercial. Par son système économique, les Karellis fidélise une clientèle qui recherche un ski loisir, voire sportif malgré tout, à un coût abordable. Pour autant cette catégorie de skieurs a droit aussi à quelques nouveautés comme je l'ai déjà écrit dans le commentaire sur l'évolution de la station. Il est d'ailleurs étonnant que ce critère n'ait pas été plus souvent cité.

L'activité économique et le travail du personnel local a été évoqué car c'est une réalité pour de nombreuses personnes qui vivent du, et pour, le ski : 10 observations

N°	37	61	77	83	94	137	149	151	162	168
----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----

Commentaire du commissaire enquêteur

Là encore, comme pour le contexte familial, on peut s'étonner que cet argument n'ait pas été plus souvent cité car les activités hivernales mais aussi estivales permettent à de nombreux locaux de pouvoir travailler sur place ce qui est un avantage certain dans la situation actuelle qui va voir les déplacements devenir de plus en plus contraignants et onéreux.

Nous noterons que parmi toutes les observations favorables au projet, une seule évolution ou modification du projet a été proposée dans l'observation n°2, un anonyme qui souhaite que les arbres, notamment les mélèzes de la partie basse et médiane du tracé, soient préservés.

4.2.2. Observations défavorables

Les contributions défavorables au projet sont au nombre de 110 observations qui émanent d'une part de trois associations de défense de l'environnement, soit 4 observations « La Harde » (n° 9 et 10), « France Nature Environnement » (n° 136) et « Vivre et Agir en Maurienne » (n° 161) et d'autre part de 106 particuliers.

Les autres observations proviennent de particuliers soit anonymes (29 observations) soit en leur nom propre (81 observations). Parmi les observations en nom propre, nous retrouvons des personnes en lien direct avec les associations citées ci-dessus, mais cela est normal, ces personnes ayant aussi le droit de s'exprimer à titre individuel, ce qui ne constitue pas de doublon au sens d'observations strictement identiques ou similaires.

Contrairement aux observations favorables, toutes celles défavorables sont argumentées, même succinctement, il n'y a pas d'observation du type « Je suis contre ».

L'analyse des observations m'amène à détailler les trois observations des associations, les observations des particuliers seront traitées en synthèse comme les observations favorables.

Observations n° 9 et 10 de La Harde

L'association la Harde a fait parvenir un dossier très complet sur son analyse du projet (obs n° 9) et plusieurs annexes (obs n° 10) pour étayer son propos. J'ai également reçu M. Jean-Luc Ottenio au cours de la seconde permanence.

Le dossier de La Harde commence par rappeler le contexte réglementaire lié à la liaison inter-domaines entre les stations d'Albiez-Montrond et des Karellis. Comme nous l'avons déjà expliqué au chapitre sur le SCoT du Pays de Maurienne, cette liaison fait l'objet de l'UTN structurante n° 2 prévue au SCoT mais qui a fait l'objet d'un référé suspensif sur ce projet (entre autres) qui est donc, à ce jour, suspendu et en attente d'un jugement sur le fond.

La Harde rappelle aussi que le projet de remplacement du télésiège des Chaudannes était aussi lié à cette liaison inter-domaines et considère que le fait de ne présenter « que » le projet de piste

de Talière, consiste à éclater un projet global en projets individualisés pour minimiser leurs impacts.

Les arguments de La Harde reposent principalement sur le caractère insincère du projet tel qu'il est présenté et sur le fait qu'il n'apporte aucun avantage pour le domaine skiable. D'après l'association, la piste de Talière, présentée comme une : « piste bleue commerciale et tout public » créée avec un minimum de terrassements dans sa partie centrale, serait en fait l'équivalent d'une piste rouge et que cette zone centrale nécessitera tôt ou tard des terrassements complémentaires.

L'association regrette que les caractéristiques techniques des différentes solutions envisagées n'aient pas été décrites plus précisément, notamment pour les volumes de terrassements.

La Harde considère aussi que l'impact paysager est largement minimisé, notamment par rapport aux terrassements qui induiront des talus très visibles, situation qui s'accroîtra encore si des terrassements complémentaires s'avèrent indispensables.

Dans son exposé, La Harde revient longuement sur la liaison Albiez-Karellis et sur ce qu'elle considère comme des manquements ou omissions volontaires de ce projet dans le dossier de la piste de Talière. L'association fait aussi le parallèle avec d'autres projets situés sur le domaine skiable d'Albiez qui seraient guidés par ce projet de liaison.

La Harde revient aussi sur l'argumentation du bureau d'études sur le remplacement du télésiège des Chaudannes et ses conséquences sur l'augmentation de la fréquentation du domaine skiable lié à l'augmentation du nombre de lits prévue dans le PLU de la commune.

La Harde considère que le domaine skiable est déjà « surdimensionné » et que les pistes Mottes bleue et rouge sont suffisantes pour la fréquentation du domaine dans ce secteur.

L'argumentaire de La Harde reprend les considérations du dossier d'enquête publique du télésiège des Chaudannes qui, effectivement, pouvaient laisser penser que la liaison Albiez-Karellis en était à un stade pré-opérationnel, ce qui avait, entre autres, conduit à un avis défavorable de la commissaire enquêtrice.

La Harde remet en cause le principe de revégétalisation de la piste en prenant pour exemple l'état actuel de la piste des Crêtes sur laquelle la végétation n'a absolument pas repris. L'absence de substrat reconstitué explique certainement cela.

La Harde rappelle la présence du tétras-lyre et du fort impact qu'il représente, notamment les zones de tranquillité favorables à leur reproduction, situées dans la partie aval du tracé en limite de la zone protégée existante en dessous du télésiège de Vinouve.

Elle rappelle aussi la présence de plusieurs espèces protégées de faune et de flore citées dans l'étude d'impact et souligne que la partie aval du tracé est située au sein de la ZNIEFF de type 1 « Forêt du Vinouva et abords du col d'Albanne ».

L'association souligne le fait qu'aucune étude d'opportunité ou économique n'a été faite sur ce projet. Elle considère que cette nouvelle piste n'apporte rien à un domaine skiable déjà surdimensionné et qu'elle ne présente aucune fonctionnalité technique indispensable pour la RARM des Karellis.

Le dossier transmis par La Harde se termine par un photomontage en 3D très intéressant présentant l'emprise estimée des terrassements à partir d'une vingtaine de photos prises tout au long du projet. Il est regrettable que ce ne soit pas le bureau d'étude qui l'ait proposé.

Commentaire du commissaire enquêteur

L'enquête publique de la piste de Talière s'appuie sur le dossier présenté avec les projets voisins « retenus » et n'a donc pas à prendre en compte le projet de liaison inter-domaines, quand bien même la MRAe considère, dans son avis du 26 avril 2022, que l'évaluation environnementale du projet de piste devrait en tenir compte. Par ailleurs la réalisation, ou non, de chacun de ces projets est indépendante l'un de l'autre. (cf. chapitre 7.3 Cas particulier de la liaison Albiez-Karellis)
La MRAe souligne que les travaux de la piste de Talière présentent des effets cumulés avec le remplacement du télésiège des Chaudannes mais n'avait pas émis d'avis suite à sa saisine à propos de l'évaluation environnementale de ce projet.

