

DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

COMMUNE DE VALLOIRE

**ENQUÊTE PUBLIQUE PORTANT SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION
D'EXECUTION DE TRAVAUX DE LA TECEBABINE DE LA SETAZ AVEC GARES
D'EXTREMITE ET LA DEMANDE D'AUTORISATION DE DEFRICHEMENT
DEPOSEES PAR LA SEM DE VALLOIRE SUR LA COMMUNE DE VALLOIRE**

**ENQUÊTE PUBLIQUE N° E23000175/38
DU LUNDI 11 DECEMBRE 2023 AU VENDREDI 12 JANVIER 2024**

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR



Alain VINCENT
Commissaire enquêteur

Enquête publique sur la DAET de construction de la télécabine TC de La Sétaz et la demande d'autorisation de défrichement sur la commune de Valloire : Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

1. Rappel contextuel

La commune de VALLOIRE, en région Rhône-Alpes, est la plus méridionale des communes de Savoie. Elle est située au centre de la vallée de la Maurienne, sur la route des Grandes Alpes (D 902), entre les mythiques Col du Télégraphe et Col du Galibier.

Valloire est une station de ski au charme montagnard authentique, comprenant dix-sept hameaux dont le chef-lieu à 1 430 m d'altitude, implanté entre deux torrents : la Valloirette qui descend du massif du Galibier (3 229 m d'altitude) et la Neuvachette qui vient de l'Aiguille Noire (2 867 m d'altitude).

Le village est dominé par plusieurs grands massifs (le Crey du Quart à l'Est (2 535 m d'altitude), la Sétaz au Sud-Est (2 548 m d'altitude) et le Crêt Rond à l'Ouest (2 648 m d'altitude)).

La commune de Valloire comptait 1 110 habitants en 2020 soit 9 Valloirins par km² rapportés à la superficie de la commune de 138 km².

Le domaine skiable Galibier-Thabor en chiffres :

- La station de ski de Valloire est reliée à celle de Valmeinier offrant la possibilité par un forfait de ski Galibier-Thabor commun aux deux domaines skiabiles d'accéder à 160 km de pistes de ski alpin réparties en 90 pistes de tous niveaux (8 noires, 33 rouges, 31 bleues et 17 vertes) de 1430 à 2750 mètres d'altitude, soit 1320 mètres de dénivelé ;
- Au départ de Valloire le domaine skiable est accessible par 2 télécabines au cœur du village, desservant les 2 massifs du Crey du Quart et de la Sétaz ;
- 1 télésiège 6 places au départ des Verneys et 1 télésiège 4 places au départ du Moulin Benjamin ;
- En tout 29 remontées mécaniques dont 2 télécabines, 17 télésièges, 10 téléskis et 1 tapis roulant couvert ;
- Et 1 Snow Park sur le massif du Crey du Quart.

La SEM de Valloire est gestionnaire du domaine skiable par Délégation de Service Public (DSP) de la commune de Valloire.

Présentation du projet, de l'enquête publique et de son cadre réglementaire

2. Le projet

La SEM de Valloire envisage le remplacement de la télécabine existante de la Sétaz, qui arrive en fin de vie.

Cet appareil est indispensable pour accéder au domaine d'altitude et à la zone d'apprentissage de la Sétaz. Il fait partie des 3 ascenseurs de remontée vers le haut du domaine skiable et fait partie des 2 qui permettent la redescente vers la station. Il contribue pour 40% au transport des clients à l'altitude 2000m. Sans lui, les temps d'attente le matin et le midi, l'espace de stockage des clients, les déplacements en voiture vers les Verneys et leur parking, pendant les 6 semaines clés (représentant 50 à 60% du CA de la SEM Valloire) de forte affluence, fragiliseraient la desserte du domaine et son exploitation.

Les objectifs sont multiples, à la fois techniques et sécuritaires, économiques, d'usage, mais aussi paysagers :

- Remplacer un équipement vieillissant doté d'une technologie obsolète (Pincés S) par une technologie plus sûre pour les usagers ;

- Réaliser une optimisation économique sur la durée car les maintenances obligatoires à venir sur la télécabine actuelle vieillissante, très coûteuses, dépasseront le coût d'investissement pour une nouvelle télécabine ;
- Maintenir l'accès à la zone débutant du massif de la Sétaz par une desserte totalement sécurisée à la montée comme à la descente ;
- Améliorer l'accès au domaine débutant en réduisant les difficultés d'accès actuelles à cause du dénivelé important entre le front de neige et la zone d'embarquement ;
- Réduire l'emprise et l'impact visuel du bâti technique existant par la suppression du garage à cabine d'altitude, remplacé par un stockage de l'ensemble des véhicules dans les gares amont et aval ;
- Pérenniser l'activité hivernale du ski sur la partie du domaine la plus propice vis-à-vis des conditions d'enneigement. En effet, ce porteur permet de renforcer les liaisons situées à plus de 2000 m d'altitude, sur un versant orienté plein Nord. Cette partie du domaine bénéficie des conditions climatiques qui ont permis jusqu'à présent de réaliser des préouvertures dès le début du mois de décembre. Le manteau neigeux est également maintenu par ces conditions jusqu'à très tard au printemps. La capacité du nouveau porteur permettra en outre d'assurer la montée ainsi que la descente des usagers même en cas de périodes sans neige.

Des impératifs techniques et sécuritaires renforcent la nécessité de remplacer la télécabine existante :

- La télécabine de la Sétaz, construite en 1985, est de technologie dite « pinces S ». Cette technologie porte sur le type d'attaches des véhicules au câble. Ce type d'appareil est vieillissant avec des contraintes lourdes tant à l'exploitation qu'à la maintenance. La technologie « pinces S » de la télécabine existante en fait un outil qui nécessite une très grande attention et des opérations de maintenance et d'exploitation lourdes et coûteuses comme le cyclage/décyclage quotidien obligatoire. Le constructeur d'origine ne fabriquant plus d'appareil neuf suivant ce principe, elle est donc vouée à disparaître et le nombre d'appareil de ce genre décroît en France. De plus, l'appareil possède un garage à cabines en gare amont présentant des désordres importants du fait de la présence de mouvement de terrain. Il devient donc nécessaire de supprimer ce bâtiment.

Localisation du projet et caractéristiques de l'appareil :

La gare de départ actuelle de la télécabine se situe au cœur du village. Elle est constituée d'un bâtiment massif et imposant, sans aucun service annexe à la remontée et ne répond plus aux attentes des nouveaux consommateurs.

La nouvelle gare de départ, située au même endroit, a été étudiée pour une meilleure intégration au site, plus basse, plus intégrée au profil final du front de neige. Elle permettra en outre d'offrir de façon regroupée les services nécessaires aux usagers actuels comme des consignes à ski, des sanitaires modernes, un accès handicapés facilité, une évacuation des blessés simplifiée et sécurisée.

Elle offrira en outre un confort d'usage accru par :

- Un accès au quai par des rampes permettant un embarquement de plain-pied, et l'accessibilité PMR ;
- Une réduction de la distance entre la zone de déchausse et l'embarquement ;
- Une simplification de l'embarquement par l'entrée directe en cabine des skieurs skis à la main ;

La nouvelle télécabine se caractérisera par :

- Une longueur de 1 440 m jalonnée par 12 pylônes ;
- Un dénivelé positif de 508,60 m : altitude départ 1 420 m, altitude arrivée 1 929 m, soit une pente de 35 % ;
- Un débit horaire (2 400 personnes) supérieur (200 skieurs supplémentaires/heure) par rapport à l'appareil existant grâce aux cabines passant de 6 à 10 places, réduisant les temps d'attente ;
- Une vitesse de 6 mètres par seconde (21,6 Km/h) ;
- L'utilisation de 44 véhicules fermés plus sécurisants pour les enfants et les nouveaux pratiquants ;
- Le stockage des cabines dans les gares d'extrémité.

La ligne de l'installation sera optimisée en limitant le nombre de pylônes et leur hauteur, minimisant ainsi l'impact visuel des ouvrages. L'implantation des pylônes a été déterminée en lien avec les bureaux d'études géotechniques et relatives aux risques d'avalanches et des enjeux faune-flore.

Le layon de la télécabine sera élargi de 5 mètres et supplémentaiement défriché (138 mélèzes sont concernés sur une superficie boisée de 4 342 m²) portant sa largeur totale à 20 mètres (10 mètres de part et d'autre de l'axe des câbles), consécutivement au plus grand gabarit des nouveaux véhicules d'une capacité de 10 places et aux contraintes d'accessibilité, de sécurité et de maintenance de l'appareil.

Commentaire du commissaire enquêteur

Des propositions de reboisement et de revégétalisation arborée, figurant dans les mesures compensatoires du projet, ont été élaborées en concertation avec l'Office National des Forêts.

La nouvelle gare d'arrivée intégrant sous les quais le local de puissance, le transformateur et un local de stockage, comportant un local de commande en visuel de la zone de débarquement, sera visuellement beaucoup moins impactante pour le paysage que l'installation actuelle avec son garage à cabines très imposant, indispensable à la technologie « pincés S » notamment. La démolition de ce bâtiment de 450 m² au sol environ, situé sur le front de neige d'altitude permettra de restituer de l'espace à la nature et au paysage.

La gare amont sera la gare motrice de l'appareil. Son implantation sur le domaine skiable permettra de réduire le niveau sonore des zones résidentielles du quartier Tigny de Valloire. Le débarquement s'effectue dans l'axe permettant d'assurer une desserte gravitaire des pistes. La gare-bâtiment a été étudiée pour s'intégrer au mieux dans la topographie du site et minimiser les terrassements de la zone.

Le coût total du projet est estimé globalement à 17 millions d'euros.

Il comprend : la démolition des ouvrages, le démontage de l'appareil existant, le déboisement, la construction de la nouvelle TC de La Sétaz et les mesures de compensation environnementales.

L'appareil lui-même est estimé à 12 565 000€, auquel s'ajouteront le coût des 2 gares budgété à 3 500 000€ et un budget complémentaire de 500 000€ pour les différents terrassement, démolition et adaptations annexes.

Le financement du projet, envisagé par la SEM de Valloire, pourrait être réalisé par emprunt pour moitié et pour moitié en fonds propres.

Commentaire du commissaire enquêteur

Au regard de ce qui précède, il est compréhensible que la SEM de Valloire ne soit pas en capacité d'apprécier le retour sur investissement de ce seul appareil au regard de son chiffre d'affaires annuel (19M€ budget 2023-24) dégagé sur la totalité du domaine skiable exploité.

- ⇒ Le projet dans son ensemble est règlementairement soumis à une étude d'impact, qui, partant de l'état actuel de l'environnement et des caractéristiques techniques des aménagements envisagés :
 - Analyse les incidences prévisibles sur les milieux (physique et naturel), les effets sur le paysage et l'environnement humain ;
 - En déduit les évolutions probables de l'environnement, les incidences négatives résultant de la vulnérabilité au changement climatique, aux risques d'accidents ou de catastrophes majeurs ;
 - Propose des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation ;
 - Soumet un dispositif de suivi environnemental durant le chantier et de mesure des effets du projet sur le long terme.

- ⇒ Pour permettre la réalisation du projet la commune de Valloire a pris les délibérations suivantes :
 - Conseil municipal du 24 novembre 2022 : autorisation donnée au Maire de demander à Monsieur le Préfet de la Savoie la création au profit de la commune de Valloire des servitudes de domaine skiable (survol de terrain, implantation des pylônes, accès nécessaires à leur implantation, entretien et protection des installations) telles que prévues par la loi montagne modifiée (loi n°2016-1888 du 28 décembre 2016) et intégrées dans les articles L.342-20 et suivants du code du tourisme, pour la réalisation du projet d'aménagement de la nouvelle télécabine de La Sétaz, ainsi que de solliciter de Monsieur le Préfet de la Savoie l'ouverture d'une enquête parcellaire ;
 - Conseil municipal du 30 mars 2023 : autorisation donnée à la SEM Valloire de déposer une demande d'autorisation de défrichement des parcelles répertoriées préalablement à l'enquête parcellaire (surfaces communales 3 336 m², surfaces privées 1 414 m²) ;

3. L'enquête publique et son cadre réglementaire

L'enquête publique porte sur les demandes d'autorisation d'urbanisme suivantes, déposées par la SEM Valloire :

- Une demande d'autorisation d'exécution des travaux de construction (DAET) de la télécabine TC de La Sétaz PCBAT/DAET/TC-222.2349 valant demande de permis de démolir (art R.431-21B du code de l'urbanisme) en date du 3 avril 2023 ;
- Une demande d'autorisation de défrichement en date du 13 avril 2023 relative à la construction de la nouvelle télécabine de La Sétaz.

L'enquête publique est réalisée dans le cadre réglementaire d'une enquête publique environnementale au titre des articles du code de l'urbanisme L.472-1 et R.472-1 et suivants portant sur les demandes d'autorisation d'exécution des travaux (DAET) et dans le cadre des articles du code de l'environnement L.122-1 et suivants, R.122-2, R.122-8, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, en particulier l'article R.123-9, concernant le contenu de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.

Enquête publique sur la DAET de construction de la télécabine TC de La Sétaz et la demande d'autorisation de défrichement sur la commune de Valloire : Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

Le projet de construction de la TC de La Sétaz et des aménagements associés relève de l'article 43 du tableau annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement, qui soumet à étude d'impact les projets de remontées mécaniques transportant plus de 1500 passagers à l'heure. Le projet de construction la TC de La Sétaz fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale (Art L 122-1 III et R 122-7 du code de l'environnement) et donne lieu à enquête publique (art L 122-1 IV du code de l'environnement). Il est également soumis à une demande d'autorisation d'exécuter les travaux (DAET) (art L 472-1 et suivants et R 472 -1 et suivants du code de l'urbanisme). Cette autorisation tenant lieu de permis de construire, délivré après avis du Préfet au titre de la sécurité des installations et des aménagements de remontée mécanique.

La demande d'autorisation de défrichement relève des articles L.341-3, R.341-1 et suivants du code forestier.

4. La composition du dossier d'enquête publique (cf. Art 123-8 du code de l'environnement)

Le dossier d'enquête publique est constitué des pièces suivantes :

1. Le registre papier d'enquête publique dédié à la mairie de Valloire (siège de l'enquête) ;
2. L'arrêté du Maire de la commune de Valloire prescrivant l'enquête publique en date du 20 novembre 2023 ;
3. La décision du Tribunal Administratif de Grenoble me désignant en qualité de commissaire-enquêteur en date du 8 novembre 2023 ;
4. Les coupures de presse des annonces légales de l'enquête publique parues :
 - Dans le Dauphiné Libéré le vendredi 24 novembre 2023 et les jeudis 30 novembre 2023 et 14 décembre 2023 ;
 - Dans La Maurienne les jeudis 23 et 30 novembre 2023 et les jeudis 14 et 21 décembre 2023 ;
5. Les délibérations du conseil municipal de Valloire en dates :
 - Du 24 novembre 2022 ;
 - Du 30 mars 2023 ;
 - Du 14 novembre 2023 ;
6. La demande d'autorisation d'exécution des travaux de construction (DAET) de la télécabine TC de La Sétaz PCBAT/DAET/TC-222.2349 valant demande de permis de démolir (art R.431-21B du code de l'urbanisme) en date du 3 avril 2023, comprenant en particulier :
 - Un mémoire descriptif de l'installation ;
 - Une note sur les mesures de préservation et de réhabilitation du milieu naturel ;
 - L'échéancier des travaux ;
 - Les plans de construction ;
 - Une note sur les risques naturels et technologiques ;
 - L'étude d'impact ;
 - L'avis de l'Autorité Environnementale (MRAE) du 23 juin 2023 ;
 - La note de réponses du maître d'ouvrage en date du 10 août 2023 ;

7. Une demande d'autorisation de défrichement en date du 13 avril 2023 relative à la construction de la nouvelle télécabine de La Sétaz, comprenant en annexes :
- Les avis de l'ONF et de RTM suite à la reconnaissance des bois à défricher réalisée par le Service Environnement Eau et Forêt (DDT de la Savoie) ;
 - Les servitudes de domaine skiable applicables à l'issue de l'enquête parcellaire à réaliser par ailleurs.

5. Analyse succincte de l'étude d'impact

5.1 L'étude d'impact

- ⇒ **Rappel** : L'étude d'impact est rendue obligatoire par l'article 2 de la loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, reprise par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
- ⇒ **En l'espèce** l'étude d'impact d'Avis Vert SARL a été réalisée conformément aux dispositions de l'article L 122-1 du code de l'environnement, établissant que « *Les projets qui par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notable sur l'environnement ou la santé humaine, font l'objet d'une évaluation environnementale* » et de la rubrique 43 du tableau annexé à l'article L 122-2 du code de l'environnement « *Pistes de ski, remontées mécaniques et aménagements associés a) Création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1500 passagers par heure b) Pistes de ski (y compris les pistes dédiées à la luge lorsque celles-ci ne comportent pas d'installations fixes d'exploitation permanente) d'une superficie supérieure ou égale à 2 hectares en site vierge ou d'une superficie supérieure ou égale à 4 hectares hors site vierge c) installations et aménagements associés permettant d'enneiger une superficie supérieure ou égale à 2 hectares en site vierge ou d'une superficie supérieure ou égale à 4 hectares hors site vierge : c'est le cas de la télécabine TC de La Sétaz qui aura un débit supérieur à 1500 passagers par heure, cf. a.* »
- ⇒ Le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016, relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, **précise les modalités d'application de ces articles et notamment le contenu de l'étude d'impact (article L 122-3)** : un résumé non technique, une description du projet, une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet (dénommée Scénario de Référence), une description de l'état initial, une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement, une description des incidences négatives notables sur l'environnement résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs, une description des solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu, les mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé, accompagnées de l'estimation des dépenses correspondantes, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) proposées, la description des méthodes de prévision utilisées pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement, les noms qualités et qualification des experts qui ont réalisé l'étude d'impact.

L'étude d'impact a donc été réalisée en avril 2023 dans ce cadre réglementaire par Avis Vert SARL ayant son siège social à Carouge (GE) - Suisse conformément à la description des facteurs (article R.122-5 du code de l'environnement) susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet. Ses auteurs sont précisément nommés page 285 du document :

- Chef de projet : Nicolas BALVERDE
- Rédactrices de l'étude : Marion PALUZZANO Chargée de projet, Pauline DUPONT Chargée d'études en environnement
- Etude flore : Alexandre MACCAUD (OXALIS Scop).

5.2 L'état initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement est traité en 6 thématiques :

- Contexte physique : géologie et pédologie, géotechnique, topographie et géographie, climat, hydrologie, risques naturels ;
- Faune-Flore-Habitats : flore et habitats naturels, faune, zones humides ;
- Zonages nature : zonages nature réglementaires, zonages nature d'inventaires ;
- Continuités écologiques : trame écologique à l'échelle régionale, trame écologique à l'échelle locale, fonctionnalités locales pour la faune ;
- Contexte socio-économique : urbanisation du bâti, activités économiques, tourisme et loisirs, infrastructures et équipements, risques technologiques et sites pollués, santé et cadre de vie ;
- Patrimoine et paysage : patrimoine protégé, patrimoine vernaculaire et non protégé, paysage

Pour chaque thématique sont identifiés et décrits les enjeux, puis chacun d'entre eux est évalué selon une échelle d'incidence (Hiérarchisation) au regard de la zone d'étude : nul, faible, moyen, modéré, modéré à fort, fort (cf. tableau de synthèse des thématiques abordées et enjeux associés : pages 16 à 20).

Au final sept enjeux sont évalués comme forts :

- **Faune** : Plusieurs espèces à enjeux sont présentes sur la zone d'étude, avec notamment : - Le Tétraz Lyre (appréciant les Mélézins et les landes) ; - La Chevêchette d'Europe et la Gêlinotte des bois (Mélézins) ; - La Rousserolle effarvatte (ourlets et fourrés montagnards) ; - Le Bruant jaune et la Linotte mélodieuse (zones de boisements éparses, bas de pistes en zone amont) ; - L'Écureuil roux (zones de forêt) ; - La Barbastelle d'Europe et le Murin de Brandt (zones de forêt) ; - La Noctule de Leisler (zones de forêt et zones humides) ; - La Grenouille rousse (mares et zones de forêt) et la Vipère aspic (enrochements) ; - L'Apollon, le Misis, le Morio, le Nacré de Bistorte, le Nacré de canneberge, le Sphinx de l'Épilobe. Ces enjeux cumulés permettent de conclure à un enjeu fort sur les espèces protégées, ce qui est habituel sur ces secteurs et à ces altitudes.
- **Trame écologique à l'échelle régionale** : La zone de projet s'inscrit comme un élément structurant de la trame verte du territoire, en lien avec la trame bleue qui lui est associée et constitue en outre un réservoir de biodiversité.
- **Trame écologique à l'échelle locale** : La zone de projet constitue un réservoir de biodiversité en lien avec le corridor écologique présent entre le secteur du Serroz et les bois de Mélézets. Le site d'étude joue en outre un rôle de tampon entre la zone urbaine du hameau et un réservoir de biodiversité remarquable.
- **Fonctionnalités locales pour la faune** : Le projet s'inscrit dans une fonctionnalité locale importante déjà existante, constituée d'une alternance de zones ouvertes et forestières, perméable aux déplacements de la faune terrestre et aérienne. Les enjeux liés au projet seront de maintenir le rôle de réservoir de biodiversité pour le secteur et cette perméabilité par la qualité et la diversité de la végétation des espaces ouverts, ainsi que de renforcer la visibilité de la ligne dans le but de maintenir le corridor aérien de l'avifaune.
- **Urbanisation et bâti** : L'emprise du projet se rattache directement au centre bourg du village et au hameau de Tigny qui y est accolé, avec une gare de départ intégrée à la trame urbaine.
- **Activités économiques, tourisme et loisirs** : Le projet se situe sur le domaine skiable Galibier-Thabor et participera à conforter la qualité de l'offre de la station. La commune possède de nombreux services répartis sur son territoire, avec un restaurant d'altitude implanté dans la zone de projet. L'emprise du projet recoupe des pistes de ski exploitées en espaces de pâturage en période estivale et le bois de Mélézets, peu exploité en sylviculture. Les activités estivales de randonnées et de VTT sont principalement concentrées sur le massif du Crey du Quart. Un sentier pédestre est identifié sur la zone de projet, avec une traversée en partie basse pour rejoindre le secteur du Crey du Quart.

- **Santé et cadre de vie** : La qualité de l'air au droit du projet est considérée comme bonne, dans un secteur de grande sensibilité, ce qui induit un enjeu de préservation fort pour la qualité de l'air pour le projet. L'emprise du projet est soumise à une pollution sonore modérée et lumineuse faible.
- **Patrimoine protégé** : Le projet est situé à proximité de plusieurs sites inscrits, dans l'emprise d'un site inscrit et dans le périmètre de protection d'un monument historique, avec une covisibilité.

5.3 Analyse des incidences notables du projet sur l'environnement

Les dix thématiques identifiées des impacts du projet sont analysées en 14 enjeux environnementaux en phases chantier et exploitation.

- **Les impacts qualifiés de fort concernent les espèces ou habitats suivants :**
 - **Avifaune :**
 - Tétrás lyre (*Lyrurus tetrix*) - nidification certaine : dérangement et destruction d'individus
 - Gélinothe des bois (*Bonasa bonasia*) - nidification certaine : dérangement et destruction d'individus
- **Les impacts qualifiés de modérés concernent :**
 - **Habitats**
 - Prairie mésophile de fauche montagnarde mésoligotrophe à Fenouil des Alpes et Trisète dorée - altération des surfaces
 - Mélézins pionniers à hautes herbes - altération des surfaces
 - **Avifaune :**
 - Aigle royal : dérangement et destruction d'individus
 - Gypaète barbu : dérangement et destruction d'individus
 - Chevêchette d'Europe : dérangement d'individus
 - Bruant jaune : dérangement d'individus
 - Rousserolle verderolle : dérangement d'individus
 - **Mammifères hors chiroptères :**
 - Ecureuil roux : dérangement d'individus
 - **Herpétofaune**
 - Vipère aspic : dérangement d'individus
 - **Contexte socio-économique**
 - Activités économiques : sécurité
 - Santé et cadre de vie : nuisance
 - **Patrimoine et paysage**
 - Patrimoine protégé : Covisibilité, qualité architecturale
 - Patrimoine vernaculaire et non protégé : Covisibilité, qualité architecturale
- **Les impacts qualifiés de faibles concernent :**
 - **Climat** : émission GES
 - **Flore**
 - Panicaud des alpes : risque de destruction d'individus
 - **Avifaune**
 - Linotte mélodieuse : dérangement d'individus
 - **Chiroptères**
 - Barbastelle d'Europe : dérangement d'individus
 - Murin de Brandt : dérangement d'individus
 - Noctule de Leisler : dérangement d'individus
 - **Continuités écologiques**
 - Fonctionnalités écologiques locales : Dérangement d'individus, modification des déplacements
 - **Patrimoine et paysage**
 - Paysage : Vues et qualité paysagère du site

5.4 Solutions de substitution

Plusieurs scénarios d'implantations du nouvel appareil ont été étudiés en tenant compte des contraintes existantes. Les études ont été menées suivant les 4 axes suivants, correspondant à 4 scénarii étudiés : axe de la télécabine actuelle ; - Axe Tapis Thimel : tient compte de la contrainte foncière avec une gare aval en lieu et place de l'actuelle et une gare amont à proximité de la gare d'arrivée du tapis Thimel ; - Axe Verneys avec une implantation de la gare d'arrivée plus en amont à proximité de l'arrivée du TSD des Verneys ; - Axe Chez Peirola : au départ de « Chez Peirola » et suivant les différentes arrivées vues précédemment. Une synthèse comparative a donc été produite suivant ces cinq paradigmes.

	Axe - G2 tapis Thimel (bleu)	Axe - G2 Verneys (rose)	AXE ACTUEL (jaune)	Départ Peirola (rouge)
Aspects environnementaux	Aucun impact environnemental sur les espèces, pas de destruction directe	Axe qui recoupe des milieux sensibles (landes d'altitude) et des secteurs à forts enjeux faune (avifaune et amphibiens notamment)	Aucun impact environnemental sur les espèces, pas de destruction directe	Zone non étudiée, pas d'inventaire faune-flore-habitat réalisé en G1. Se rapproche d'une zone naturelle importante le Rocher Saint-Pierre et ses prairies sèches (enjeu Apollon)
	Passe dans le massif forestier du Mélézets, risque de collisions avec les Tétrasyres et la Gélinotte des bois	Création d'une ligne supplémentaire dans le secteur de Thimel, augmentant très fortement le risque de collisions avec les rapaces et le Tétrasyre	Passe dans le massif forestier du Mélézets, risque de collisions avec les Tétrasyres et la Gélinotte des bois	Passe dans le massif forestier du Mélézets, risque de collisions avec les Tétrasyres et la Gélinotte des bois
	Impact visuel limité, mais terrassements et mouvements de terres assez conséquents au niveau G2	Passage en crête avec fort impact visuel et terrassements et mouvements de terre conséquents à prévoir	Impact visuel supplémentaire très limité, accès chantier facilité du fait de la piste existante et peu de mouvements des terres	Passage en crête avec fort impact visuel et terrassements et mouvements de terre conséquents à prévoir pour l'arrivée en G2 aux Verneys
	Défrichement de la végétation existante à prévoir	Défrichement de la végétation existante à prévoir	Défrichement très limité sur la végétation existante	Défrichement de la végétation existante (habitat sensible) à prévoir

A l'image des autres thématiques liées au projet (aspects client, fonciers, techniques et économiques) comparées (voir dossier DAET), **cette analyse a mis en évidence l'intérêt de remplacer la télécabine de la Sétaz suivant son axe actuel**, que ce soit au niveau des aspects environnementaux ou des autres aspects étudiés :

- ⇒ Aucun impact environnemental sur les espèces, pas de destruction directe ;
- ⇒ Passe dans le massif forestier du Mélézets, risque de collisions avec les Tétrasyres et la Gélinotte des bois ;
- ⇒ Impact visuel supplémentaire très limité, accès chantier facilité du fait de la piste existante et peu de mouvements des terres ;
- ⇒ Défrichement très limité sur la végétation existante.

