

6-c-1/8

Sujet : [INTERNET] enquête publique Eau d'olle express avis

De : > jacques Basso (par Internet) <jbasso38114@

Date : 20/05/2019 11:17

Pour : ddt-se-observations-ep-g7@isere.gouv.fr

Bonjour,

ci-joint les remarques liées à ce projet

salutations cordiales

Jacques Basso

—Pièces jointes :—

enquete publique et réflexions 2019 Eau d olle Express.docx

41,5 Ko

**Réponse pour avis à l'enquête publique
Eau d'Olle Express
mai 2019**

Dans le cadre de cette enquête il convient de partager les avis, de ne pas regarder que les volets faisabilité technique mais aussi et surtout de ne pas mettre en danger, d'une part les riverains (le risque semble limité) , l'économie locale, le sujet est réel et complexe et la station d'Oz se retrouvera pénalisée à moyen terme, l'économie de l'activité, l'équilibre financier du fonctionnement de l'installation étant utopique dans le cadre de l'économie du domaine skiable et de ses clés de répartition (SATA/SPL OV), le développement en investissant là ou ce n'est pas indispensable au détriment de l'investissement d'attractivité territoriale.

Le projet est discutable et extrêmement discuté sur le terrain, mais les élus locaux concernés en ont semblé l'ait fait un « non sujet » en validant politiquement un projet de promesse électorale et sans le soumettre ou l'évoquer avec ses retombées réelles à la population. Les conséquences seront importantes,

s'il fonctionne il engorgera les installations d'Oz et amènera le déclin de la station et donc de l'économie de la commune , malgré des avantages certains pour la commune d'Allemont s'il ne fonctionne pas ce qui semble être plus logique le déficit créé ou les interfaces occasionnelles seront pénalisantes pour les deux communes, et dans les faits positif ou négatif qu'est ce que cela apportera au domaine ? le débat est total mais engagera financièrement les communes durablement.

En rouge ci-dessous les remarques chapitre par chapitre

A - Techniquement:

Au-delà du fait que les systèmes de drains existants dans la zone de la gare d'arrivée ont été minimisés de même qu'ont été évitées d'évoquer les conséquences d'un glissement de terrain sur l'aval de cette même gare, en prenant en compte les événements (sinistres) de débordement de ruisseaux et inondations, torrents de boues (secteur poutran bas Olmet) ou surverse Roche noire et Sauget) subits les 10 dernières années ou historiquement le sinistre qu'ont subits les immeubles Pistes et adelpies lors de leur édification (justement dans la zone aval concernée), on peut noter quelques contraintes techniques non prises en compte ou minimisées

Paragraphes par paragraphes :

II.1.4. Un ouvrage satisfaisant aux exigences actuelles et futures en matière d'exploitation.

La gestion du téléporté sera déléguée à la SPL Oz Vaujany.

SPL comme Actuellement mais plus généralement par l'exploitant désigné en DSP ce qui revient à dire que ce projet peut être géré par un exploitant qui n'aurait pas le même intérêt local à l'optimiser en concurrence d'autres accès plus valorisants pour lui

En gare aval, le parking et les espaces attenants seront directement gérés par les services de la commune d'Allemont.

En gare amont, les ascenseurs et les espaces attenants à la gare seront gérés par la Commune d'Oz en Oisans.

La commune ayant délégué sa compétence neige et exploitation au SIEPAVEO, ces installations seront théoriquement gérées par délégation ou seront à charge de la commune d'Oz venant augmenter la fiscalité locale puisqu'aucune recette n'est prévu pour équilibrer les dépenses d'entretien. Rien n'est précisé sur ce mode de gestion.

II.2.4. Gare amont de l'Eau d'Olle Express (G2)

La gare amont du téléporté a été positionnée à l'amont de la station de l'Olmet afin de desservir par gravité, les ouvrages structurants du domaine skiable (TC de Poutran et de l'Alpette). La position de la gare est aussi déterminée par la liaison au centre de la station (gare de Poutran/office du tourisme) via des ascenseurs.

- o Caractéristiques de la gare :

Le quai de débarquement doit être situé au niveau de la piste située à l'arrière de la gare de manière à ce que la montée / descente sur G2 soit de niveau.

G2 comprend la motrice. Pour alimenter la motrice, un transformateur électrique est nécessaire. Celui-ci sera implanté dans un talus afin de l'intégrer à l'ensemble.

Un local de contrôle des montées et descentes doit être situé au niveau du quai, qui lui-même, est situé au même niveau que la gare. Une armoire de puissance doit être prévue dans le local de contrôle.

- o Terrassements :

La position de la gare est en bordure de la piste de liaison Poutran / Alpette de manière à dégager un espace suffisant au niveau de la sortie de la télécabine (chaussage des skis) et pour le croisement des pistes avec 4 mouvements possibles : (possibles ne veut pas dire cohérents, ni pratiques)

- o Poutran / G2 / TC Alpette,
- o Poutran / G2 / TC Poutran,
- o Chevreuils / G2 / TC Alpette,
- o Chevreuils / G2 / TC Poutran.