L'interdépendance de projets doit participer d'un lien fonctionnel et d'une certaine concomitance de réalisation entre eux pour qu'ils soient analysés globalement. Dans le cas présent il me semble que les projets concernant l'inter-liaison Albiez-Karellis / le remplacement à l'identique du télésiège des Chaudannes / la piste de Talière ne dépendent pas les uns des autres.

Que ce soit localement ou temporellement, chacun peut être réalisé indépendamment et rien ne dit qu'ils participent d'un projet global.

Concernant la qualification de la piste de Talière, La Harde fait remarquer, à juste titre, que les deux variantes n'ont pas été analysées dans le détail, notamment des volumes de déblais/remblais, et que la solution retenue apparaît « soudainement » sans étude plus approfondie.

On peut effectivement regretter le manque de données techniques fournies dans le dossier, même si le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe en donne un peu plus. L'absence de profils en long et en travers ne permet pas d'imaginer les volumes réels de terrassement.

L'impact paysager a fait l'objet d'une de mes questions dans le procès-verbal de synthèse et la réponse est apportée dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

Observation n° 136 de France Nature Environnement (FNE Savoie))

FNE Savoie rappelle les objectifs présentés pour justifier le projet :

« Développer l'offre de ski en altitude (au-dessus de 2100 m)

Mieux répartir les skieurs sur le domaine skiable

Proposer des rotations « tout public » (...)

Baliser et sécuriser un itinéraire dans un secteur déjà fréquenté par le hors-piste » (...)

et note que le projet de la piste de Talière n'est pas présenté comme étant un élément fonctionnel d'un ensemble de liaisons-ski. (sous-entendu de la liaison Albiez-Karellis)

FNE s'appuie sur la recommandation de la MRAe de revoir le périmètre de l'étude sur la base d'une analyse des liens fonctionnels entre les différentes opérations d'aménagement projetées et n'est pas convaincue par la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe sur ce sujet.

FNE rappelle aussi le projet de remplacement du télésiège des Chaudannes et la présentation litigieuse qui en était faite, pouvant laisser penser que ce projet était lié à la liaison inter-domaines.

L'association précise que le projet se situe dans un environnement de qualité, partiellement concerné par la ZNIEFF « Forêt du Vinouva et abords du col d'Albanne », en partie dans un réservoir de biodiversité défini par le SRADDET et touche aussi 5 grands habitats dont 3 d'intérêt communautaire. Elle souligne également l'enjeu fort représenté par le tétras-lyre. Elle relève que le territoire bénéficie de paysages remarquables.

FNE conclue en rappelant sa lutte constante contre les dangers économiques liés à la fuite en avant de l'aménagement de la montagne.

Commentaire du commissaire enquêteur

FNE reprend, de manière plus concise, l'argumentation générale des opposants au projet basée sur la liaison Albiez-Karellis et rappelle la position de la MRAe qui considère que l'évaluation environnementale du projet de piste devrait en tenir compte.

Cependant, la réalisation, ou non, de chacun de ces projets reste indépendante l'une de l'autre. Concernant l'environnement naturel, FNE a bien noté le fort impact de la partie aval du tracé sur le tétras-lyre.

Observation n° 161 de Vivre et Agir en Maurienne

L'association commence son argumentaire sur la recommandation de la MRAe : « ... de revoir le périmètre sur la base des liens fonctionnels entre les différentes opérations d'aménagement projetées sur le secteur... Le périmètre actuellement retenu conduit à une situation dans laquelle la MRAe n'est pas en mesure de rendre un avis éclairé ».

Vivre et Agir en Maurienne revient aussi sur le projet de remplacement du télésiège des Chaudannes et des arguments énoncés à ce sujet.

Comme La Harde l'a souligné aussi, Vivre et Agir en Maurienne conteste le fait que l'évaluation environnementale affirme que le projet de Talière n'est pas lié à une augmentation de capacité de la station alors que le PLU prévoit une augmentation de 1000 lits touristiques environ (prévus au PLU). Sur ce point l'association précise qu'un des motifs l'ayant conduit à remettre en cause le projet de SCoT était le faible nombre de lits froids réhabilités par rapport aux constructions de lits neufs.

Vivre et Agir en Maurienne estime que le profil estimé de la future piste correspond plus aux caractéristiques d'une piste rouge plutôt que d'une bleue, et que cela entraînera, de fait, des terrassements complémentaires pour adoucir les pentes.

Vivre et Agir en Maurienne considère tous les aménagements de domaines skiables envisagés à l'aune du réchauffement climatique sont aujourd'hui obsolètes et n'apporteront aucune solution pour maintenir l'activité du ski.

Commentaire du commissaire enquêteur

Vivre et Agir en Maurienne reprend aussi l'argumentation générale des opposants au projet basée sur la liaison Albiez-Karellis et rappelle la position de la MRAe qui considère que l'évaluation environnementale du projet de piste devrait en tenir compte. Elle reprend aussi les conséquences supposées du remplacement du télésiège des Chaudannes.

L'estimation du niveau sportif de la piste, non pas « bleue » mais « rouge » reste une appréciation laissée à l'initiative du gestionnaire du domaine skiable. Le fait que la piste soit qualifiée de bleue ou de rouge ne change rien aux impacts liés à sa réalisation. Seule la présentation qui en est faite dans le dossier de « piste bleue commerciale » est faussée mais la création d'une nouvelle piste rouge pourrait tout à fait avoir sa légitimité sur le domaine.

Nous avons vu dans l'analyse de ces trois observations d'associations de protection de l'environnement que c'est surtout la future, et aujourd'hui hypothétique, liaison entre les deux domaines d'Albiez et des Karellis qui focalisait ces interventions.

L'argumentation basée sur la liaison inter-domaines se retrouve aussi dans les interventions des particuliers, c'est pourquoi cette thématique a été ajoutée dans l'analyse.

Préalablement à l'analyse des observations des particuliers par thématiques, rappelons que cette enquête publique est initiée dans le cadre du projet de la piste de Talière et que c'est uniquement ce projet qui est soumis à l'enquête.

L'avis qui sera rendu à l'issue de ce rapport portera sur le projet de piste en tenant compte des différentes observations émises à son sujet.

La liaison inter-domaines Albiez – Karellis a été évoquée comme lien sous-entendu avec le projet de la piste de Talière mais aussi du remplacement du télésiège des Chaudannes, tout en s'appuyant aussi sur d'autres thématiques : 18 observations.

N°	8	9	51	61	72	119	120	133	142	157	158	159	160	161	166	169	173	175
----	---	---	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Commentaire du commissaire enquêteur

Cette liaison Albiez-Karellis suscite beaucoup d'inquiétudes et d'oppositions. Cependant elle n'est toujours qu'à l'état de projet, et reste suspendue du SCoT Maurienne par le juge administratif. Voir chapitre spécifique 7.3 - Cas particulier de la liaison Albiez-Karellis

La dégradation de la nature ou sa nécessaire préservation, (suivant comment est abordé l'argument) est largement évoquée par le public que ce soit vis-à-vis de la flore ou de la faune. C'est l'argument environnemental le plus souvent cité et qui préoccupe les citoyens aujourd'hui : 56 observations

N°	3	4	5	6	8	9	12	13	14	16	18	19	26	27	28	29	33	35	38	51
	70	79	80	82	89	90	91	93	95	96	98	113	117	118	119	120	123	125	128	130
	136	139	142	146	147	158	161	163	164	165	166	167	169	170	173	177				

La préservation de la biodiversité, cette thématique est présentée avec la précédente car elle regroupe le même type d'arguments : 46 observations

N°	5	6	9	16	18	20	23	29	31	38	51	86	93	96	99	110	112	117	118	119
	120	121	123	126	128	129	130	131	133	136	140	142	146	150	156	157	160	161	163	164
	166	169	170	173	177	180														

Commentaire du commissaire enquêteur

Tout projet de travaux a inévitablement des impacts sur la nature environnante. Notons toutefois que les travaux de la piste de Talière se font dans l'enceinte déjà équipée du domaine skiable et que les impacts environnementaux analysés sont qualifiés de moyens ou faibles, sauf dans la partie aval du projet ou le tétras-lyre, notamment, est concerné.