5.5 Mesures d'intégration environnementale et suivi des mesures s'inscrivant dans une logique Eviter, Réduire, Compenser :

Afin de diminuer voire de supprimer les impacts du projet, plusieurs mesures ont été proposées telles que des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement et de suivi. Les mesures adoptées s'inscrivent dans la logique définie par la doctrine E.R.C du Ministère de l'Écologie et du Développement durable, relative à la séquence Eviter, Réduire et Compenser les impacts des projets d'aménagement sur le milieu naturel. Les mesures sont proposées dans le cas d'effets négatifs notables identifiés. Les mesures E.R.C sont également complétées par des mesures de suivi destinées à garantir la mise en œuvre effective ainsi que la pérennité de celles-ci, et des mesures d'accompagnement pour asseoir et renforcer les effets des actions proposées. Une fois la mise en application de ces mesures, les incidences négatives du projet seront négligeables. **Ainsi, 21 mesures d'évitement, de réduction, de suivi et d'accompagnement ont été assignées à ce projet. Leur mise en place coûtera environ 82 880 € HT.**

⇒ Les mesures d'évitement (ME)

- ME1 : Choix de la variante la moins impactante pour l'environnement
- ME2 : Installations de dispositifs anti-retour sur arbres à enjeux servant de gîtes à chiroptères
- ME3 : Mise en sécurité des zones de chantier vis-à-vis du public
- ME4 : Balisage et mise en défens des zones sensibles, protection des arbres à enjeux
- ME5 : Gestion des risques de pollution
- ME6 : Eviter le risque de présence de reptiles dans l'emprise chantier
- ME7 : Eviter le risque d'importation d'espèces exotiques envahissantes

⇒ Les mesures de réduction (MR)

- MR1 : Intégration paysagère du projet
- MR2 : Adaptation du calendrier des travaux à la phénologie des espèces
- MR3 : Mise en place d'avertisseurs visuels sur la ligne de la TC Sétaz
- MR4 : Remise en état des zones terrassées intégrant une finalité écologique
- ⇒ MR5 : Valorisation des matériaux issus du chantier
- ⇒ MR6 : Mise en œuvre d'un chantier à faibles nuisances

⇒ Les mesures d'accompagnement et de suivi (MA) :

- ⇒ MA01 : Suivi de l'efficacité des mesures environnementales mises en place sur 5 ans
- ⇒ MA02 : Information et sensibilisation des usagers du site aux enjeux environnementaux du secteur
- ⇒ MA03 : Information et sensibilisation des usagers du site aux enjeux environnementaux du secteur
- ⇒ MA04 : Mise en place d'avertisseurs visuels sur la ligne du TSD Cornafond
- ⇒ MA05 : Suivi des populations de lépidoptères rhopalocères sur le massif de la Sétaz
- ⇒ MA06 : Suivi des rapaces et des galliformes à enjeux
- ⇒ MA07 : Suivi des rapaces et des galliformes à enjeux
- ⇒ MA08 : Management environnemental de chantier

Il est possible que des impacts négatifs péjorent encore les thématiques ou enjeux après la mise en œuvre de ces mesures. Ce serait ici le cas pour l'enjeu suivant : Mélézin pionnier à hautes-herbes, liée à des surfaces qui seront défrichées.

De ce fait, **des mesures de compensation**, coûtant 16 820 € HT, sont proposées :

- ⇒ MC01 : Reboisement
- ⇒ MC02 : Mise en place de nichoirs
- ⇒

Le tableau ci-dessous résume les impacts résiduels estimés du projet suite à l'application des mesures proposées :

Enquête publique sur la DAET de construction de la télécabine TC de La Sétaz et la demande d'autorisation de défrichement sur la commune de Valloire : Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

TABLEAU 1: EVALUATION DES IMPACTS RESIDUELS FINAUX DU PROJET.

Enjeu	Thèmes, espèces, habitats	Impacts bruts	Mesures (éviter, réduction, accompagnement, suivi)	Impacts résiduels	Mesures de compensation	Impacts résiduels finaux
ENJEU 01	Climat	Faible	ME01, MR05, MR06	Négligeable	-	-
ENJEU 03	Prairie mésophile de fauche montagnarde mésoligotrophe à Fenouil des Alpes et Trisète dorée	Modéré	ME01, ME04, ME05, ME07	Nul	-	-
ENJEU 04	Mélézins pionniers à hautes-herbes	Modéré	ME01, ME04, ME05, ME07, MA01	Modéré	MC01	Faible
ENJEU 05	Panicaut des Alpes (<i>Eryngium alpinum</i>)	Faible	ME01, ME04	Nul	-	-
ENJEU 06	Tétras lyre (<i>Lyrurus tetrix</i>)	Fort	ME01, MR02, MR03, MA01, MA02, MA03, MA04, MA06	Faible	-	-
	Gélinotte des bois (<i>Bonasa bonasia</i>)	Fort	ME01, MR02, MR03, MA01, MA02, MA03, MA04, MA06	Faible	-	-
	Aigle royal (<i>Aquila chrysaetos</i>)	Modéré	ME01, MR02, MR03, MA01, MA02, MA03, MA04, MA06	Négligeable	-	-
	Gypaète barbu (<i>Gypaetus barbatus</i>)	Modéré	ME01, MR02, MR03, MA01, MA02, MA03, MA04, MA06	Négligeable	-	-
ENJEU 07	Chevêchette d'Europe (<i>Glaucidium passerinum</i>)	Modéré	ME01, MR02	Faible	MC01, MC02	Négligeable
	Bruant jaune (<i>Emberiza citrinella</i>)	Modéré	ME01, ME04, MR02	Faible	-	-

	Linotte mélodieuse (<i>Carduelis cannabina</i>)	Faible	ME01, MR02	Négligeable	-	-
	Rousserolle verderolle (<i>Acrocephalus palustris</i>)	Modéré	ME01, ME04, MR02	Faible	-	-
ENJEU 08	Ecureuil roux (<i>Sciurus vulgaris</i>)	Modéré	ME01, MR02	Faible	MC01	Négligeable
ENJEU 09	Barbastelle d'Europe (<i>Barbastella barbastellus</i>)	Faible	ME01, ME02, MR02, MA01	Négligeable	MC01, MC02	Négligeable
	Murin de Brandt (<i>Myotis brandtii</i>)	Faible	ME01, ME02, MR02, MA01	Négligeable	MC01, MC02	Négligeable
	Noctule de Leisler (<i>Nyctalus leisleri</i>)	Faible	ME01, ME02, MR02, MA01	Négligeable	MC01, MC02	Négligeable
ENJEU 10	Vipère aspic (<i>Vipera aspis</i>)	Modéré	ME01, ME04, ME06	Faible	-	-
ENJEU 13	Fonctionnalités écologiques locales	Faible	ME01, ME04, MR02, MR03	Négligeable	-	-
ENJEU 14	Activités économiques	Modéré	ME01, ME03	Négligeable	-	-
ENJEU 15	Santé et cadre de vie	Modéré	ME01, MR06	Négligeable	-	-
ENJEU 16	Patrimoine protégé	Modéré	ME01, MR01, MR06	Négligeable	-	-
ENJEU 17	Patrimoine vernaculaire et non protégé	Modéré	ME01, MR01, MR06	Négligeable	-	-
ENJEU 18	Paysage	Faible	ME01, MR01, MR04, MR06	Négligeable	-	-


5.6 Comparaison des évolutions de l'environnement avec le projet et en l'absence de mise en œuvre du projet

Enquête publique sur la DAET de construction de la télécabine TC de La Sétaz et la demande d'autorisation de défrichement sur la commune de Valloire : Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

EVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT SANS LE PROJET	EVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT AVEC LE PROJET
Cadre physique (sol, air, eau, climat)	
Les caractéristiques climatiques du site demeurent inchangées en l'absence de projet.	Les caractéristiques climatiques demeurent inchangées avec le projet.
=	=
Faune, Flore et Habitat	
Pas d'évolution des enjeux pour la faune, la flore ou l'habitat en l'absence de projet.	Les incidences du projet sont principalement liées à la destruction d'une frange du Mélèzin (destruction d'habitat). Cependant, sa très faible ampleur n'engendre pas de modification significative. Nous pouvons également évoquer le potentiel dérangement d'espèces durant la phase chantier, mais celui-ci sera temporaire et réduit par les mesures ERC. Le risque de collision actuellement existant avec les câbles est diminué avec la nouvelle TC par la mise en place des mesures ERC (dispositif anti-collision). L'évolution du site liée à l'habitat sensible constitué par la prairie à Fenouil des Alpes et Trisète dorée reste inchangée (éviterement de ces zones).
=	=
Continuités écologiques	
Les caractéristiques des trames écologiques présentes dans le secteur ainsi que les fonctionnalités locales demeurent inchangées en l'absence de projet, du fait d'une TC existante.	Les caractéristiques des trames écologiques présentes dans le secteur ainsi que les fonctionnalités locales demeurent globalement inchangées avec le projet, du fait d'une TC existante. Les surfaces défrichées, par leur faible importance, ne seront pas le moteur d'une évolution réelle des continuités écologiques et de la perméabilité du site.
=	=
Population et bâti, santé et cadre de vie	
Evolution plutôt négative, du fait d'un équipement vieillissant, de moins en moins adapté et posant des problèmes de sécurité.	Incidences positive du projet par une amélioration de la sécurité des usagers, des services proposés et du confort des pratiques hivernales. En phase chantier, potentielles nuisances sonores et présence de poussières pour les habitants situés à proximité du chantier (gare de départ), mais à caractère très temporaire, qui seront réduites voire supprimées par les mesures ERC.
→	→

Activités socio-économiques	
Pas de changement sans le projet.	Les incidences concernent la phase chantier avec une potentielle modification des lieux de pâture de façon très temporaire. La circulation de l'exploitant agricole et des randonneurs ne seront que peu voire pas impactées suite à l'application des mesures ERC.
=	=
Patrimoine et Paysage	
Pas d'évolution notable vis-à-vis du patrimoine et du paysage.	Secteur amont et aval (gares) : amélioration de l'impact visuel du fait d'une diminution des surfaces de bâti existant. L'insertion paysagère et la qualité architecturale du nouveau bâti seront garanties dans le cadre de l'application des mesures ERC. Les impacts du terrassement liés au bâti ne seront que temporaires, le temps d'une reprise du couvert végétal herbacé.
	➔
	Secteur ligne : impact visuel légèrement plus fort du layon dû à l'augmentation des espaces ouverts constituant une « saignée » dans le boisement. L'impact reste cependant limité du fait des très faibles surfaces concernées.
=	➔

Légende :

 Stabilité



Amélioration



Faible amélioration



Dégradation



Faible dégradation

✓ **Observation du commissaire enquêteur :**

L'étude d'impact du bureau d'études Avis Vert SARL figurant au dossier d'enquête mis à la disposition du public est conforme aux dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement.

✓ **Nota sur la Demande d'Autorisation d'Exécution de travaux**

Par délibération du conseil municipal du mardi 14 novembre 2023 la commune de Valloire a approuvé la modification simplifiée n°2 du PLU de la commune ayant pour objet de clarifier et d'homogénéiser le règlement dans les secteurs d'intérêt écologique indicés « s » pour une meilleure compréhension et appropriation des acteurs de l'aménagement. Il s'agissait de préciser les enjeux de la trame verte et bleue à l'échelle communale en proposant un règlement graphique hiérarchisé aux fins de repérage des différents types d'espaces naturels et un règlement écrit adapté à la fonction écologique de chacun. Plus précisément, seuls sont désormais autorisés les travaux de renouvellement des équipements et aménagements existants du domaine skiable sous condition de réalisation d'une étude d'impact afin de définir la potentialité réelle des milieux en présence par rapport à la reproduction du Tétrás Lyre et ainsi démontrer l'absence d'incidence sur l'espèce.

6. Les Avis des Personnes Publiques Associées et des services de l'Etat

Nota :

Selon l'Autorité Organisatrice de l'enquête publique, la demande d'autorisation d'exécution des travaux de construction (DAET) de la télécabine TC de La Sétaz PCBAT/DAET/TC-222.2349 valant demande de permis de démolir (art R.431-21B du code de l'urbanisme) en date du 3 avril 2023 et la demande d'autorisation de défrichement en date du 13 avril 2023 relative à la construction de la nouvelle télécabine de La Sétaz, comprenant en annexes **ne sont pas soumises à l'avis de Personnes Publiques Associée**

6.1 L'Autorité environnementale

L'Autorité environnementale s'est exprimée par l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale sur le projet de rénovation de la télécabine de La Sétaz porté par la SEM Valloire sur la commune de Valloire (73) n° 2023-ARA-AP-1526 délibéré le 23 juin 2023.

Pour l'Autorité environnementale les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet sont :

- La biodiversité et les milieux naturels ;
- Le paysage ;
- Les risques naturels ;
- Le changement climatique et les émissions de gaz à effets de serre.

Pour l'Autorité environnementale le dossier est de façon générale clair, accessible et bien illustré. Un effort de pédagogie a été fait en particulier sur la détermination des enjeux environnementaux.

Il nécessite cependant d'être complété par :

- Le contexte de développement du domaine skiable et de la station dans lequel s'inscrit le remplacement de la télécabine de La Sétaz et le cas échéant de revoir le périmètre du projet et de l'étude d'impact en conséquence ;
- La quantification des surfaces impactées par chacun des habitats recensés ;
- L'étude sur l'analyse des conditions nivo-météorologiques du domaine skiable ;
- L'étude hydrogéologique de l'évolution de la ressource en eau pour les prochaines années ;
- Un approfondissement des mesures de réduction des incidences paysagères des gares et du layon forestier ;
- Un bilan carbone du projet en lien avec la fréquentation du secteur ;
- La présentation des effets cumulés ;
- Les protocoles des suivis projetés en matière de biodiversité.

↳ **Les réponses de la SEM Valloire, maître d'ouvrage du projet à l'Autorité Environnementale (MRAE – AURA)**

La SEM Valloire maître d'ouvrage du projet de la télécabine TC de La Sétaz, a répondu aux remarques de l'Autorité Environnementale, figurant dans son avis délibéré n° 2023-ARA-AP-1526 du 23 juin 2023, par une note de réponse point par point en date du 7 juillet 2023.

En substance elle indique :

Remarque MRAe : L'Autorité environnementale recommande de préciser le contexte de développement du domaine skiable et de la station dans lequel s'inscrit le remplacement de la télécabine de la Sétaz et le cas échéant de revoir le périmètre du projet, et de l'étude d'impact en conséquence.

Réponse SEM de Valloire : Le remplacement de la Télécabine de la Sétaz se fait à l'identique de l'existant pour la raison majeure qu'est la fin de vie programmée de l'appareil existant d'un point de vue de son âge et de sa technologie. Certains aménagements de confort (usagers, personnels d'exploitation et de maintenance), d'esthétique et environnementaux, sont apportés.

Remarque MRAe : L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de compléter son dossier par la quantification des superficies impactées pour chacun des habitats recensés, en tenant compte de la localisation des surfaces terrassées pour les gares (avant et après application des mesures d'évitement et de réduction) et de renforcer si nécessaires les mesures présentées.

Réponse SEM de Valloire : La quantification des impacts bruts et résiduels du projet au regard des surfaces impactées est présentée de façon synthétique. Elle concerne les zones directes de projet, soit les emprises de travaux. L'entomofaune, dont le niveau d'enjeu a été reconsidéré à la hausse et qui présente des problématiques particulières, est traitée à part. Le lien avec les mesures prévues à l'EIE qui seront éventuellement renforcées est intégré.

Remarque MRAe : Aussi, avant la démolition des bâtiments et le démantèlement de la ligne de la télécabine, l'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de vérifier l'absence (ou la présence) de faune (avifaune ou chiroptère) et de prendre, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour les protéger.

Réponse SEM de Valloire : Il est à noter que le risque de nidification d'espèces sur les ouvrages existants concerne principalement la gare de départ G1, plus propice à la nidification de l'avifaune et, éventuellement, des chiroptères. Un passage de prospection pour constater l'absence ou la présence éventuelle de gîte ou de nidification d'espèce sera effectué en amont des travaux, en période printanière (Fin mars pour la G1 et ligne, et mai pour la G2). Plusieurs mesures de réduction limitant la nidification d'espèces protégées dans les bâtiments existants sont envisagées : - - - Un passage de prospection pour constater l'absence ou la présence de nidification d'espèce protégée sera effectué en amont des travaux, en période printanière (Fin mars pour la G1 et mai pour la G2). Ce passage est intégré dans la mesure MA08 – Management environnemental de chantier décrite dans l'étude d'impact. Pour la gare G1, l'adaptation des périodes de travaux aux périodes de nidification des espèces de l'avifaune et chiroptères (déjà intégré à la mesure proposée MR 02) ; Pour la gare G2, la mise en place d'un dispositif d'effarouchement visuel pour l'avifaune pourra être posé devant les ouvertures du bâtiment, limitant ainsi l'installation d'espèce. Pour la gare G1, la mesure d'adaptation de la période de travaux implique le démarrage du démantèlement des premiers éléments de la gare G1 en partie extérieure et intérieure, avec des travaux à faible nuisance, début avril (enlèvement du bardage bois, câbles, supports métalliques, rail, mobilier, etc.). Le démantèlement se fera donc avant la période de nidification de l'avifaune susceptible de nicher dans le bâtiment (hirondelle,

rougequeue noir, etc.) et avant la sortie d'hivernage des chiroptères. Cela génèrera un environnement moins favorable à la nidification, et, par l'activité générée, limitera donc la nidification des espèces dans celui-ci. La mise en place d'un dispositif d'effarouchement visuel en gare G2 prendra la forme d'éléments en tissu ressemblant à des prédateurs et se mettant en mouvement à certains moments. Ce dispositif est destiné à éviter la nidification de l'avifaune. Concernant les chiroptères, le bâtiment G2 et le garage attenant n'est pas propice à leur installation (matériaux métalliques). En cas de présence avérée d'espèce protégées, malgré les mesures préalables de réduction prises, les mesures nécessaires de protection seront mises en œuvre : - - - - Balisage et barrièrage de l'ouvrage concerné ; Report du démarrage du chantier ; Suivi et monitoring par l'écologue mandaté jusqu'au départ de l'espèce ; Procès-verbal confirmant l'absence de l'espèce suite à la vérification par l'écologue mandaté, et reprise du chantier. En cas d'impossibilité de report de chantier et de contraintes très fortes, une demande de dérogation pour destruction ou déplacement d'espèces protégées sera réalisée auprès des autorités compétentes.

Remarque MRAe : *L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de tirer dès à présent les conséquences des deux études en cours pour le projet de la Sétaz (étude « climsnow » et étude sur l'évolution de la ressource en eau), d'adapter s'il y a lieu le projet à leurs résultats, et de joindre ces deux études à l'étude d'impact qui sera insérée au dossier d'enquête publique.*

Réponse SEM de Valloire : Le constat prioritaire de l'étude climsnow est que la zone desservie par la Télécabine de la Sétaz restera pour les prochaines décennies, parfaitement exploitable quelles que soient les stratégies de neige de culture retenues, de par son exposition nord notamment. Cette Télécabine permet aussi de préserver une activité socio-économique sur les années pauvres en neige naturelle car il permet d'accéder à des pistes au-dessus de 2000m d'altitude et de ramener les skieurs en station. Il est d'autant plus pertinent pour les débutants qui pourront rentrer dans de bonnes conditions de sécurité. Cette étude ne laisse pas apparaître de besoin en eau très supérieur pour la neige de culture. Un complément d'étude concernant la prospective sur la quantité d'eau de surface est en cours. Nous ne pouvons présager des résultats de celle-ci mais l'étude Climsnow ne fait pas apparaître de besoin croissant important en neige de culture sur les 30 / 40 prochaines années, ce qui est la durée de vie d'un appareil comme celui que nous proposons de remplacer.

Remarque MRAe : *L'autorité environnementale recommande de présenter une estimation quantitative des émissions de gaz à effet de serre de la nouvelle télécabine, en phase chantier et exploitation et plus largement un bilan carbone complet du projet.*

Réponse SEM de Valloire : Voir réponse Note DCSA.

Remarque MRAe : *L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet d'engager dès à présent l'étude géotechnique annoncée, qui devra en outre tenir compte des effets du changement climatique sur les aléas, et de s'engager à suivre l'ensemble des préconisations émises afin d'assurer de ne pas augmenter l'exposition des populations à ceux-ci.*

Réponse SEM de Valloire : Voir réponse Note DCSA.

Remarque MRAe : *L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'approche paysagère du projet de rénovation de la télécabine, qu'il s'agisse du traitement de ses gares et de leurs impacts ou de l'élargissement du layon forestier.*

Réponse SEM de Valloire : Voir réponse Note DCSA.

Remarque MRAe : L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de justifier pourquoi le projet du télésiège Montissot n'a pas été retenu dans l'analyse des effets cumulés.

Réponse SEM de Valloire : L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus présentée dans l'étude d'impact n'a pas intégré le projet du télésiège de Montissot. En effet, les travaux et la mise en service de ce télésiège ont été réalisés et se sont achevés en 2019. Cet équipement est donc déjà présent lors des inventaires environnementaux réalisés et l'étude d'impact. En outre, il est à noter que celui-ci se situe sur un autre massif que celui concerné par le projet de remplacement de la télécabine de la Sétaz, celui du massif du Crey du Quart.

Remarque MRAe : L'Autorité environnementale recommande de préciser le protocole de suivi des mesures de compensation de la biodiversité.

Réponse SEM de Valloire : Voir les mesures de compensation présentées dans l'étude d'impact. Il est à noter que la mesure de compensation lié au reboisement est proposée au titre du code forestier. Le protocole de suivi lié à cette mesure est détaillé ci-dessous : - Suivi floristique du secteur reboisé : Espèces concernées : ensemble des espèces. Protocole : Inventaire printanier et estival 2 passages par an : juin et septembre Relevés floristiques systématiques et inventaires exhaustifs de la flore vasculaire. Durée : 5ans. Indicateurs de suivi : Diversité floristique et taux de recouvrement. La mesure MC02 présentée à l'étude d'impact est liée à la mise en place de nichoirs pour les espèces présentes dans le boisement : Chevêchette d'Europe ; Barbastelle d'Europe, Murin de Brandt, Noctule de Leisler. Celle-ci peut être assimilée à une mesure d'accompagnement. Le protocole de suivi lié à cette mesure est détaillé ci-dessous : - Suivi des nichoirs mis en place : Espèces concernées : oiseaux (Chevêchette d'Europe) et chiroptères (Barbastelle d'Europe, Murin de Brandt, Noctule de Leisler). Protocole : 1 passage par an : septembre Observation directe. Durée : 5ans. Indicateurs de suivi : Présence et nombre d'individu.

Remarque MRAe : L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

Réponse SEM de Valloire : La présente note, que nous nous sommes efforcés de détailler et de rendre la plus accessible possible, vaut avenant au résumé non technique de l'étude d'impact du projet de remplacement de la télécabine de la Sétaz du domaine skiable de Valloire.

Observations du commissaire enquêteur :

La SEM Valloire n'apporte pas de réponses aux recommandations de la MRAE figurant aux points 2.1.3 Emissions des gazs à effets de serre, 2.1.4 Risques naturels et 2.1.5 Paysage et renvoie à une note DCSA qui n'est pas annexée à sa note de réponses. Au questionnement sur le périmètre du projet la SEM Valloire ne fournit pas d'arguments étayant le fait qu'il n'y aurait pas de changements de contexte, liés au développement du domaine skiable, susceptibles d'impacter les éléments fonctionnels de proximité (ex enneigement artificiel) et conséquemment d'élargir l'étude d'impact. A la question de la disponibilité de la ressource en eau rapportée aux prélèvements pour la production de neige de culture et au changement climatique, la SEM Valloire n'a pas fourni en réponse l'analyse des conditions nivo-météorologiques du domaine skiable (étude ClimSnow) et l'étude hydrologique d'évolution de la ressource en eau pour les prochaines années confiée à EDF, que l'Autorité Environnementale recommandait de joindre à l'étude d'impact à insérer au dossier d'enquête publique.

6.2 Contributions des services de la Préfecture de Savoie et de l'ARS transmises à la DREAL en date du 25 mai 2023 dans le cadre de l'Avis de l'Autorité Environnementale

- **ARS**
Pas de remarque sur le dossier.
- **Direction Départementale des Territoires de la Savoie (DDT 73) : Service Planification et Aménagement des Territoires**
Les observations qu'appelle ce projet sont les suivantes :
 - **Urbanisme** : Le projet, situé en au sein des zones Ns (Zone Naturelle supportant les installations liées à la pratique des sports d'hiver) et Aps (Zone Agricole inconstructible supportant les installations liées à la pratique du ski alpin) du PLU de Valloire, apparaît compatible avec le PLU à condition que les travaux soient réalisés en dehors de la période de mars à Août.
 - **Environnement** : L'utilisation du même tracé que l'appareil existant limite les impacts environnementaux, qui sont surtout liés à l'élargissement du layon forestier et au terrassement au niveau des pylônes et de la gare amont.
 - **Agriculture** : L'emprise du projet recoupe des pistes de ski exploitées en espace de pâturage en période estivale par deux agriculteurs. Bien que le projet ne prévoise pas la création de nouvelles zones artificialisées et que les zones de stockage se situent sur des zones non agricoles, la séquence ERC appelle les remarques et compléments suivants :
 - Mesure d'évitement ME03 – Mise en sécurité des zones de chantier vis-à-vis du public : la réunion avec les alpagistes devra être organisée bien en amont du démarrage du chantier pour que le phasage des travaux permette d'anticiper au mieux les contraintes de chacun, d'autre part la mise en sécurité des zones de chantier devra également concerner les troupeaux à proximité du chantier.
 - Mesures d'accompagnement et de suivi MA07 – Expertise des milieux prairiaux de moyenne altitude sur le secteur de la Sétaz : Il serait souhaitable comme pour la MA01 que ce suivi soit mis en place sur une durée de 5 ans et que les mesures de réduction suivantes puissent être ajoutées :
 - Réorganisation des limites de parcs et du calendrier de pâturage lors de la pose des pylônes si nécessaire ;
 - Enlèvement et nettoyage en fin de chantier de tout élément ayant pu servir pendant les travaux pour éviter des conséquences préjudiciables sur les animaux ou le matériel agricole évoluant sur le site.
 - ⇒ Ainsi, bien que ce projet n'impacte qu'une faible surface pastorale, il est nécessaire que le porteur de projet protège les abords des chantiers et que la phase de concertation avec les éleveurs impactés se fasse tout au long du chantier (communication sur phase de démarrage, travaux, mise en sécurité, fin des travaux, retour sur les zones revégétalisées).
 - **Risques naturels** :
 - Connaissance des aléas et faisabilité du projet :
 - Concernant l'aléa avalanche, le PIDA du domaine skiable de Valloire devra faire l'objet d'une réactualisation en englobant le tracé du nouvel appareil ;

- Concernant l'aléa mouvement/glissement de terrain en gare amont en particulier, l'intégralité des préconisations du bureau d'études SAGE devra être suivie et une étude géotechnique de conception (mission G2 AVP, G2 PRO) ainsi qu'une mission de supervision d'exécution (mission G4) en phase travaux devront être réalisées, afin de s'assurer de la stabilité de la ligne, et plus particulièrement pour les aménagements situés en gare d'arrivée G2. Concernant le risque de ruissellement de surface, les zones d'écoulement d'eaux sub-superficielles doivent être traitées par des drainages ponctuels en tant que de besoin.
- Stabilité des sols induite par les opérations de déblais/remblais : le maître d'ouvrage doit s'assurer que les travaux de décaissement et de mise en remblais des matériaux extraits soient réalisés dans les règles de l'art, qu'un compactage soigné soit exécuté et qu'un drainage des plateformes soit mis en œuvre si nécessaire, ceci afin de ne pas déstabiliser la zone influencée par les travaux.
- **Architecture et paysage** : le projet a fait l'objet d'un accompagnement d'un architecte conseil de l'Etat et de la paysagiste conseil de l'Etat, notamment sur le dessin architectural et l'intégration paysagère de la gare d'arrivée mais également sur la gare de départ, même si quelques améliorations ont été proposées par les APCE en mars 2023 et notamment : simplifier et amplifier le dessin architectural avec des matériaux authentiques permettant de proposer de meilleures inscriptions paysagères, aménager l'aire de stationnement en pied de gare dans le même esprit que la placette.
- **CONCLUSION des services de la Préfecture de Savoie** : les enjeux environnementaux semblent avoir été globalement bien identifiés et les mesures ERC mises en place pour ce projet sont cohérentes avec les enjeux présents. L'utilisation du même tracé que l'appareil existant permet en effet de limiter les impacts environnementaux qui sont surtout liés à l'élargissement du layon forestier et au terrassement au niveau des pylônes et de la gare amont.

6.3 Contributions du SDIS et du service Accessibilité consultés par à la DDT-UT Maurienne pour la DAET de la TC de La Sétaz

- Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Savoie – Lettre du 3 août 2023 : s'agissant d'un ERP de 5^{ème} catégorie sans fonction sommeil l'avis d'une commission de sécurité n'est pas requis pour délivrer l'Autorisation d'Exécuter les Travaux. Il est rappelé qu'en application de l'arrêté du 24 septembre 2009 relatif à l'accessibilité des personnes en situation de handicap, les niveaux mis en accessibilité doivent disposer de solutions adaptées pour l'évacuation immédiate ou différée des dites personnes.
- Sous-commission consultative départementale d'accessibilité – Séance du 1^{er} juin 2023 : étant précisé que le présent avis porte uniquement sur la partie ERP du projet à savoir la gare aval G1, des prescriptions sont énoncées - pour le plan incliné, le système d'ouverture de la porte automatique, la signalisation, le dispositif d'accès au bâtiment ou permettant de se signaler au personnel, les portiques de sécurité, les portiques de sécurité ainsi que les portes

Samedi 9 décembre 2023 :

- De 11h à 12h30 : Signature et visa des dossiers d'enquête publique dans les bureaux du service urbanisme de la mairie de Valloire ;
- Après-midi : visite ski aux pieds du site de La TC de La Sétaz avec le Président Directeur Général et le Directeur de la SEM Valloire suivie d'échanges sur certains aspects opérationnels du projet, nécessitant des précisions pour une meilleure compréhension du dossier par le commissaire-enquêteur avant l'ouverture de l'enquête publique.

Lundi 11 décembre 2023 à 9h : Activation du registre dématérialisé et ouverture de l'enquête publique sur le site internet <https://www.democratie-active.fr/daet-telecabine>, mise à la disposition aux heures d'ouverture au public du dossier et du registre d'enquête, mise en ligne sur le site internet de la mairie <https://www.mairie-valloire.fr/> du dossier d'enquête et de l'ensemble des pièces consultables.