Sur ce point les positionnements et altimétries sont contradictoires et les études des sols portent sur le Terrain Naturel(TN) on peut noter que le chemin 4x74 cité comme niveau de sortie et liaison est à une altimétrie qui ne correspond pas au TN car résultant d'un apport de matériaux (plus de 6m de hauteur de remblais en ce lieux)lié à des travaux de terrassements l'importance des volumes et altimétries concernée est à prendre en compte ce qui n'a pas été le cas , si les solutions techniques existent (déplacement de la gare entraînant le dépôt d'un permis modificatif, ou fondations sur pieux avec haubannage elles seront d'un niveau financier élevé et ne peuvent aujourd'hui être envisagées car s'appuyant sur des études de sols complémentaires qui n'ont pas encore donné d'hypothèses. (à noter que la surbaisse de la gare d'arrivée serait une solution contraire à tous les principes de sortie gravitaire et y compris liés à la flèche des liaisons cables et du croisement avec la TK de Poutran actuelle.

Enfin on peut noter que si le principe de zone de déchaussement est évoqué il n'est pas dimensionné en rapport avec les besoins nécessaires aux hypothèses de fréquentation, mais celles-ci étant erronées car basées sur d'unique calculs arithmétiques irréalistes, ce ne sera pas un problème.

B : Intérêt général du projet

III. Intérêt général du projet

Le projet de l'Eau d'Olle Express est porté par les collectivités de la Vallée de l'Eau d'Olle réunie au sein du SIEPAVEO (Syndicat Intercommunal d'Etude et de Programmation de la Vallée de l'Eau d'Olle). A ce titre, c'est un projet public pour les publics de la Vallée, qu'ils soient résidents ou séjournants.

Dans ce cadre, le projet est mené au bénéfice de l'intérêt général sans tenir compte d'un intérêt particulier de quelque nature qu'il soit.

Cet intérêt général se décline sous plusieurs approches.

Point par point les remarques argumentées sont nombreuses et peu favorables au développement de ce projet dont l'intérêt général reste discutable

III.1. Intérêts fonctionnels

III.1.1. Faciliter l'accès à la station d'Oz en Oisans

L'objectif principal de l'Eau d'Olle Express est de créer un accès direct à la station d'Oz en Oisans depuis Allemont, notamment pour les skieurs à la journée venant de Grenoble puisque la station d'Oz est la première station de l'Oisans accessible depuis le bassin Grenoblois mais également depuis le bassin lyonnais.

La liaison de type téléporté permet un accès bien plus rapide et direct à la station que par la route. Cela permettra également :

- de limiter le trafic sur la route d'accès et ainsi les engorgements en période de forte affluence. (hors sujet n'a jamais été constaté depuis 30 ans)
- de limiter les problèmes d'accessibilité et de sécurité routière notamment en période de chute de neige ou de verglas.
- d'attirer une nouvelle clientèle, notamment d'excursionnistes, qui pourraient accéder à l'Alpe d'Huez Grand Domaine Ski depuis Oz. (en concurrence avec nos voisins de l'alpe d'Huez les véritables nouveaux clients seront rares hors des clients à la semaine non concernés par l'Eau d'Olle express)(EOE) Les études touristiques nationales ne montrent pas une embellie pour l'avenir, le nombre de pratiquants de sports d'hiver est en constante régression (Observatoire du tourisme)

Tout l'enjeu est de faire profiter à la station d'Oz de l'impact économique de cette nouvelle clientèle de manière à ce que la station d'Oz ne doit pas seulement être un « arrêt » intermédiaire entre la vallée et le domaine de l'Alpe d'Huez. (voir plus loin)

La vision évoquée est positive, la réalité l'est moins.

Sur le temps de liaison, seuls les autocaristes pourront effectivement annoncer un temps de trajet moins long entre agglomération vers 1ère télécabine du domaine (jouons sur les mots, ce qui pourrait être interprété par un manque d'honnêteté ?

Pour le client, il convient d'analyser les différents modes:

En car : améliorer la desserte de la vallée, actuellement Grenoble Gare TGV en Bus au travers des lignes existantes est donné en liaison directe à 1h05 min , y compris déchargement , liaison à pieds zone déchargement et attente majoré de la montée, le client sera en entrée gare de poutran à Oz station (départ vers le domaine Alpe d'Huez ou Oz-Vaujany) en 1h35

C'est ce même temps annoncé sur les liaisons actuelles avec Oz (1h30).

En voiture : sur la même base avec un temps trajet réduit (Gare départ à gare TK Allmont : 50 minutes) le client se trouve gare de poutran à Oz en 1h25 minimum (car il ne pourra se garer devant et en temps moyen encore plus longtemps puisque le parking à proximité est largement sous dimensionné et sera presque exclusivement utilisé par la clientèle locale.