La partie amont est déjà fortement anthropisée avec le téléski des Plagnes et la piste des Crêtes. Le secteur intermédiaire est constitué de chaos rocheux peu propices à une biodiversité riche.

La dégradation du climat et ses conséquences, avec la problématique du réchauffement climatique et du devenir, à long terme de l'activité ski, est souvent revenue : 52 observations

N°	3	6	8	9	18	20	21	22	24	30	31	51	71	78	82	86	90	98	99	105
	113	114	118	119	120	121	125	126	130	131	134	136	140	142	144	148	150	153	154	158
	161	163	165	166	167	169	170	172	173	175	177	181								

Commentaire du commissaire enquêteur

Le réchauffement climatique inquiète les citoyens. La nécessité de recourir à la neige artificielle est évoquée, voire affirmée, alors que le dossier précise que la neige de culture n'est pas prévue sur ce secteur, normalement bien enneigé.

Il n'en reste pas moins que l'hypothèse de corriger les pentes un peu fortes avec le damage, risque d'être difficile à maintenir si les quantités de neige viennent à manquer, ce qui pourrait entraîner la tentation de recourir à de nouveaux terrassements pour aplanir la partie intermédiaire qui doit rester en terrain naturel.

Le faible ou manque d'intérêt pour la pratique du ski est cité selon deux visions. Soit la piste n'apporte pas de nouveau circuit de ski alpin, l'offre étant déjà largement suffisante, soit elle supprimera un itinéraire de ski de randonnée facile et assez fréquenté : 48 observations

N°	4	5	6	9	14	16	19	20	22	25	35	38	59	68	71	75	76	78	79	86
	99	107	112	117	118	119	122	125	126	128	129	130	132	133	136	139	140	142	144	146
	147	154	159	161	167	169	180	181												

Commentaire du commissaire enquêteur

Une nouvelle piste de ski suscitera toujours un intérêt, en fonction du niveau des skieurs. La qualification de piste bleue est peut-être discutable au vu du terrain, mais cette qualification revient au gestionnaire du domaine. Si finalement la piste était classée rouge, elle aurait quand même un attrait pour les skieurs d'un niveau supérieur, sauf que l'objectif affiché dans le projet n'aura pas été atteint.

S'agissant d'un itinéraire de ski de randonnée, il y a bien d'autres itinéraires à découvrir et les pratiquants de cette discipline recherchent plus les pentes vierges et isolées que la proximité du ski en station.

L'atteinte aux paysages est évoquée sur les deux approches « vues lointaines » et « vues sur le site ». Les terrassements sont jugés très impactants : 32 observations

N°	3	9	12	14	16	18	22	23	28	29	32	70	79	85	86	96	112	117	118	119
	123	130	132	133	136	139	142	146	161	165	166	180								

L'impact des terrassements jugés bien trop importants, thématique regroupée avec l'atteinte aux paysages car seuls les terrassements de la piste auront un impact sur les paysages : 30 observations

N°	3	6	8	9	32	51	72	89	110	117	130	131	134	135	136	140	142	144	145	154
	157	159	160	161	163	169	173	177	180	181										

Commentaire du commissaire enquêteur

C'est un des points le moins étudié du dossier présenté. La création de la piste aura forcément un impact sur les paysages. Ceux-ci sont d'ailleurs souvent qualifiés de « magnifiques » dans le dossier. Une analyse plus approfondie de ces impacts aurait été utile, des insertions paysagères des terrassements (comme l'a proposé La Harde) auraient permis de mieux se rendre compte de leurs volumes et de leurs emprises. Les options de ré-engazonnement des déblais/remblais devront être affinées avant les travaux.

La problématique de l'énergie, de son coût, des nécessaires économies. Plusieurs observations abordent cette thématique : 16 observations

N°	3	9	20	26	31	105	118	119	120	121	125	130	140	142	166	177
----	---	---	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Commentaire du commissaire enquêteur

Bien que cette thématique n'ait pas de lien direct avec un projet de piste de ski, la préoccupation des contributeurs est justifiée par l'impact financier en général du fonctionnement d'une station de ski avec les évolutions actuelles des coûts de l'énergie.

Par contre cet argument ne peut être retenu face au projet de la piste de Talière.

La clientèle familiale qui ne recherche pas forcément du ski sportif. Le côté familial de la station des Karellis est souligné aussi par quelques opposants au projet qui considèrent que le domaine skiable actuel est apprécié et suffisant pour cette clientèle et que la création d'une nouvelle piste ne présente aucun intérêt : 12 observations

N°	72	75	78	89	95	96	112	129	134	142	148	159
----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Commentaire du commissaire enquêteur

Ces remarques sont essentiellement dirigées contre le classement en piste bleue de Talière alors que le profil de la piste serait plutôt celui d'une piste rouge. Rappelons qu'il existe aussi des skieurs moyens qui ne reculent pas devant une difficulté ponctuelle et en font plutôt un « exploit », notamment les enfants.

L'estimation de la difficulté réelle de cette piste n'est pas simple avec le dossier soumis à l'enquête. Par contre un document m'a été remis par le bureau d'étude MDP au cours de la réunion pour le PV de synthèse. Ce document permet de visualiser le profil en long, théorique certes, du tracé retenu pour la piste de Talière par rapport aux profils des pistes bleues des Arpons et des Guettons.

Le profil de Talière présente une pente moyenne de 23% pour l'ensemble du tracé.

Un seul passage, situé à 930 m. environ du départ, présente une pente de 41,3% sur 80 m. immédiatement suivi d'un « replat » à 15% moyen sur presque 200 m.

Ce passage « raide » ne représente que 5 à 6% sur la longueur de la piste, suivi d'un replat « accueillant », il apparaît plutôt « attractif » pour des skieurs, même moyens, et par conséquent non rédhibitoire.

Le côté familial de la station des Karellis est donc aussi souligné par le public opposé au projet qui considère que le domaine skiable actuel est largement apprécié et suffisant pour cette catégorie de skieurs, alors que les partisans du projet jugent que la piste est nécessaire pour attirer cette clientèle.