7.2 L'information du public et les mesures de publicité de l'enquête

L'information du public a été réalisée de la façon suivante :

Jeudi 23 novembre 2023 Affichage concomitant des avis d'enquête sur les panneaux d'affichage municipaux en mairie et sur l'ensemble des lieux accoutumés de la commune :

- A la mairie de Valloire ;
- Sur les panneaux d'affichage municipaux ;
- En haut et en bas de l'actuelle TC de la Sétaz ;
- A la SEM Valloire ;

Parutions des annonces légales d'Avis d'enquête publique dans :

- **Le Dauphiné Libéré** : les vendredis 24 novembre et 30 novembre 2023, puis les jeudis 30 novembre et 14 décembre 2023 ;
- **La Maurienne** : les jeudis 23 novembre et 30 novembre 2023, puis les jeudis 14 décembre et 21 décembre 2023 ;

7.3 Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique, réalisée dans le cadre des articles R. 123-5, R. 123-19 et L. 123-15 du code de l'environnement sur la commune de Valloire, s'est déroulée sur une durée de 33 jours du lundi 11 décembre 2023 au vendredi 12 janvier 2024 inclus, prescrite par arrêté du Maire de Valloire du 20 décembre 2023.

Le dossier d'enquête publique a été mis à la disposition du public à la Mairie de Valloire aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner éventuellement ses observations sur le registre d'enquête publique papier joint au dossier d'enquête. Le dossier a été également mis en ligne sur le site internet dédié, comportant un registre dématérialisé sécurisé pour consigner ses observations et contributions ouvert à l'adresse internet <https://www.democratie-active.fr/daet-telecabine-valloire/> pour consultation et téléchargement du public, qui avait la possibilité de faire parvenir au commissaire-enquêteur ses observations par lettre adressée en mairie de Valloire et par courriel c

Le dossier était également consultable sur le site internet de la mairie <https://www.mairie-valloire.fr> et sur un poste informatique mis gratuitement à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête aux horaires d'ouverture de la mairie.

L'enquête s'est déroulée dans un contexte général serein et dans un climat propice aux échanges entre, d'une part le commissaire enquêteur, l'autorité organisatrice de l'enquête publique et le maître d'ouvrage, d'autre part le public et la municipalité.

En tant que commissaire-enquêteur j'ai assuré 5 permanences en mairie de Valloire pour me tenir à la disposition du public et recueillir ses observations : le lundi 11 décembre 2023 de 14h à 18h, le mercredi 20 décembre 2023 de 9 h à 12h, le mercredi 27 décembre 2023 de 14h à 18h, le samedi 6 janvier 2024 de 9h à 12h, le vendredi 12 janvier 2024 de 14h à 18h

Enquête publique sur la DAET de construction de la télécabine TC de La Sétaz et la demande d'autorisation de défrichement sur la commune de Valloire : Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

Aucune observation du public ne m'a été adressée par la Poste au siège de l'enquête, les courriels m'ont été envoyés à l'adresse à l'adresse dédiée daet-telecabine-valloire@democratie-active.com et les observations dématérialisées ont été recueillies sur le site internet <https://www.democratie-active.fr/daet-telecabine-valloire/>. Les observations manuscrites ont été consignées sur le registre papier d'enquête publique en mairie de Valloire lors et en dehors de mes permanences.

La dématérialisation du dossier d'enquête publique et du registre sur internet a indéniablement apporté un supplément de facilité de consultation et d'expression du public ; pour preuve les données statistiques tirées par Démocratie-Active et rappelées au point 7.

A la date du vendredi 12 janvier 2024 à 18 heures soit au terme de l'enquête fixé par arrêté du Maire de Valloire en date du 20 décembre 2023 j'ai procédé à la clôture du registre papier de l'enquête publique et concomitamment a été clos automatiquement le registre dématérialisé sur le site internet <https://www.democratie-active.fr/daet-telecabine-valloire/>.

8. Les observations du public

Vingt-trois observations, dont 14 observations sur le registre papier accompagnées de deux plans - croquis illustrant deux observations, ont été consignées par le public.

J'ai dressé en date du vendredi 19 janvier 2024 un procès-verbal de synthèse de l'ensemble des observations du public aussi bien écrites sur les registres (matérialisés et dématérialisés), que reçues courriel à l'adresse daet-telecabine-valloire@democratie-active.com. Je l'ai remis en main propre le vendredi 19 janvier 2024 à Monsieur RIVIERE Fabrice Directeur de la SEM Valloire, maître d'ouvrage du projet, en mairie de Valloire. Était également présent au rendez-vous Monsieur ROUGEAUX Jean-Pierre, Maire de Valloire et participait aussi à la réunion en visioconférence Monsieur MARTIN Jean-Marie Président Directeur Général de la SEM Valloire.

Le Procès-verbal est annexé au présent rapport pour pouvoir s'y référer.

En définitive on recense en totalité 23 observations :

- Dont 14 observations manuscrites sur le registre papier
- Dont 9 observations déposés sur le registre dématérialisé clôturé par le commissaire-enquêteur, qui a par ailleurs recensé :
 - 189 visiteurs uniques
 - 1 665 téléchargements.

Sur les 23 observations résumées dans le PV de Synthèse :

- 11 (dont 2 émanant de la même personne) ramenés à 10 sont défavorables à la réalisation du projet ;
- 9 sont favorables à la réalisation du projet ;
- 3 ont des avis réservés.

Si donc on considère, que les avis réservés ne sont pas contre le projet, les avis défavorables exprimés ne forment qu'une majorité relative. On peut donc en conclure sur la base de l'échantillon analysé, que du travail reste à accomplir pour rassembler plus largement le public à la cause du maître d'ouvrage.

On peut relever par ailleurs :

- Un avis favorable de la Représentante des commerçants de Valloire,
- L'avis défavorable d'un conseiller municipal de Valloire siégeant par ailleurs par ailleurs au conseil d'administration de la SEM Valloire en tant que mandataire de la

Enquête publique sur la DAET de construction de la télécabine TC de La Sétaz et la demande d'autorisation de défrichement sur la commune de Valloire : Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

Valloire entre le 16 mars 2022 et le 8 novembre 2023 au cours desquels a été évoqué le chantier de la Télécabine de la Sétaz ;

- La commission piste du 11 janvier 2024 a permis de mettre à l'étude les modifications proposées par l'ESF figurant dans le plan laissé au commissaire enquêteur. Les moniteurs de l'ESF utilisent aujourd'hui l'ancienne salle des machines neige de culture appartenant à la SEM Valloire. Ce local doit être détruit pour permettre l'accès chantier. Le sous-sol de la gare G2 pourrait être aménagé pour permettre à l'ESF de stocker son matériel et faire l'objet d'une refacturation ou d'un loyer.
- La Raquette d'arrivée actuelle (zone plate) est de 850m² de surface. Par le rehaussement de la plateforme, la raquette future est projetée à 1265m² en deux zones (Voir les plans joints). La sortie du champ de neige se fait par plusieurs zones : a. Descente régulière à proximité de la terrasse du bar du soleil, b. Descente par les escaliers intérieurs de la zone de recyclage puis utilisation du trottoir c. Descente par la rampe au-dessous du quai ;
- Les terrassements du front de neige permettent d'améliorer et d'augmenter sa surface qui passe d'actuellement 850m² à 1265m² dans le projet. La délimitation entre le front de neige bas, se situant au bord de la ligne et la partie recyclage, sera améliorée encore pour répondre aux exigences réglementaires des courses. La largeur de 18 m minimum demandé par le ski club passera à 23m dans le projet.
- Le petit chalet bois du ski-club sera conservé en lieu et place dans un premier temps. Si pour des contraintes de chantier il devait être déplacé, ce serait de quelques mètres au plus. Une surface dans l'une des solutions du projet Magasin-Atelier-Garages pourrait être mise à disposition du ski-club dans un second temps.
- Les servitudes existantes au bénéfice des propriétés voisines et des riverains seront respectées ;
- Préoccupations des commerçants :
 - Un stationnement temporaire sera garanti pour les livraisons au droit de l'hôtel des Mélèzes sans obstruer la circulation sur la rue des Mélèzes ;
 - L'accès au bar du soleil est amélioré par rapport à l'existant par une augmentation de la surface plane en face de la terrasse et un retour sans escalier, vers la chaussée (rue du Rocher Saint Pierre) directement par l'arrière de la terrasse (voir schéma des flux) ;
 - L'accès vers Ô refuge se fera comme actuellement en passant sous la télécabine. La servitude d'accès sera maintenue. L'aménagement au droit du restaurant sera aménagé en conséquence (voir schéma des flux) ;
 - Un trottoir est créé, contournant la gare qui démarre de la rue du Rocher Saint Pierre jusqu'à l'immeuble le Tigny et mesure au minimum 3,30m de largeur. Le trottoir sera couvert et la limite chaussée / trottoir sera matérialisée par des colonnes béton. La suite du trottoir (du bout de la rue des Mélèzes vers la rue de Tigny) ne fait pas partie du projet (Voir Plan extraits de plan joints) ;
 - Restaurant d'altitude « Le Thymel » : Une place de stationnement temporaire est prévue en face du monte-charge permettant le stationnement temporaire d'un camion de 4m de haut et 5 m de long sans empiéter sur la route. Les livraisons seront simplifiées par la place de stationnement temporaire aménagée au droit du monte-charge, par le monte-charge lui-même, par l'embarquement en cabine directement avec un diable sans manutention. Les livraisons peuvent être stockées sur le quai avant chargement en cabine. La gestion des livraisons est grandement améliorée par le projet. La création d'un espace à vocation de stockage partagé positionné à côté de la colonne technique au niveau R+1 d'environ 4 m² est mise à l'étude ;
- Le contreprojet de Télémix ;

La solution télémix a été étudiée et proposée en comité piste le 12 Mars 2021. Cette solution n'a pas été retenue aux vues des contraintes techniques exposées, notamment à cause des trop gros décaissements au droit de l'hôtel des Essarts.

- Le coût financier du projet
La solution de changer uniquement les mécaniques en gare (système de pinces notamment) et de rénover les têtes de pylône a été étudiée par le constructeur de la TC actuelle. La modernisation permettrait une prolongation de la durée de vie de 8 ans pour un investissement de 6,3 à 6,9M€ (valeur 2019). Le projet actuel est prévu pour une durée de vie de 40 ans et pour un investissement de 8,3M€ (valeur 2019) et finalement 12,5m€ (valeur 2024) ;
- Le programme et la conception architecturale
 - La chaussée ne sera absolument pas modifiée par le projet. Un trottoir couvert sera créé. L'ascenseur a pour vocation d'améliorer les conditions de travail quotidiennes des pisteurs secouriste, de l'exploitant du restaurant et permettra un accès handicapé facilité ;
 - Le terrain sur lequel repose le garage à cabine amont actuel est relativement instable. Par mesure de prudence, le choix a été fait de limiter au maximum le bâti en altitude. De plus, le stockage des cabines en gare permet de limiter les manœuvres de rangement des cabines et ainsi de limiter le temps de fonctionnement de la télécabine au maximum (moins de bruit, moins de risque pour le personnel, moins de consommation énergétique). L'espace récupéré en altitude sera aménagé en espace ski pour les débutants ou rendu à la nature et aux éleveurs sous forme de pâturage ensemencé de plantes locales.
 - Les surfaces en sous-sol sont déterminées par les surfaces indispensables au quai et à son accès. Les usages de la partie inférieure sont des sanitaires publics, des accès adaptés à l'évacuation des blessés et au passage des handicapés, un monte-charge pour améliorer les conditions de travail du personnel et des usagers professionnels des remontées (moniteurs, restaurateur), un espace de consigne à ski, permettant d'améliorer le service aux vacanciers et un espace de stockage dédié au matériel nécessaire à l'exploitation.
 - Le processus de réflexion est parti de la volonté de réaliser une continuité à 2 niveaux : - Une partie basse urbaine en continuité des bâtiments avoisinants valorisant une place publique face à l'hôtel des Mélèzes - Une partie haute rendant à l'activité ski, un front de neige augmenté et une gare allégée et transparente. Le lien entre les deux étant les garde corps semi-transparentes et arrondis pour accompagner la chaussée. Toute œuvre architecturale peut être sujette à discussions. Elles ont été menées avec les Architectes des Bâtiments de France ainsi que l'architecte conseil de la commune, dont ont été suivies les recommandations.
 - Les éléments principaux dimensionnants du projet sont les suivants : a. Réduire au maximum la hauteur du quai d'embarquement par rapport au front de neige pour améliorer le confort des skieurs au recyclage. Le projet permet de le descendre de 1m65. En complément le front de neige est remonté pour amener la différence de niveau entre le front de neige et le quai à 1m 70 contre environ 7m aujourd'hui. b. Limiter les terrassements en sortie de gare et en particulier au droit de l'hôtel des ESSARTS pour ne pas fragiliser les fondations de ce bâtiment. c. Conserver un passage sous la ligne de la télécabine pour permettre le maintien des flux entre le village et le front de neige par des zones extérieures au bâtiment. d. Contenir l'ensemble des fonctionnalités nécessaires au confort des clients sans dégrader les espaces de voiries et en améliorant le flux des piétons. Ce sont ces quatre facteurs qui ont amené à reculer au maximum la gare, réaliser un quai d'embarquement en porte à faux pour créer un vrai trottoir couvert, dans le virage. La chaussée reste parfaitement identique à l'existant et des places de stationnement temporaire sont possibles.
 - La vue en perspective dans les maisons existe déjà depuis la télécabine existante, toutefois le palier actuel est plus éloigné que dans le futur. Aussi les garde-corps prévus sont à 1m10 de hauteur au niveau du quai et cachent la vue directe dans la pente d'accès. De plus, le sens d'attente des skieurs qui

seront sur la rampe les oriente vers la télécabine plus que vers les maisons à proximité.

9.2 Les observations des Associations ont fait l'objet des réponses complémentaires du maître d'ouvrage résumées ci-après :

- L'accès au quai d'embarquement pour le recyclage des skieurs se fait actuellement par un plan incliné démarrant à la cote 1415 pour un quai situé à la cote 1422,35 soit un plan incliné permettant de rattraper une différence de niveau de 7m35. La future différence de niveau pour le recyclage des skieurs se fera depuis le front de neige à la cote 1419 pour atteindre le quai à la cote 1420,70 soit une différence de niveau de 1m70. La pente à gravir a donc été divisé par plus de 4. A noter qu'une architecture avec un toit à 2 pentes traditionnel a été écartée pour libérer la vue et limiter les ombres portées dans le voisinage ;
- Le projet de centralisation des fonctions Magasin-Ateliers-Garage et garage à dameuses (MAG) était effectivement lié temporellement au chantier de remplacement de la télécabine de la Sétaz, lors des premières études Or l'implantation d'un bâtiment pleinement fonctionnel pour le MAG nécessite un processus d'étude et de concertation qui dépasse temporellement, la durée de vie de la télécabine de la Sétaz. Bien qu'imbriquées actuellement, les fonctions des 2 projets sont indépendantes. A terme, l'atelier d'entretien des dameuses situé en G2 actuelle sera bien démolir conformément au permis de démolir mais cette étape sera distincte de la déconstruction de la télécabine. Pour ce qui est du magasin situé actuellement dans la G1, celui-ci sera provisoirement installé dans des Bungalows. En fonction de l'implantation qui sera retenue, un complément à l'étude d'impact présentée dans le projet sera réalisé ;
- Bien qu'étant une entreprise de droit privé, la SEM Valloire est soumise aux appels d'offres public. Les procédures dans ce cadre permettent d'attribuer un marché indépendamment de son démarrage. Chaque constructeur ayant des spécificités techniques, il est indispensable de choisir le constructeur pour avancer dans la précision du projet.
- La réglementation ayant évolué, le remplacement de la télécabine par une exactement identique nécessiterait tout de même l'élargissement du layon. Une compensation au déboisement (Mesure MC01 de l'étude d'impact) sera mise en œuvre. Il s'agit notamment de la plantation de 7 880 m² d'arbres sur le secteur des Granges et de la mise en place de semence spécifique composée d'une proportion raisonnée de Graminées (entre 30 et 40 %), de Fabacées (entre 10 et 40 %) et autres espèces dicotylédones. Les semis seront mis en œuvre avec un faible densité : 10 gr/m². Enfin, ce mélange devra être constitué à 50 % minimum de graines labellisées Végétal Local.
- Déconstruire définitivement la télécabine de la Sétaz et conserver le domaine dans son intégralité, engendrerait : a. Un aménagement de la liaison Sétaz vers le Crêt du Quart pour recycler les skieurs par la télécabine de la Brive et donc son congestionnement par le doublement du nombre de passages et du temps d'attente, ce qui rendrait inopérante la station notamment au départ des cours de ski le matin pendant les vacances scolaires b. L'inaccessibilité de l'espace débutant de Thimel d'où la nécessité de doubler l'espace débutant de la Séa sur le Crêt du Quart, l'accès par le télésiège des Verneys n'étant pas adapté aux grands débutants. c. L'inaccessibilité aux piétons du restaurant le Thymel, d. L'impossibilité de réaliser des courses de ski à Valloire puisque la seule piste permettant de joindre la pente et le profil en général et la qualité de la neige (neige très dure) est la JB Grange D'une manière plus générale, la stratégie pour la station, dans le cadre du dérèglement climatique, est d'avoir 2 massifs reliés par le haut (TSF Montisot et TSF Cornafond) exploitables à partir de 2000m environ avec 2 espace débutants, accessibles par des ascenseurs permettant la montée et la descente. e) Le crêt du quart ne comporte qu'un seul tronçon de télécabine f) Une étude scientifique réalisée par un groupement (Météo France, INRAE et Dianeige), sur le domaine skiable de Valloire a été menée en 2022/2023 pour confronter la stratégie de la station avec des données scientifiques, Cette étude donne au-delà de l'échéance de la durée de vie de la nouvelle télécabine de la Sétaz, une durée moyenne d'exploitation des pistes au niveau bas de la Télécabine de la Sétaz, de

116 jours sur le modèle RCP 4,5, soit durant la période d'ouverture standard de la station. g) L'étude d'impact retrace suite aux relevés 4 saisons effectués, qu'il n'y a pas de destruction d'espèces protégés dans le cadre du projet.

Observations du commissaire enquêteur :

Les informations contenues dans les réponses satisfaisantes, apportées par le maître d'ouvrage au PV de Synthèse des observations du public, auraient été utiles en amont à une meilleure compréhension du projet soumis à l'enquête publique. Il est regrettable d'autre part que la SEM Valloire n'ait pas organisé, dans les formes requises pour la concertation préalable, de réunions publiques spécifiques au projet de remplacement de l'actuelle télécabine de La Sétaz avant le dépôt de sa Demande d'Autorisation d'Exécution de Travaux (DAET). Certes elle n'a pas ménagé sa peine et a présenté à plusieurs reprises des avant-projets à différents stades d'avancement de la conception du projet, lors de séances d'information de natures diverses (Séminaire, Conseil d'administration, Commission des pistes, Conseil municipal, Propriétaires fonciers), mais les observations du public et les réponses du maître d'ouvrage, confèrent a posteriori à ces consultations éparées un sentiment diffus de malentendu.

Par ailleurs une réponse de la SEM Valloire aux observations des Associations Vivre en Maurienne et France Nature Environnement Savoie aurait été l'occasion d'expliquer ses choix stratégiques en matière d'aménagement du domaine skiable et de renouvellement des remontées mécaniques en lien avec le développement des capacités d'accueil de la station de Valloire. Des échanges de point de vue en amont des projets structurants et de leurs impacts prévisibles, entre la SEM Valloire et les Associations locales agréées pour la protection de la nature, marqueraient d'autre part la volonté du maître d'ouvrage, délégataire de service public, de s'inscrire dans un développement durable et respectueux de la montagne, de ses habitants et des multiples activités qui l'animent et la font vivre.

10. L'économie générale du projet

L'appareil lui-même coûtera 12 565 000€ au vu du marchés attribué au constructeur DOPPELMAYER. Il faut y ajouter à ce montant le coût des 2 gares, pour lequel il n'a pas encore été lancé de consultations des entreprises, mais qui est budgété à 3 500 000 €, ainsi qu'un budget complémentaire estimé à 500 000€ pour les différents terrassement, démolition et adaptations annexes. L'investissement total de la SEM Valloire pour le remplacement de la télécabine TC de La Sétaz sera donc voisin de 17 millions d'euros. Son financement est en cours d'analyse et de choix stratégique par la SEM Valloire, qui dispose d'une trésorerie lui permettant de travailler sur plusieurs scénarii d'endettement. Au stade actuel de ses réflexions, il semble probable qu'elle opte pour un recours à l'emprunt pour la moitié environ de l'investissement.

Il est difficile pour la SEM Valloire de mesurer le retour sur investissement de ce seul appareil rapporté à la totalité des recettes (CA : 19M€ inscrit au budget 2023-24) issues de l'exploitation du domaine skiable. Nonobstant les passages par cet ascenseur contribuent pour 40% au transport des skieurs accédant au domaine d'altitude, et participent à la formation d'une part importante du fonds de roulement et de la trésorerie disponible à long terme pour l'autofinancement des investissements. Son renouvellement constitue à l'évidence un enjeu fort pour garantir la pérennité du bon fonctionnement et de l'exploitation du domaine skiable de la station de Valloire.

Ce TC SETAZ est un ASCENSEUR plus qu'une remontée de ski classique, qui sera utilisé à la montée mais aussi à la descente en raison de l'enneigement. Car les projections laissent penser que dans 25 ans les skieurs de « petit niveau » skieront essentiellement en attitude pour bénéficier d'une neige de bonne qualité, facilement skiable.

C'est pour cela que la SEM Valloire a inscrit dans son schéma Directeur un très gros débit montant et descendant pour le remplacement de la télécabine TC de La Sétaz. Situé au bas de la station, il aura en effet de plus en plus une fonction complémentaire aux remontées mécaniques du haut, qui ne sont pas des ascenseurs mais des appareils à débit plus réduit, utilisés plusieurs fois dans la journée.

Observation du commissaire enquêteur :

Les éléments de contexte rappelés ci-dessus attestent de la pertinence du remplacement de la TC de La Sétaz par un appareil moderne, performant, adapté aux besoins de fonctionnement à long terme de la station de Valloire confrontée au réchauffement climatique, assurant dans de bonnes conditions de confort et de sécurité la remontée des skieurs notamment jeunes ou débutants vers le domaine skiable d'altitude à préserver. D'autre part les éléments d'information financière portés à ma connaissance par la SEM Valloire me permettent de valider l'économie générale du projet dans ses composantes financière, stratégiques et environnementale.

11. Intérêt général et utilité publique du projet

La présence d'une télécabine TC de La Sétaz moderne, performante et sécurisée est primordiale pour la fluidité d'utilisation des skieurs, la diversification des usages, la pérennité de l'exploitation hivernale du domaine skiable ainsi le développement des activités estivales de la station de Valloire. Le choix de conserver le même tracé que l'appareil existant et les mesures d'évitement-réduction-compensation, définies dans l'étude d'impact, limitent très significativement les conséquences multiples sur l'environnement, les écosystèmes et la biodiversité. La SEM Valloire, délégataire de service public de la commune de Valloire, a donc toute légitimité pour solliciter une Autorisation d'Exécution de Travaux s'inscrivant dans ce cadre. Le projet concourt par ailleurs à l'équilibre socio-économique de la commune à long terme et s'inscrit en continuité dans un projet raisonné de mise en œuvre localement d'une économie montagnarde durable, propice à l'intérêt général des citoyens valloiriens et au-delà des savoyards.

Observation du commissaire enquêteur :

Le projet de remplacement de la télécabine TC de La Sétaz par son utilité publique confère à la DAET, déposée par la SEM Valloire, un caractère d'intérêt général.

Commentaire général du commissaire-enquêteur sur le projet

Le projet de reconstruction de la télécabine TC de La Sétaz constitue un enjeu pour la station de Valloire et il est pertinent que l'exploitant veuille le remplacer au regard de l'état de l'appareil existant, technologiquement obsolète, et du risque potentiel de non renouvellement de l'autorisation d'exploiter en raison des désordres, causés par les mouvements de terrain, affectant la gare amont et le garage des véhicules. Nonobstant le projet aurait gagné en crédibilité si son élaboration s'était accompagnée d'une réunion publique de concertation en amont du dépôt des demandes d'autorisation d'urbanisme (DAET, défrichement) et de l'enquête publique. Par ailleurs, eu égard au budget important de l'opération (17 M€), plus de transparence du maître d'ouvrage, délégataire de service public, notamment dans le phasage du planning prévisionnel des travaux et des procédures d'appel d'offres des marchés de travaux, aurait été souhaitable pour la bonne information du public et l'adhésion au projet des différents acteurs en présence dans la station de Valloire.

⇒ **Concertation et transparence : deux axes de progrès pour les projets à venir !**

12. Fin du rapport d'enquête publique

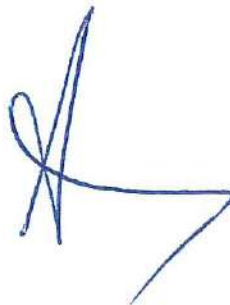
L'enquête publique s'étant déroulée dans le respect des dispositions réglementaires du code de l'environnement, selon les modalités d'organisation et de déroulement précisées dans l'arrêté prescrivant l'enquête publique du Maire de Valloire en date du 20 novembre 2023, portant premièrement sur une demande d'autorisation d'exécuter des travaux (DAET) de la c je clos le présent rapport et ses annexes récapitulées en page suivante.

Rédigé à Plancherine le 9 février 2024,
Par Alain VINCENT
Commissaire-enquêteur



ANNEXES

1. Décision du Président du Tribunal Administratif de Grenoble désignant le Commissaire-enquêteur en date du 8 novembre 2023 ;
2. Arrêté du Maire de Valloire prescrivant l'enquête publique environnementale portant premièrement sur la DAET de la télécabine TC de La Sétaz PCBAT/DAET/TC-222.2349 valant demande de permis de démolir (art R.431-21B du code de l'urbanisme) en date du 3 avril 2023, deuxièmement sur une demande d'autorisation de défrichement en date du 13 avril 2023 relative à la construction de la nouvelle télécabine de La Sétaz.
3. Certificat de publication dans la presse d'annonces légales ;
4. Certificat d'affichage de l'arrêté du Maire de l'avis d'ouverture d'enquête publique ;
5. Avis des Personnes Publiques Associées
 - a. L'avis délibéré de l'Autorité environnementale en date du 23 juin 202 ;
 - b. Contributions des services de la Préfecture de Savoie et de l'ARS transmises à la DREAL en date du 25 mai 2023 dans le cadre de l'Avis de l'Autorité Environnementale ;
 - c. Contributions du SDIS et du service Accessibilité consultés par à la DDT-UT Maurienne pour la DAET de la TC de La Sétaz
 - d. Les autres avis des services de la DDT de la Savoie transmis à l'UT de Saint-Jean de Maurienne dans le cadre de l'Instruction de la DAET de la SEM Valloire et la demande d'autorisation de défrichement ;
6. Note de réponse de la SEM Valloire en date du 7 juillet 2023 à l'Avis délibéré de l'Autorité environnementale ;
7. Procès-verbal de synthèse des observations du public en date du 19 janvier 2024 remis en main propre à la SEM Valloire, maître d'ouvrage du projet le 19 janvier 2024 comprenant en pièces jointes :
 - a. L'avis argumenté conjoint des Associations « Vivre et Agir en Maurienne » et « France Nature Environnement Savoie » du 12 janvier 2024 ;
 - b. L'observation de Mme MICHAUD Hélène de l'Association « Valloire Nature et Avenir » en date du 5 janvier 2024 ;
8. Réponses de la Direction Générale de la SEM Valloire en date du 26 janvier 2024 au PV de synthèse des observations du public du 19 janvier 2024 ;
9. Tableau de Synthèse des réunions de consultation annexé à la note de réponse de la SEM Valloire du 26 janvier 2024 ;
10. Délibérations du Conseil Municipal de Valloire en dates :
 - a. Du 24 novembre 2022 ;
 - b. Du 14 novembre 2023 ;
 - c. Du 30 mars 2023 ;
11. Illustrations du projet
 - a. Plan de Valloire ;
 - b. Plan des pistes Galibier-Thabor ;
 - c. TC de la Sétaz – Implantation des ouvrages ;
 - d. TC de la Sétaz – Ensemble gare aval G1 ;
 - e. TC de la Sétaz – Ensemble gare amont G2.