En allant directement à la station d'Oz qui a encore des réserves de parkings, il mettra 1h02 de route majoré de 10 minutes pour aller à pieds à la gare soit 1h12 à 1h15 dans le pire des cas donc 10 minutes plus vite .

Sur le principe même d'un « ascenseur valléens », celui-ci « eau d'Olle express » ne prend pas en compte les données de fréquentation et de flux sur la station d'Oz.

Ainsi les soucis majeurs porteront :

Sur la saturation des gares de télécabines de poutran et de l'alpette points obligé de transfert de cette clientèle: en saison touristique hiver, la station d'Oz comporte 4 525 lits dont 3 525 lits touristiques et son taux de fréquentation à 72.4 % (en 2018 est en érosion régulière lié à la concurrence directe du développement de la station « mère » de l'Alpe d'Huez et à la diminution du nombre potentiel de clients skieurs au fil des ans.). (études fréquentation annuelles G2A)

Ces clients trouvent **sans** l'eau d'Olle Express des conditions **d'accueil favorables avec peu d'attente** aux gares de départ le matin dans la tranche 9h-9h30. La construction amènera des flux théoriques qui viendront **augmenter fortement le temps d'attente** (environ 15 à 20 minutes) pour la clientèle de séjour en station (vacances), **la qualité va donc baisser** et la clientèle se désintéressera de la station d'Oz, d'où l'expression à propos : déshabiller Oz pour habiller Allemont et (la SPL.... ?) La conséquence logique sera sous 10 ans maximum fermeture de restaurants et de commerces sur Oz station au bénéfice de Allemont qui se développera, partage équitable économiquement ?...

Une solution serait de redimensionner et la capacité des cabines de la gare de Poutran et celles de l'Alpette sur Oz, mais ces projets sont que des études sans suites et surtout sans financement à ce jour. La commune d'Oz n'ayant plus de versements financiers suffisants pour assurer son propre fonctionnement résultant de la mise en place d'une DSP qui lui est peu favorable mais conservant par statuts l'obligation de prise en charge des investissements sur son domaine pourtant délégué.

Sur le sujet de l'arrêt à Oz, la capacité de transport et le mode proposé pour « remonter » du cœur de station vers l'EOE sera un frein important très peu en adéquation avec les flux évoqués, de plus ce projet a été annoté depuis et ne sera pas conforme aux escalators prévus puisque sont venus des « experts » pour une nouvelle version d'un remontée par une sorte de funiculaire en courbe dont les avantages sont certains ... autant que les inconvénients !

Qu'est ce qu'une enquête sur un projet qui n'est pas encore finalisé techniquement ?

L'ascenseur valléens n'aura de réelle utilité que :

S'il permet d'accéder au domaine d'altitude mais ce ne sera pas le cas si d'une part les télécabines d'Oz ne sont pas redimensionnées (au-delà rénovées car la vétusté esthétique approche...30 ans sans rénovation !) et sans parler de l'entretien régulier de conformité qui assurera la pérennité

S'il permet une gestion des flux de remontées, car le matin la clientèle (annoncée potentiellement en forte augmentation au projet Eau d'Olle Express (EOE)) sera cumulée aux files d'attente entre la clientèle station en recherche de confort et de praticité perdue et la clientèle de l'EOE.

S'il permet une bonne gestion des flux jours sur le secteur débutant du front de neige à oz Station, car la descente vers la gare de Poutran viendra impacter la zone d'apprentissage utilisée par les moniteurs de ski pour les débutants.

Si il permet aux clients touristiques de séjour d'avoir une alternative « verte » en garant sa voiture à Allemont et en prenant l'EOE pour venir séjourner à Oz, mais les horaires de fonctionnement nécessaires à l'exploitation ne seront pas compatibles (les clients de station arrivent généralement dans la tranche 17-19h en station et jusqu'à 24h en cas de forte densité de circulation en vallée (le cas sur la romanche tous les samedi pour vacances de Noël et février et mars (soient 8 samedi par saison) et encore faudrait t'il des parkings dédiés dans ce cas en vallée et des compensations pour la commune d'Oz qui va voir les recettes de ses propres investissements (parkings couverts) baisser.

S'il s'intégrait dans une politique de développement « domaniale » mais la concurrence est forte entre la SPL Oz-Vaujany et la SATA Huez et chacun cherche à augmenter ses propres recettes au détriment de celles de l'autre.

Ainsi un nouveau client pour l'EAO est il ?

-un client d'Oz ou de Vaujany qui change de lieu d'embarquement (donc pas un client de plus)

-Un client de l'alpe d'Huez ou d'Auris ou Villard Reculas qui change de lieu d'embarquement (donc pas un client de plus)

-Un client local avantage par ce mode d'accès qui est sans doute le seul à y trouver avantage (17 000 000 d'euros pour un potentiel de 850 personnes ?)