L'impact sur le sentier de randonnée du Crêt de Talière a été cité une dizaine de fois par les opposants au projet qui considèrent ce sentier très attractif à la belle saison, facile d'accès par le télésiège du Vinouve, et qui permet de découvrir les paysages des massifs environnants :
10 observations

N°	130	131	134	154	159	163	164	165	180	181
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Commentaire du commissaire enquêteur

Sans avoir directement parcouru ce sentier au cours de la visite de terrain, j'ai pu néanmoins apprécier l'intérêt de ce secteur pour la randonnée pédestre. La piste de Talière impacte ce sentier dans sa partie aval où elle le fait complètement disparaître. Plus haut sur la crête, le sentier suit le fil de l'arête et s'éloigne sensiblement du tracé de la piste qui ne devrait donc pas être trop visible. Il me semble toutefois nécessaire de préserver cet itinéraire qui présente un réel intérêt dans la réflexion sur les activités 4 saisons.

5. Procès-verbal de synthèse

Le procès-verbal de synthèse des observations (annexe 3), comprenant également mes propres questions sur le projet a été dressé à l'issue de l'enquête et, comme le prévoit l'article R 123-8 du code de l'environnement, je l'ai remis en main propre et commenté, le 25 novembre 2022 à Monsieur Christophe Baudot, directeur de la RARM des Karellis, en présence de Madame Sophie Verney, maire de Montricher-Albanne et de Messieurs Marcel Pasquier Président de la RARM, Guy Pasquier de la RARM et Simon Gabolde du bureau d'études MDP engineering, auteur du projet technique de la piste.

La synthèse des observations a été dressée en fonction des principales thématiques abordées dans les observations favorables comme défavorables.

Trois thématiques principales sont ressorties de cette synthèse et m'ont amené à solliciter des justifications du maître d'ouvrage :

- Sur la fréquentation du domaine skiable en général et sur les remontées mécaniques du secteur des Arpons en particulier ;
- Sur l'analyse des enjeux paysagers ;
- Sur le devenir du sentier de Talière.

A ces trois questions issues, notamment, des observations du public, j'ai interrogé le maître d'ouvrage sur les sujets suivants :

- La justification du choix de la solution retenue ;
- Les terrassements et leur localisation ;
- Le risque d'avalanche ;
- L'impact ou non sur l'agriculture ;
- La prise en compte du changement climatique ;

et enfin sur sa position vis-à-vis de la liaison Albiez-Karellis.

J'ai rappelé au maître d'ouvrage qu'il disposait d'un délai de 15 jours pour produire un mémoire en réponse. Je l'ai également invité, pour répondre aux observations du public, à fournir toutes précisions ou explications qu'il jugerait nécessaires, voire indispensables, pour justifier son projet.

6. Mémoire en réponse au PV de synthèse

6.1. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Par email en date du 9 décembre 2022, M. Baudot m'a fait savoir qu'il ne serait pas en mesure de respecter le délai de 15 jours accordé au maître d'ouvrage pour produire son mémoire en réponse, à cause de la charge de travail liée à la mise en route de la saison de ski et qu'il prévoyait de me le remettre pour le 23 décembre.

La réponse du maître d'ouvrage aux questions soulevées par l'enquête publique étant primordiale pour l'argumentaire développé dans le rapport du commissaire enquêteur, j'ai bien évidemment

accordé ce délai à M. Baudot, (annexe 4) sous réserve de l'accord de Mme la maire, autorité organisatrice de cette enquête publique.

J'ai reçu le mémoire en réponse de la RARM des Karellis (annexe 6) par voie électronique le 24 décembre (annexe 5).

J'ai accusé réception de ce document auprès de M. Baudot en lui indiquant cependant que, compte tenu de la période des fêtes de fin d'année, je ne pourrai remettre mon rapport à Mme la Maire de Montricher-Albanne qu'au début du mois de janvier 2023.

6.2. Analyse du mémoire en réponse

6.2.1. Questions issues des contributions

Sur le même principe que pour la synthèse des observations, les questions posées sont suivies d'un résumé de la réponse du maître d'ouvrage puis de l'avis du commissaire enquêteur dans un encadré bleu.

1) Fréquentation du domaine skiable en général et sur les remontées mécaniques du secteur des Arpons en particulier

Dans les contributions du public, il est souvent fait allusion à la saturation du secteur des Arpons et notamment du télésiège du même nom.

Réponse du maître d'ouvrage

La RARM des Karellis ne possède pas de relevé de fréquentation des pistes mais uniquement des comptages sur les remontées mécaniques.

Le télésiège des Arpons est le plus fréquenté de la station avec 423 000 passages annuels, ce qui représente 20% des passages totaux sur la station.

Une remontée est considérée comme saturée si elle capte plus de 25% de sa capacité et le taux de saturation du télésiège des Arpons est de 24,5% ce qui est élevé mais supportable.

En fait, la forte fréquentation de ce secteur est liée à l'organisation des villages de vacances qui fonctionnent tous sur les mêmes horaires ce qui entraîne une simultanéité des départs vers les pistes. Que ce soit avec les cours de ski ou en activité « libre », l'accès vers le secteur des Arpons concentre en même temps tous les skieurs allant vers le télésiège de Vinouve puis de l'Arpons. La configuration du domaine skiable dans ce secteur repose sur des pistes bleues de part et d'autre du télésiège des Arpons sans réelle piste de ski pour le retour station qui se fait par un long chemin de liaison.

La piste de Talière apportera une nouvelle possibilité de ski « bleu » moyennant une montée par le télésiège du Plan du Four puis des rotations sur celui des Chaudannes.

Commentaire du commissaire enquêteur

La volonté de la RARM des Karellis de promouvoir un nouveau circuit de piste bleue est justifiée compte tenu de la configuration du domaine skiable et du faible pourcentage de pistes bleues sur la station. La nouvelle piste contribuera à soulager le secteur des Arpons.

2) Analyse des enjeux paysagers

L'analyse des enjeux paysagers semble être peu approfondie en regard des terrassements de la partie amont de la piste qui concentre les terrassements les plus importants.

Réponse du maître d'ouvrage

Les enjeux paysagers se limitent à des visions lointaines depuis les sommets aux alentours. La piste ne sera pas visible depuis les pistes côté station.

La piste ne sera visible que depuis la partie supérieure du sentier de Talière, la première partie du sentier étant caché par des reliefs intermédiaires.

Les terrassements nécessaires à la création de la piste sont en grande partie limités au remodelage de la piste des Crêtes, donc sur un secteur déjà remanié.

Commentaire du commissaire enquêteur

Les enjeux paysagers ont souvent été évoqués par rapport à l'impact des terrassements. Ceux-ci seront surtout visibles depuis le col du Télégraphe, c'est toutefois une vue depuis la route de Valloire située à plus de 3 km, qui plus est sur un secteur déjà terrassé, ce qui minimise considérablement cet impact.

3) Devenir du sentier de Talière

L'impact sur cet itinéraire n'a été vu qu'à travers les phases du chantier. C'est pourtant un itinéraire qui semble très apprécié pendant l'été, contribuant ainsi à l'attractivité estivale du secteur.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage reconnaît que les impacts sur le sentier de Talière, parcours très fréquenté en été, auraient dû être mieux développés pour indiquer que le sentier n'était que peu touché par le projet de Talière, compte tenu de son éloignement de la piste et même de la non perception de la piste depuis le sentier, comme il a été dit vis-à-vis des enjeux paysagers.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage suppose que le projet de piste n'impacte que peu le sentier tout en reconnaissant que les enjeux auraient dû être mieux étudiés.

Si le sentier est effectivement peu touché dans ses parties médianes et supérieures, il n'en va pas de même dans la partie aval au départ dans le voisinage de la gare d'arrivée du télésiège du Vinouve.