ANNEXES

1. Décision du Président du Tribunal Administratif de Grenoble désignant le Commissaire-enquêteur en date du 8 novembre 2023 ;
2. Arrêté du Maire de Valloire prescrivant l'enquête publique environnementale portant premièrement sur la DAET de la télécabine TC de La Sétaz PCBAT/DAET/TC-222.2349 valant demande de permis de démolir (art R.431-21B du code de l'urbanisme) en date du 3 avril 2023, deuxièmement sur une demande d'autorisation de défrichement en date du 13 avril 2023 relative à la construction de la nouvelle télécabine de La Sétaz.
3. Certificat de publication dans la presse d'annonces légales ;
4. Certificat d'affichage de l'arrêté du Maire de l'avis d'ouverture d'enquête publique ;
5. Avis des Personnes Publiques Associées
 - a. L'avis délibéré de l'Autorité environnementale en date du 23 juin 202 ;
 - b. Contributions des services de la Préfecture de Savoie et de l'ARS transmises à la DREAL en date du 25 mai 2023 dans le cadre de l'Avis de l'Autorité Environnementale ;
 - c. Contributions du SDIS et du service Accessibilité consultés par à la DDT-UT Maurienne pour la DAET de la TC de La Sétaz
 - d. Les autres avis des services de la DDT de la Savoie transmis à l'UT de Saint-Jean de Maurienne dans le cadre de l'instruction de la DAET de la SEM Valloire et la demande d'autorisation de défrichement ;
6. Note de réponse de la SEM Valloire en date du 7 juillet 2023 à l'Avis délibéré de l'Autorité environnementale ;
7. Procès-verbal de synthèse des observations du public en date du 19 janvier 2024 remis en main propre à la SEM Valloire, maître d'ouvrage du projet le 19 janvier 2024 comprenant en pièces jointes :
 - a. L'avis argumenté conjoint des Associations « Vivre et Agir en Maurienne » et « France Nature Environnement Savoie » du 12 janvier 2024 ;
 - b. L'observation de Mme MICHAUD Hélène de l'Association « Valloire Nature et Avenir » en date du 5 janvier 2024 ;
8. Réponses de la Direction Générale de la SEM Valloire en date du 26 janvier 2024 au PV de synthèse des observations du public du 19 janvier 2024 ;
9. Tableau de Synthèse des réunions de consultation annexé à la note de réponse de la SEM Valloire du 26 janvier 2024 ;
10. Délibérations du Conseil Municipal de Valloire en dates :
 - a. Du 24 novembre 2022 ;
 - b. Du 14 novembre 2023 ;
 - c. Du 30 mars 2023 ;
11. Illustrations du projet
 - a. Plan de Valloire ;
 - b. Plan des pistes Galibier-Thabor ;
 - c. TC de la Sétaz – Implantation des ouvrages ;
 - d. TC de la Sétaz – Ensemble gare aval G1 ;
 - e. TC de la Sétaz – Ensemble gare amont G2.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE

08/11/2023

N° E23000175 /38

le président du tribunal administratif

Décision désignation commission ou commissaire du 08/11/2023

CODE : 6

Vu enregistrée le 31/10/2023, la lettre par laquelle Monsieur le Maire de VALLOIRE demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet:

Projet de demande d'Autorisation d'Exécuter des Travaux relative au remplacement de la télécabine de la Setaz sur la commune de Valloire (Savoie) ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2023 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Alain VINCENT est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Monsieur Michel CHARPENTIER est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 3 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée à Monsieur le Maire de VALLOIRE, à la SEM VALLOIRE, à Monsieur Alain VINCENT et à Monsieur Michel CHARPENTIER.

Fait à Grenoble, le 08/11/2023

Le président,


Jean-Paul WYSS

Envoyé en préfecture le 27/11/2023
Reçu en préfecture le 27/11/2023
Publié le 27/11/2023
ID : 073-217303064-20231120-AR0122_2023-AU

DEPARTEMENT : SAVOIE
CANTON : MODANE
COMMUNE : VALLOIRE

REPUBLIQUE FRANCAISE

Liberté - Égalité - Fraternité

ARRETE MUNICIPAL

N° 0122-2023

Le commissaire enquêteur

Alain VINCENT

ARRETE PORTANT ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION D'EXECUTER DES TRAVAUX (DAET) RELATIVE AU REMPLACEMENT DE LA TELECABINE DE LA SETAZ A VALLOIRE ET SUR UNE DEMANDE D'AUTORISATION DE DEFRICHEMENT

LE MAIRE DE LA COMMUNE DE VALLOIRE,

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L472-1 et R. 472-1 et suivants portant sur les demandes d'autorisation d'exécution de travaux (DAET)

VU le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 122-1 et suivants, R. 122-2, R 122-8 ; L. 123-1 et suivants, R.123-1 et suivants ; en particulier l'article R123-9 concernant le contenu de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.

VU la demande d'Autorisation d'Exécuter des Travaux (DAET) relative au remplacement de la télécabine de la Sétaz à Valloire déposée par la SEM VALLOIRE en date du 24 avril 2023 (enregistrée sous le n° 073 306 23 R 6001) ;

VU les différents avis recueillis sur le projet de Demande d'Autorisation d'Exécuter des Travaux (DAET) relative au remplacement de la télécabine de la Sétaz à Valloire ;

VU la décision N° E23000175/38 en date du 08/11/2023 de Monsieur le Président du tribunal administratif de Grenoble désignant M. Alain VINCENT en qualité de commissaire enquêteur titulaire et M. Michel CHARPENTIER en qualité de commissaire enquêteur suppléant ;

VU les pièces du dossier soumis à enquête publique, comportant notamment une étude d'impact soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale représentée par la MRAe Auvergne-Rhône-Alpes ;

Considérant qu'il convient de soumettre à l'enquête publique le projet de Demande d'Autorisation d'Exécuter des Travaux relative au remplacement de la télécabine de la Sétaz à Valloire.





ARRETE

ARTICLE 1 – Objet de l'enquête :

Il sera procédé à une enquête publique portant sur le projet de Demande d'Autorisation d'Exécuter des Travaux (DAET) relative au remplacement de la télécabine de la Sétaz et à une demande d'autorisation de défrichement du lundi 11 décembre 2023 à 9 heures au vendredi 12 janvier 2024 à 18 heures, soit pendant 33 jours consécutifs.

Cette DAET et la demande d'autorisation de défrichement, nécessaire à l'élargissement de l'emprise de l'installation existante, concernent le projet de remplacement de la télécabine de la Sétaz, souhaité par la SEM de Valloire pour les raisons suivantes :

La télécabine de la Sétaz, construite en 1985, est technologiquement dite « pince S ». Cette technologie porte sur le type d'attaches des véhicules au câble.

Ce type d'appareil est vieillissant avec des contraintes lourdes tant à l'exploitation qu'à la maintenance. Le constructeur d'origine ne fabrique plus d'appareil neuf suivant ce principe, elle est donc vouée à disparaître et le nombre d'appareil de ce genre décroît en France.

Un téléporté est initialement conçu pour une durée de vie de 30 ans en théorie. Cette échéance est donc, dans ce cas, bientôt dépassée de 10 ans.

La réglementation impose une maintenance poussée sur ce type d'appareil avec des maintenances lourdes et profondes tous les 5 ans ainsi que des opérations sur les véhicules – y compris les attaches – toutes les années, représentant un coût financier important pour l'exploitant.

De plus, l'appareil possède un garage à cabines en gare amont présentant des désordres importants du fait de la présence de mouvement de terrain.

Pour finir, les véhicules accueillant 6 usagers sont relativement étroits et d'un confort très limité. La station motrice de l'appareil est située en gare aval, au cœur du village de Valloire, ce qui est générateur de nuisances sonores pouvant être importantes pour les habitations aux alentours.

ARTICLE 2 :

Messieurs Alain VINCENT et Michel CHARPENTIER ont été désignés en qualité de commissaire enquêteur titulaire et commissaire enquêteur suppléant par M. Le Président du tribunal administratif de Grenoble par décision n°E23000175/38 du 8 novembre 2023.

ARTICLE 3 : Siège de l'enquête, date, durée, mise à disposition du dossier d'enquête publique

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Valloire, 1 place de la mairie, 73450 Valloire.

Les pièces du dossier et un registre d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, seront tenus à la disposition du public en mairie de Valloire, pendant la durée de l'enquête, **du lundi 11 décembre 2023 à 09 heures au vendredi 12 janvier 2024 à 18 heures** aux horaires suivants (à l'exception de jours fériés) : du lundi au vendredis de 9h à 12h et de 15h à 17h.

Pendant la durée de l'enquête publique, un site Internet dématérialisé sécurisé sur lequel le public pourra consigner directement ses observations et contributions sera ouvert à l'adresse internet suivante : <https://www.democratie-active.fr/daet-telecabine-valloire/>

Le dossier sera également consultable sur le site de la mairie (<https://www.mairie-valloire.fr/>) et sur un poste informatique mis gratuitement à disposition du public en mairie pendant la durée de l'enquête et aux horaires précités.

Pendant toute la durée de l'enquête, chacun pourra prendre connaissance du dossier et consigner par écrit ses observations, propositions :

- Sur le registre papier ouvert à cet effet et disponible en mairie,
- Par correspondance déposée au secrétariat de mairie ou adressée en lettre recommandée avec accusé de réception à l'attention du commissaire enquêteur, DAET TC de la Sétaz, mairie de Valloire, 1 place de la mairie, 73450 Valloire e récépissé du secrétariat de mairie ou le cachet de la Poste tiendra lieu de preuve de réception dans le délai imparti.
- Par voie électronique via l'adresse courriel daet-telecabine-valloire@democratie-active.fr, qui seront publiées sur le registre dématérialisé cité ci-dessus.

ARTICLE 4 :

Le dossier d'enquête publique est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, dès publication du présent arrêté.

ARTICLE 5 : Présence du commissaire-enquêteur

Le commissaire enquêteur lors de ses permanences se tiendra à la disposition du public pour répondre aux questions, recevoir ses observations écrites ou orales, à la mairie de Valloire, aux dates et heures suivantes :

- Le lundi 11 décembre 2023 de 14h à 18 h
- Le mercredi 20 décembre 2023 de 9 heures à 12 heures
- Le mercredi 27 décembre de 14 heures à 18 heures
- Le samedi 06 janvier 2024 de 9 heures à 12 heures
- Le vendredi 12 janvier 2024 de 14 heures à 18 heures

ARTICLE 6 : Clôture de l'enquête

À l'expiration du délai d'enquête, soit le vendredi 12 janvier 2024 à 18 heures le registre d'enquête sera clos et signé par le commissaire enquêteur.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontrera, dans un délai de huit jours, le maire de la commune de Valloire et lui communiquera les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le maire de Valloire disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

ARTICLE 7 : Diffusion du rapport et des conclusions du commissaire-enquêteur

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur transmettra au maire de Valloire le dossier de l'enquête accompagné du registre et des pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées. Il transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

Conformément aux dispositions de l'article R. 123-19 du code de
du commissaire enquêteur relatara le déroulement de l'enquête et examinera les
observations et propositions recueillies. Les conclusions motivées seront consignées dans
un document séparé précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou
défavorables au projet.

Une copie du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur sera déposée
en mairie de Valloire pour y être tenue à la disposition du public pendant un an à compter
de la date de clôture de l'enquête. Cette copie du rapport et des conclusions motivées du
commissaire enquêteur sera aussi publiée sur le site internet de la commune, pendant un
an à compter de la date de clôture de l'enquête.

ARTICLE 8 :

**Le pétitionnaire pourra, au vu des conclusions de l'enquête publique, décider s'il y a
lieu d'apporter des modifications au projet et consécutivement à la Demande
d'Autorisation d'Exécuter des Travaux (DAET) relative au remplacement de la
télécabine de la Sétaz à Valloire en cours d'instruction.**

ARTICLE 9 : Mesures ce publicité

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié, en caractères
apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit
premiers jours de celle-ci, dans deux journaux locaux d'annonces légales : le Dauphiné
Libéré (édition Savoie) et la Maurienne.

Quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, cet
avis sera également publié, par voie d'affiches jaune fluo au format A2 placardées au siège
de la SEM de Valloire, aux points de vente des titres de transport des remontées
mécaniques, en bas et en haut de la télécabine de La, Sétaz, à la mairie, à l'office du
tourisme et en tous lieux habituels d'affichage municipal.

ARTICLE 10 :

Les informations relatives à ce dossier peuvent être demandées auprès du service
urbanisme à la mairie de Valloire.

ARTICLE 11 :

Ampliation du présent arrêté sera adressée à :

- Monsieur le préfet du département de la Savoie ;
- Monsieur le président du tribunal administratif ;
- Monsieur Alain VINCENT, commissaire enquêteur titulaire et à Monsieur Michel
CHAPRENTIER, commissaire enquêteur suppléant.

ARTICLE 12 :

Cet arrêté est susceptible de faire l'objet :

- D'un recours administratif pris en la forme d'un recours gracieux auprès de l'auteur de
l'acte,
- D'un recours pour excès de pouvoir auprès du tribunal administratif territorialement
compétent dans un délai de deux mois à compter de la notification de l'acte attaqué.

ARTICLE 13 :

Les mesures nécessaires afin d'assurer les conditions sanitaires adéquates à la
consultation du dossier dans les locaux de la mairie, notamment, les mesures de
distanciation sociale pourront être prises en tant que de besoin. L'administration se réserve

le droit d'adapter ces mesures au fur et à mesure de la mise en œuvre de l'enquête publique, notamment, au regard de consignes ministérielles le cas échéant.

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif compétent dans le délai de deux mois à compter de sa notification, sa réception par le représentant de l'Etat et sa publication.

Fait à Valloire, le 20 novembre 2023
Le Maire,
Jean-Pierre ROUGEAUX



Le commissaire enquêteur

Alain VINCENT

MAIRIE DE VALLOIRE

-- 73450 --

CERTIFICAT DE PUBLICATION DANS LA PRESSE

Opération : Projet de remplacement de la télécabine de la Sétaz

Je soussigné, Monsieur Jean-Pierre ROUGEAUX,
Maire de la commune de Valloire,

Certifie que l'avis d'ouverture d'enquête publique a été publié dans deux journaux d'annonces légales
comme suit :

- Le Dauphiné Libéré : le vendredi 24 novembre 2023, le jeudi 30 novembre 2023 et le jeudi 14 décembre 2023 ;
- La Maurienne : les jeudis 23 et 30 novembre et 14 et 21 décembre 2024

Fait à Valloire, le 13/01/2024

Le Maire

Jean-Pierre ROUGEAUX



DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

MAIRIE DE VALLOIRE

-- 73450 --

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Opération : Projet de remplacement de la télécabine de la Sétaz

Je soussigné, Monsieur Jean-Pierre ROUGEAUX,
Maire de la commune de Valloire,

Certifie que :

- l'arrêté municipal du 20 novembre 2023 portant organisation d'une enquête publique sur la Demande d'Autorisation d'Exécuter des Travaux (DAET) relative au remplacement de la télécabine de la Sétaz à Valloire et sur une demande d'autorisation de défrichement ;
- l'avis d'ouverture d'enquête publique

ont été portés à la connaissance du public par affichage en mairie de Valloire et sur l'ensemble des lieux accoutumés à partir du 23 novembre 2023.

Ils ont été affichés pendant toute la durée de l'enquête soit jusqu'au 12 janvier 2024 inclus.

Fait à Valloire, le 13/01/2024

Le Maire

Jean-Pierre ROUGEAUX



Synthèse de l'Avis

La société d'économie mixte (SEM) Valloire gère, entre autres, le domaine skiable et les remontées mécaniques de la station du même nom, dans le département de la Savoie. L'Autorité environnementale a été saisie pour avis sur le remplacement de la télécabine de la Sétaz à l'occasion de la demande d'autorisation de défrichage nécessaire à cette opération.

Le remplacement de la télécabine de la Sétaz se fait en lieu et place de l'installation actuelle et nécessite la démolition des gares et le démantèlement de la ligne. La construction se fera sur le même axe avec un layon élargi de 5 mètres passant ainsi à 20 mètres. Deux gares seront construites en lieu et place des gares actuelles.

La télécabine de la Sétaz est d'une longueur de 1,4 km. Sa gare de départ se situe à 1 440 mètres d'altitude, la gare d'arrivée à 1 929 mètres. L'installation permettra de transporter 2 400 personnes par heure (contre 2 200 actuellement). Son usage est prévu pour la seule période hivernale.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet sont :

- la biodiversité et les milieux naturels,
- le paysage,
- les risques naturels,
- le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre.

Le dossier est de façon générale clair, accessible et bien illustré. Un effort particulier de pédagogie a été fait en particulier sur la détermination des enjeux environnementaux.

Il nécessite cependant d'être complété par :

- le contexte de développement du domaine skiable et de la station dans lequel s'inscrit le remplacement de la télécabine de la Setaz et le cas échéant de revoir le périmètre du projet, et de l'étude d'impact en conséquence.
- la quantification des superficies impactées pour chacun des habitats recensés ;
- l'étude sur l'analyse des conditions nivo-météorologiques du domaine skiable ;
- l'étude hydrologique et l'évolution de la ressource en eau pour les prochaines années ;
- un approfondissement des mesures de réduction des incidences paysagères des gares et du layon forestier ;
- un bilan carbone du projet, en lien avec la fréquentation du secteur ;
- la présentation des effets cumulés ;
- les protocoles des suivis projetés en matière de biodiversité.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

Le projet présenté par la SEM Valloire¹ se situe sur la commune de Valloire, dans le département de la Savoie, au sein du domaine skiable Galibier-Thabor². La commune est localisée au sein du massif du Grand Galibier dont le sommet culmine à 2 642 mètres d'altitude, au cœur de la vallée de la Maurienne, dans le massif de la Sétaz.

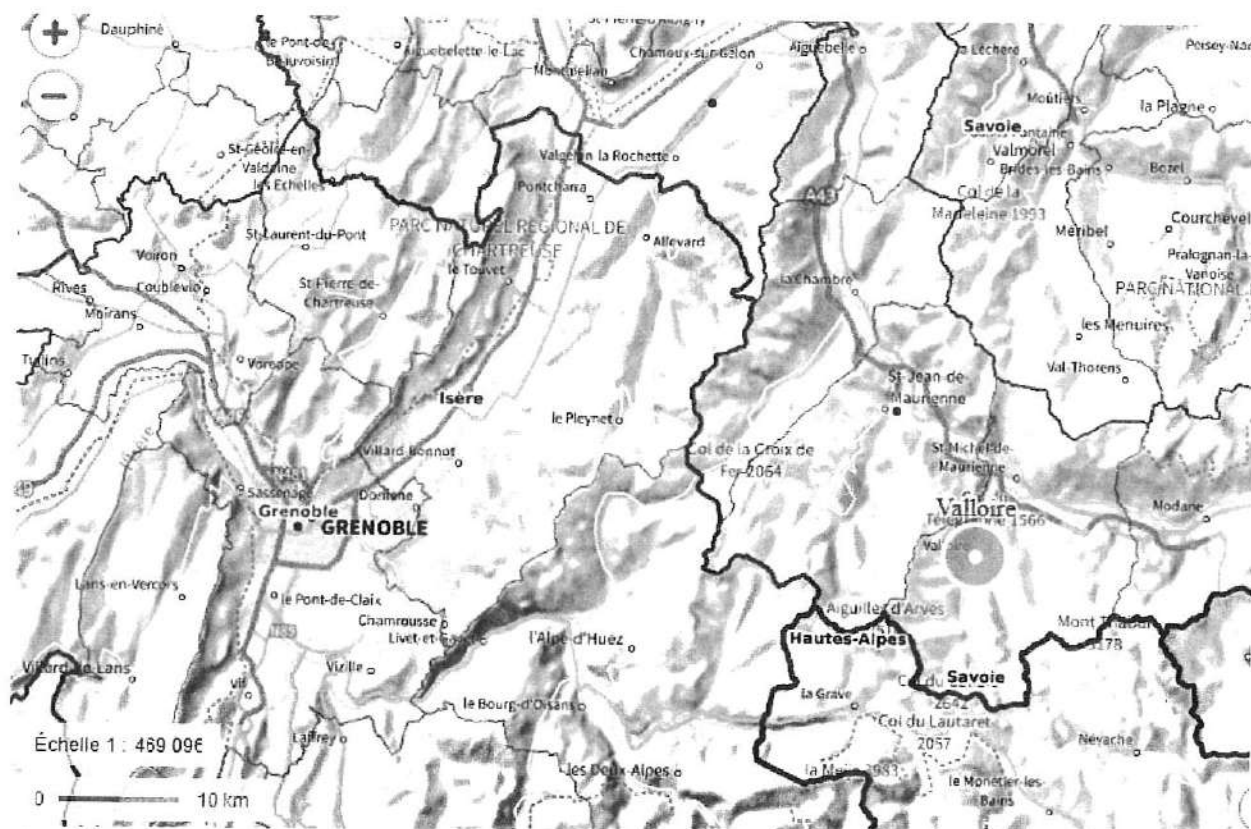


Figure 1: Localisation de la commune de Valloire (Source : Geoportail)

La station de ski de Valloire, créée en 1934, se trouve à 1 450 mètres d'altitude, et se compose de 17 hameaux.

Le domaine skiable de Valloire est relié par différentes infrastructures à la commune voisine de Valmeinier, seconde composante du domaine skiable Galibier-Thabor, qui s'étage entre 1 430 et 2 750 mètres d'altitude. 70 % des pistes de ski se trouvent à plus de 2 000 mètres d'altitude. Le domaine s'étend sur cinq versants, le domaine Galibier-Thabor comptant 89 pistes réparties sur 160 km.

1 La SEM Valloire gère le domaine skiable et les remontées mécaniques et d'autres infrastructures touristiques du secteur.

2 Le domaine Galibier-Thabor se compose des stations de Valmeinier et de Valloire

Le projet présenté consiste à remplacer la télécabine de la Sétaz (construite en 1985), devenue obsolète, par une télécabine à la technologie plus récente afin d'améliorer en particulier : l'entretien et la maintenance, la sécurité et le confort des usagers. Cette télécabine est une infrastructure structurante de la station.

La remontée mécanique de la Sétaz ne fait l'objet d'aucune exploitation estivale. Aucun projet à court ou moyen terme ne remet cette situation en question, selon le dossier.

1.2. Présentation du projet

Le projet de remplacement de la télécabine de la Sétaz d'une longueur de 1 440 mètres, permet d'atteindre 1 929 mètres d'altitude avec un départ à 1 420 mètres. Il se compose de :

- la démolition des deux gares actuelles ;
- le démontage de la ligne de la télécabine actuelle avec arasement des massifs béton des anciens pylônes ;
- la création de deux nouvelles gares ;
- la mise en place de la nouvelle télécabine, en lieu et place de l'actuelle avec un layon élargi (de 15 à 20 m).

La nouvelle télécabine comportera 44 véhicules d'une capacité de dix places (contre six actuellement) pour un débit horaire de 2 400 personnes. Aujourd'hui, la télécabine a une capacité de 2 200p/h, soit 15 500 personnes par jour. En période d'affluence, elle en accueille 10 000 par jour et de l'ordre de 500 000 annuellement. L'augmentation de la capacité de la remontée mécanique est d'environ 9 %. Toutefois, l'augmentation attendue du nombre d'usagers transportés n'est pas indiquée.

La gare de départ (G1) s'implantera en lieu et place de l'actuelle et aura une superficie de 450 m². Cette construction est l'occasion pour le porteur de projet d'aménager une placette entre le village et la zone d'embarquement. La gare d'arrivée sera construite en lieu et place de l'actuelle. Elle accueillera sous les quais les locaux techniques et de stockage (d'une superficie de 80 m²). Pour les deux gares, les matériaux utilisés seront similaires afin d'assurer la continuité architecturale.

global : le cas échéant, l'aire d'étude sera adaptée et l'évaluation des incidences revue en conséquence.

L'Autorité environnementale recommande de préciser le contexte de développement du domaine skiable et de la station dans lequel s'inscrit le remplacement de la télécabine de la Setaz et le cas échéant de revoir le périmètre du projet, et de l'étude d'impact en conséquence.

1.3. Procédures relatives au projet

La réalisation du projet de remplacement de la télécabine de la Sétaz nécessite la délivrance de plusieurs autorisations : autorisation de défrichement, demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET).

L'Autorité environnementale a été saisie le 24 avril 2023 par les services de la direction départementale des territoires de Savoie à l'occasion de la demande d'autorisation de défrichement nécessaires au remplacement de la télécabine ; le dossier comportait les pièces de la demande d'autorisation d'exécuter les travaux également nécessaire à cette réalisation.

1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet sont :

- la biodiversité et les milieux naturels ;
- le paysage ;
- les risques naturels ;
- le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1. État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC

2.1.1. Observations préalables :

L'étude d'impact du dossier traite avec clarté et pédagogie de l'ensemble des thématiques environnementales mentionnées à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Elle développe les principaux enjeux en fonction des différentes phases du projet (étude/travaux/exploitation) et les hiérarchise (EI p 226 et suivantes).

L'Autorité environnementale relève la qualité du traitement réservé à certains thèmes : description du contexte socio-économique et de la station de ski, la santé et cadre de vie, les infrastructures et équipements. Un effort notable a été produit pour expliciter les impacts du projet dans des tableaux très complets.

Aires d'études

Pour chaque élément étudié (milieu, espèces faunistiques ou floristiques), le dossier propose :

- un état des lieux suivi d'une carte ;
- une carte localisant le niveau des enjeux réglementaires sur une échelle allant de « aucun enjeu local, faible, modéré, fort, remarquable » ;
- la détermination de l'enjeu local à dire d'expert avec la carte ad hoc ;
- un encart de synthèse ;
- une fiche explicative pour chaque espèce présentant un enjeu local ;

Le dossier présente également un tableau d'ensemble de synthèse présentant les enjeux et leur hiérarchisation (EI p 154).

Le projet intercepte cinq **habitats d'intérêt communautaire** qui correspondent soit à des milieux ouverts (les pistes de ski et les espaces sous la remontée mécanique) soit des milieux forestiers (principalement des pré-bois ou fourrés). Pour les milieux naturels, le dossier qualifie les enjeux de modérés à forts.

La quantification des superficies affectées pour chacun des habitats recensés n'est pas précisée.

Flore : Sur l'aire d'étude rapprochée, aucune espèce floristique n'a été identifiée. Mais quatre espèces remarquables, protégées, ont été recensées dans l'aire d'étude élargie :

- le Panicaut des Alpes et le Sabot de Vénus, pour lesquels le dossier qualifie l'enjeu local de fort ;
- l'Astragale pois-chiche et l'Ornithogale penché pour lesquels le dossier identifie un enjeu local modéré.

Faune :

Avifaune : 72 espèces d'oiseaux ont été identifiés sur l'ensemble des aires d'étude, dont la répartition est présentée dans le graphique ci-dessous. Le tableau de synthèse (EI p 101) montre des enjeux locaux modérés pour l'avifaune sauf pour le Tétraz lyre pour lequel l'enjeu est fort.

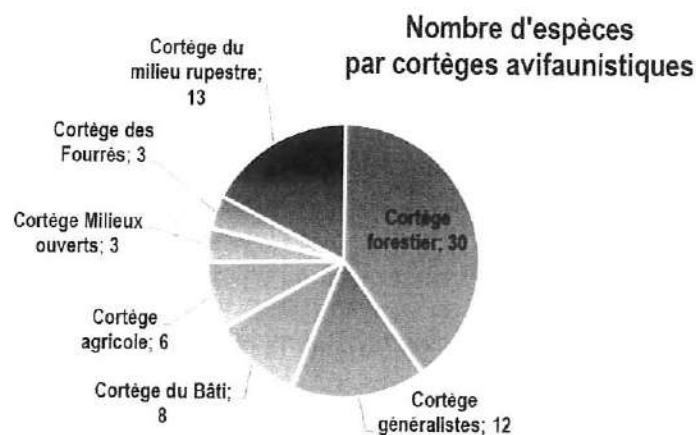


Figure 7: Répartition de l'avifaune en fonction des milieux (source : dossier)

Mammifères (hors chauves-souris) : 11 espèces ont été interceptées dans l'ensemble des aires d'étude dont l'Écureuil roux pour lequel le dossier qualifie l'enjeu local de modéré. Les autres espèces ont un enjeu local faible.

- pour le volet « Réduction » : l'adaptation du calendrier aux enjeux environnementaux (principalement ceux liés à l'avifaune), mise en place de dispositifs anti-collision sur la ligne de la télécabine, remise en état des zones terrassées avec l'utilisation d'espèces floristiques alpines indigènes.

Sur l'ensemble des enjeux habitats naturels et biodiversité, **après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction**, les impacts résiduels sont qualifiés de modéré pour l'habitat "mélézins pionniers à hautes herbes" et faible pour sept espèces protégées dont par exemple le Tétralyre et la Gêlinotte des bois. Sinon, ils sont qualifiés de négligeables ou nuls pour les autres espèces qualifiées à enjeu.

De plus, deux mesures de compensation sont proposées :

- le reboisement, avec des essences indigènes et locales, de deux zones proches du projet, d'une superficie de 7 880 m², destiné à compenser la perte d'habitat due au défrichement. Le descriptif de la mesure cible précisement quatre enjeux: les mélézins pionniers à hautes herbes et la faune protégée associée: Chevêchette d'Europe, Écureuil roux et des chiroptères). Les objectifs de gestion pour ces deux zones sont de limiter l'érosion des sols et reconstituer la trame boisée, dégradée ;
- la mise en place de dix nichoirs pour les Chevêchettes et les chiroptères à proximité de la télécabine.

Après mise en œuvre de ces mesures de compensation, les impacts résiduels sont considérés faibles pour les mélézins et négligeables pour les espèces protégées qualifiées à enjeu.

L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de compléter son dossier par la quantification des superficies impactées pour chacun des habitats recensés, en tenant compte de la localisation des surfaces terrassées pour les gares (avant et après application des mesures d'évitement et de réduction) et de renforcer si nécessaires les mesures présentées

Les potentialités d'accueil du bâti des gares actuelles pour la faune n'ont pas été étudiées.

Aussi, avant la démolition des bâtiments et le démantèlement de la ligne de la télécabine, l'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de vérifier l'absence (ou la présence) de faune (avifaune ou chiroptère) et de prendre, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour les protéger.

L'Autorité environnementale rappelle que la présence d'incidence résiduelle significative, non négligeable, sur des individus ou des habitats d'espèces protégées invite la maîtrise d'ouvrage à solliciter une dérogation à l'interdiction d'y porter atteinte.

2.1.3. Changement climatique et gaz à effet de serre

Situation climatique et viabilité de la station

Le dossier présente dans son chapitre VI.G, la vulnérabilité du projet face au changement climatique. Il fait référence aux données du Giec⁵, du Drias-Climat 2021, de Météo-France et de Crea-Mont-Blanc⁶. Il présente les changements climatiques globaux, dans les Alpes puis sur les terrains de montagne.

5 GIEC : Groupe d'Experts Intergouvernementaux sur l'Évolution du Climat

6 Crea Mont-Blanc : Centre de Recherche sur les Écosystèmes d'Altitude
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

projet de rénovation de la télécabine de la Setaz porté par la SEM Valloire, sur la commune de Valloire (73)

tats, et de joindre ces deux études à l'étude d'impact qui sera insérée au dossier d'enquête publique.