- Un client qui est nouveau ? attiré par la rapidité annoncée de la liaison puis déçu de la réalité ?

Quel est le potentiel de nouveaux clients concernés ? Combien va-t-on dépenser pour communiquer et tenter de le convaincre de venir ?

-Un client de perdu pour Oz ou Vaujany ? car lui y trouverait une solution alternative au logement en station (prix résidences futures d'Allemont inférieur aux prix stations), ou déception lié aux promesses de rapidité de liaisons non tenues ?

-Un personnel saisonnier qui ne trouvera pas de logement peu cher en station ? mais comment redescendra t'il le soir à la fermeture des RM s'il est en restauration ou magasin de sport ? et qui viendra alors fréquenter les résidences pour personnel saisonnier créées en station (175 lits sur Oz) ?

III.1.3. Faciliter le fonctionnement urbain de la station et de la vallée

La station d'Oz en Oisans a déjà pour objectif de promouvoir les mobilités douces notamment en ayant très fortement réglementé la circulation automobile au centre de la station et en promouvant les cheminements piétons.

Le projet en question permettra d'une part de limiter le nombre de véhicules au niveau de la station et donc de ne pas augmenter les nuisances engendrées par la circulation automobile. Et d'autre part, avec la liaison mécanique, de faciliter les déplacements des piétons dans la station.

Sur Allemont, le PLU en cours de réalisation vise également à promouvoir les mobilités douces dans tout le village, en raccordant notamment le plan d'eau au village par pistes cyclables et cheminements piétons.

La liaison Oz-Allemont pourra développer l'activité VTT déjà en place. Le « vététiste » pourra monter grâce à la remontée et redescendre sur les itinéraires existants.

Le public scolaire pourra accéder facilement au domaine skiable pour les sorties de ski. De la même manière les habitants de la station d'Oz pourront ainsi aisément disposer des équipements d'Allemont (la piscine, la base de loisir, etc.).

Oui, l'été cette installation est d'un véritable intérêt l'été associée à la création de pistes de randonnées et de VTT et une communication adéquate mais ne concerne que 15 % de la fréquentation annuelle des RM de la SPL Oz-Vaujany. , une fréquentation doublée (optimiste) en été n'apportera donc que peu de chiffre d'affaire tout en nécessitant des charges de fonctionnement importantes.

Sur ce volet les chiffres annoncés sont d'ailleurs très fantaisistes car au-delà de l'utilité discutable du projet dont le bilan carbone même minimisé viendra s'ajouter à l'existant les recettes liées aux nouveaux clients seront faibles voir très faibles et le manque à gagner est estimé à près de 450 000 euros annuels par les professionnels du métier (en dehors de ceux locaux de la SPL et les constructeurs bien sûr qui gèrent d'autres intérêts, les leurs...) si on y intègre le coût annualisé des inspections et entretiens obligatoires sur une moyenne décennale., qui payera ce coût (chiffre d'affaire supplémentaire minoré des dépenses de fonctionnement) ? le Siepaveo ? La commune d'Allemont ? la commune d'Oz un peu de tous ?

Il est dit que les scolaires pourront en bénéficier, c'est un argument mais vaut il 17 000 000 d'euros ? et combien de personnes sont concernées, parle t'on d'une sortie hebdomadaire hypothétique organisée entre janvier et avril et en dehors des vacances scolaires justement (soient 10 journées de 80 personnes) ? ou y a t'il des projets autres inconnus de la population et non encore évoqués ?

Enfin il est faux de dire que le développement d'Oz est terminé, une nouvelle résidence vient de voir le jour (comme à Vaujany d'ailleurs) il reste environ 850 lits à créer sur Oz station soit près de 20% d'augmentation et sur un PLU adopté et valable à ce jour. Par ailleurs l'UTN station d'Oz prévoyait bien 5 000 lits en dimensionnement, Oz y arrivera au final et toutes ses installations sont dimensionnées pour cette fréquentation, aussi la problématique sera réelle la aussi comme plus haut lors de la surfréquentation possible des départs de gares sans compter des pistes de retour de domaine étant donné la configuration d'Oz, la saturation sera atteinte en cas d'apport qui serait

disproportionné. (Là aussi pas d'inquiétude car l'EAE n'apportera pas les espérances attendues) par contre les charges d'exploitations viendront pénaliser le dynamisme du développement local ou augmenter la fiscalité.

Il est déjà complexe de vendre un immobilier en station, l'EAE viendra impacter négativement les potentiels de vente, et il serait utopique d'occulter les projets de développement concurrentiels en cours sur les Alpes ou seulement en Isère (été comme hiver)

L'attractivité d'Oz ou Vaujany est liée à un mixte d'accès au domaine d'altitude, d'animations, ou d'attractions locales ou d'activités (type parc accrobranche, luge d'été....) pas à une facilité d'accès.