La première partie du sentier disparaît complètement sous le projet de piste sur une distance de 250 m. environ et dans un environnement riche pour la flore et la faune, notamment le tétras-lyre.

Si, dans cette partie, il n'est pas prévu de terrasser, il sera néanmoins nécessaire de supprimer un nombre important de mélèzes pour pouvoir assurer le damage. L'aspect très naturel du départ du sentier sera largement dégradé et nettement moins accueillant.

L'exploitant du domaine se prive donc volontairement d'une partie attractive du sentier même si la suite du cheminement est maintenue.

La protection du tétras-lyre, souvent évoquée dans l'étude d'impact, se trouve ici remise en cause.

6.2.2. Questions posées par le commissaire enquêteur

1) Justification du projet et choix de la solution retenue

Comme dans tout projet soumis à étude d'impact, celle-ci doit mettre en évidence plusieurs solutions envisagées, peser le pour et le contre en fonction des contraintes écologiques, techniques et financières. Le projet de piste de Talière ne présente que deux solutions, variantes l'une de l'autre et opte pour une solution définitive qui est un mix des deux.

Aucun autre site n'a été comparé avec le projet retenu sur la crête de Talière.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage justifie le choix de la solution par l'application de la séquence : éviter, réduire, compenser. Son argument principal est le fait de ne pas terrasser la partie médiane de la piste (zone de flore protégée) et d'éviter ainsi la destruction d'espèces pendant les périodes de reproduction et de nidification.

Par rapport à une création de piste sur un autre secteur, les parties non aménagées du côté Casse Massion et Pointe d'Albiez, présentent des pentes moyennes qui sont supérieures aux caractéristiques d'une piste bleue.

Commentaire du commissaire enquêteur

Il est vrai que le secteur « station » et le versant « Casse Massion » présentent des profils plus raides difficilement conciliables avec une piste bleue. Seul le secteur Albanne dispose de pentes relativement moyennes, c'est pourquoi ce secteur a été retenu pour la nouvelle piste.

Concernant la solution retenue, les terrassements prévus sont certes moins importants que dans les deux variantes étudiées. Si la solution de la variante « alternative » s'impose pour la partie amont, pourquoi avoir retenu la solution « de base » pour la partie aval et le raccordement à la piste du Vinouve en aval du bâtiment Catex, tracé qui défigure la zone de mélezins et perturbe celle de nidification du tétras-lyre ?

Cette zone devrait être conservée naturelle et la solution « alternative » devrait être retenue dans sa globalité avec le raccordement sur la piste du Vinouve à proximité de la gare d'arrivée du télésiège.

Ce choix me paraît plus avantageux pour plusieurs raisons :

- * Il évite le secteur des mélèzes, zone de présence du tétras-lyre et de stations repérées du Lycopode des Alpes, espèce florale protégée.
- * Le raccordement à la piste du Vinouve en aval du bâtiment Catex, va créer un carrefour de piste juste à la sortie d'un virage ce qui accroît le risque de collision.
- * La construction du futur restaurant du Vinouve, prévu dans l'OAP n°7 inscrite au PLU va constituer un point d'intérêt qui incitera les skieurs à descendre directement vers cet établissement ;
- * Enfin l'argument consistant à dire que le raccordement envisagé dans la solution retenue inciterait les skieurs à privilégier la descente vers le télésiège des Chaudannes, me semble être un faux argument car les skieurs décident eux-mêmes de leurs trajets qui ne sont pas forcément ceux escomptés.

2) Travaux du secteur 3 et damage de la piste

Même si la solution retenue a minimisé les terrassements, il reste, en dehors de la partie de remodelage sur la piste des Crêtes, un secteur (identifié 3 ou aval) situé là où la piste est en traversée perpendiculaire à la pente, ce qui nécessite une correction de devers sur au minimum 100 m..

Ce secteur est éloigné d'une centaine de mètres du chemin support de la piste du Vinouve et est aussi situé dans une zone à enjeux écologique. La piste ainsi créée sera à cet endroit sera très étroite, environ 10 m. ce qui est peu pour une piste bleue.

Sur l'ensemble de la piste « non terrassée » il est prévu de niveler le terrain en faisant appel au damage en utilisant les volumes de neige importants dans ce secteur. Toutefois le tracé est parsemé de blocs rocheux, vus pendant la visite du mois d'octobre et l'on pourrait douter de la réalité de cette méthode.

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant le secteur 3, le maître d'ouvrage précise qu'il réalisera un piquetage précis de la zone et d'un couloir d'accès pour les engins. Les travaux seront réalisés avec une pelle araignée ce qui limitera les impacts liés à la circulation.

Il est également prévu le passage d'un écologue préalablement aux travaux et pendant ceux-ci pour assurer un suivi.

Au sujet du damage, le maître d'ouvrage réaffirme la possibilité de damer la piste avec l'abondance de neige et « niveler » ainsi les blocs rocheux.

Commentaire du commissaire enquêteur

Si le maître d'ouvrage justifie toutes les solutions envisagées pour le passage de ce secteur 3 problématique et pour l'enneigement de la piste, cela reste, pour moi, le point délicat de ce projet. En effet, je considère que la partie terminale de la piste pose problème à partir du secteur 3 de terrassement :

- * Le terrassement va créer un passage très étroit.
- * La suite de la piste interfère avec la zone aval, garnie de mélèzes et favorable au tétras-lyre
- * La fin de la piste débouche en virage à la sortie du virage de la piste du Vinouve, créant ainsi un risque de collision
- * La piste de Talière arrive sur celle du Vinouve qui est étroite à cet endroit (chemin) et son côté aval est d'ailleurs équipé de filets pour éviter des chutes sur son côté droit. (voir photo dans le chapitre 3.1.2 Visites sur le terrain en hiver.

Tous ces éléments m'amènent à demander au maître d'ouvrage de modifier le projet dans sa partie finale en s'inspirant du raccordement qui était proposé dans la solution alternative, c'est-à-dire une liaison évitant partiellement le terrassement n°3 en descendant vers un grand replat situé au-dessus de la piste du Vinouve au voisinage de la gare d'arrivée du télésiège.

Concernant le damage, j'ai pu constater en ce début de saison 2022/2023 qui affiche un net manque de neige, que le secteur du Crêt de Talière était effectivement bien enneigé malgré le contexte climatique.

3) Risques naturels

La carte de localisation probable des risques d'avalanche (CLPA) et le plan d'intervention et de déclenchement des avalanches (PIDA) montrent qu'il existe un risque sur la partie amont du tracé de la piste.

L'étude d'impact précise d'ailleurs (page 51 et 52) :

La partie haute du projet de terrassement de la piste de Talière est en partie concernée par le risque avalanche. Un dispositif de déclenchement est d'ailleurs installé à hauteur du secteur avalancheux. Le PIDA devra prévoir une adaptation pour la coulée qui n'est traitée que partiellement.

Réponse du maître d'ouvrage

La zone concernée est en orange hachuré, ce qui signifie qu'il s'agit d'une zone d'avalanche présumée et non identifiée au sens propre.

D'après le service des pistes cette coulée n'a jamais été observée malgré des déclenchements réalisés à l'explosif, cependant elle est identifiée et sera donc traitée dans les opérations du PIDA.