Émissions de gaz à effet serre

L'analyse de la vulnérabilité du projet face au changement climatique nécessite d'être complétée par le bilan carbone du projet, qui n'est pas présenté. Le dossier ne quantifie par les émissions de gaz à effet de serre induites en phase travaux et n'estime pas la consommation énergétique induite en phase exploitation. Il indique que les besoins n'augmenteront pas par rapport à l'état existant, ne prenant pas en compte les effets du changement climatique sur les besoins en énergie pour produire de la neige de culture par exemple.

L'analyse quantitative des gaz à effet de serre s'appuiera sur un dossier complété, présentant la fréquentation actuelle⁷ et projetée sur le domaine skiable, et la station le cas échéant, ainsi que les flux induits par l'aménagement de la télécabine de la Setaz.

L'autorité environnementale recommande de présenter une estimation quantitative des émissions de gaz à effet de serre de la nouvelle télécabine, en phase chantier et exploitation et plus largement un bilan carbone complet du projet.

2.1.4. Risques naturels

La commune de Valloire dispose d'un plan de prévention des risques naturels (PPRN) dont la dernière modification a été approuvée le 3 septembre 2013.

Seule la gare de départ de la Télécabine de la Sétaz est concernée par le plan de zonage de ce PPRN, sur un secteur classé en « activité nulle vis-à-vis des glissements de terrains, affaissement, ravinement » (Source : dossier).

Pour les autres risques naturels (avalanches, inondations, séismes, mouvement de terrain, amiante environnemental, mines), le dossier indique que les enjeux sont nuls à très faibles.

Une étude géotechnique préalable a été diligentée par le porteur de projet⁸. Elle conclut que le remplacement de la télécabine de la Sétaz tel que présenté dans le dossier est possible, à condition de :

- faire réaliser une étude géotechnique de conception (incluant les bâtiments et les terrassements) pour valider l'implantation des gares et pylônes, dimensionner de façon précise les fondations des ouvrages ,
- commanditer une mission de supervision géotechnique d'exécution durant la phase travaux.

L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet d'engager dès à présent l'étude géotechnique annoncée, qui devra en outre tenir compte des effets du changement climatique sur les aléas, et de s'engager à suivre l'ensemble des préconisations émises afin d'assurer de ne pas augmenter l'exposition des populations à ceux-ci.

2.1.5. Paysage

L'analyse du paysage dans lequel s'inscrit le projet est de qualité. Les incidences du projet en termes paysagers sont liées à l'élargissement de 5 m du layon , à la reprise des gares et aux mas-

⁷ Le dossier indique un chiffre moyen de fréquentation de l'ordre de 500 000 passages/ an depuis plusieurs années, sans plus de précision sur les flux, leur répartition (EI p182)

⁸ Étude géotechnique préalable réalisée par la Société Alpine de Géotechnique, pièce i du dossier de DAET
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
projet de rénovation de la télécabine de la Setaz porté par la SEM Valloire, sur la commune de Valloire (73)

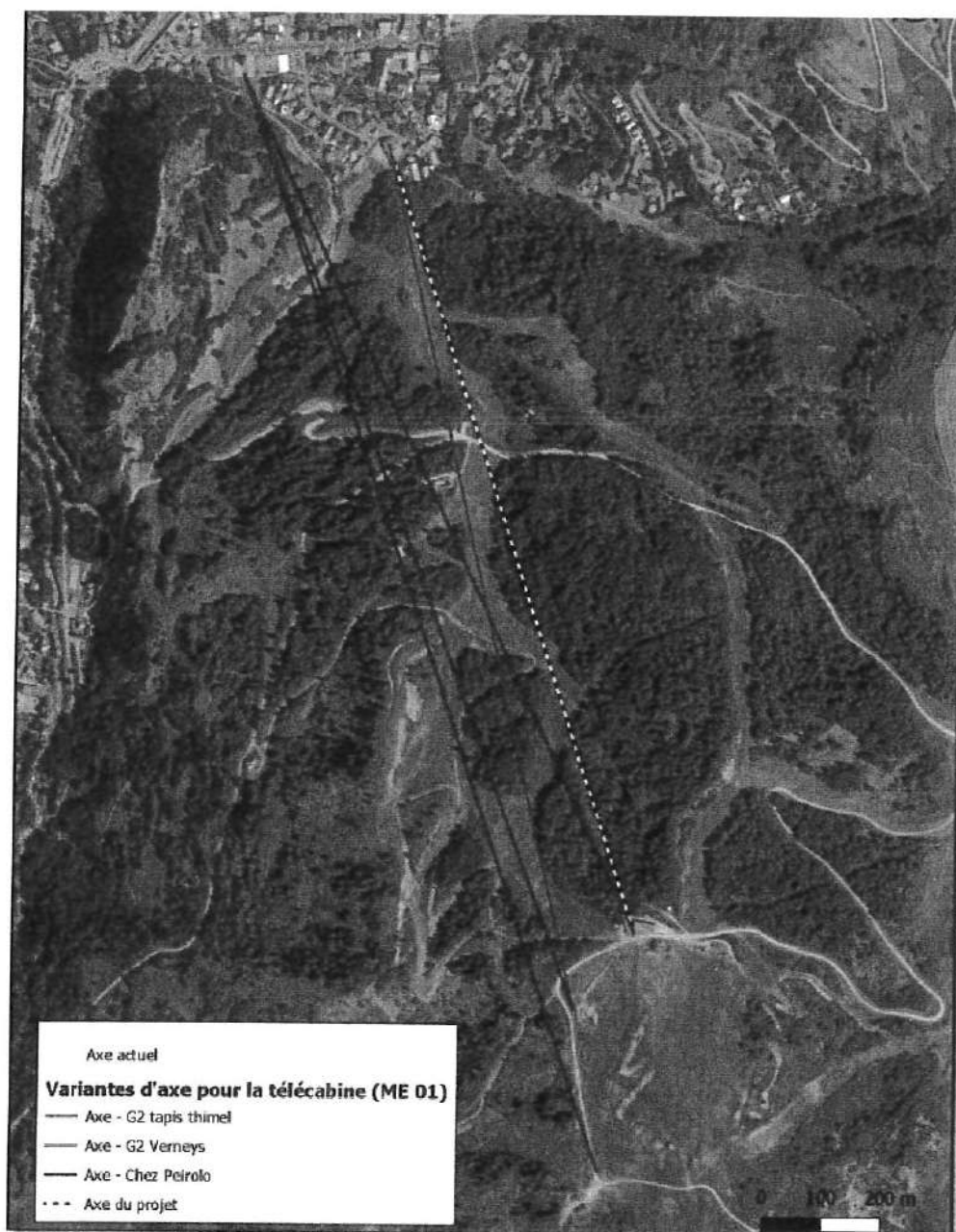


Figure 10: Variantes étudiées (source : dossier)

2.3. Dispositif de suivi proposé

En complément des mesures ERC (voir plus haut), le dossier présente des mesures d'accompagnement et les modalités de suivi de l'ensemble de la séquence ERC.

La phase chantier sera suivie par un écologue, qui effectuera plusieurs visites, en phase de préparation, en période de chantier proprement dite et en réception des travaux.

Le dossier prévoit un suivi écologique sur cinq ans de l'efficacité des mesures MR3 (système anti-collision), MC1 (reboisement) et MC2 (nichoirs) avec le passage d'un écologue à N+1, N+2, N+3 et N+5 après la fin du chantier.

Les milieux prairiaux feront l'objet d'un inventaire floristique la première année d'exploitation de la télécabine. Cet inventaire servira de base à un plan de gestion des habitats prairiaux.

Bonjour,

Pas de remarque sur ce dossier.

Cordialement,

Françoise KERRIEN
Service Santé-Environnement
Cellule Milieu Extérieur
Délégation départementale de la Savoie
Tél : 04 69 85 52 43

241 rue Garibaldi
CS 93383 - 69418 Lyon cedex 03
04 72 34 74 00

www.auvergne-rhone-alpes.ars.sante.fr


RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité


ARS
Agence Régionale de Santé
Auvergne-Rhône-Alpes

Nos ministères agissent pour un développement durable.

Préserveons l'environnement : n'imprimons que si nécessaire !



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité


ARS
Agence Régionale de Santé
Auvergne-Rhône-Alpes

image003.jpg

5 ko [Afficher](#) [Télécharger](#)

 **2022_06_Avis PCE.pdf**
1 Mo

 **2023_03_avis APCE.pdf**
235 ko

 **2022_06_Avis ACE.pdf**
31 ko

 **Avis_DDT_EI_TC_Setaz.pdf**
358 ko

Chambéry, le **25 MAI 2023**

Service : Planification et aménagement des territoires
Affaire suivie par : Alexandre Goury
Fonction : Rédacteur d'aménagement commercial
Tél : 04 79 71 74 14
Mél : alexandre.goury@savoie.gouv.fr

Le directeur départemental des
territoires

à

DREAL AURA
Autorité Environnementale

Objet : Dossier 2023-ARA-AP-01526 - Projet de rénovation de la télécabine de la Setaz -
Commune de Valloire (73)
Contribution DDT à l'avis de l'autorité environnementale
PJ : Avis des conseils de l'État (juin 2022 et mars 2023)

Par mail du 26 avril dernier, vous m'avez transmis, pour contribution à l'avis de l'autorité
environnementale, le dossier de défrichement concernant le remplacement de la télécabine
6 places existante de la Setaz, par une télécabine de 10 places sur le domaine skiable de
Valloire.

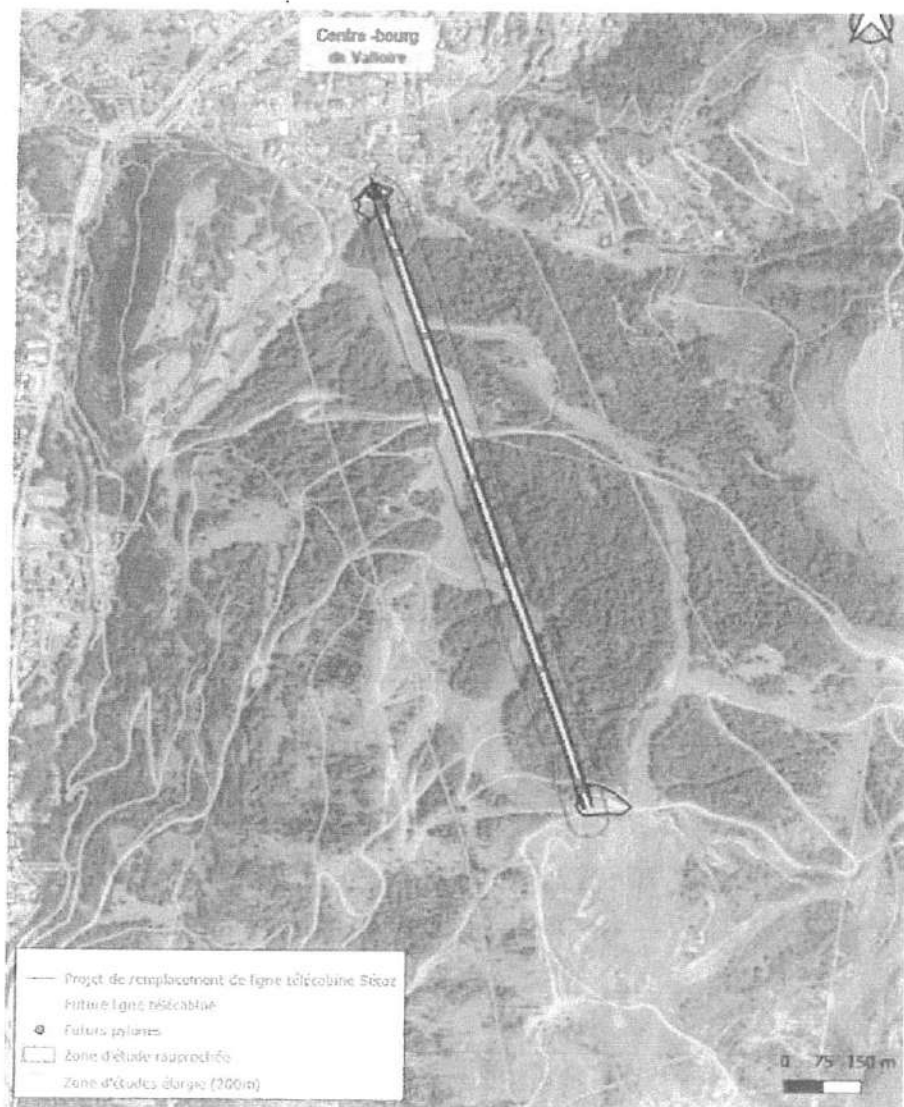
Le projet comprend :

- le démantèlement de la télécabine actuelle, comprenant la ligne, les 12 pylônes ainsi
que la démolition des 2 gares existantes et du garage à cabine ;
- l'arasement des massifs béton des anciens pylônes ;

- la construction d'une nouvelle télécabine de 10 places et ses 12 pylônes selon un axe identique à l'existant ;
- la construction d'une gare aval en lieu et place de l'existante, comprenant les locaux pour l'exploitation de la télécabine, les rampes d'accès, des locaux de stockage, un ascenseur pour la circulation des personnes à mobilité réduite (PMR) et des blessés, et des locaux publics (consignes à skis, sanitaires). Sa superficie totale est d'environ 450 m².
- la construction d'une gare amont en lieu et place de l'existante, comprenant un local de commande, un local de puissance, le transformateur, et un local de stockage pour l'exploitation, pour une superficie d'environ 80 m²,
- le défrichement de surfaces boisées (élargissement du layon actuel) dans une emprise de 10 m de part et d'autre du câble (surface défrichée de 4342,45 m²) ;

L'emprise cumulée des terrassements s'élève à 6100 m² pour un volume de déblais/remblais à l'équilibre de 4435 m³.

L'étude d'impact a été réalisée selon le périmètre indiqué sur la carte ci-dessous :



Après examen de l'étude d'impact du dossier, je vous prie de trouver ci-après les observations qu'appelle de ma part ce projet :

Urbanisme

Le projet est situé au sein des zones Ns (zone naturelle supportant les installations liées à la pratique des sports d'hiver) et Aps (zone agricole inconstructible supportant les installations liées à la pratique du ski alpin) du PLU approuvé de la commune de Valloire, dont les règlements autorisent les aménagements projetés.

Une partie du projet est également concernée par une trame identifiée au titre de l'article L151-23 du code de l'urbanisme.

En zone N, dans les secteurs identifiés par la trame au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme, les travaux d'aménagement pendant les périodes sensibles (accouplement-couvaison) à savoir de mars à août inclus pour éviter le dérangement de l'espèce et la création de chemin piéton pouvant générer des nuisances par la fréquentation humaine sont interdits.

En zone Aps, dans les secteurs identifiés par la trame au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme, les travaux d'aménagement pendant les périodes sensibles (accouplement-couvaison) à savoir de mars à août inclus pour éviter le dérangement de l'espèce doivent être limités.

Le projet apparaît donc compatible avec le PLU à condition que les travaux soient réalisés en dehors de la période de mars à août.

Environnement

L'étude d'impact est complète et les mesures ERC mises en place pour ce projet sont cohérentes avec les enjeux présents. L'utilisation du même tracé que l'appareil existant limite les impacts environnementaux qui sont surtout liés à l'élargissement du layon forestier et au terrassement au niveau des pylônes et de la gare amont.

Sur la forme, la synthèse des impacts sur les habitats naturels mériterait d'être enrichie en précisant les surfaces impactées pour chaque habitat. Il serait également intéressant que les secteurs qui nécessiteront des terrassements soient clairement identifiés sur une carte présentant en même temps les habitats naturels.

Une erreur de forme est également à signaler en page 127 : indication de la vipère aspic dans une carte relative aux chiroptères.

Agriculture

La commune de Valloire est comprise dans les aires géographiques de l'AOP Beaufort ; la préservation des surfaces agricoles dans les zones AOP/IGP est essentielle afin de préserver notamment l'autonomie alimentaire des élevages engagés dans ces filières.

L'emprise du projet recoupe des pistes de ski exploitées en espaces de pâturage en période estivale par 2 agriculteurs. La nouvelle télécabine se situera sur l'ancien tracé, et les nouvelles gares de départ et d'arrivée seront construites sur les mêmes emplacements que les gares actuelles, ne générant donc pas de nouvelles surfaces artificialisées.

Concernant la phase de chantier, les travaux ne prévoient pas de création de nouvelles pistes. Les zones de stockage se situent sur des zones non agricoles.

Le maître d'ouvrage a prévu selon les impacts et les enjeux, la mise en place d'un panel de mesures de la séquence ERC qui, pour l'activité agricole, appelle les remarques et compléments suivants :

Mesures d'évitement

ME03 : Mise en sécurité des zones de chantier vis-a-vis du public : il s'agit d'éviter de potentielles nuisances dues au chantier sur les usagers du site, d'intégrer et de sécuriser les circulations (alpagistes, agriculteurs, randonneurs, etc.) dans l'emprise chantier.

Une réunion d'information est prévue avant le démarrage des travaux avec les alpagistes notamment pour perturber le moins possible les pratiques agricoles et envisager des arrangements en cours de chantier si nécessaire. Cette réunion devra être organisée bien en amont du démarrage des travaux pour que le phasage des travaux permette d'anticiper au mieux les contraintes de chacun.

D'autre part, la mise en sécurité des zones de chantier devra également concerner les troupeaux à proximité du chantier.

Mesures d'accompagnement et de suivi

MA 07 - Expertise des milieux prairiaux de moyenne altitude sur le secteur de la Setaz

De cette mesure mise en œuvre pendant la phase d'exploitation, découlera la base d'un plan de gestion de ces surfaces dans les années à venir en concertation avec les agriculteurs et alpagistes utilisant ces espaces comme lieux de pâturage pour leur bétail. Il serait souhaitable comme pour la MA01 que ce suivi soit mis en place sur une durée de 5 ans.

Les mesures de réduction complémentaires suivantes pourraient être ajoutées :

- réorganisation des limites de parcs et du calendrier de pâturage lors de la pose des pylônes si nécessaire ;
- enlèvement et nettoyage en fin de chantier de tout élément ayant pu servir pendant les travaux pour éviter des conséquences préjudiciables sur les animaux ou le matériel agricole évoluant sur le site ;

Ainsi, bien que ce projet n'impacte qu'une faible surface pastorale, il est nécessaire que le porteur de projet protège les abords des chantiers et que la phase de concertation avec les éleveurs impactés se fasse tout au long du chantier (communication sur phase de démarrage, travaux, mise en sécurité, fin des travaux et retour sur les zones revégétalisées).

Risques naturels

Connaissance des aléas et faisabilité du projet

La commune de Valloire est couverte par un Plan de Prévention des Risques naturels (PPRn) approuvé le 03 septembre 2013 qui classe la partie basse du projet en zone non soumise à des aléas naturels. La majeure partie du tracé ainsi que la gare d'arrivée G2 sont situées hors périmètre d'étude du PPRn.

Concernant l'aléa avalanche, la carte de localisation des phénomènes d'avalanche (CLPA) n'identifie pas d'aléa pouvant atteindre la ligne de la télécabine de la Sétaz. Le PIDA du domaine skiable de Valloire devra faire l'objet d'une réactualisation en englobant le tracé du nouvel appareil.

Concernant l'aléa torrentiel, aucun cours d'eau n'est présent à proximité du projet.

Concernant le risque de chute de blocs, le projet n'est pas concerné par cet aléa.

Concernant l'aléa mouvement/glissement de terrain, l'appareil actuel possède un garage à cabine en gare amont qui présente des désordres importants du fait de la présence de mouvement de terrain. Ce bâtiment sera supprimé dans ce nouveau projet et une nouvelle gare construite au même emplacement. Une étude géotechnique préalable de type G1 a été réalisée par le bureau SAGE Ingénierie (rapport 12726-1 du 14/04/2023).

L'intégralité des préconisations du bureau d'études SAGE devra être suivie et une étude géotechnique de conception (mission G2 AVP, G2 PRO) ainsi qu'une mission de supervision d'exécution (mission G4) en phase travaux devront être réalisées, afin de s'assurer de la stabilité de la ligne, et plus particulièrement pour les aménagements situés en gare d'arrivée G2.

Concernant le risque de ruissellement de surface, les zones d'écoulement d'eaux superficielles doivent être traitées par des drainages ponctuels en tant que de besoin.

Stabilité des sols induite par les opérations de déblais/remblais

Le maître d'ouvrage doit s'assurer que les travaux de décaissement et de mise en remblais des matériaux extraits soient réalisés dans les règles de l'Art, qu'un compactage soigné soit exécuté et qu'un drainage des plateformes soit mis en œuvre si nécessaire, ceci afin de ne pas déstabiliser la zone influencée par les travaux.

Paysage

Le projet a fait l'objet d'un accompagnement de la DDT avec l'intervention à 2 reprises de l'architecte conseil de l'Etat et de la paysagiste conseil de l'Etat en juin 2022 et mars 2023. Leurs avis sont joints en annexe au présent. Cet accompagnement a permis de faire évoluer positivement le projet, notamment sur l'intégration paysagère de la gare d'arrivée. L'intégration paysagère de la gare de départ apparaît également soignée même si quelques améliorations ont été proposées par les APCE en mars 2023 (cf avis en pj).

Sur la forme, l'impact sur le paysage du projet gagnerait à être davantage illustré avec des vues proches et lointaines modélisant l'élargissement du layon forestier.

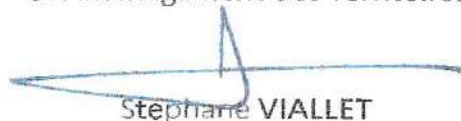
Conclusion

Les enjeux environnementaux semblent avoir été globalement bien identifiés et les mesures ERC mises en place pour ce projet sont cohérentes avec les enjeux présents. L'utilisation du même tracé que l'appareil existant permet en effet de limiter les impacts environnementaux qui sont surtout liés à l'élargissement du layon forestier et au terrassement au niveau des pylônes et de la gare amont.

Si les enjeux agricoles du projet sont relativement limités, les mesures ERC gagneraient à être complétées par les éléments indiqués dans la partie correspondante.

Enfin, en matière de risques naturels, les préconisations du bureau d'études SAGE devront être suivies, notamment la réalisation des études géotechnique (G2 PRO et G4) en phase conception et travaux qui édicteront les adaptations techniques à prendre en compte sur les ouvrages.

Le chef du Service Planification
et Aménagement des Territoires



Stéphane VIALLET

Chambéry, le

04 AVR. 2023

Service Planification et aménagement des territoires
Affaire suivie par : Pauline RIBERON
Fonction : Chargée de mission territorial
Tél : 04 79 71 73 30
Mél : pauline.riberon@savoie.gouv.fr

Le directeur départemental des
territoires

à

Monsieur le Maire de Valloire

Obj : Avis de l'architecte et de la paysagiste conseils de l'État sur le projet de remplacement de la télécabine de la Sétaz

Vous trouverez ci-dessous les avis de la paysagiste et de l'architecte conseils de l'État suite à la réunion du 17 mars 2023.

1/ Avis de Pierre Janin, architecte conseil de l'État

Il s'agit d'un projet de requalification d'une remontée mécanique, dont la gare avale est en plein cœur de bourg de Valloire, la gare amont est située sur les pistes. Ces sites ont été vus l'année dernière.

Concernant la gare avale, elle se compose d'une partie basse, qui s'ouvre du côté des espaces publics, une rue et une aire de stationnement en centre du bourg. Un étage haut sert

d'espace d'accès au télésiège, un volume sur cette plateforme accueille les locaux nécessaires au fonctionnement de la remontée mécanique.

Le dessin architectural esquissé présente des atouts qui, de mon point de vue, mériterait d'être simplifié et amplifié. D'une part, il serait intéressant de renforcer la notion de socle minéral, en lien avec les espaces publics, et de constructions plus légères pour la plateforme haute.

Pour renforcer l'aspect minéral de la partie basse, il pourrait être imaginé de travailler notamment les poteaux en assumant leur rusticité plus marquée, en faisant en sorte qu'ils soient plus larges, qu'ils soient bouchardés, ou recouverts de pierre. Différentes solutions sont à envisager mais ce qui compte, c'est de ne pas donner l'impression qu'il s'agit d'un espace de sous sol, ce qui se ressent aujourd'hui avec les poteaux cylindriques, mais d'un espace en relation avec sur une place de village. Il est important de réfléchir à la relation d'équilibre avec la rue et la place du bourg qui lui fait face. La relation entre la rue latérale et l'accès à la place haute a lui été très bien étudié, il conviendrait donc de développer pour cette partie plus basse la même attention. De manière élargie, il est aussi vu qu'il est intéressant d'imaginer comment qualifier, avec simplicité et tout en gardant une fonctionnalité de stationnement, cette place du village.

Pour l'expression du volume haut, il peut être préféré une solution avec une façade plus homogène et avec un seul matériau, de type bac acier comme proposé, bois saturé ou acier corten. J'avoue qu'il semblerait judicieux d'avoir un matériau naturel et non peint, comme ce serait le cas avec un bac acier laqué. Mettre en œuvre un matériau authentique, bois ou acier oxydé, sur ces façades aurait à mon avis plus de sens au cœur de Valloire, mais il faut le juger à l'aune des contraintes budgétaires.

Pour la gare amont, le volume technique d'accompagnement devrait pouvoir aussi être simplifié et recevoir uniquement un revêtement béton bouchardé, avec aussi du corten par exemple. L'enjeu est de ne pas dessiner un volume qui ressemblerait à un petit chalet à cet endroit, car cela n'a pas lieu d'être ici mais d'avoir un volume simple, pourquoi pas en toiture terrasse. Il est de même pour les poteaux béton support du chevalement de la remontée mécanique, les poteaux pourraient avoir un léger fruit et dépasser leur seule dimension technique pour exprimer leur fonction et rôle de support d'une structure surplombant la vallée. Ce sont de petits détails, mais qui ont leur importance pour établir une bonne relation au lieu et au paysage.

Enfin, pour ce qui regarde le dessin des gares, nous l'avions déjà évoqué lors d'une précédente réunion l'année dernière, mais les projets portés Valloire pourraient être un lieu de discussions et d'échanges au sujet du dessin banalisé de ces gares, en essayant avec les constructeurs de trouver des solutions simples et inventives permettant de proposer de meilleures inscriptions paysagères pour ces éléments techniques. Il y a là un enjeu élargi de qualification de ces ouvrages dans le paysage. L'effort fait pour ce projet est déjà intéressant, mais je crois qu'il y a là une occasion pour adopter une attitude pilote et expérimentale qui ne se voit pas encore ailleurs, et qui permettrait d'apporter des innovations importantes, pour viser à une amélioration de l'inscription de ces éléments techniques dans un paysage préservé et de qualité. Cela peut passer par exemple par la mise en place d'un concours associant constructeurs, ingénieurs, paysagistes et architectes, me paraît pertinent.

2/ Avis de Sylvie Le Scoul Lalot, paysagiste conseil de l'Etat

La télécabine de la Sétaz représente une liaison stratégique pour le domaine skiable de la station, et doit faire l'objet d'une mise à niveau technique complète. Après l'étude de plusieurs variantes de modification de tracés, pour lesquelles nous avons été visiter le terrain en 2022, il a finalement été arrêté de rester sur la même emprise.

La DAET est prévu d'être déposé prochainement, en vue de démarrer les travaux été 2024, pour une mise en service hiver 2024/25.

Observations :

Pour la gare avale,

Le bâtiment s'inscrit dans un dénivelé qui est utilisé pour sérier les fonctionnalités : en partie haute, l'accès à la télécabine directement depuis le pied de pistes (= accueil retour skieurs), en partie basse, un RDC d'accueil niveau place du village (consignes, ...). La liaison entre les niveaux est prévue par une coursive interne de 1,5 m et un ascenseur extérieur.

L'ensemble bâti plutôt compact, d'écriture sobre, et dont les lignes horizontales affirment bien l'assise dans la pente, est plutôt réussi.

Le projet est judicieusement complété par l'aménagement d'une placette pavée et arborée sur l'emprise restant côté nord, et le traitement sans fioriture du talus.

Néanmoins, plusieurs améliorations ont été suggérées :

- Du point de vue fonctionnel : inverser la coursive et l'ascenseur, de telle sorte à offrir une continuité de parcours « en coursive ouverte », plus large si possible, et donc plus confortable, entre le niveau haut et le niveau télécabine.

- Du point de vue architectural :

Simplifier la façade sud en supprimant la verticalité en pierres qui accompagne l'ascenseur, et étirer au contraire les lignes horizontales, en particulier en prolongeant l'effet casquette de la toiture sur toute la façade ouest.

Réduire également le poids visuel des poteaux béton qui supportent le « grand balcon », qui confèrent une connotation peu amène à ce qui constitue l'entrée principale depuis le village. Plusieurs solutions ont été évoquées par l'architecte-conseil (cf. supra).

- D'un point de vue urbain :

Dans la perspective de renforcer l'attractivité estivale de la station, et au regard de l'investissement important réalisé pour le nouvel équipement, l'ensemble des parcelles, qui sont utilisées comme aire de stationnement, en pied de la gare, mériterait d'être aménagées dans le même esprit que la placette. En effet, la vaste surface d'enrobé est peu amène, pour les visiteurs comme pour les riverains. Si la fonction de stationnement n'est pas à remettre en cause, une optimisation de la capacité d'accueil est sans doute à rechercher par rapport à la disposition actuelle aléatoire des véhicules. Enfin, le schéma des fonctionnalités qui nous a été exposé montre à travers cet espace plusieurs flux piétons qui méritent d'être matérialisés pour leur offrir lisibilité, confort et sécurité. La plantation de quelques arbres en continuité de ceux plantés dans le talus qui domine devrait être tout à fait possible, ponctuellement,

sans limiter la capacité de stationnement ou entraver le déneigement. Un petit projet d'aménagement compléterait donc bien le projet de la nouvelle remontée.