III.3. Intérêt économique

Si l'objectif principal de la liaison est de raccourcir et simplifier l'accès au front de neige depuis la vallée de l'Eau d'Olle, ce projet de liaison permet également de mieux utiliser les lits existants, de développer les lits facilement commercialisables (hôtellerie, résidence de tourisme), les commerces et les services existants à Allemont sur l'hiver d'une part mais également, en été en permettant notamment aux clientèles des campings d'Allemont d'accéder à la haute montagne sans avoir à prendre la voiture.

A terme, c'est une véritable relance de l'activité économique en fond de vallée qui est attendu en complémentarité avec l'activité existante des stations.

Même si les transports valléens sont des véritables sujets modernes et environnementaux à étudier, l'impact économique est prépondérant et ne peut se suffire d'une étude partielle ou partielle car souvent politisée. L'intérêt général primant sur l'intérêt particulier, l'objet de cette enquête étant de questionner sur la possibilité, il semble que les éléments structurants l'offre actuelle ne reposent que sur des possibilités techniques de faisabilité ou centrées sur le développement d'Allemont, en occultant les défaillances potentielles situées sur Oz en Oisans. Ce n'est donc pas une réflexion équilibrée et objective qui est soulevée. La rareté des débats sur Oz en est d'ailleurs la preuve et auprès de la population socio professionnelle de la station ou des investisseurs immobiliers et autres gestionnaires de résidence, la position est clairement affichée comme opposée et notoirement reconnue et évoquée depuis deux hiver comme le prouvera sans doute cette enquête.

III.2. Intérêt environnemental

L'accès routier à la station comprend 10 km de route de montagne depuis Allemont. Ce trajet, réalisé en voiture, est fortement consommateur d'énergie (non renouvelable), fortement producteur d'émissions polluantes et vecteur de nuisances (tel que le bruit) pour les populations locales mais également pour la faune.

La liaison par câble entre Allemont et la station permettra de réduire considérablement les impacts du tourisme et du trafic sur l'environnement avec les objectifs suivants :

- • Limiter le trafic pendulaire,
- • Limiter la pollution atmosphérique liée aux émanations de Gaz à Effet de Serre
- • Minimiser la place des voitures sur le site d'altitude
- • Respecter les principes d'intégration paysagère (sans l'EOE pas de nuisances)
- • Préserver au mieux les enjeux naturels, (sans l'EOE pas de sujet)
- • Mener un chantier prenant en compte l'environnement naturel et humain. (sans l'EOE pas de chantier)

Un montant de bien moins de 12 000 000 d'euros pourrait être alloué totalement différemment avec une innovation concernant les transports (électriques, hydrogène) car même si l'EOE est réalisée, les navettes resteront en circulation sur Allemont et sur les hameaux de Oz vers la station car la spécificité de la commune est son étalement en hameaux éloignés comme sur Allemont sur un village « rue ». Imaginons des navettes propres répondant à ces critères. L'accueil des clients de séjour est à pérenniser et pas au détriment des flux quotidiens de proximité qui eux vont générer une dette carbone importante en vallée de Romanche au départ de Grenoble ou Lyon. Un développement de bus « propres » au départ de Grenoble pourraient être évoqués et seraient à une fréquence adaptée une solution simple. Pour rappel les navettes actuelles qui tournent sur la station d'Oz au départ des hameaux coutent plus de 100 000 euros à la communauté et ce coût ne diminuera pas avec l'EOE tout au plus elles verront leur rentabilité baisser. Mais pour un service public on ne parle pas souvent de rentabilité par contre les navettes restant une réalité y compris avec l'EOE, la pollution engendrée

par ces cars dans la montée d'Oz et sur les hameaux ou Allemont viendra s'ajouter à la pollution générée par le surplus (puisque c'est dans les objectifs) de cars au départ de Grenoble et à destination de l'outil de développement EOE. Le bilan carbone devient catastrophique entre Vizille et Oz.

(Nb : une véritable nouvelle clientèle viendra forcément participer négativement au bilan carbone de par son trajet de l'agglomération Grenobloise ou Lyonnaise vers la vallée.) si le projet se réalisait souhaitons alors qu'il soit générateur d'emploi ...

En complément une rénovation des remontées d'Oz, une amélioration de la sécurisation des ressources en eau serait simple et peu onéreuse.

Une amélioration de l'offre d'attractivité touristique (type attraction, centre de loisir, piscine etc...) permettrait de favoriser l'engouement pour la destination ; et les montants intégreraient la construction de piste de VTT redescendant vers Allemont

Enfin un travail « ensemble » avec l'Alpe d'Huez qui de par son nom apporte la renommée au massif pourrait être favorisé à contrario de la concurrence recherchée par l'EOE.

Et ce développement permettrait lui aussi à Allemont de se développer avec la création de résidence touristiques adaptée, de commerces en développement, de sédentaires saisonniers et annuels (emplois locaux créés) et une communication environnementale cohérente.