Le Catex de Talière, quant à lui, est situé sur l'autre versant de la crête et ne concerne pas le versant où la piste est tracée et il n'est pas techniquement envisageable de le modifier.

Commentaire du commissaire enquêteur

L'étude d'impact aurait pu être plus précise sur ce point important des risques naturels qui finalement ne concernent que très peu le projet.

Le Catex ne concerne effectivement que le versant situé au-dessus des pistes de la Combe des Chamois et de la Rama.

4) Agriculture

Ce sujet n'est pas abordé dans l'étude d'impact or les environs du projet sont utilisés comme alpages, certes l'été, mais qui pourraient être impactés pendant la phase des travaux.

Réponse du maître d'ouvrage

Sur le domaine skiable il y a trois agriculteurs qui parquent des animaux (bovins et caprins). Le secteur de Talière n'est pas exploité pour deux raisons : le manque de fourrage et le manque d'eau.

Avant tous travaux, les agriculteurs présents sur le domaine sont associés aux projets envisagés par le biais de réunion annuelle entre les agriculteurs, le domaine skiable et la Commune. A ce jour aucune remarque n'a été formulée de leur part. Si des travaux provoquent une gêne quelconque pour leur exploitation, ils nous en feront part très rapidement.

Commentaire du commissaire enquêteur

Réponse satisfaisante.

5) Prise en compte du changement climatique

Ce sujet n'est que très peu abordé dans l'étude d'impact alors que ses conséquences risquent de s'imposer à moyen terme, voire même à plus court terme.

Les alternatives au « tout ski » et la transition vers des activités « 4 saisons » ne sont pas traitées dans ce dossier en dehors de la randonnée estivale qui est d'ailleurs concernée avec le sentier de Talière.

Réponse du maître d'ouvrage

Le tourisme 4 saisons fait couler beaucoup d'encre et certains prônent la fin du ski et le développement des activités estivales en remplacement du ski. À notre avis, l'un n'est pas l'opposé de l'autre.

Des études scientifiques existent afin d'avoir une vision la plus objective possible face à ce questionnement.

Le maître d'ouvrage fournit deux études de l'évolution future de l'enneigement des stations des Alpes et des Pyrénées au cours du XXI^{ème} siècle, prenant en compte toutes les composantes de cette évolution, le réchauffement, l'orientation des stations, leur altitude, les conditions de damage, la couverture en neige de culture, etc.

Ces études proposent de nouvelles simulations sur l'état de la neige sur les pistes de ski alpin couvrant l'ensemble du XXI^{ème} siècle en fonction d'un scénario « bas » (forte réduction des émissions et atteinte de la neutralité carbone en cours de siècle, RCP2.6), et un scénario « haut » (poursuite de la hausse des émissions, RCP8.5) et un taux de couverture en neige de culture de 45%, taux prévu en 2025.

Ces études ont permis d'établir des cartes de probabilités d'enneigement pour les stations de ski, établies sur 7 niveaux classés de 1 (très bon enneigement) à 7 (quasi absence de neige). Elles permettent de voir que la station des Karellis est à un niveau 3/7 jusqu'en 2050 dans le scénario « haut », reste au mieux au niveau 4/7 en 2100 dans le scénario « bas » et au pire au niveau 5/7 dans le scénario « haut ».

6) Recherche de solutions alternatives « 4 saisons »

Concernant les activités « 4 saisons », Les Karellis ont engagé cette démarche de mise en place des activités estivales avec l'Office de Tourisme.

L'été dernier, une nouvelle activité de Mountain Karts a été proposée en collaboration entre la Régie et l'Office de Tourisme qui a porté le projet. Cette nouvelle activité a été très appréciée des vacanciers et a pratiquement atteint son équilibre financier d'exploitation dès la première année.

L'objectif de l'Office de Tourisme est de proposer une activité nouvelle chaque année, mais il faut que ces nouvelles activités restent compatibles entre elles.

Commentaire du commissaire enquêteur

La RARM des Karellis reste confiante sur l'enneigement estimé de la station pour poursuivre l'exploitation du domaine skiable pendant de nombreuses années mais les hypothèses d'enneigement ne sont basées que sur des probabilités...

Concernant les activités nouvelles, celles-ci restent limitées, les espaces de jeu ne sont pas extensibles et certaines activités peuvent avoir des effets néfastes sur l'environnement, ce qu'il ne faut pas ignorer.

7) Position de la commune et de la RARM sur la liaison Albiez-Karellis

Ce projet de liaison inter-domaines ayant été très souvent évoqué dans les observations, comme dans l'avis de la MRAe, il m'a semblé nécessaire de connaître la position des élus et de la Régie des remontées mécaniques sur ce projet.

Cette remontée mécanique est inscrite dans le SCoT, élaboré avec les élus du territoire, et semble donc consensuelle au moins sur le fait de l'imaginer pour le futur, même incertain.

Réponse du maître d'ouvrage

La position de la RARM est de s'inscrire dans la complémentarité et la solidarité vis-à-vis des autres communes de montagne, notamment par rapport à la commune d'Albiez. En effet, cette liaison du côté des Karellis permettrait d'apporter des espaces d'évolution supplémentaires pour les skieurs. De plus le domaine skiable d'Albiez est ensoleillé contrairement à celui des Karellis qui est orienté Nord-Est. En revanche du côté d'Albiez, les enjeux sont bien plus importants car il s'agit d'une question de survie pour la station qui a un domaine skiable petit et bas en altitude. Les Karellis s'inscrivent donc dans la solidarité avec la station d'Albiez

Commentaire du commissaire enquêteur

La RARM et Les Karellis soutiennent ce projet par solidarité avec la commune voisine ce qui est tout à fait respectable. La liaison des deux domaines apporterait un surcroît de pistes pour les deux stations, mais laquelle en profiterait le plus et qui la financerait ?

Les études présentées sur le sujet du changement climatique, voir ci-dessus, montre que la station d'Albiez est déjà à un niveau de 5/7 jusqu'en 2050 dans le scénario « haut », reste au mieux à ce niveau en 2100 dans le scénario « bas » et au pire au niveau 6/7 dans le scénario « haut ».

De plus, cette liaison est une remontée « aller-retour » sans nouvelle piste associée, ce qui en limite beaucoup l'intérêt.

Mais ce projet n'est pas le sujet de cette enquête.

7. Avis de la MRAe

Rappel :

La MRAe ne donne pas d'avis en faveur ou contre le projet étudié mais analyse l'évaluation environnementale et estime si celle-ci est suffisamment étayée par rapport aux enjeux environnementaux du projet

Les conditions dans lesquelles le projet a été soumis à évaluation environnementale, après examen au cas par cas, ont été expliquées au chapitre 1.3 Cadre juridique.

7.1. Synthèse de l'avis de la MRAe

L'opération s'inscrit dans un contexte d'un aménagement plus global du domaine skiable dont la pointe des Chaudannes constitue l'ancrage principal à partir duquel les skieurs peuvent profiter de l'offre en équipements de remontées et pistes de ski, proposée par l'exploitant.

L'Autorité environnementale, recommande de revoir le périmètre du projet sur la base d'une analyse des liens fonctionnels entre les différentes opérations d'aménagement projetées sur le secteur. Seule une approche de ce type peut permettre d'apprécier l'ensemble des incidences environnementales du projet et en conséquence les mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation nécessaires.