Pour la gare amont,

La structure purement fonctionnaliste, mais dans une silhouette ramassée, et traitée avec des matériaux sobres et sombres, réduit considérablement le poids visuel de l'ouvrage dans le paysage, ce qui est une bonne chose. La valorisation de la plateforme de l'ancienne gare en belvédère est également un point très positif.

Restent à appliquer pour le «chalet» technique et le pilier aval de la gare les mêmes orientations d'écriture pour les effacer visuellement dans le paysage :

- remplacer la toiture à deux pans par une toiture terrasse dont l'altimétrie doit venir visuellement glisser sous la gare,
- rester dans une matérialité très sobre (béton bouchardé, éventuellement parement pierres appliqué sur l'intégralité des façades sans différenciation d'un soubassement),
- prolonger le garde-corps prévu (d'aspect corten comme pour la coursive de la gare aval) pour venir envelopper la façade du cabanon,
- unifier le pilier aval voire supprimer le soubassement (par exemple, opter pour un pilier métallique avec soubassement intégré dans le sol).

En conclusion, il a été rappelé l'intérêt, pour la commune et la société de remontées mécaniques, d'interroger plus largement l'écriture des ouvrages et des équipements de ski dans le grand paysage. Le réchauffement climatique qui modifie la couverture neigeuse, l'élargissement des périodes touristiques avec un vrai enjeu pour donner du sens à ces équipements dans les paysages d'été, et, enfin, la nécessité d'affirmer une identité propre à la station, sont autant de raisons qui devraient conduire à cette réflexion.

Le chef du service planification
et aménagement des territoires



ANNEXE 3C



Service Départemental
d'Incendie et de Secours
de la Savoie

Corps Départemental
des Sapeurs-Pompiers

Métiers Opérationnels
Groupement Gestion des
Risques
Service Prévention

N/Réf. : 23AD0325 /
R2023.0370

Affaire suivie par :
Cne Y. REY

Antenne Chambéry
(Arrondissement Chambéry)
226, rue de la Perrodière
73230 SAINT ALBAN LEYSSE
☎ 04.79.60.73.33
✉ prevention@sdis73.fr

Antenne Vallées
(Tarantaise-Maurienne)
37, rue René Cassin
73200 ALBERTVILLE
☎ 04.79.10.50.00
✉ albertville.prevention@sdis73.fr

SDIS de la Savoie

www.sdis73.fr

www.sdis73.fr

[@SDISsavoie](https://www.instagram.com/sdis73savoie)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

St-Alban-Leyse, le 03/08/2023



Le Directeur

à

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES
TERRITOIRES
Unité Territoriale de Saint Jean de
Maurienne
151, avenue Samuel Pasquier
BP 74
73301 SAINT JEAN DE MAURIENNE Cedex

V/Réf. : Votre envoi numérique du 26/04/2023

Objet : Etude d'un permis de construire / PC7330623R6001 / GARE TELECABINE /
ERP Type GA de 5^{ème} catégorie / N° 306E0066 / VALLOIRE

P.J : Guide simplifié des règles de sécurité ERP 5^{ème} catégorie

Depuis quelques années, la jurisprudence permet à l'autorité chargée de délivrer le permis de construire ou l'autorisation d'effectuer les travaux dans les établissements recevant du public (ERP) de la 5^{ème} catégorie, sans l'avis d'une commission de sécurité, à l'exception des établissements avec sommeil.

Monsieur le préfet de la Savoie a souhaité définir de nouvelles orientations et hiérarchiser les actions de prévention du service départemental d'incendie et de secours dans les ERP. Ainsi, seuls les dossiers impliquant une prise de position des commissions de sécurité doivent faire l'objet d'un traitement prioritaire.

Concernant l'affaire visée en référence, les premiers éléments en ma possession laissent apparaître que le projet intéresse un établissement de 5^{ème} catégorie sans fonction sommeil.

Compte tenu de ce qui précède, j'ai l'honneur de vous informer que le dossier que vous m'avez transmis ne pourra faire l'objet d'un rapport technique dans le délai de consultation de 2 mois. Dans le souci de ne pas retarder l'action de la chaîne d'instruction, il m'est apparu préférable de vous faire connaître la position du service dans les meilleurs délais.

Il est rappelé qu'en application de l'arrêté du 24 septembre 2009 relatif à l'accessibilité des personnes en situation de handicap, les niveaux mis en accessibilité doivent disposer de solutions adaptées pour l'évacuation immédiate ou différée des dites personnes.

Pour vous aider à prendre en charge ce projet de manière autonome, vous trouverez en annexe un guide vous permettant d'appréhender les questions relatives aux règles de sécurité. Le groupement gestion des risques reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Le Directeur

Pour le Directeur Départemental
Le Chef de Groupement Gestion des Risques,

Lieutenant-Colonel Laurent RIEU

Colonel Fabrice TERRIEN

Guide simplifié pour l'étude des E.R.P. de la 5^{ème} catégorie sans sommeil

Référentiels :

- Code de la construction et de l'habitation, (articles R.123-1 à R.123-47, articles R.184-4 et R.184-5).
- Arrêté ministériel du 25 juin 1980 portant règlement de sécurité (Livre I).
- Arrêté ministériel du 22 juin 1990 modifié relatif aux établissements recevant du public de 5^{ème} catégorie (chapitre I et II).
- Arrêté préfectoral du 2 novembre 2017, portant règlement opérationnel des services d'incendie et de secours de la Savoie.

Desserte, isolement et défense incendie des constructions soumises a permis de construire :

- Les établissements doivent être facilement accessibles, de l'extérieur, aux services de secours et de lutte contre l'incendie. Si le plancher bas de l'étage le plus élevé est situé à plus de huit mètres du niveau d'accès des sapeurs-pompiers, l'établissement doit avoir une façade comportant des baies accessibles aux échelles aériennes (article R.143-4 du code de la construction et de l'habitation et article PE 7).
- Les voies en impasse supérieures à 60 m de long doivent être aménagées dans leur partie terminale, de manière à permettre le retournement du véhicule de lutte contre l'incendie.
- Les adresses des constructions doivent correspondre à celles relatives à l'accès des secours. A ce titre, la numérotation doit être visible depuis la voie publique ou privée, pour faciliter l'intervention des services de secours.
- Les établissements doivent être isolés de tous bâtiments ou locaux, occupés par des tiers, par des murs et des planchers coupe-feu de degré 1 heure ; une seule porte d'intercommunication peut être aménagée sous réserve d'être coupe-feu de degré ½ heure et munie d'un ferme-porte (article PE 6) ; Une grande attention doit être portée à l'application des mesures relatives à **l'isolement par rapport aux tiers**, lesquelles ont pour objet principal de protéger les personnes résidant dans le bâtiment et dans les immeubles voisins, tout en recherchant la limitation des dommages susceptibles de concerner l'environnement immobilier.
- La défense extérieure contre l'incendie doit être conforme à la grille de couverture établie au 1.2 du règlement départemental de défense extérieure contre l'incendie. Le règlement est disponible en téléchargement gratuit sur le site internet du SDIS 73.

Le service DECI du SDIS doit être systématiquement informé de l'implantation des points d'eau incendie (PEI) ainsi que de la réception des éventuelles colonnes sèches pour la mise à jour des plans de secours.

* En cas de difficulté, consultez le service départemental d'incendie et de secours, groupement gestion des risques, service DECI : deci@sdis73.fr

Isolement des locaux à risques particuliers :

- Isoler les locaux présentant des risques particuliers d'incendie associés à un potentiel calorifique important, des locaux et dégagements accessibles au public par des murs et planchers coupe-feu de degré 1 heure et des blocs-portes coupe-feu de degré ½ heure munis de ferme-portes. (Articles PE 6 § 1 et PE 9 § 1).

Sont notamment considérés comme locaux à risques particuliers :

- Les cuisines d'une puissance totale supérieure à 20 kW,
- Les dépôts d'archives et réserves,
- Les locaux de stockage de butane et propane commerciaux qui n'ont pas une face ouverte sur l'extérieur.

Dégagements :

- Les dégagements doivent permettre une évacuation rapide et sûre de l'établissement. Aucun dépôt, objet ou matériel ne doit faire obstacle à la circulation des personnes.
- Les dégagements doivent être proportionnels, en nombre et en largeur, avec l'effectif du public et du personnel accueillis (article PE 11).

Matériaux de revêtement des planchers, murs et plafonds :

- Utiliser des matériaux de revêtements présentant une réaction au feu de catégorie M 4 pour les sols, M2 pour les murs et M 1 pour les plafonds. Le mobilier sera en matériaux de catégorie M 3. (Article PE 13).

Eclairage de sécurité :

- Installer un éclairage de sécurité de type non permanent (au moyen de blocs autonomes d'éclairage de sécurité par exemple) dans :
 - **Les circulations horizontales d'une longueur supérieure à 10 mètres,**
 - Les circulations horizontales présentant un cheminement compliqué,
 - **Les salles d'une superficie supérieure à 100 m² : consigne à ski R-1**
 - **Les escaliers protégés.** (Article PE 24 § 2).

Installations de chauffage :

- **Si les installations de chauffage ont une puissance utile comprise entre 30 et 70 kW, installer celles-ci dans un local non accessible au public et satisfaisant aux conditions suivantes :**
 - **Le plancher haut et les parois du local ont un degré coupe-feu 1 heure ;**
 - **S'il ouvre sur un dégagement ou un local accessible au public, l'intercommunication doit s'effectuer soit par un bloc-porte coupe-feu de degré ½ heure avec ferme-porte, soit par un sas muni de blocs-portes pare-flammes de degré ¼ heure avec ferme-portes ;**
 - **S'il ouvre sur des locaux non accessibles au public, le bloc-porte peut être seulement pare-flamme de degré ¼ heure avec ferme-porte ;**
 - **Il doit comporter une amenée d'air, directe ou indirecte, et une sortie d'air en partie haute.** (Article PE 21).

Moyens de secours :

- **Installer un défibrillateur automatique externe (DAE) et former les personnel à son utilisation (décret n° 2018-1186 du 19/12/2018)**
- Réaliser la défense interne contre l'incendie par au moins un extincteur portatif installé dans les conditions définies par l'article MS 39, et en atténuation de cet article, avec un minimum d'un appareil pour 300 mètres carrés et un appareil par niveau. (Article PE 26 § 1).
- Doter les locaux présentant des risques particuliers d'incendie, d'extincteurs appropriés aux risques. (Article PE 26 § 2).

Alarme - alerte - consignes :

- Afficher bien en vue des consignes précises indiquant :
 - Le numéro d'appel des sapeurs-pompiers (18 ou 112),
 - L'adresse du centre de secours de premier appel,
 - Les dispositions immédiates à prendre en cas de sinistre. (Article PE 27 § 4).
- Instruire le personnel sur la conduite à tenir en cas d'incendie et l'entraîner à la manœuvre des moyens de secours. (Article PE 27 § 5).
- Permettre l'alerte des services des secours et de lutte contre l'incendie au moyen d'un téléphone relié au réseau public et accessible en permanence. Toutefois, dans les cas d'occupation épisodique ou très momentanée de l'établissement, cette liaison n'est pas exigée. (Article PE 27 § 3).
- Entraîner périodiquement le personnel à la manœuvre des moyens de secours et à la conduite à tenir en cas d'incendie de façon compatible avec les conditions d'exploitation. (Article PE 27 § 3).
- Permettre l'alarme par un dispositif sonore audible de tous points de l'établissement. **Compléter ce dernier par des dispositifs lumineux dans les lieux où les personnes à situation de handicap se retrouvent isolées (sanitaires ...)**
- Le choix du matériel est laissé à l'initiative du chef d'établissement qui devra s'assurer de son efficacité. Le système d'alarme doit être maintenu en bon état. (Article PE 27 § 2e).

Vérifications techniques :

- Procéder ou faire procéder, en cours d'exploitation par des techniciens compétents aux opérations d'entretien et de vérifications des installations et des équipements techniques tels que : chauffage, éclairage, installations électriques, appareils de cuisson, ascenseurs, moyens de secours, etc. (article PE 4 § 2). (Reporter les résultats de ces contrôles sur le registre de sécurité).
NOTA ; Les appareils fonctionnant au gaz doivent répondre aux exigences de l'arrêté du 12 août 1991 (Journal Officiel du 22 septembre 1991) pris en application de la directive n° 90-396 de la C.E.E. relative aux appareils de gaz.

Conception et exploitation d'un établissement pour tenir compte des difficultés rencontrées lors de l'évacuation des personnes en situation de handicap :

L'article GN 8 du règlement de sécurité fixe les principes fondamentaux de conception et d'exploitation d'un établissement pour tenir compte des difficultés rencontrées lors de l'évacuation.

- Pour satisfaire aux dispositions de l'article R.143-4 du code de la construction et de l'habitation et tenir compte de l'incapacité d'une partie du public à évacuer ou à être évacué rapidement, le maître d'ouvrage doit formaliser dans le dossier la ou les solutions retenues pour l'évacuation des personnes de chaque niveau de la construction en tenant compte des différentes situations de handicap.

Dispositions générales et contrôles :

Les constructeurs, propriétaires et exploitants des établissements recevant du public sont tenus, tant au moment de la construction qu'au cours de l'exploitation de respecter les mesures de prévention et de sauvegarde propres à assurer la sécurité des personnes. (Article R.143-3 du code de la construction et de l'habitation).

Les constructeurs, installateurs et exploitants sont tenus, chacun en ce qui le concerne, de s'assurer que les installations ou équipements sont établis, maintenus et entretenus en conformité avec les dispositions du règlement de sécurité. A cet effet, ils font procéder périodiquement en cours d'exploitation aux vérifications nécessaires par des techniciens compétents, dans les conditions fixées par arrêté du ministre de l'intérieur et des ministres intéressés. (Article R.143-34 du code de la construction et de l'habitation et PE 4 de l'arrêté du 22 juin 1990).

Le contrôle exercé par l'administration ou par les commissions de sécurité ne dégage pas les constructeurs, les installateurs ou les exploitants des responsabilités qui leur incombent personnellement. (Article R.143-34 du code de la construction et de l'habitation).

Les procès-verbaux et rapports de vérifications techniques permettant de s'assurer, que les matériaux, les éléments de construction et les installations techniques répondent aux dispositions du règlement de sécurité, devront être annexés au registre de sécurité et tenus à la disposition de la commission de sécurité. (Article R.143-37 du code de la construction et de l'habitation, GN 12 du règlement de sécurité).

Conformément aux dispositions des articles 4, 46 et 48 du décret N° 95.260 du 8 mars 1995, relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, il devra être fourni, à l'issue de la réalisation des travaux, une attestation par laquelle le maître d'ouvrage " certifie avoir fait effectuer l'ensemble des contrôles et vérifications techniques relatifs à la solidité conformément aux textes en vigueur ".

Procédures de travaux :

Il est rappelé que les travaux qui ne sont pas soumis au permis de construire ne peuvent être exécutés qu'après autorisation du maire, donnée après avis de la commission de sécurité compétente, et qu'il en est de même pour toute création, tout aménagement ou toute modification des établissements (articles R.122-5 à R.122-35 du Code de la Construction et de l'Habitation).

Ouverture de l'établissement :

Préalablement à leur ouverture au public, ainsi que dans le cas où les modifications apportées sont susceptibles d'avoir des incidences sur la stabilité de la structure, **il est recommandé**, en aggravation des articles R.125-17 et R.125-18 du code de la construction et de l'habitation, de vérifier, en s'appuyant sur les conclusions d'un organisme agréé, que les bâtiments abritant des établissements recevant du public satisfont aux règles relatives à la solidité au sens de l'article 46 du décret 95-260 du 8 mars 1995.

La commission de sécurité n'a pas à être consultée avant l'ouverture d'un établissement recevant du public de 5^{ème} catégorie sans locaux à sommeil.



**PRÉFET
DE LA SAVOIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**U.T. MAURIENNE
REÇU LE
- 7 JUIN 2023**

Direction
Départementale
des Territoires (DDT)

SOUS-COMMISSION CONSULTATIVE DÉPARTEMENTALE D'ACCESSIBILITÉ

SÉANCE DU JEUDI 1^{er} JUIN 2023

PROCÈS VERBAL N° 70

Service habitat et construction	RÉFÉRENCES
unité qualité de la construction et accessibilité	Dossier n° : PC 73 306 23 R 6001 Service Instructeur : UT Maurienne - ADS
affaire suivie par : Magali VAINJAC	DÉSIGNATION
	Commune : VALLOIRE Adresse des travaux : Rue des Mélèzes Demandeur : SEM DE VALLOIRE, EXPLOITATION DE DOMAINES SKIABLES représenté par M. MARTIN Jean-Marie
	CLASSEMENT
	Catégorie : 5ème

REGLEMENTATION APPLICABLE :

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;

Loi n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ;

Code de la construction et de l'habitation, notamment les articles L. 161-1 à L. 165-7 et articles R. 161-1 à R.165-21 ;

Décret n° 2006-555 du 17 mai 2006 modifié par le décret n° 2014-1326 du 5 novembre 2014 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation et modifiant le code de la construction et de l'habitation ;

Décret n° 2007-1327 du 11 septembre 2007 relatif à la sécurité et à l'accessibilité des établissements recevant du public et des immeubles de grande hauteur, modifiant le code de la construction et de l'habitation et portant diverses dispositions relatives au code de l'urbanisme ;

Décret n° 2014-1327 du 5 novembre 2014 relatif à l'agenda d'accessibilité programmée pour la mise en l'accessibilité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public ;

Décret n° 95-260 du 8 mai 1995, modifié par le décret 2015-630 du 5 juin 2015 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité ;

Décret n° 2017-431 du 28 mars 2017 relatif au registre public d'accessibilité ;

Arrêté du 11 septembre 2007 relatif au dossier permettant de vérifier la conformité de travaux de construction, d'aménagement ou de modification d'un établissement recevant du public avec les règles d'accessibilité aux personnes handicapées ;

Arrêté du 8 décembre 2014 modifié fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 164-1 à R. 164-6 du code de la construction et de l'habitation et de l'article 14 du décret n° 2006-555 relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant et des installations existantes ouvertes au public ;

Arrêté du 15 décembre 2014 modifié fixant les modèles des formulaires des demandes d'autorisation et d'approbation prévues aux articles L. 165-1, L. 122-3 et L. 145-1 du code de la construction et de l'habitation ;

Arrêté du 20 avril 2017 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur aménagement ;

Arrêté préfectoral du 10 avril 2014 portant création de la sous-commission départementale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

OBSERVATIONS :

Le dossier concerne la construction de la gare aval G1 de la télécabine de la SETAZ et une nouvelle gare amont G2 après démolition de l'ensemble de la télécabine comprenant les gares, pylônes et bâtiments connexes à la remontée mécanique et à l'exploitation du domaine skiable.

La gare aval comporte deux niveaux:

- R+1 (effectif accueilli au titre du public : 118): niveau correspondant aux quais d'embarquement, rampes d'accès et de sortie du niveau quais, hall / locaux de commandes et vigie
- R-1 (effectif accueilli au titre du public : 70 personnes): consignes à skis, sanitaires publics /locaux techniques

Les personnes à mobilité réduite accéderont aux quais par l'intermédiaire d'un ascenseur. Le demandeur précise dans la notice d'accessibilité que des rampes d'accès conformes destinées aux skieurs et aux piétons seront également aménagées.

Le présent avis portera uniquement sur la partie ERP du projet à savoir la gare aval G1.

PRESCRIPTIONS :

- 1) Le plan incliné sera aux normes « handicapés »: **pente inférieure ou égale à 5 % (avec tolérance de 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 m et 10 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 m), sans ressaut et comportant un palier de repos en haut et en bas, ainsi que tous les 10 mètres si la pente est supérieure ou égale à 4 %, avec une largeur de 1,40 m. Un dispositif de protection sera implanté si la rupture de niveau dépasse 0,25 m, afin d'alerter les personnes du risque de chute. Si le plan incliné dessert un accès, il comportera un espace de manœuvre de porte conforme et le ressaut de porte sera limité à 2 cm.**
- 2) Le système d'ouverture de la porte automatique aura une durée d'ouverture suffisante pour le passage des personnes à mobilité réduite et sera conçu pour pouvoir détecter les personnes de toutes tailles et les animaux d'assistance ; les parties vitrées des portes comporteront des éléments visuels contrastés par rapport à l'environnement, le déverrouillage du système sera signalé par un dispositif sonore et lumineux.
- 3) Une signalisation adaptée sera mise en place à l'entrée du terrain, à proximité des places de stationnement adaptées ainsi qu'en chaque point du cheminement accessible où un choix d'itinéraire est donné à l'utilisateur. Les éléments d'information et de signalisation seront visibles, lisibles et compréhensibles par tous les usagers.
- 4) Tout dispositif visant à permettre ou restreindre l'accès au bâtiment ou à se signaler au personnel doit pouvoir être repéré, atteint et utilisé de la manière la plus simple. Les personnes mises en difficulté par ces dispositifs doivent pouvoir se signaler à l'accueil, repérer le passage adapté et le franchir sans difficulté. Si le dispositif d'accès (portillon, etc...) comporte un système d'ouverture électrique, le signal lié au fonctionnement sera sonore et lumineux.
- 5) Les portiques de sécurité ainsi que les portes des espaces non adaptés comporteront une largeur de passage utile de 0,77 m.

Les poignées de porte seront facilement préhensibles et manœuvrables en position « debout » comme « assis », leur extrémité doit être située à plus de 0,40 m d'un mur rentrant, à l'exception des portes des locaux non adaptés. Les portes et parois présenteront un contraste visuel et les parties vitrées importantes seront repérées par des éléments visuels contrastés.

Un espace de manœuvre est obligatoire devant chaque porte dont la manœuvre est laissée à la libre disposition du public (la longueur minimale de l'espace de manœuvre de porte est de 2,20m pour une ouverture en tirant ou de 1,70 m pour une ouverture en poussant), à l'exception des portes ouvrant uniquement sur un escalier, des portes automatiques coulissantes et des portes desservant des locaux non adaptés. L'effort nécessaire pour ouvrir la porte devra être inférieur ou égal à 50 N.

6) Le WC aux normes « handicapés » comportera : une porte de 0,90 m comprenant un dispositif permettant de refermer la porte derrière soi une fois entré, un lave-mains placé de préférence en position latérale dont le plan supérieur est situé à une hauteur maximale de 0,85 m, un espace latéral de 0,80 m x 1,30 m hors débattement des portes, une hauteur de la cuvette comprise entre 0,45 m et 0,50 m et une barre d'appui fixée entre 0,70 m et 0,80 m du sol permettant à un adulte de prendre appui de tout son poids. Un espace de manœuvre de 1,50 m de diamètre hors obstacle devra être prévu à l'intérieur ou à défaut à l'extérieur du WC, devant la porte.

7) Les lavabos ou un lavabo au moins par groupe de lavabos sont accessibles aux personnes handicapées dans chaque sanitaire ainsi que les divers aménagements tels que notamment miroir, distributeur de savon, sèche-mains, patères. Un lavabo accessible présente un vide de 0,30 m de profondeur, 0,60 m de largeur et 0,70 m de hauteur permettant le passage des pieds et des genoux d'une personne en fauteuil roulant. Le choix de l'équipement et le positionnement de la robinetterie devra permettre un usage complet du lavabo en position « assis ».

8) Concernant la zone « consigne à skis » : les commandes des équipements et mobiliers mis à disposition du public seront à une hauteur comprise entre 0,90 m et 1,30 m, et à plus de 0,40 m d'un mur rentrant pour une commande manuelle

NOTA :

A l'issue des travaux, le maître d'ouvrage devra faire établir par un bureau de contrôle agréé ou un architecte autre que celui qui a réalisé le projet, une attestation (Articles L.122-9, R.122-30, R.122-31 et R.122-35 du code de la construction et de l'habitation) constatant que les travaux réalisés respectent les règles d'accessibilité applicables, compte-tenu des prescriptions mentionnées au permis de construire. Cette attestation sera obligatoirement jointe à la déclaration d'achèvement de travaux et une copie sera adressée à la DDT de la Savoie (SHC-QCA) pour notification de la fin des travaux à l'adresse mail suivante : ddt-accessibilite@savoie.gouv.fr

En application du décret n°2017-431 du 28 mars 2017, tout propriétaire ou exploitant d'un établissement recevant du public (ERP) neuf ou situé dans un cadre bâti existant est dans l'obligation de mettre à disposition du public un registre d'accessibilité depuis le 30 septembre 2017 afin d'informer le public sur le degré d'accessibilité de l'ERP et de ses prestations. Ce registre, consultable sur place au principal point d'accueil accessible de l'ERP (sous format papier ou dématérialisé), doit être conforme à l'arrêté du 19 avril 2017 fixant le contenu et les modalités de diffusion et de mise à jour du registre public d'accessibilité.

Vous souhaitez informer le public sur l'accessibilité de votre établissement ? Prenez cinq minutes pour contribuer sur la plateforme citoyenne gratuite Acceslibre (<https://acceslibre.beta.gouv.fr/>) et rendre ainsi la société plus inclusive.

AVIS DE LA COMMISSION :

La commission, après en avoir délibéré, émet un avis FAVORABLE à ce dossier.

Le président,
Pour le directeur départemental des territoires,
et par délégation,
le chef de l'unité qualité de la construction et accessibilité,


JC HENROTTE



U.T. MAURIENNE
REÇU LE
13 JUIN 2023

Direction
Départementale
des Territoires (DDT)

Commune de VALLOIRE
Station de VALLOIRE
Télécabine SETAZ
Autorisation d'exécution des travaux au titre de la sécurité
PC7330623R60012

Le préfet de la Savoie

Chevalier de l'ordre national du Mérite

Chevalier des Palmes académiques

Conformément aux dispositions des articles R.472.1 et R.472.13 du Code de l'urbanisme, j'ai examiné, au titre de la sécurité et des aménagements concernés, le dossier de demande d'autorisation d'exécuter les travaux de la Télécabine SETAZ à la station de VALLOIRE présenté par SEM VALLOIRE.

- Vu la demande d'avis de la direction départementale des territoires de la Savoie en date du 11 mai 2023,
- Vu l'avis de la direction départementale des territoires/SSR/Unité risques et urbanisme en date du 25 mai 2023,
- Vu l'avis technique du Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés / Bureau Savoie en date du 9 juin 2023,
- Vu l'arrêté préfectoral SCPP-PCIT n° 74-2022 en date du 23 août 2022 portant délégation de signature à M. Xavier Aerts, ingénieur des ponts, des eaux et des forêts, directeur départemental des territoires de la Savoie
- Vu l'arrêté préfectoral n° 2023-0145 en date du 7 mars 2023 portant subdélégation de signature de M. Xavier Aerts, ingénieur des ponts, des eaux et des forêts, directeur départemental des territoires de la Savoie.


J'émet un avis favorable, au titre de la sécurité, à la délivrance de l'Autorisation d'exécuter les travaux de la Télécabine SETAZ avec les prescriptions suivantes :

- concernant les dispositions constructives :
 - Risques incendie relatifs à l'installation et aux locaux annexes des gares : Une analyse des risques incendie de la télécabine devra être transmise deux mois avant le démarrage des travaux des bâtiments. Elle portera sur :
 - Le classement des locaux de l'installation (ensemble des stations, y compris les locaux adjacents nécessaires à l'exploitation de l'installation mais non accessibles au public ainsi que les chemins de câbles) et le traitement de ces locaux vis-à-vis du risque incendie conformément aux dispositions du chapitre A3-7.7.2 du guide RM2 ;
 - Le traitement du risque incendie généré par les locaux non nécessaires à l'exploitation de l'installation, accessibles ou non au public, conformément aux dispositions du chapitre A3-7.7.3 du guide RM2.
 - Risque incendie relatif à l'environnement :
 - Pour la traversée des espaces boisés, un layon sera dégagé avec un sol sous l'installation libre de tout boisement, et respectant des distances de sécurité de 1,5 mètre par rapport à l'espace enveloppe de part et d'autre de l'installation,
 - Les distances d'éloignement par rapport aux bâtiments survolés définies au A3-7.7.3 du guide RM2 ne semblent pas être respectées en plusieurs points du tracé (bâtiments parcelles D-858, D-1404 et D-283). Une analyse de risque spécifique au risque incendie est donc nécessaire.
 - Compte-tenu des croisements de pistes de ski et d'éventuelles pistes 4*4, une attention particulière sera portée au respect des distances de sécurité correspondantes conformément au chapitre A3 - 7.4 (autres distances de sécurité) du guide R.M. 2.
- concernant le risque avalanche :
 - Le projet n'est pas sur une zone avalancheuse. La carte de localisation des phénomènes avalancheux n'identifie pas d'aléa pouvant atteindre la ligne de la télécabine de la Sétaz. Le PIDA du domaine skiable de Valloire devra faire l'objet d'une réactualisation en englobant le tracé du nouvel appareil.
- concernant les risques de glissement et d'affaissement /effondrement :
 - Le pétitionnaire devra suivre l'intégralité des préconisations du bureau d'étude SAGE et engager des études de conception G2 PRO et de supervision d'exécution G4.
- concernant le risque ruissellement de surface :
 - Les zones d'écoulement d'eaux sub-superficielles doivent être traitées par des drainages ponctuels, si besoin est.

- Stabilité des sols induite par les opérations de déblais/remblais :
 - L'attention du maître d'ouvrage est attiré sur la vigilance qu'il doit apporter à la conduite du projet. Il doit s'assurer que les travaux de décaissement et de mise en remblais des matériaux extraits soient réalisés dans les règles de l'art, qu'un compactage soigné soit exécuté et qu'un drainage des plate-formes (piste+remblais) soit mis en œuvre si nécessaire. Ceci afin de ne pas déstabiliser la zone influencée par les travaux.