En résumé le vrai sujet du développement local est à ce jour l'attractivité plus que la mobilité, car pourquoi penser que les clients vont se déplacer ? ne se voit-on pas trop beaux avant d'exister ? la vision locale est souvent obscurcie par les attentes particulières et personnelles au détriment de la vision partagée et collective.

La dynamique du domaine passe certainement plus par une union avec l'alpe d'Huez et avec un exploitant unique qui diminuera les coûts structurels d'exploitation et aura l'obligation de développer son attractivité. Si ensuite un projet de liaison valléens est proposé et cohérent il aura le mérite d'apporter une revalorisation, pour l'ensemble des acteurs à contrario du projet actuel qui divise les acteurs du domaine. A ce jour les restaurateurs d'une part et les magasins de sport d'autres part se font du souci en craignant l'arrivée de nouveaux commerces concurrentiels sur la vallée (et en amont), et la désertification de la station d'Oz d'une part et de Vaujany dans une moindre mesure d'autre part.

Les commerçants locaux regrettent de ne pas avoir été sollicités pour donner leur avis et aussi d'avoir été destinataires d'éléments d'analyse depuis 2016 (si on enlève l'organisation d'une grand réunion débat au démarrage mais lors de laquelle les contradictions ont été balayées sans analyses et au travers d'éléments chiffrés ne permettant pas d'objectivité de décision (fournis par SPL, ELEGIA, élus d'Allemont).

Personne ne remet en cause la bonne volonté des élus de vouloir développer une économie locale, (Allemont) par contre on peut s'interroger sur l'intérêt d'Oz au regard des éléments développés plus haut. D'ailleurs la commune d'oz laisse peu transparaître d'énergie à ce projet, tout au plus un document relayé sur son site Web et une publicité en 2017 dans un journal sous forme d'un publi-reportage. Ni l'Office de Tourisme d'OZ, ni la SEM d'OZ, ne communiquent sur ce qui devrait, s'il était accepté être un outil fabuleux de dynamisation, c'est tout de même étonnant ? sauf à penser que les objectifs avoués ne s'appuient que sur des chiffres erronés publiés par les maîtres d'ouvrage et les fabricants uniquement, quand ça à l'exploitant, son objet étant le fonctionnement et pas le développement, il n'y a rien à attendre d'une analyse critique puisque sa propre rémunération est assurée que ce transport fonctionne ou pas, et le déficit éventuel sera couvert par une subvention d'exploitation ou une augmentation de capital, voir un CA généré par de nouvelles constructions, sur Oz, Vaujany ou Allemont au détriment de la rentabilité... de l'argent public investit.

7-C

Sujet : [INTERNET]

De : > Dominique Van de Sype (par Internet) <Dominique.VandeSype@i

Date : 20/05/2019 15:42

Pour : "ddt-se-observations-ep-g7@isere.gouv.fr" <ddt-se-observations-ep-g7@isere.gouv.fr>

Copie à : Dominique Van de Sype <dominique.vandesype@i

Bonjour,

Favorable à la liaison téléporté, je pense opportun de motiver cette position et l'assortir d'un souhait.

Favorable par l'impact sur l'environnement.

Il est en effet démontré que cette liaison est une réponse plus propre, notamment en rejet de gaz produit par les véhicules, à l'accès au domaine skiable.

Favorable pour le développement économique d'Allemond.

Incontestablement, le téléporté sera emprunté pour le gain de temps à l'accès au domaine skiable et pour le confort de déplacement (évite les déplacements vers les stations de OZ et Vaujany).

De ce flux de personnes qui viennent passer une journée au Ski et de ceux qui logeront à Allemond pour un séjour SKI, devrait découler une consommation de biens et services favorables à l'économie et à l'emploi.

En suggestion, je dirais que c'est une opportunité pour Allemond qui devra saisir celle-ci pour se redévelopper, en mettant en avant ses atouts et en se différenciant d'une évolution de type station de Ski.

L'environnement, la culture et le sport, de façon intergénérationnels, sont des atouts certains pour un développement harmonieux d'Allemond.

Bien à vous,

Dominique Van de Sype

8-C 113

Sujet : [INTERNET] Enquete publique SIEPAVEO document 1

De : > Gilles LABBE (par Internet) <labbe.gilles@r

Date : 20/05/2019 22:16

Pour : ddt-se-observations-ep-g7@isere.gouv.fr

Observations liées à l'enquête publique unique relative au projet de création d'une liaison téléportée entre Allemond et la station d'Oz en Oisans

Gilles LABBE

— Pièces jointes :

Lettre commissaire enqueteur contexte.pdf

189 Ko

8 - C 213

Gilles LABBE
06 08 96 51 75
labbe.gilles@orange.fr

Résidence secondaire
Le Boulangeard ; route de Villard Reculas
38114 Oz en Oisans

Résidence principale
247 avenue du Maréchal Juin
92100 Boulogne

A l'attention de Monsieur Le Commissaire Enquêteur

Boulogne, le 10 mai 2019

Objet : Unité Touristique Nouvelle : liaison téléportée entre la vallée d'Allemond et la station d'Oz en Oisans

Monsieur,

Je vous écris pour vous informer que serai présent à **la mairie d'Oz le lundi 27 mai à 14 heures** pour vous rencontrer au sujet de l'enquête publique que vous conduisez.