À l'échelle de l'opération de création de la piste, l'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement en matière notamment de biodiversité et milieux naturels, risques naturels, ressources en eau et changement climatique.

L'analyse des scénarios alternatifs au tracé retenu pour la piste de ski doit être reprise au regard des différents enjeux environnementaux. Il s'agira notamment de préciser les volumes de terrassements mobilisés suivant les différents tracés envisagés.

L'analyse des incidences environnementales doit être complétée pour porter sur l'ensemble du tracé de la piste de ski et non sur les seules surfaces terrassées.

Par ailleurs, il convient de s'assurer de l'absence de tout type de risque naturel ou, dans la cas contraire, de prévoir l'adaptation du tracé en conséquence.

Enfin, l'opération doit être suivie dans le temps, notamment pour juger de la re-végétalisation des surfaces terrassées.

7.2. Réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe

Ce chapitre présente un résumé des principales remarques formulées par la MRAe et les justifications fournies par la RARM des Karellis.

Si c'est nécessaire, un commentaire du commissaire enquêteur figure à la suite dans un encadré bleu.

7.2.1. Présentation du projet d'ensemble

Avis de la MRAe

La MRAe évoque une première opération connue qui est le remplacement du télésiège existant des Chaudannes en vue d'augmenter le débit de fréquentation horaire (gain d'environ 500 p/h). Celle-ci a fait l'objet d'une étude d'impact en date de janvier 2020.

En contrebas, en amont des télésièges du Plan du four et de Vinouve, de nouveaux travaux d'extension du réseau de neige de culture sont projetés en vue d'assurer la pérennité des pistes de ski situées à proximité.

Cette succession des opérations dans le temps et dans l'espace dans un même objectif d'accroître la potentialité d'accueil du domaine skiable n'a pas été présentée comme ayant fait, en l'état, l'objet d'une réflexion globale qui s'inscrirait dans le cadre d'un projet d'ensemble tel que défini par l'article L.122-1-1 du code de l'environnement. Le contenu des différents dossiers transmis à l'Autorité environnementale permet toutefois de constater la continuité spatiale des différentes opérations envisagées.

La liaison structurante Albiez-Karellis inscrite au SCoT Pays de Maurienne doit être incluse dans l'analyse. La décision de soumission à évaluation environnementale de la création de la piste de Talières mentionnait d'ailleurs bien de resituer l'opération au sein d'un périmètre pertinent.

L'Autorité environnementale recommande d'analyser les liens fonctionnels des différentes opérations prévues sur le domaine skiable des Karellis et de redéfinir en conséquence le périmètre du projet. L'évaluation des incidences environnementales doit être réalisée dans le cadre ainsi redéfini.

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant le télésiège des Chaudannes, la RARM rappelle que son remplacement s'inscrit dans le renouvellement des appareils existant et non comme une création. Il ne comporte pas de création de lits ni d'extension du domaine skiable en dehors de son enveloppe gravitaire.

Le projet d'extension de neige de culture du Plan du Four, soumis dans un premier temps à la réalisation d'une étude environnementale, a finalement été dispensé par la MRAe de réaliser une étude d'impact (et donc d'une enquête publique) considérant qu'il n'était pas nécessaire de prendre en compte les effets cumulés de ces deux projets.

La liaison Albiez-Les Karellis ne relève pas de la catégorie des « projets » mais des « plans et programmes » car il s'agit d'une UTN structurante qui figure dans le SCoT.

En matière d'évaluation environnementale, il importe de distinguer les « projets » des « plans et programmes ».

Commentaire du commissaire enquêteur

Cette dernière affirmation notée par la RARM est discutable. En effet que ce soit un projet pour l'un et un plan programme pour l'autre, cela ne permet pas de différencier les deux **si ceux-ci participent d'une même opération d'ensemble**. Dans le cas présent, il est vrai que les différents projets cités ici sont **indépendants fonctionnellement** les uns des autres.

Dans le cas présent, la piste de Talière peut être créée avec ou sans le remplacement du télésiège des Chaudannes et de même pour le réseau de neige artificielle du Plan du Four.

Ces projets sont indépendants même s'ils présentent une continuité spatiale comme le souligne la MRAe.

Une explication plus détaillée est donnée au chapitre suivant. (cf. 7.3)

7.2.2. Biodiversité et milieux naturels**Avis de la MRAe**

L'Autorité environnementale recommande d'augmenter la pression d'inventaire faune/flore en adéquation avec la zone d'étude considérée et d'approfondir la recherche d'habitat favorable aux chiroptères et d'affiner les secteurs de reproduction avérés du tétras-lyre au droit de l'opération.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet se situe sur des milieux ouverts et homogènes d'altitude. Les journées réalisées ont permis d'inventorier en détails tout le secteur, futures zones terrassées et non terrassées.

Suite à l'avis de la MRAe, deux journées complémentaires ont été réalisées par deux écologues d'Epode (botaniste et fauniste) en juin et juillet 2022.

Commentaire du commissaire enquêteur

Concernant le milieu naturel et plus particulièrement le tétras-lyre, l'étude d'impact présente toute une étude diagnostic sur le tétras-lyre qui suit la méthodologie établie par l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage et l'Observatoire des Galliformes de Montagne, détaillée dans le cahier technique CREN Rhône-Alpes « Entre forêts et pelouses, habitat de reproduction du tétras-lyre » (2010). L'étude a été validée par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel. Les résultats de cette étude fouillée et basée sur des observations de terrain montrent que la zone aval du projet est concernée par les galliformes de montagne, notamment le tétras-lyre et la bartavelle.

La partie finale de la piste devrait donc éviter ce secteur, ce qui permet aussi de préserver les mélèzes très nombreux dans cette zone

7.2.3. Risques naturels**Avis de la MRAe**

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial des risques naturels susceptibles de concerner le secteur de l'opération, mouvements de terrain, chutes de blocs, ruissellement de versant et de surface.

Réponse du maître d'ouvrage

La RARM analyse les différents risques naturels pouvant exister et conclut qu'ils ne sont pas présents sur la zone d'étude en dehors du risque probable d'avalanche sur le secteur amont. Il a déjà été dit que cette coulée était recensée mais jamais observée sur le terrain.

Une étude géotechnique a par ailleurs été réalisée pour définir les mesures constructives des terrassements : pentes des talus, stabilité, réemploi des matériaux.

7.2.4. Changement climatique

Ce thème important a fait l'objet de questions du public et de moi-même dans le procès-verbal de synthèse (cf 6.2.2 - 5).

Avis de la MRAe

L'Autorité environnementale recommande de préciser les évolutions probables de l'enneigement et des projections climatiques déjà modélisées à l'échelle du massif des Alpes du Nord.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ayant posé la même question, je rappelle ici mon commentaire :

La RARM des Karellis reste confiante sur l'enneigement estimé de la station pour poursuivre l'exploitation du domaine skiable pendant de nombreuses années mais les hypothèses d'enneigement ne sont basées que sur des probabilités...

7.2.5. Justification du choix de la solution retenue

Avis de la MRAe

L'Autorité environnementale a noté un manque de justification dans le choix de la solution retenue, entre deux variantes très voisines, et l'absence de comparaison avec d'autres sites du point de vue des incidences environnementales.