Conformément à l'article L472-2 du code de l'urbanisme, l'autorisation d'exécution des travaux est assortie d'une obligation de démontage de l'appareil et de ses annexes ainsi que d'une remise en état des sites dans un délai de trois ans à compter de la mise en arrêt définitive de l'appareil.

Chambéry, le 13 JUIN 2023
Pour le préfet et par délégation,


Le Chef du Service
Sécurité et Risques

Annick DESBONNETS



PROJET DE RENOVATION DE LA TELECABINE DE LA SETAZ SUR LA COMMUNE DE VALLOIRE (73)

NOTE DE RÉPONSE SUR L'AVIS N°2023-ARA-AP-1526 DU 23 JUIN 2023



Avis Vert SARL
Rue de Veyrier 19
1227 Carouge (GE) – Suisse
0041 22 301 50 01
www.avis-vert.ch

Le 7 juillet 2023

I RAPPEL DU CONTEXTE

Le projet, porté par la SEM Valloire, concerne le remplacement de la télécabine existante de la Setaz, localisé sur le domaine skiable de la commune de Valloire (73306) dans le département de la Savoie.

La télécabine existante arrivant au terme de sa durée de vie, il s'agit de remplacer l'équipement existant par une nouvelle télécabine, en lieu et place.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact déposée en avril 2023.

Cette note constitue la réponse aux remarques formulées par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes n°2023-ARA-AP-1526 ayant fait l'objet d'une délibération en date du 23 juin 2023.

II CONTEXTE, PRESENTATION DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Remarque MRAe :

L'Autorité environnementale recommande de préciser le contexte de développement du domaine skiable et de la station dans lequel s'inscrit le remplacement de la télécabine de la Setaz et le cas échéant de revoir le périmètre du projet, et de l'étude d'impact en conséquence.

Le remplacement de la Télécabine de la Sétaz se fait à l'identique de l'existant pour la raison majeure qu'est la fin de vie programmée de l'appareil existant d'un point de vue de son âge et de sa technologie.

Certains aménagements de confort (usagers, personnels d'exploitation et de maintenance), d'esthétique et environnementaux, sont apportés :

- Abaissement du quai d'embarquement (confort des utilisateurs, moins de matériaux, réduction de l'impact visuel)
- Réduction du nombre de pylônes (moins de matériaux et réduction de l'impact visuel)
- Motorisation optimisée (économie d'énergie)
- Modification des cabines et de la ligne (confort des utilisateurs, protection des oiseaux par avifaunes)
- Augmentation du débit de 9% pour réduire les temps d'attente et les agglutinations en gare d'arrivée sur les pics de fréquentation des vacances scolaires (confort des utilisateurs)
- Stockage complet ou partiel des cabines en gares (moins de matériaux, réduction de l'impact visuel)
- Changement de technologie de pince pour éviter le cyclage / décyclage journalier (13% d'économie d'énergie journalière, économie de maintenance et de pièces, diminution du risque d'intervention)
- Réfection des gares (réduction de l'impact visuel, restitution à la nature des garages d'altitude).

III ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT

Remarque MRAe :

L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de réexaminer le niveau de qualification des enjeux liés à la présence des papillons dans la mesure où leurs zones de nourrissage et de reproduction se situent à proximité immédiate du projet.

Nous notons que les enjeux concernant l'avifaune et l'entomofaune peuvent être reconsidérés comme de niveau fort, au regard des niveau de menace de ces espèces à l'échelle régionale et nationale et de l'enjeu réglementaire associé (plutôt qu'initialement évalué en modéré pour certaines espèces).

Cependant, au regard des éléments d'analyse présentés dans l'EIE et dans le paragraphe suivant, les impacts bruts du projet vis-à-vis de ces espèces restent inchangés.

Remarque MRAe :

L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de compléter son dossier par la quantification des superficies impactées pour chacun des habitats recensés, en tenant compte de la localisation des surfaces terrassées pour les gares (avant et après application des mesures d'évitement et de réduction) et de renforcer si nécessaires les mesures présentées.

La quantification des impacts bruts et résiduels du projet au regard des surfaces impactées est présentée de façon synthétique dans le tableau ci-dessous. Elle concerne les zones directes de projet, soit les emprises de travaux. L'entomofaune, dont le niveau d'enjeu a été reconsidéré à la hausse et qui présente des problématiques particulières, est traitée à part. Le lien avec les mesures prévues à l'EIE qui seront éventuellement renforcées est intégré :

Espèces protégées	Habitats d'espèces protégées concernés	Secteurs concernés	Surfaces concernées	Impacts sur les habitats d'espèces protégées		Mesure(s) associée(s)
				Temporaire (Phase chantier)	Permanent (Phase exploitation)	
Apollon	Pelouses et prairies sèches Milieux pierreux et rocailloux Plante(s) hôte(s) : Sedum blanc	Aucun dans la zone directe du projet	0 m ²	Aucun	Aucun	-
Misis	Prairies et pâturages maigres et secs Plante(s) hôte(s) : Différentes graminées, principalement Fétuque ovine, Stipe pennée et Bromes	L'ensemble du périmètre rapproché (pistes)	15 ha	0 m ² détruit 7'500 m ² impacté par la circulation de la pelle araignée	Aucun	Deux mesures prévues à l'EIE pourront être renforcée vis-à-vis de l'espèce : - MR_04 : Remise en état des zones terrassées intégrant une finalité écologique : les zones éventuellement dégradées par la pelle araignée seront remises en état en faveur d'un habitat adapté au Misis (mélange semencier de revégétalisation intégrant la Fétuque ovine) ; - MA_07 : Expertise des milieux prairiaux de moyenne altitude sur le secteur de la Sétaz : cette mesure permettra de mettre en œuvre, dans son plan de gestion, des mesures pour favoriser cette espèce. Nous noterons également que les travaux pour le remplacement de la télécabine seront réalisés à partir du mois d'août, ce qui correspond à une période ultérieure au pâturage sur les pistes. Cela aura pour conséquence d'avoir « pelé » la végétation prairiale et donc de réduire l'attractivité du milieu pour l'espèce. La mesure MR_02 : Adaptation du calendrier des travaux à la phénologie des espèces permet d'éviter tout risque de destruction d'individu à l'état larvaire.
Morio	Zones alluviales buissonnantes Plantes hôtes : Saules, Aulnes, Bouleaux, Frênes	Aucun dans la zone de chantier (secteur de la Neuvachette évité)	0 m ²	Aucun	Aucun	<u>Aucune mesure nécessaire</u> L'habitat préférentiel de l'espèce se situe le long de la Neuvachette (zone alluviale). Nous noterons également que malgré la présence de certaines plantes hôtes sous la ligne (saules), le Morio passe l'hiver au stade

						imago : aucune ponte ni chenille ne sera présente lors des travaux sur la végétation dans l'emprise du layon.
Nacré de la canneberge	Tourbières Plante(s) hôte(s) : Canneberge	Aucun dans la zone directe du projet Les zones de tourbières se trouvent plus loin	0 m ²	Aucun	Aucun	-
Nacré de la bistorte	Prairies humides abandonnées et bords de tourbières Plante(s) hôte(s) : Bistorte	Aucun dans la zone directe du projet Les zones de tourbières se trouvent plus loin	0 m ²	Aucun	Aucun	-
Sphinx de l'épilobe	Milieux humides à épilobes Plante(s) hôte(s) : Épilobes surtout, Onagres et la Salicaire.	Plusieurs petits patchs disséminés	Env. 500 m ²	Aucun ou quelques m ²	Aucun	Deux mesures prévues à l'EIE pourront être renforcées vis-à-vis de l'espèce : - MA_08 : Management environnemental de chantier et ME_04 : Ballsage et mise en défens des zones sensibles Présence d'un écologue avant chaque mouvement de machine à proximité d'un patch d'épilobes pour vérifier la présence de l'espèce. Ces zones seront mises en défens pour éviter toute circulation dans l'emprise de celles-ci. Si impossibilité technique d'évitement et d'une présence avérée de la chenille, déplacement de mottes d'épilobes dans des secteurs non-touchés.

Espèces protégées	Habitats d'espèces protégées concernés	Secteurs concernés par le projet	Surfaces Impactées		Mesure(s) associée(s) liées aux habitats
			Temporaire (Phase chantier)	Permanent (Phase exploitation)	
Galliformes de montagne : Tetras lyre	Prébois caducifoliés montagnards à érables et frênes G5.61 Et Mélézin pionnier à hautes herbes G3.2	Ligne + G2	4342 m ² défriché Sans dérangement (période de présence évitée par le calendrier des travaux)	4372 m ² défriché	MC01 – Reboisement au titre du code forestier, 7880 m ² de boisement replanté
Galliformes de montagne : Gélinothe des bois	Prébois caducifoliés montagnards à érables et frênes G5.61	Ligne + G2	4342 m ² défriché Avec dérangement : estimé à 4.6 ha (bruit généré)	4372 m ² défriché	MC01 – Reboisement au titre du code forestier, 7880 m ² de boisement replanté

	Et Mélèzin pionnier à hautes herbes G3.2				
Rapaces diurnes (Aigle royal et Gypaète barbu)	Landes alpines, falaises	Aucun	-	-	-
Chevêchette d'Europe	Prébois caducifoliés montagnards à érables et frênes G5.61 Et Mélèzin pionnier à hautes herbes G3.2	Ligne + G2	4342 m ² défriché, sans dérangement (activité aube et crépuscule)	4372 m ² défriché	MC01 – Reboisement au titre du code forestier, 7880 m ² de boisement replanté
Bruant jaune, Linotte mélodieuse et Rousserolle verderolle	Saulaie montagnarde à Saulé à 5 étamines F9.21 et fourrés arbusitifs mésophiles acidiphiles montagnards F3.13	Ligne + G2	Surfaces de 1140m ² : 240 m ² (8 pylônes) + 550m ² (G1+P1+P2+P3) + 350 m ² (G2) Avec dérangement : estimé à 11 ha (circulation des engins de chantier)	Surface de 44m ² (surface des massifs béton des 11 pylônes)	-
Ecureuil roux	Prébois caducifoliés montagnards à érables et frênes G5.61 Et Mélèzin pionnier à hautes herbes G3.2	Ligne + G2	4342 m ² défriché Avec dérangement : estimé à 7.6 ha (bruit généré)	4372 m ² défriché	MC01 – Reboisement au titre du code forestier, 7880 m ² de boisement replanté
Chiroptères (Barbastelle d'Europe, Murin de Brandt et Noctule de Leisler)	Prébois caducifoliés montagnards à érables et frênes G5.61 Et Mélèzin pionnier à hautes herbes G3.2	Ligne + G2	4342 m ² défriché dont 2 arbres- gîtes abattus Sans dérangement (activité nocturne, période d'hivernation évitée par le calendrier des travaux)	4372 m ² défriché dont 2 arbres-gîtes abattus	MC01 – Reboisement au titre du code forestier, 7880 m ² de boisement replanté
Grenouille rousse	Mares et forêts	Aucun	-	-	-
Vipère aspic	Prairie mésophile de fauche montagnarde eutrophisée	Autour de la G1	Surface de 910m ² terrassée Avec dérangement : estimé à 0.1 ha (circulation des engins de chantier)	0m ² après remise en état	MR04 - Remise en état des zones terrassées intégrant une finalité écologique

Remarque MRAe :

Aussi, avant la démolition des bâtiments et le démantèlement de la ligne de la télécabine, l'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de vérifier l'absence (ou la présence) de faune (avifaune ou chiroptère) et de prendre, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour les protéger.

Il est à noter que le risque de nidification d'espèces sur les ouvrages existants concerne principalement la gare de départ G1, plus propice à la nidification de l'avifaune et, éventuellement, des chiroptères.

Un passage de prospection pour constater l'absence ou la présence éventuelle de gîte ou de nidification d'espèce sera effectué en amont des travaux, en période printanière (Fin mars pour la G1 et ligne, et mai pour la G2).

Plusieurs mesures de réduction limitant la nidification d'espèces protégées dans les bâtiments existants sont envisagées :

- Un passage de prospection pour constater l'absence ou la présence de nidification d'espèce protégée sera effectué en amont des travaux, en période printanière (Fin mars pour la G1 et mai pour la G2). Ce passage est intégré dans la mesure MA08 – Management environnemental de chantier décrite dans l'étude d'impact.
- Pour la gare G1, l'adaptation des périodes de travaux aux périodes de nidification des espèces de l'avifaune et chiroptères (déjà intégré à la mesure proposée MR 02) ;
- Pour la gare G2, la mise en place d'un dispositif d'effarouchement visuel pour l'avifaune pourra être posé devant les ouvertures du bâtiment, limitant ainsi l'installation d'espèce.

Pour la gare G1, la mesure d'adaptation de la période de travaux implique le démarrage du démantèlement des premiers éléments de la gare G1 en partie extérieure et intérieure, avec des travaux à faible nuisance, début avril (enlèvement du bardage bois, câbles, supports métalliques, rail, mobilier, etc.). Le démantèlement se fera donc avant la période de nidification de l'avifaune susceptible de nicher dans le bâtiment (hirondelle, rougequeue noir, etc.) et avant la sortie d'hivernage des chiroptères. Cela générera un environnement moins favorable à la nidification, et, par l'activité générée, limitera donc la nidification des espèces dans celui-ci.

La mise en place d'un dispositif d'effarouchement visuel en gare G2 prendra la forme d'éléments en tissu ressemblant à des prédateurs et se mettant en mouvement à certains moments. Ce dispositif est destiné à éviter la nidification de l'avifaune. Concernant les chiroptères, le bâtiment G2 et le garage attenant n'est pas propice à leur installation (matériaux métalliques).

En cas de présence avérée d'espèce protégées, malgré les mesures préalables de réduction prises, les mesures nécessaires de protection seront mises en œuvre :

- Balisage et barriérage de l'ouvrage concerné ;
- Report du démarrage du chantier ;
- Suivi et monitoring par l'écologue mandaté jusqu'au départ de l'espèce ;
- Procès-verbal confirmant l'absence de l'espèce suite à la vérification par l'écologue mandaté, et reprise du chantier.

En cas d'impossibilité de report de chantier et de contraintes très fortes, une demande de dérogation pour destruction ou déplacement d'espèces protégées sera réalisée auprès des autorités compétentes.

Remarque MRAe :

L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de tirer dès à présent les conséquences des deux études en cours pour le projet de la Sétaz (étude « climsnow » et étude sur l'évolution de la ressource en eau), d'adapter s'il y a lieu le projet à leurs résultats, et de joindre ces deux études à l'étude d'impact qui sera insérée au dossier d'enquête publique.

Le constat prioritaire de l'étude climsnow est que la zone desservie par la Télécabine de la Sétaz restera pour les prochaines décennies, parfaitement exploitable quelles que soient les stratégies de neige de culture retenues, de par son exposition nord notamment. Cette Télécabine permet aussi de préserver une activité socio-économique sur les années pauvres en neige naturelle car il permet d'accéder à des pistes au-dessus de 2000m d'altitude et de ramener les skieurs en station. Il est d'autant plus pertinent pour les débutants qui pourront rentrer dans de bonnes conditions de sécurité. Cette étude ne laisse pas apparaître de besoin en eau très supérieur pour la neige de culture.

Un complément d'étude concernant la prospective sur la quantité d'eau de surface est en cours. Nous ne pouvons présager des résultats de celle-ci mais l'étude Climsnow ne fait pas apparaître de besoin croissant important en neige de culture sur les 30 / 40 prochaines années, ce qui est la durée de vie d'un appareil comme celui que nous proposons de remplacer.

Remarque MRAe :

L'autorité environnementale recommande de présenter une estimation quantitative des émissions de gaz à effet de serre de la nouvelle télécabine, en phase chantier et exploitation et plus largement un bilan carbone complet du projet.

Voir réponse Note DCSA.

Remarque MRAe :

L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet d'engager dès à présent l'étude géotechnique annoncée, qui devra en outre tenir compte des effets du changement climatique sur les aléas, et de s'engager à suivre l'ensemble des préconisations émises afin d'assurer de ne pas augmenter l'exposition des populations à ceux-ci.

Voir réponse Note DCSA.

Remarque MRAe :

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'approche paysagère du projet de rénovation de la télécabine, qu'il s'agisse du traitement de ses gares et de leurs impacts ou de l'élargissement du layon forestier.

Voir réponse Note DCSA.

Remarque MRAe :

L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de justifier pourquoi le projet du télésiège Montissot n'a pas été retenu dans l'analyse des effets cumulés.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus présentée dans l'étude d'impact n'a pas intégré le projet du télésiège de Montissot.

En effet, les travaux et la mise en service de ce télésiège ont été réalisés et se sont achevés en 2019. Cet équipement est donc déjà présent lors des inventaires environnementaux réalisés et l'étude d'impact.

En outre, il est à noter que celui-ci se situe sur un autre massif que celui concerné par le projet de remplacement de la télécabine de la Sétaz, celui du massif du Crey du Quart.

Remarque MRAe :

L'Autorité environnementale recommande de préciser le protocole de suivi des mesures de compensation de la biodiversité.

Les mesures de compensation présentées dans l'étude d'impact sont les suivantes :

TABLEAU 1: MESURES DE COMPENSATION PROPOSEES POUR LE PROJET.

N°	Libellé	Justification	Phase	Enjeux/thématiques
MESURES DE COMPENSATION				
MC 01	Reboisement	Suite au défrichement, replantation d'arbres pour aménager des zones d'habitats supplémentaires	Chantier	Habitat, avifaune et chiroptères
MC 02	Mise en place de nichoirs	Conservation des habitats et individus	Chantier	Avifaune et chiroptères

Il est à noter que la mesure de compensation liée au reboisement est proposée au titre du code forestier. Le protocole de suivi lié à cette mesure est détaillé ci-dessous :

- **Suivi floristique du secteur reboisé :**

Espèces concernées : ensemble des espèces.

Protocole : Inventaire printanier et estival

2 passages par an : juin et septembre

Relevés floristiques systématiques et inventaires exhaustifs de la flore vasculaire.

Durée : 5ans.

Indicateurs de suivi :

Diversité floristique et taux de recouvrement.

La mesure MC02 présentée à l'étude d'impact est liée à la mise en place de nichoirs pour les espèces présentes dans le boisement : Chevêchette d'Europe ; Barbastelle d'Europe, Murin de Brandt, Noctule de Leisler. Celle-ci peut être assimilée à une mesure d'accompagnement.

Le protocole de suivi lié à cette mesure est détaillé ci-dessous :

- **Suivi des nichoirs mis en place :**

Espèces concernées : oiseaux (Chevêchette d'Europe) et chiroptères (Barbastelle d'Europe, Murin de Brandt, Noctule de Leisler).

Protocole : 1 passage par an : septembre

Observation directe.

Durée : 5ans.

Indicateurs de suivi :

Présence et nombre d'individu.

Remarque MRAe :

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

La présente note, que nous nous sommes efforcés de détailler et de rendre la plus accessible possible, vaut avenant au résumé non technique de l'étude d'impact du projet de remplacement de la télécabine de la Sétaz du domaine skiable de Valloire.

11/12/23 - 7 d 12 + 76

DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

COMMUNE DE VALLOIRE

Le commissaire enquêteur

Alain VINCENT

ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE SUR LA COMMUNE DE VALLOIRE PORTANT SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION D'EXECUTION DES TRAVAUX DE LA NOUVELLE TELECABINE DE LA SETAZ AVEC SES PYLONES ET GARES D'EXTREMITÉ, LA DEMANDE DE PERMIS DE DEMOLIR L'ANCIEN APPAREIL ET UNE DEMANDE DE DEFRICHEMENT COMPLEMENTAIRE DU LAYON POUR LA SECURITE ET L'ENTRETIEN, DEPOSEES PAR LA SEM DE VALLOIRE.

DEMANDE EMISE PAR LA COMMUNE DE LA VALLOIRE AGISSANT EN TANT QU'AUTORITE ORGANISATICE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

**PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC
(Article R123-18 du Code de l'Environnement)**

L'enquête publique, réalisée dans le cadre des articles du code de l'urbanisme L.472-1 et R.472-1 et suivants portant sur les demandes d'autorisation d'exécution des travaux (DAET) et dans le cadre des articles du code de l'environnement L.122-1 et suivants, R.122-2, R.122-8, L.123-1 et suivants et suivants, R.123-1 et suivants, en particulier l'article R.123-9, concernant le contenu de l'arrêté d'ouverture de **l'enquête publique sur la commune de Valloire, d'une durée de 33 jours du lundi 11 décembre 2023 au vendredi 12 janvier 2024 inclus, prescrite par arrêté du Maire de Valloire du 20 décembre 2023**, portant sur la demande d'autorisation d'exécution des travaux de construction (DAET) de remplacement de la télécabine de La Sétaz PCBAT/DAET/TC-222.2349, incluant le permis de démolir de l'ancien appareil, et la demande d'autorisation de défrichement en date du 13 avril 2023 relatives à la construction de la nouvelle télécabine de la Sétaz, déposées par la SEM de Valloire.

Le dossier d'enquête publique a été mis à la disposition du public à la Mairie de Valloire aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner éventuellement ses observations sur le registre d'enquête publique papier joint au dossier d'enquête. Le dossier a été également mis en ligne sur le site internet dédié, comportant un registre dématérialisé sécurisé pour consigner ses

Enquête publique sur la DAET de remplacement de la télécabine de la Sétaz, le permis de démolir l'ancien appareil et la demande d'autorisation de défrichement déposés par la SEM de Valloire – Procès-verbal de synthèse des observations du public dressé par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête

observations et contributions ouvert à l'adresse internet <https://www.democratie-active.fr/daet-telecabine-valloire/> pour consultation et téléchargement du public, qui avait la possibilité de faire parvenir au commissaire-enquêteur ses observations par lettre adressée en mairie de Valloire et par courriel c

Le dossier était également consultable sur le site internet de la mairie <https://www.mairie-valloire.fr> et sur un poste informatique mis gratuitement à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête aux horaires d'ouverture de la mairie.

L'enquête s'est déroulée dans un contexte général serein et dans un climat propice aux échanges entre, d'une part le commissaire enquêteur, l'autorité organisatrice de l'enquête publique et le maître d'ouvrage, d'autre part le public et la municipalité.

En tant que commissaire-enquêteur j'ai assuré 5 permanences en mairie de Valloire pour me tenir à la disposition du public et recueillir ses observations : le lundi 11 décembre 2023 de 14h à 18h, le mercredi 20 décembre 2023 de 9 h à 12h, le mercredi 27 décembre 2023 de 14h à 18h , le samedi 6 janvier 2024 de 9h à 12h, le vendredi 12 janvier 2024 de 14h à 18h

Aucune observation du public ne m'a été adressée par la Poste au siège de l'enquête, les courriels m'ont été envoyés à l'adresse à l'adresse dédiée daet-telecabine-valloire@democratie-active.com et les observations dématérialisées ont été recueillies sur le site internet <https://www.democratie-active.fr/daet-telecabine-valloire/>. Les observations manuscrites ont été consignées sur le registre papier d'enquête publique en mairie de Valloire lors et en dehors de mes permanences.

La dématérialisation du dossier d'enquête publique et du registre sur internet a indéniablement apporté un supplément de facilité de consultation et d'expression du public ; pour preuve les résultats constatés à la clôture : **189 visiteurs uniques, 1 665 téléchargements, 23 observations dont 14 observations sur le registre papier** accompagnées de deux plans - croquis illustrant deux observations.

A la date du vendredi 12 janvier 2024 à 18 heures soit au terme de l'enquête fixé par arrêté du Maire de Valloire en date du 20 décembre 2023 j'ai procédé à la clôture du registre papier de l'enquête publique et concomitamment a été clos automatiquement le registre dématérialisé sur le site internet <https://www.democratie-active.fr/daet-telecabine-valloire/>.

Enquête publique sur la DAET de remplacement de la télécabine de la Sétaz, le permis de démolir l'ancien appareil et la demande d'autorisation de défrichement déposés par la SEM de Valloire - Procès-verbal de synthèse des observations du public dressé par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête



1. Observations du public consignées sur le registre d'enquête papier :

✓ **Lundi 11 décembre 2023 - 1ère permanence de 14h à 18h en mairie de Valloire :**

- Une personne s'est rendue à ma permanence et a consigné une observation sur le registre :
 - ⇒ **M. MARTIN Pierre-François** : Souligne l'importance du projet pour le territoire et les usages existants et à venir notamment hors neige, observe que la gare de départ de la télécabine (G1) au cœur du quartier historique de Tigny, comportant des constructions anciennes, ne semble pas optimale car assez massive. Il aurait apprécié une concertation plus poussée avec les habitants et les professionnels pour coconstruire le projet et ne pas répéter les erreurs du passé.

⇒ **Avis défavorable**

✓ **Mercredi 20 décembre 2023 - 2ème permanence de 9h à 12h en mairie de Valloire :**

- Une personne s'est rendue à ma permanence et a consigné une observation sur le registre :
 - ⇒ **M. ROUGEAUX Jean-Pierre** : Observe qu'il est nécessaire de remplacer cette télécabine en fin de vie et que le nouveau projet allégé et plus accessible répond au besoin. Avec son moteur en gare amont il y aura un confort certain pour l'environnement immédiat.

⇒ **Avis favorable**

✓ **Mercredi 27 décembre 2023 - 3ème permanence de 14h à 18h en mairie de Valloire :**

- Deux personnes se sont rendues à ma permanence et ont consigné chacune une observation sur le registre :
 - ⇒ **Mme DECHEZLEPRETRE Nathalie (indivision ROUSSEL)** : Convaincue par le projet après avoir entendu les explications du commissaire-enquêteur sur le défrichement, le tracé et le positionnement de la gare amont au même endroit que l'actuelle. Elle s'inquiète en revanche du nouveau garage à dameuses, dont un projet d'implantation serait étudié au Pontet, où elle réside 5 mois par an en indivision avec ses frères et sœurs dans l'immeuble « Le Surf ». Elle ne conçoit pas ce garage ailleurs qu'en un lieu enneigé, loin des habitations à cause du bruit et de l'environnement.

⇒ **Avis favorable.**

Enquête publique sur la DAET de remplacement de la télécabine de la Sétaz, le permis de démolir l'ancien appareil et la demande d'autorisation de défrichement déposés par la SEM de Valloire - Procès-verbal de synthèse des observations du public dressé par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête

- **Mme MOREAU Bérangère (et Sébastien)** : Considère qu'il s'agit d'un beau projet au regard du vieillissement de la télécabine existante, sans changement de tracé, bien intégré au paysage. Habitant au Z'Esherrion et venant à Valloire depuis 1985 été comme hiver, elle déplore le projet de construction sous ses fenêtres du nouveau garage à dameuses, qui dénaturerait le paysage et serait contre-nature par rapport au voisinage d'immeubles d'appartements familiaux, où le coteau est un espace naturel de jeux pour les enfants. D'autres sites plus adaptés à un garage de cette taille.

⇒ Avis favorable.

✓ **Jeudi 28 décembre 2023 – Hors permanence du commissaire-enquêteur, une personne a déposé une observation :**

- **Mme C. TRAVER Directrice Hôtel Les Essarts** : Le projet manque encore de détails concernant la gare de départ et son impact dans l'environnement, notamment une vraie intégration 3D dans l'espace. D'après les plans les cabines vont survoler l'hôtel « Les Essarts ». Au vu de la surélévation le bâtiment semble encore plus imposant que l'actuel : merci de mieux préciser le projet.

⇒ Avis défavorable.

✓ **Samedi 6 janvier 2024 – 4ème permanence de 9h à 12h en mairie de Valloire :**

- Une personne s'est présentée à ma permanence et a inscrit une observation sur le registre :
 - ⇒ **M. GRANGE Christian** (Ancien maire de Valloire, administrateur de la SEM, moniteur ESF) : Le projet de la télécabine de La Sétaz pose un problème au niveau de la gare de départ, ne correspond pas aux besoins des socio-professionnels. Il n'y a eu aucune concertation avec les élus de la SEM Valloire ou du conseil municipal. Le ski-club et les écoles de ski n'ont pas été associées à la réflexion d'ensemble de ce projet.

⇒ Avis défavorable.

✓ **Jeudi 11 janvier 2024 – Hors permanence du commissaire-enquêteur, une personne a déposé une observation :**

⇒ **M. ROCHE Christian** (Immeuble Thymel), riverain au 46 rue des Mélèzes à Valloire : Il serait souhaitable de remettre en place les barrières séparatives entre l'espace télécabine et notre parking. Bien sûr maintenir notre accès à notre portail pour notre exploitation (*location*).

⇒ Avis favorable.

✓ **Vendredi 12 janvier 2024 – 5ème permanence de 14h à 18h en mairie de Valloire :**

• Sept personnes se sont présentées à ma permanence :

- **Mme GILBERT Sophie, représentant les commerçants de Valloire** : Les commerçants à proximité sont tout à fait favorables à ce projet au regard de la nécessité et du progrès technique pour la montée des skieurs. Cependant quelques inquiétudes : prévoir une place de stationnement devant la gare aval pour les livraisons, modifier la séparation du front de neige de telle sorte qu'il ne divise pas le flux des skieurs au détriment d'un accès égalitaire aux deux restaurants, revoir l'accessibilité au droit de l'hôtel des Mélèzes, car actuellement il n'y a pas de trottoir et la circulation est déjà souvent bloquée par les piétons au milieu de la chaussée.

⇒ Avis favorable.