Auparavant je souhaite ci-dessous vous donner quelques éléments de contexte et je vous joins deux lettres, l'une portant sur l'impact environnemental, l'autre sur le tracé et les servitudes générées par le projet de télécabine Allemond-Oz station.

Je suis propriétaire d'une résidence secondaire sur la commune d'Oz en Oisans. J'en ai fait l'acquisition il y a 15 ans et cela fait 35 ans que je viens en vacances dans la vallée de l'Eau d'Olle. Maintenant je suis en retraite et je passe plus de temps dans cette résidence. J'ai d'ailleurs fait faire un agrandissement de celle-ci il y a trois ans pour plusieurs dizaines de milliers d'euros.

A l'été 2016 j'ai appris, par hasard, l'existence d'un projet de télécabine reliant Allemond à la station d'Oz en Oisans. J'ai pris connaissance de celui-ci, de façon plus précise, en consultant le dossier d'UTN décrivant le projet à la mairie d'Oz.

En avril 2018, suite à la réception d'un document de Territoire 38 m'informant d'une servitude sur ma propriété et d'une réunion à la mairie d'Oz en présence du maire d'Allemond, de la maire de Oz ainsi que des représentants de Territoire 38, j'ai évalué de façon précise le coté inacceptable de cette servitude.

Je profite de l'enquête publique pour vous exprimer mon complet désaccord vis-à-vis de ce projet.

Dans le cadre de l'enquête publique, je suis allé consulter les documents mis à disposition à la mairie d'Oz le jeudi 9 mai. La lecture de ceux-ci n'a fait que confirmer mon refus de ce projet.

Je vous joins donc ma position sur les deux volets de l'enquête publique, à savoir l'impact environnemental et les servitudes dues au tracé.

Par ailleurs, si l'hypothèse de développement de la vallée de l'Eau d'Olle au travers du projet de télécabine n'est pas le sujet de l'enquête publique, permettez-moi d'émettre, ci-après, quelques doutes sur cette hypothèse.

Il me semble très hypothétique qu'Allemond devienne le satellite du satellite de l'Alpe d'Huez dans un contexte de diminution de l'enneigement due au réchauffement climatique, et à la baisse du nombre annuel des journées de ski en France (estimée à - 6% en 2018). Sans oublier que les stations actuelles liées à la vallée de l'Eau d'Olle, Villard Reculas, Oz station et Vaujany, sont des concurrentes plus attractives pour la période hivernale et ont leur propre programme de développement ; immobilier, animation.

Comme je l'ai indiqué en début de lettre, je connais cette vallée depuis 35 ans. J'ai connu une période où trois hôtels existaient à Allemond. Il n'en reste plus qu'un, « La Douce Montagne ». Celui-ci est un peu particulier car il cible principalement une clientèle cycliste néerlandaise et belge pendant la période estivale, venue affronter les cols et les montées réputées de l'Oisans, en particulier la montée de l'Alpe d'Huez, surnommée dans le monde cycliste « la montée des hollandais ».

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

Gilles LABBE

g-c 114

Sujet : [INTERNET] Enquete publique SIEPAVEO document 2

De : > Gilles LABBE (par Internet) <labbe.gilles@>

Date : 20/05/2019 22:19

Pour : ddt-se-observations-ep-g7@isere.gouv.fr

Observations liées à l'enquête publique unique relative au projet de création d'une liaison téléportée entre Allemond et la station d'Oz en Oisans

Gilles LABBE

— Pièces jointes : —

Lettre commissaire enquêteur écologie.pdf

336 Ko

g-c 214

Gilles LABBE
06 08 96 51 75
labbe.gilles@orange.fr

Résidence secondaire
Le Boulangeard ; route de Villard Reculas
38114 Oz en Oisans

Résidence principale
247 avenue du Maréchal Juin
92100 Boulogne

A l'attention de Monsieur Le Commissaire Enquêteur

Boulogne, le 10 mai 2019

Objet : Unité Touristique Nouvelle : liaison téléportée entre la vallée d'Allemond et la station d'Oz en Oisans

Impact environnemental et écologique

Le document de présentation du projet met en avant l'aspect écologique, en s'appuyant sur la diminution du trafic routier entre Allemond et la station d'Oz.

Ce point mérite d'être étudié plus finement..

En période hivernale, la population souhaitant accéder à la station d'Oz peut se découper en 3 catégories :

- Les personnes venant résider et skier pour une période de plusieurs jours : vacanciers français et étrangers ; 82% du trafic routier semble-t-il ! C'est sans doute ce pourcentage qui se concentre sur les 16 samedi de fort trafic. Cela doit correspondre aux périodes de vacances scolaires d'hiver françaises et étrangères,
- Les personnes venant skier pour la journée, 18% : personnes venant principalement de la région grenobloise et peut être faiblement de la région lyonnaise (temps de transport important mettant la station d'Oz en concurrence avec des stations de ski d'autres massifs),
- Les personnes résidant à Allemond.

Je n'intègre pas le trafic routier lié au fonctionnement de la station qui, lui, continuera à emprunter la route ; artisans, livraisons, navette bus.

Les personnes de la première catégorie ne seront pas intéressées par la télécabine. Ils arrivent pour une semaine en voiture, ou en bus, avec les valises, le matériel de ski et très souvent avec le ravitaillement pour la semaine. Ils iront en voiture jusqu'à la station et s'arrêteront au pied de l'immeuble de leur location ou de leur propriété.

Les personnes de la deuxième catégorie préféreront également en majorité monter en voiture jusqu'aux parkings proches des remontées mécaniques de la station d'Oz. Leur temps de parcours est déjà d'au minimum une heure. Il ne reste plus que 10 km à faire. Le temps de montée en voiture particulière est de 14 minutes. Il est de 8 minutes par la télécabine auxquelles il faut ajouter les temps d'accès aux gares amont et surtout aval, qui présente une difficulté de circulation ; parcours mal aisé en raison du passage par la voie sur berge de l'Eau d'Olle et de l'étroitesse de celle-ci nécessitant la présence d'un feu de circulation.

De plus, monter en voiture, évite de se plier aux contraintes des horaires de la télécabine.

Le temps d'utilisation de la télécabine pour cette population est très limitée quotidiennement. Cette télécabine étant un ascenseur et non une remontée associée à une piste de ski, son utilisation sera de une heure le matin et une heure le soir, c'est-à-dire deux heures sur un temps de fonctionnement journalier de neuf heures. Pendant sept heures, la télécabine fonctionnera quasiment à vide.

Les personnes de la troisième catégorie pourraient être intéressées par cette télécabine si elles souhaitent monter à la station d'Oz. Mais elles peuvent souhaiter également monter dans les stations de Vaujany et de Villard Reculas. De plus il existera toujours la navette bus gratuite permettant la montée à la station d'Oz. Celle-ci offre l'avantage de faire un circuit dans Allemond avec différents arrêts proches des hébergements ainsi que des arrêts dans les hameaux se trouvant dans la montée à la station (Le Robérand) afin de récupérer les personnes désirant atteindre la station.

En période estivale, le trafic routier se résume principalement à la première catégorie décrite ci-dessus : population venant pour une période d'une semaine ou plus, donc non utilisatrice de la télécabine (à l'exception de la remontée de quelques VTT).

La télécabine présentera également un inconvénient majeur en période estivale : elle sera sans aucun doute payante. Le coût de son utilisation ne pourra être intégré (artificiellement ou non) dans un forfait. Pour un montant de 8€ par personne pour l'aller et retour, tarif que l'on peut trouver pour des télécabines de même type, celui-ci n'est pas concurrentiel avec l'utilisation de la voiture, pour une famille de 4 personnes.

PROJET ANTI ECOLOGIQUE

Si l'intérêt pro écologique est contestable, ce projet entrainera les faits anti écologiques certains décrits ci-dessous :

- Déforestation permanente tout le long du tracé, soit environ 5 hectares (24 mètres de large sur 2,9 kilomètres),
- Une « saignée » permanente dans la montagne,
- Une implantation permanente de pylônes tout le long de cette « saignée »,
- Nuisances sonores dues aux mouvements de cabines dans la gare de départ et celle d'arrivée, aux passages des cabines sur les pylônes.
- Une « bétonisation » permanente par la construction d'un parking bus (15 bus !). Un parking bus est une très grosse source de pollution. Les chauffeurs de ceux-ci ont la mauvaise habitude de faire tourner le moteur de leur véhicule (diesel) pour fournir le chauffage dans l'habitacle (ou la climatisation l'été) afin d'accueillir agréablement les passagers,
- Une « bétonisation » permanente par la construction d'un parking voiture. Ce parking risque d'attirer les voitures sur le centre d'Allemond, alors qu'actuellement celles-ci évitent celui-ci en empruntant la route passant par les hameaux de la Voute et de la Beurrière,
- Pollution générée par les mouvements de voitures, proches de l'école d'Allemond.
- « Bétonisation » permanente de la berge de l'Eau d'Olle pour créer une voie d'accès au parking voiture.
- Une consommation énergétique en pure perte pour la plupart du temps, même si celle-ci est d'origine « renouvelable »,
- Diverses nuisances sonores et visuelles non perceptibles à ce stade du projet.
- Possibilité pour les personnes qui résident à Allemond de prendre leur voiture pour converger vers le parking de la télécabine, si elles ne veulent pas prendre une future navette intra Allemond, ce qui concentre la pollution sur le centre du village.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

Gilles LABBE