L'absence de croisement des données environnementales avec les tracés proposés et de précisions sur les volumes de terrassements générés ne permet pas d'évaluer les incidences sur l'environnement de chacune des options présentées.

L'absence de terrassements dans la partie médiane ne conduit pas nécessairement à une réduction significative des enjeux environnementaux présents sur ce secteur.

L'Autorité environnementale recommande :

- de présenter l'examen d'alternatives à l'opération retenue ;*
- de restituer l'analyse comparée des variantes de tracé envisagées du point de vue de leurs incidences environnementales.*

Réponse du maître d'ouvrage

Comme dans le dossier, la RARM réitère la description des deux variantes et de la solution retenue qui est un mix des deux.

Des précisions sont données sur les volumes de terrassements qui sont estimés à 60 000 m³ pour la version « de base » et 64 000 m³ pour la solution « alternative » dans les études comprenant des terrassements sur tout le tracé. La solution retenue qui évite les terrassements dans la partie médiane ne représente « que » 37 000 m³ de déblais/remblais.

La justification du mix réalisé repose, pour l'amont de la piste, sur des terrassements dans la zone déjà anthropisée de la piste noire des Plagnes.

La partie intermédiaire de la piste suivra strictement le terrain naturel et ne fera pas l'objet de terrassement, aucun réseau de neige de culture ni d'accès pour la piste ne sont prévus. La pente un peu forte de ce tronçon sera compensée par une plus grande largeur (et hauteur) damée afin de maintenir les caractéristiques d'une piste bleue.

La partie aval descend au plus bas vers la piste Vinouve pour encourager la rotation des skieurs vers le télésiège des Chaudannes et mieux répartir les flux sur le domaine skiable, ce qui est bien l'objectif initial de cette piste.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ayant posé la même question dans le procès-verbal de synthèse (cf. 6.2.2 1), je renvoie le lecteur à ce chapitre pour les explications.

Je rappelle ici ma conclusion en faveur de la solution « alternative » dans sa globalité avec les virages et terrassements sur la piste noire des Crêtes (qui sera supprimée dans sa partie amont) la traversée descendante aménagée avec un damage adapté et surtout le raccordement aval vers la gare d'arrivée du TS de Vinouve pour éviter les impacts sur la zone favorable au tétras-lyre, comportant des espèces florales protégées et des bosquets de mélèzes.

L'argument consistant à dire que le raccordement envisagé dans la solution retenue inciterait les skieurs à privilégier la descente vers le télésiège des Chaudannes, me semble douteux car les skieurs décident eux-mêmes de leurs itinéraires qui ne sont pas forcément ceux escomptés.

7.3. Cas particulier de la liaison Albiez-Karellis

Ce sujet ayant été très largement évoqué, il m'a semblé nécessaire de revenir sur la notion de « projet global » et de la « dépendance » de plusieurs projets entre eux comme cela a déjà été évoqué dans ce rapport.

Rappelons qu'il existe deux catégories d'Unité Touristique Nouvelle, celles dites « structurantes » qui sont des projets importants, à un horizon lointain, inscrites dans les documents de programmation supérieurs (SCoT) et celles dites « locales » qui sont inscrites dans les PLU, souvent sous la forme d'opération d'aménagement et de programmation (OAP).

La liaison Albiez-Karellis fait donc l'objet d'une UTN n°2 « structurante » inscrite au SCoT.

Suite à son approbation en février 2020, le SCoT Pays de Maurienne a été attaqué en référé au tribunal administratif et, le 9 avril 2021, le juge a ordonné la suspension de l'exécution de la délibération du Syndicat du Pays de Maurienne en tant qu'elle concerne les unités touristiques nouvelles structurantes portant les numéros 2, 3, 5, 7 (pour le projet du col des Hauts) et 8, suite à l'avis défavorable de la commission d'enquête sur ces UTN en particulier dans le cadre de son avis motivé sur le SCoT qui était par ailleurs favorable.

Depuis, le Syndicat du Pays de Maurienne a engagé la modification n°1 du SCoT pour revoir le statut des UTN n° 3, 5 et 8. La modification projetée prévoit l'abandon de l'UTN n°5 et la reprise des UTN n° 3 et 8 sous la forme d'UTN dites « locales » inscrites au sein des PLU communaux.

Les UTN n° 2 et 7 (pour le projet du col des Hauts) n'étant pas concernées par cette modification, elles restent inscrites dans le SCoT et sont donc toujours suspendues en attendant le jugement sur le fond.

La mise en cause relative à la non-prise en compte de ce projet de liaison inter-domaine dans l'évaluation environnementale relative à la piste de Talière trouve ici sa justification pour les opposants au projet qui considèrent que le projet de piste est lié à la liaison et qu'en conséquence il devait être analysé en tant que projet global dans l'évaluation environnementale. Par la suite, l'argument évoqué contre le projet de liaison emporterait donc une opposition au projet de la piste.

La question de la prise en compte de cette liaison dans l'analyse environnementale se pose donc.

Rappelons ce que dit le code de l'environnement à l'article L 122-1-III :

*Lorsqu'un projet est **constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions** dans le milieu naturel ou le paysage, **il doit être appréhendé dans son ensemble**, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.*

Cette phrase est sujette à diverses interprétations en fonction des situations. Le législateur parle bien de « projet constitué de plusieurs travaux » ce qui sous-entend que les travaux en question n'ont pas forcément de fonctionnalité propre en dehors du projet global. Une étape du projet peut donc être réalisée seule dans le cadre d'un phasage du projet mais elle aura été analysée dans l'étude d'impact globale du projet qui englobe toutes les opérations nécessaires à sa réalisation.

A contrario, le Commissariat général au développement durable (CGDD) dans une note du 16 décembre 2016 relative à la transposition de la directive européenne n°2014/52/UE reprend l'analyse ainsi : « Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés. »

Cette interprétation a été confirmée par la jurisprudence qui considère que deux projets, même voisins et ayant des objectifs similaires, ne constituaient pas forcément un projet global dans la mesure où ils étaient fonctionnellement indépendants (Conseil d'État – 6^{ème} et 5^{ème} chambres réunies - 429790 du 1^{er} février 2021 et aussi Conseil d'État – 2^{ème} et 7^{ème} chambres réunies – 419315 du 28 novembre 2018)

Commentaire du commissaire enquêteur

Nous pouvons en déduire que le projet de la piste de Talière est fonctionnellement indépendant de la réalisation ou non de la liaison Albiez-Karellis, (tout comme le remplacement du télésiège des Chaudannes ou l'extension du réseau de neige de culture du Plan du Four) c'est un projet à part entière qui a été évalué dans le cadre de son étude d'impact spécifique.

Il n'est donc pas nécessaire de le lier à la liaison inter-domaines qui reste, à ce jour, suspendue à une décision de justice et dont la réalisation demeure incertaine.

Si toutefois cette liaison devait se faire, ses impacts environnementaux devront être analysés dans le cadre d'une évaluation environnementale des enjeux sur la station d'Albiez-Montrond d'une part, puisque la remontée sera sur son territoire et d'autre part, sur le domaine skiable des Karellis sur les conséquences d'une augmentation de sa fréquentation.

* * * * *

Les conclusions et l'avis motivé du commissaire enquêteur font l'objet d'un document séparé.

* * * * *

Fait à Bonvillaret, le 16 janvier 2023

Le commissaire enquêteur



Christian VENET