- **M. DELPLACE David, gérant du restaurant Le Thymel** : Une aire de stationnement est-elle prévue pour les livraisons du restaurant ? L'alimentation en eau pour les sanitaires du restaurant est-elle prévue suite aux démolitions ? Un espace de stockage en gare aval pour le restaurant est-il prévu ?

⇒ Avis réservé.

- **M. LECOMTE Eric** (propriétaire vacancier) : Au vu de la situation et compte-tenu du faible impact sur l'environnement, le remplacement de la télécabine ne posera aucun problème et apportera un plus grand confort aux skieurs.

⇒ Avis favorable.

- **M. MAGNIN Christian (Directeur ESF de Valloire, s'exprimant au nom des monitrices et moniteurs de Valloire) :** Le renouvellement de la télécabine de La Sétaz est un projet ambitieux et nécessaire pour appréhender les saisons à venir ; il aura le confort nécessaire pour transporter les vacanciers en toute sécurité, l'objectif principal étant de répartir les skieurs sur les deux massifs (Sétaz et Brive). Il est impératif que l'organisation des flux de skieurs au départ et au retour soit discutée bien en amont et actée avec les professionnels du ski que sont les écoles de ski, afin que le parcours client sur la semaine soit une réussite. Bien penser enfin à notre local moniteurs au niveau de la gare amont.

⇒ Avis favorable.

- **M. THOMAS, propriétaire-exploitant du snack-bar Ô Refuge** situé en pied des pistes : S'inquiète de l'impact de la canalisation des skieurs par des filets sur le front de neige de la nouvelle gare aval ; il craint que cela induise une baisse de la fréquentation de son restaurant et une baisse consécutive de son chiffre d'affaires, qui pourrait mettre en péril la pérennité de son investissement.

⇒ Avis réservé.

- **M. Christian GRANGE** (en complément de son observation du 6 janvier 2024) : Me remet le plan d'un projet alternatif, qu'il avait étudié, lorsqu'il était Maire de Valloire entre 2014 et 2018. Il s'agissait d'un télémix (ski aux pieds pour les skieurs et cabine pour les enfants) en remplacement de l'appareil actuel. L'étude montrait la possibilité d'aménager une plateforme d'embarquement au niveau de l'arrivée de piste actuel, n'obligeant aucune rampe d'accès, avec une gare aval très allégée moins nuisante pour le voisinage. Il demande donc que soit réalisée une étude supplémentaire avec le constructeur pour avoir une proposition plus adaptée aux besoins. Il serait possible d'enterrer plus profondément l'ouvrage en sous-sol de manière à abaisser la gare de départ, remonter la plateforme d'arrivée dans son ensemble et terrasser sur le devant de sorte à rabaisser l'ensemble au maximum. Un investissement de 15 M€ mérite d'étudier différentes options pour le futur de Valloire !

⇒ Avis défavorable.

Enquête publique sur la DAET de remplacement de la télécabine de la Sétaz, le permis de démolir l'ancien appareil et la demande d'autorisation de défrichement déposés par la SEM de Valloire – Procès-verbal de synthèse des observations du public dressé par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête



- **Mme FALCOZ Corine** (Monitrice de ski pour enfants, Adjointe au Maire, Administratrice de la SEM de Valloire) : Relève l'évidence d'une nouvelle télécabine pour le fonctionnement du ski sur le domaine de La Sétaz ; Mais exprime des questionnements au vu des plans lors de l'enquête publique : l'accès est un peu compliqué pour les enfants (détour devant l'hôtel des mélèzes moins sécurisé qu'en face de la rue piétonne du bon secours), la raquette d'arrivée est restreinte pour accueillir la masse du public, l'espace du quai pour sortir du champ de neige et rejoindre la route est trop étroit ; Elle remarque aussi que l'emprise au sol augmente de 100 m² et que la hauteur de la gare aval ne baissant que de 50 cm, la sensation de volume sera plus importante.

⇒ Avis favorable.

2. Observations du public inscrites sur le registre dématérialisé du site internet dédié <https://www.democratie-active.fr/daet-telecabine-valloire/> et observations du public transmises par courriel à l'adresse email dédiée daet-telecabine-valloire@democratie-active.com

✓ **Mardi 12 décembre 2023 – Une personne a déposé une observation sur le registre dématérialisé :**

- **M. JEANNIN Pierre-Olivier**

- La nouvelle télécabine offrira un débit proche de l'ancienne (2400 p/H au lieu de 2200 p/H). La vitesse en ligne sera aussi proche (actuellement 5m/s). Les cabines actuelles dates de seulement 2013. Il faut absolument étudier la possibilité de changer uniquement les mécaniques en gare (système de pinces notamment) + la rénovation des têtes de pylône. L'impact environnemental sera probablement bien plus faible que celui d'une remontée entièrement neuve. Cela a été fait à Megève sur la TCD6 du chamois par exemple. Le service rendu serait très proche de celui d'une télécabine neuve.

⇒ Avis défavorable.

✓ **Samedi 23 décembre 2023 – Une personne a déposé une observation sur le registre dématérialisé :**

- **M. ANDRE Stéphane** (Miribel)

- Erreur stratégique de la direction de la SEM Valloire de vouloir

Enquête publique sur la DAET de remplacement de la télécabine de la Sétaz, le permis de démolir l'ancien appareil et la demande d'autorisation de défrichement déposés par la SEM de Valloire – Procès-verbal de synthèse des observations du public dressé par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête

remplacer 1 pour 1 le même type de remontée mécanique (télécabine pour un nouveau télécabine).

Remarques :

- Il est très désagréable et de moins en moins apprécié par la nouvelle génération de skieurs de devoir déchausser, pour remonter. D'autant plus, que le linéaire de cette télécabine est très court, et à la vitesse de 6 m/s le temps de remonter ne sera que de 4 minutes.
- Le nouveau bâtiment est trop gros !
- La gare aval et son bâtiment associés sont remis à la même cote NGF que l'ancien.
- Le nouveau projet vient empiéter jusqu'à la voie circulaire.
- La façade est laide, volumineuse, imposante, haute et disgracieuse, alors qu'ici, il faudrait être le plus discret possible.
- Un ascenseur engendrera pendant 40 ans des coûts d'exploitation du bâtiment : on réfléchit toujours au coût de construction (CAPEX), mais jamais au coût OPEX.
- Ce projet a été pensé métier par métier sans faire travailler un bureau d'études spécialisé en conception-réalisation d'aménagement global d'un bourg très dense.
- Revoir l'implantation (altimétrie, accès, intégration), de sorte à ce qu'il soit apprécié par les utilisateurs et bien intégré au hameau de Tigny.
- Beau projet nécessaire, mais nécessitant d'être très vigilant sur l'intégration de ce nouveau bâtiment (gare aval) dans l'intégration du bâti existant.

Questions

- Pourquoi n'avoir pas envisagé de faire une conception comme la télécabine de la Brive avec en gare amont, un bâtiment dédié à l'exploitation/stockage ?
- A-t-on réellement besoin de toute cette surface ? La SEM VALLOIRE a-t-elle fait une liste énorme de ces besoins (sans optimisation) à l'architecte. Ne pouvons-nous pas mettre certains locaux de la SEM ailleurs ?
- Sécurité piétonne - Cheminement piéton : A-t-on pris en compte que cette zone, qui sera tout le temps à l'ombre et verglacée en période hivernale, fera trébucher un grand nombre de piétons avec leurs skis à la main, ou le simple passant, avec sa baguette de pain ? Qu'en est-il de la gestion et coactivité, piéton-véhicule à cet endroit très utilisé ?

Enquête publique sur la DAET de remplacement de la télécabine de la Sétaz, le permis de démolir l'ancien appareil et la demande d'autorisation de défrichement déposés par la SEM de Valloire - Procès-verbal de synthèse des observations du public dressé par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête



- Ne devriez-vous pas descendre l'embarquement skieur à la cote 1 415 m NGF (au lieu des 1 420 m NGF) et ainsi être au niveau 0 de la rue et de la place ? Ça éviterait l'escalier, la rampe, l'ascenseur : de plus en plus, d'autres stations privilégient une remontée avec au choix, le télésiège ou le télécabine (télémix de chez Poma par exemple).

⇒ Avis réservé.

✓ **Vendredi 5 janvier 2024 – Une personne a déposé une observation sur le registre dématérialisé :**

- **Mme MICHAUD** Hélène (Valloire)

- Si je comprends la volonté de remplacer la télécabine de la Sétaz et ne puis qu'approuver le remplacement en lieu et place de l'axe actuel ce qui limite l'impact sur l'environnement, le projet présenté ne me semble pas répondre à certains des objectifs qui avaient été annoncés :

- Ne prévoyait-on pas, pour les skieurs et autres utilisateurs, un départ au niveau du sol avec un bâtiment moins imposant qui s'intégrerait mieux dans son environnement ?

Or, l'accès aux cabines continuera à se faire par un plan incliné ce qui n'apporte pas d'amélioration par rapport à la gare de départ actuelle. D'autre part avec une surface au sol de 450m² contre 350m² actuellement, la nouvelle gare construite sans retrait par rapport à la voie publique, apparaît plus imposante que la gare actuelle.

Le souci d'intégration dans le bâti environnant semble faire défaut, ce qui a été pointé par la MRAE en page 16 de son rapport, sans qu'aucune réponse sur ce point n'ait véritablement été apportée dans la note DCSA.

- Autre point important : le dossier ne mentionne pas la présence du magasin installé actuellement dans la gare de départ, ni celle du local d'entretien de dameuses situé à Thimel sous le garage de cabines. Alors que la gare de départ et le garage de cabines doivent officiellement être démolis au printemps prochain le dossier n'évoque nullement le sort de ces locaux techniques indispensables au fonctionnement de la SEM.

On notera qu'un permis de construire (PC 073 306 23 R 1025) pour la réalisation d'un magasin de stockage à titre précaire pour une durée de 4 ans vient d'être accordé et il est vraisemblable que le local d'entretien sera maintenu provisoirement à Thimel.

Cela remet en cause

- le déroulé des travaux qui ne pourra pas être celui annoncé, l'atelier de maintenance devant de toute évidence être provisoirement conservé ;
- l'évaluation des effets cumulés de la construction de la nouvelle télécabine et de l'aménagement de nouveaux locaux pour le magasin et le local d'entretien, d'autant que la SEM a annoncé vouloir y adjoindre, dans un vaste complexe technique, des garages pour ses dameuses.

Or l'impact environnemental de ce complexe pourrait être extrêmement important. Aujourd'hui 3 projets sont étudiés par la SEM et une contre-proposition a été établie par un collectif visant à limiter l'impact environnemental.

- le premier projet se situe principalement au hameau des Granges avec une emprise au sol de 1000m² sur des terrains agricoles à proximité immédiate de la ferme de la Sabaudia. Il est prévu de lui adjoindre un certain nombre de garages dans le secteur de la menuiserie de Benoît Rapin ;
- le second projet est situé au Pontet à proximité immédiate de plusieurs résidences et sur des terrains que la SAFER fait apparaître comme parcelles exploitées par la ferme du Petit Borgé. Il nécessiterait de nombreux travaux annexes notamment l'installation de canons à neige sur la piste de l'Edelweiss, des travaux de terrassement et la construction d'un pont pour relier cette piste au massif de la Sétaz.
- un troisième projet est actuellement à l'étude sur l'emplacement de l'ancienne scierie de Benoît Rapin.

La contre-proposition du collectif consiste en la construction des ateliers de maintenance et du magasin à l'emplacement de la scierie de Benoît Rapin et des garages pour les dameuses en altitude, à la Brive et à Thimel. Dans un contexte de réchauffement climatique dont les effets s'accroissent d'année en année il ne paraît en effet pas pertinent de construire ces garages à basse altitude.

- En page 16 de son rapport, la MRAE dans le paragraphe « analyse des effets cumulés » mentionne l'absence d'autres projets identifiés ce qui est contestable d'autant que le nouveau bâtiment projeté par la SEM et la construction de la nouvelle télécabine ne sont pas sans lien.



- On remarquera que dans l'étude d'impact, la SEM se félicite de restituer un peu d'espace à la nature mais omet d'indiquer la nécessaire construction de nouveaux bâtiments qui risquent d'avoir un impact beaucoup plus important que l'actuel garage sur l'environnement.
- Se pose donc le problème de l'impact environnemental du projet dans sa globalité : télécabine et locaux techniques annexes.

Avis défavorable.

✓ **Lundi 8 janvier 2024 – Une personne a déposé une observation sur le registre dématérialisé :**

- Valloire Nature Et Avenir

M. DE POORTERE Régis - Président de l'association VNEA

- Pour nous l'essentiel a été dit dans les observations déjà déposées et notamment dans l'observation de madame Hélène Michaud qui est la secrétaire de l'association VNEA.
 - 1) Nous jugeons la gare du bas du projet trop imposante pour une intégration harmonieuse dans le hameau de Tigny. Voir observations no3 mais aussi no2 du registre dématérialisé. Une amélioration nous semble nécessaire.
 - 2) L'association n'a pas la compétence technique pour juger de la pertinence de l'observation no1.
 - 3) On ne comprend pas pourquoi le projet de garage des dameuses n'est pas intégrée à l'enquête publique comme indiqué dans l'observation no 3 afin de pouvoir intégrer le point de vue de toutes les parties de manière structurée sur ce sujet controversé et finalement très conséquent (plus de 1000m2). Le garage des dameuses défraie l'actualité de la station depuis 2 ans avec successivement 2 projets qui ont été violemment refusés par les riverains au hameau des Granges et au Pontet. Et une proposition faite par l'ancien adjoint Rouhet dont on ne sait pourquoi elle ne convient pas.
Une 3eme étude est en cours à côté de l'ancienne scierie mais sur une zone à priori couverte par le PPR avec le risque inondation. Logiquement, nous nous disons qu'une solution serait peut-être de garer ces dameuses en altitude, là où il y a de la neige avec le bénéfice de ne pas avoir de riverains. A voir si l'impact paysager et environnemental serait acceptable ? Y-a-t-il des arguments contre une telle alternative ?

Il y aurait un gain en tout cas à structurer une enquête publique sur ce sujet controversé pour avoir tous les points de vue, ce qui n'empêche pas que les observations actuelles sur le remplacement de la télécabine de la Sétaz doivent être prises en compte.

Avis défavorable.

✓ **Mardi 9 janvier 2024 – Une personne a déposé une observation sur le registre dématérialisé**

- **M. MARTIN Ludovic** – Architecte à Valloire

▪ Mon observation porte uniquement sur la solution projetée pour la gare aval de départ :

- Le projet semble bien répondre aux contraintes fonctionnelles exigées : desserte des locaux spécifiques depuis de la rue, distinction claire des flux, travail avec la pente, requalification de la place publique. Mais au-delà de ces réponses programmatiques, il est regrettable de constater le manque de cohérence du volume qui en résulte avec le contexte bâti du hameau de Tigny.
- Le volume envisagé pour la gare elle-même, soit l'élément le plus visible du projet (taille importante, position élevée accentuée par le socle) faisant partie intégrante d'un quartier urbain dense et caractéristique, il serait plus opportun de le penser en conséquence, pour qu'il se fonde avec lui.
- Ici le projet est situé à moins de 10 mètres des bâtiments voisins, en continuité d'un tissu urbain ancien qui a conservé ses spécificités, notamment avec des toitures à forte pente. À ce titre, on regrette par ordre d'importance : 1- l'absence de toiture à double pans et de pente prononcée pour couvrir la gare ; 2- la création d'une colonnade en bordure de l'espace public ; 3- la création d'un toit terrasse particulièrement vaste et élevé (R+2) ; 4- la forme courbe et la matérialité en parement du socle maçonné ; 5- le remplacement du mur de soutènement existant au sud de la gare par un talus paysagé ne semble pas justifié.
- *Pour ne prendre que l'exemple de la perception depuis le paysage lointain et les massifs avoisinants, la gare actuelle (1985), bien qu'imparfaite, apparaît comme mieux intégrée. De la même manière, lors de la construction de la gare de départ de la Brive (1999), les acteurs de l'époque ont prouvé qu'ils avaient conscience de ces enjeux d'intégration, la*

problématique étant la même. Sur ce point il serait regrettable qu'un aspect réussi dans le passé ne soit pas repris, d'autant plus que ce critère n'a aucune raison d'être incompatible avec l'amélioration fonctionnelle de l'équipement.

Avis défavorable.

✓ **Mercredi 10 janvier 2024 – Une personne a transmis une observation par courriel à l'adresse email dédiée du registre dématérialisé**

- **M. ALMA Stéphane - Maison Emilienne**
9 rue des Mélèzes
73450 Valloire

▪ **Voici quelques remarques sur le projet :**

- La volonté de diminuer le volume de la structure et de l'alléger visuellement pour une meilleure intégration dans le paysage est une bonne idée en soi mais le déplacement de la future télécabine vers la route vient complètement effacer l'effet initial et génère d'autres problématiques.
- Le projet est en bordure immédiate de la rue des Mélèzes, ce qui pénalise le rendu visuel et impacte la fluidité de la circulation (véhicules et personnes) sur un axe très fréquenté en hiver.
- La télécabine de la Sétaz s'insère dans un village ancien, au milieu de maisons qui ont été restaurées avec le souci (et l'obligation) de conserver leur charme.

Aspect esthétique :

Le projet ne prend pas assez en compte cet aspect, les piliers présentés dans le projet offrent aux habitants un aspect "béton" qui s'intègre mal au paysage.

La diminution de l'aspect massif de l'ancienne télécabine est très atténuée par l'avancée de la future structure vers l'angle de la rue des Mélèzes et de la rue du bon secours. Au lieu de donner une impression de fluidité et d'intégration de la structure, cela donne un effet "envahissant" vers la rue et l'intérieur du village.

- En outre, les skieurs se retrouvant dans la file d'attente de la télécabine à 2 mètres de haut et en bordure immédiate de la rue des Mélèzes auront une vue directe sur l'intérieur des maisons situées à proximité, ce qui va générer un vis-à-vis nettement plus marqué qu'avec l'ancienne structure.

Enquête publique sur la DAET de remplacement de la télécabine de la Sétaz, le permis de démolir l'ancien appareil et la demande d'autorisation de défrichement déposés par la SEM de Valloire – Procès-verbal de synthèse des observations du public dressé par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête



Aspect pratique :

D'un point de vue pratique, l'espace disponible entre l'ancienne télécabine et la rue des Mélézes est très régulièrement utilisé par les habitants du village comme un dépose minute pour les enfants allant au ski, les achats à la boulangerie, mais également pour les arrêts de navettes, les livraisons, et les engins de déneigement. Cet espace, dans l'axe de la rue du bon secours, sert également de rassemblement aux groupes d'école de ski en provenance de la télécabine du Crey du Quart. Il est dommage de se priver d'un tel espace au centre du village, au risque de voir les gens l'utiliser quand même, mais sur la route.

Avec une structure aussi proche de la route et délimitée par des piliers en béton, il n'existe plus aucune marge de manœuvre en cas panne ou de problème d'un véhicule dans la montée. La rue des Mélézes est en outre la route d'accès aux hameaux du Pontet et de Tigny.

Il serait préférable de revoir le positionnement de la nouvelle télécabine en l'éloignant de la rue et de réfléchir à une meilleure intégration visuelle dans le paysage.

Avis défavorable.

✓ **Jeudi 11 janvier 2024 – Une personne a transmis une observation par courriel à l'adresse email dédiée du registre dématérialisé**

- **Mme BERQUEZ Sophie – Ski-club de Valloire**

- Concernant le projet du nouveau TC Sétaz, nous tenons à porter à votre connaissance qu'en tant qu'organisateur de compétition de ski, l'aménagement du TC Sétaz pourrait avoir des répercussions sur l'aire d'arrivée des courses.
 - Nous avons à ce sujet été consultés par la SEM.
 - Nous étions en réunion la semaine passée pour la présentation du projet.
 - Actuellement, nous disposons de 18m de largeur, ce qui est assez restreint mais qui nous permet toutefois d'être homologué pour certaines disciplines. Ces courses de renommée internationale sont importantes pour la vie de notre Ski-Club mais également pour la station de Valloire. Il est donc important de préserver ces 18m de largeur dans l'aménagement du terrain (partie basse).

Enquête publique sur la DAET de remplacement de la télécabine de la Sétaz, le permis de démolir l'ancien appareil et la demande d'autorisation de défrichement déposés par la SEM de Valloire – Procès-verbal de synthèse des observations du public dressé par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête

- D'autre part, nous avons à disposition un petit local, indispensable à notre organisation, dans cette zone. Nous aimerions, que celui-ci subsiste avec quelques aménagements en attendant qu'un nouveau local nous soit octroyé.
- Les dirigeants de la SEM, dans leur projet d'aménagement des garages au Pontet, ont déjà prévu un espace à cet effet. Toutefois, en attendant la réalisation éventuelle de cet ouvrage, ce petit local nous est indispensable (Stockage matériel, documents, chronométrage, salle pour les entraîneurs...).

⇒ Avis favorable.

✓ **Vendredi 12 janvier 2024 – Deux personnes ont déposé une observation sur le registre dématérialisé :**

- **Associations Vivre et Agir en Maurienne et FNE Savoie**

- *Tout d'abord permettez-nous de nous étonner de lire dans le Dauphiné libéré du 09 janvier 2024 l'attribution du marché de cet appareil pour la modique somme de 12 592 429 € HT à l'entreprise DOPPELMAYER. Nous apprenons aussi que la remise des offres pour le marché des gares aval et amont (presque 3 millions d'euros HT) sera clos le 15 janvier 2024. A quoi sert la démocratie ? L'enquête publique "environnementale" n'étant pas terminée et l'enquête parcellaire pour création de servitudes ne commençant que le 15 janvier, nous nous rendons compte que les enquêtes publiques n'ont pas beaucoup de poids dans la décision des porteurs de projet.*
- Malgré cela, nous avons pris connaissance du dossier de remplacement de la télécabine de la Sétaz et plus particulièrement de l'avis de la MRAE et de la réponse apportée par la SEM Valloire. Certes, cet appareil est existant. Le profil est inchangé et les 2 gares sont reconstruites aux mêmes endroits. Certes, la première télécabine, construite en 1985, a bientôt 40 ans mais les cabines et d'autres éléments ont été changées beaucoup plus récemment (2003 ?). Le nouveau dimensionnement de l'appareil tel que présenté, nécessitant un élargissement du passage dans la forêt et des emprises de gare plus importantes : cela engendrerait des dégâts supplémentaires à l'environnement (presque 5000 m2 de déboisement).
- Le projet ne mentionne pas les possibilités de réelles alternatives au projet : - Une étude a-t-elle été conduite pour conserver l'existant avec quelques aménagements ? Le temps de voir comment évolue l'activité ski en station puisqu'il n'est pas prévu de faire fonctionner cet appareil hors

Enquête publique sur la DAET de remplacement de la télécabine de la Sétaz, le permis de démolir l'ancien appareil et la demande d'autorisation de défrichement déposés par la SEM de Valloire – Procès-verbal de synthèse des observations du public dressé par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête

saison d'hiver. - Une alternative a-t-elle été proposée pour conserver la même emprise (aussi bien des gares que de la ligne) ? Pour éviter de nouveaux terrassements et un déboisement conséquent. - Une réflexion a-t-elle été menée sur la déconstruction définitive de cet appareil et sur l'impact économique pour la station ?

- Cet appareil est structurant et permet de monter la clientèle juste au-dessous de 2000 m. Mais, sur le versant Crey du Quart, Valloire possède 2 autres tronçons de télécabine plus récents permettant une bonne desserte de l'ensemble du domaine skiable Galibier-Thabor et montant à 2500 m d'altitude. La construction ou/et la rénovation des télésièges de Cornafond et Montissot ont récemment participé à la restructuration du domaine skiable (2018-2019 ?).
- Autrement dit, Valloire, comme les autres stations, ne doit-elle pas se poser la question de la déconstruction des structures exclusivement liées au tout ski pour réfléchir à la transition, au lieu d'envisager investir 15 000 000 € amortissables en 30 ans, voir 50 ans. Mais où en serons-nous en 2053, voire 2073, et quel sera l'enneigement au-dessous de 2000 m ?
- De nombreuses espèces, protégées ou non sont déjà fragilisées par les travaux de la première télécabine et le passage habituel des skieurs dans la zone ; elles risquent d'être, de nouveau dérangées par les terrassements et la déforestation engendrés par le nouveau projet. Il y a 40 ans, les prescriptions liées à l'environnement n'existaient pas ou peu. Toutes les espèces présentes sur la zone (qui n'ont pas été détruites à ce moment-là) ont désormais retrouvé un semblant d'équilibre. Là, l'écosystème va de nouveau être perturbé, dans un contexte où les espèces sont beaucoup plus fragilisées par les conséquences du réchauffement climatique.
- Dans sa réponse à la MRAE, la SEM Valloire, envisage, s'il est impossible d'éviter, réduire, compenser, de solliciter une autorisation de destruction d'espèces protégées. Il est de notre devoir de les alerter sur le risque de ne pas obtenir cette autorisation, les remontées mécaniques n'étant généralement pas considérées comme d'intérêt public majeur.
- L'enneigement artificiel bien présent dans la zone ne peut se faire sans température basse et sans consommation d'eau. Nous avons eu, tout le début de l'hiver, de la pluie jusqu'à 2200 m. A l'altitude où se situe cet appareil (de 1450 à 1970 m), nous ne sommes pas à l'abri d'un enneigement complètement nul à terme. Pas de neige naturelle et dans l'impossibilité d'en fabriquer du fait de la hausse des températures et de la raréfaction de la ressource en eau à Valloire comme ailleurs.

- En conclusion, nous donnons un avis défavorable au remplacement de cette télécabine : - Il ne nous semble pas dans l'ordre des choses que le marché soit déjà attribué. - Le domaine Galibier-Thabor est largement suffisant, dans son ensemble, pour répondre aux quelques années encore florissantes du ski. - Désormais, les stations doivent poser le problème des investissements lourds (15 000 000 € HT) sur le long terme, qui font la part belle au tout ski surtout quand il s'agit de renouveler des appareils de basse altitude et que l'impact sur l'environnement est aussi important (avec, à terme peut-être, la nécessité de détruire des espèces protégées). Sans parler de la consommation excessive d'eau, perturbant à la fois le cycle de l'eau et celui de la végétation, du fait de l'enneigement artificiel si tant est que celui-ci ait les conditions climatiques pour se mettre en œuvre...

Avis défavorable

- **M. MARTIN Pierre-François** (Valloire) – *En complément de son observation manuscrite sur le registre papier en date du 11 décembre 2023*
- Suite à la consultation de l'ensemble des documents et aux échanges avec les responsables du projet et Monsieur le commissaire enquêteur.
 - Étant riverain à proximité immédiate, avec un impact fort pendant la phase travaux et les 3 à 4 décennies suivantes, je regrette que le remplacement soit envisagé par un bâtiment ayant une emprise si importante, en limite de route.
 - Au-delà de la perte d'ensoleillement et de la vue dégradée pour mon domicile, cela va ceinturer et restreindre la vue et l'accès à la montagne pour le quartier de Tigny et la place des Chouillères.
 - J'aimerais que des solutions alternatives soient proposées, avec un volume de bâtiment réduit au maximum, un accès montagne préservé et un embarquement au plus près du sol actuel, comme l'esquisse que j'ai pu consulter auprès du commissaire ce jour.
Pour être complet, ce projet devrait également intégrer les flux et la cohabitation skieurs, piétons, véhicules autour du site (livraisons, dépose minute, places handicapés, ambulances, cheminements et trottoirs...)
Je donne donc un avis défavorable au projet tel que proposé (mais je reste favorable au renouvellement de la remontée mécanique)

Avis défavorable

Enquête publique sur la DAET de remplacement de la télécabine de la Sétaz, le permis de démolir l'ancien appareil et la demande d'autorisation de défrichement déposés par la SEM de Valloire – Procès-verbal de synthèse des observations du public dressé par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête

Données statistiques et Commentaires :

En définitive on recense en totalité **23 observations** :

- Dont 14 observations manuscrites sur le registre papier
- Dont 9 observations déposés sur le registre dématérialisé clôturé par le commissaire-enquêteur, qui a par ailleurs recensé :
 - o 189 visiteurs uniques
 - o **1 665 téléchargements.**

Sur les 23 observations résumées ci-dessus :

- 11 (dont 2 émanant de la même personne) ramenés à 10 sont défavorables à la réalisation du projet ;
- 9 sont favorables à la réalisation du projet ;
- 3 ont des avis réservés.

Si donc on considère, que les avis réservés ne sont pas contre le projet, les avis défavorables exprimés ne forment qu'une majorité relative. On peut donc en conclure sur la base de l'échantillon analysé, que du travail reste à accomplir pour rassembler plus largement le public à la cause du maître d'ouvrage.

⇒ A noter :

- o 1 avis (très argumenté) défavorable conjoint de « Vivre en Maurienne » et France Nature Environnement Savoie (FNE) ;
- o 2 avis défavorables de VNEA l'un exprimé par son Président, l'autres par la Secrétaire ;
- o L'absence d'observation de l'Office du Tourisme de Valloire que j'avais pourtant sensibilisé téléphoniquement à l'intérêt de sa contribution à l'enquête publique.

Dressé en deux exemplaires originaux à Plancherine le vendredi 19 janvier 2024 par
Le Commissaire-enquêteur
Alain VINCENT

Remis en mains propres le vendredi 19 janvier 2024, à
Monsieur MARTIN Jean-Marie, Président-Directeur Général de la SEM de Valloire, maître d'ouvrage porteur du projet.

Fabrice RIVIERE

Enquête publique sur la DAET de remplacement de la télécabine de la Sétaz, le permis de démolir l'ancien appareil et la demande d'autorisation de défrichement déposés par la SEM de Valloire - Procès-verbal de synthèse des observations du public dressé par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête