

ANNEXE A 11

Procès verbal de synthèse

République française

Département de l'Isère



TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE GRENOBLE

2, place de Verdun – BP 1135
38022 Grenoble cedex

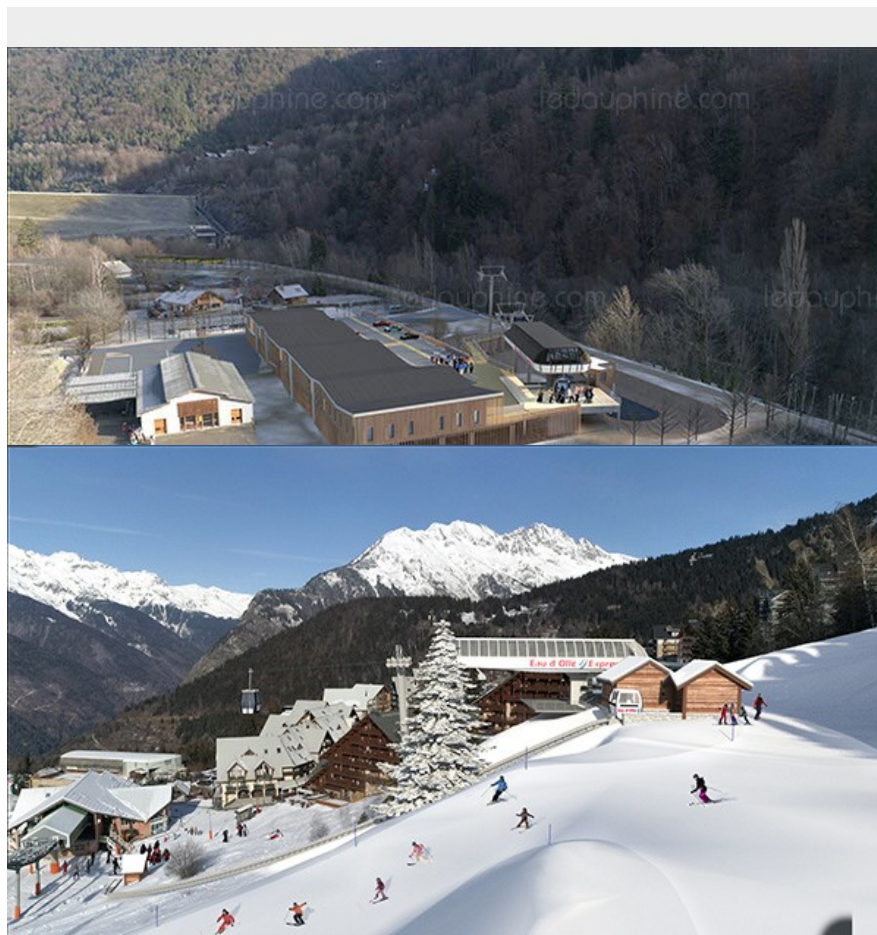
dossier n° : E19000085 / 38

Projet de création d'une liaison téléportée entre les communes d'Oz et d'Allemond

Maître de l'ouvrage: SIEPAVEO – mandataire: territoire 38
autorité organisatrice: DDT de l'isère

procédure de mise à l'enquête publique **unique**
du 9 mai 2019 : 9 h au 7 juin 2019 : 16 h

procès verbal de synthèse



Périmètre des enquêtes :

L'enquête publique unique ou conjointe concerne trois champs réglementaires différents :

- ✓ demande d'autorisation environnementale aux titres de la loi sur l'eau et des milieux aquatiques, du défrichement et de la dérogation à l'article L 111-2 T4 du code de l'environnement (dossier 1)
- ✓ demande de création de servitude d'utilité publique, article L 342-7 à L 342-26 (dossier 3)
- ✓ demande d'autorisation d'urbanisme, pour les permis de construire afférents et demande d'autorisation d'exécution des travaux (dossier 2)

Rappel de la nature du projet soumis aux enquêtes :

Le syndicat intercommunal d'étude et de programmation pour l'aménagement de la vallée de l'Eau d'Olle (SIEPAVEO) a décidé de la création d'une liaison de téléporté dénommée «Eau d'Olle Express» entre les communes d'Allemond et d'Oz-station. Le projet comprend :

- Une télécabine avec des cabines 10 places depuis le site des services techniques à Allemond et la station d'Oz-en-Oisans d'une longueur de 2,9 km sur une dénivelé de 658 m avec un débit maximum de 2000 personnes par heure, sachant que le débit commercial est estimé à 1200 P/H.

Ce télécabine est motorisé en gare amont (dite G2) et dispose d'un bâtiment de stockage des cabines en gare aval (dite G1).

- Deux parking de 216 places pour véhicules légers au point aval de la remontée mécanique sur Allemond dont 173 places couvertes, et de 15 places pour les bus, situé dans l'actuel camping municipal

- Une liaison par ascenseur entre la gare de la télécabine de Poutran sur la station d'Oz en Oisans et la gare amont de la télécabine de l'Eau d'Olle Express.

Références :

code de l'environnement : article R181-1 et suivants, L 181-1 et suivants, L 214-1 et suivants, R 214-1 et suivants

code de l'environnement : article L 122-1 et suivants ; R 122-1 à R 122-14 (évaluation environnementale)

code du tourisme, art L 342-7 à L 342-26,

code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

code de l'urbanisme : articles R 423-20 et R 423-57,

décision du 25/03/2019, modifiée le 28/03/2019 du TA portant désignation du commissaire enquêteur,

arrêté n°38-2019-099-DDTSE-01 du 09/04/2019 de Monsieur le Préfet de l'Isère, prescrivant l'enquête publique unique relative aux demandes présentées, puis complétées, entre le 10 novembre 2017 et le 7 décembre 2018 par le SIEPAVEO et concernant le projet de création d'une liaison téléportée « eau d'Olle express » (dite EOE dans la présente synthèse).

Objet et remise :

Le PV de synthèse a pour objet de communiquer à Monsieur le Président du SIEPAVEO, Maître d'ouvrage du projet, la synthèse des observations écrites et orales recueillies au cours de l'enquête, afin de leur permettre d'avoir une connaissance aussi complète que possible des préoccupations ou suggestions exprimées par le public, ayant participé à l'enquête.

Ce procès verbal a été réalisé, après la remise de l'ensemble des observations, des trois registres de l'enquête et des courriers et courriels reçus, portant sur cet objet. La remise a été effectuée le vendredi 07 juin, à la clôture de l'enquête à 16h30 pour Allemond, puis à 17 h pour Oz. Les maires ont contre-signé les registres.

Les entretiens conduits au cours des permanences, font l'objet d'un tableau récapitulatif des observations formulées. Ce tableau, joint aux registres, est également transmis pour insertion dans le fichier des observations reçues. Il constitue l'annexe 1.

Les observations par lettres font également l'objet d'un tableau d'analyse constituant l'annexe 2.

Les contributions dématérialisées, sont réunies sur le site de la Préfecture de l'Isère. Leur liste constitue l'annexe 3.

Les annexes font parties intégrantes de ce procès verbal et ne peuvent en être dissociées.

Le P.V. de synthèse est remis en main propre à Monsieur le Président du SIEPAVEO et à son mandataire le jeudi 13 juin à 14h, soit dans le délai imparti de huit jours après la clôture de l'enquête.

Il est transmis en copie Monsieur le Préfet de l'Isère (DDT) et à Monsieur le vice-Président du Tribunal administratif, pour leur information.

Rappel des délais en cours :

Monsieur le Président du SIEPAVEO dispose d'un délai maximum de 15 jours à compter de cette remise, pour produire ses observations et sa contribution, soit jusqu'au jeudi 27 juin maximum. A la suite de quoi, le Commissaire enquêteur dispose du reste des trente jours suivant la clôture de l'enquête pour déposer son rapport final et formuler ses conclusions et avis. Soit au plus tard le lundi 8 juillet à 16h.

Partie 1- Résumé statistique du déroulement de l'enquête

En préambule, il convient de noter que le dossier était complet, construit sur la base de trois dossiers, renvoyant chacun à l'un des domaines réglementaires justifiant l'enquête unique. Il comportait inévitablement des redites d'un dossier à l'autre, puisque l'évaluation environnementale est commune aux trois procédures d'enquêtes et doit figurer à ce titre dans chaque dossier. Ces redites se sont révélées au final utiles, pour les personnes ne souhaitant consulter qu'un des aspects de l'enquête. Une partie de la cartographie, détaillée et multiple et certaines présentations du projet (notamment la gare de départ G1), ont été affichées dans les mairies à ma demande, afin de faciliter la prise de conscience du projet par les personnes, lors de mes permanences.

Les registres ouverts dans les deux mairies, ont été complétés par un registre regroupant les contributions écrites déposées ou envoyées en mairie. Il a été disposé à Allemond.

Les mesures de communication et d'information, ont été réalisées à la date de l'ouverture de l'enquête. Il faut noter le caractère particulièrement complet de l'affichage dans le secteur considéré, en centre bourg et dans les panneaux officiels en mairies, ainsi qu'aux abords, même éloignés, des RD 44 et 44b. Avant l'enquête, un certain nombre de réunions et de rencontres, inventoriées dans les dossiers, ont eu lieu.

Ce sont ajoutées également :

> la diffusion large auprès du public, depuis juin 2017 et jusqu'en mai 2019, d'une lettre d'information : <http://www.siepaveo.fr/la-lettre> .

> la tenue de quatre séances du comité de pilotage semestriel, associant élus, société civile et associations.

Ce partage d'informations, sous différentes formes et de façon continuée, a sans doute contribué à la qualité des observations formulées au cours de l'enquête. La participation a été active, diverse, argumentée, utile à l'établissement des rapports. Que les avis soient favorable, en questionnement ou défavorable, ils ont été formulés dans de bonnes conditions de respect de l'expression de chacun et avec un réel souci de participer à la réflexion sur ce projet. Le dialogue qui doit s'établir entre ces observations recueillies et les réponses qu'apportera le maître d'ouvrage, permettront à l'enquête publique de préciser certains points qui seront consignés dans le rapport final, avant la formulation des trois avis.

Les avis des personnes publiques associées ont été requis et obtenus dans les délais et notamment lors de réunions avec les autorités publiques en charge des instructions d'autorisation, ils sont à nouveau listés ici :

- o Préfecture de l'Isère,
- o Direction Départementale des Territoires (DDT), services environnement, sécurité et risques, aménagement,
- o Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG),
- o Agence Régionale de la Santé (ARS),
- o M. JP Bozonnat, hydrogéologue agréé,
- o Direction Régionale de l'Environnement et du Logement (DREAL), service Eau Hydroélectricité et Nature (EHN), Pôle Préservation des Milieux et des Espèces (PME) service Connaissance, Information, Développement Durable, Autorité Environnementale (CIDDAE), Pôle Autorité Environnementale (AE),
- o Conseil National de Protection de la Nature (CNPN),
- o Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC),
- o Office National de la Forêt (ONF),
- o Restauration des Terrains en Montagne (RTM),
- o l'Association des Dignes de l'Isère Drac Romanche (ADIDR),
- o Commission Local de l'Eau (CLE),
- o Réseau de transport de l'Electricité (RTE),
- o Electricité de France (EDF),
- o Conseil Départemental de l'Isère – Territoires de l'Oisans,
- o Communauté des Communes de l'Oisans,
- o Les Maires des Communes voisines au projet et notamment Le Bourg d'Oisans, Villard Reculas, Vaujany,
- o Les représentants des entreprises et des commerçants de la Vallée de l'Eau d'Olle,

o Les professeurs des écoles du groupe scolaire d'Allemont – Les Ardoisières,

Je souhaite disposer de l'avis de l'autorité Restauration des terrains de montagne (RTM) que je n'ai pas trouvé dans le dossier.

Je relève deux faits qui ont attiré mon attention :

> l'avis défavorable du CNPN, du 18 septembre 2018, qui a conduit le maître d'ouvrage à revoir très significativement son projet au regard des solutions alternatives étudiées, de la méthodologie d'inventaire et d'évaluation, de l'estimation des impacts et de leur compensation, avec une démarche ERC à présent complète, argumentée et contrôlable. Je reviendrai longuement dans mon rapport final sur ce mémoire en réponse qui marque une évolution significative du projet (protection des espèces menacées, îlots de senescence et leur ratio supérieur à 5/1, modalité de gestion). L'absence de réponse à ce mémoire, vaut avis favorable du CNPN.

> l'absence d'avis rendu par l'autorité environnementale indépendante le 10 février 2019. Ceci est surprenant et dommageable dans le cadre de l'enquête publique et ne se justifie en rien. Il est vrai que pour l'autorité environnementale indépendante, « se prononcer en s'abstenant » est une constante... On rappellera ce que déclare elle même cette autorité : « Pour tous les projets ou documents d'urbanisme soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, **une Autorité environnementale (AE)** désignée par la réglementation **doit donner son avis** et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public ». Un tel projet qui revendique un bilan environnemental positif, tout en sollicitant une dérogation pour des aménagements dans un secteur naturel protégé, aurait mérité d'être éclairé par un tel avis. L'enquête publique s'en passera donc, sans être entachée d'un vice de forme, l'explicitation de cet avis n'étant pas une condition de conformité.

1.1 – Une réunion préparatoire a été tenue par l'autorité organisatrice (DDT)

A cette occasion les services de l'État ont détaillé l'actualité du dossier : avancement des diverses procédures d'instruction, recueil des avis des personnes publiques associées, nature et évolution du projet.

Le Maître d'ouvrage, demandeur des différentes autorisations et dérogations, a présenté l'histoire du projet, sa progression et sa nature de façon détaillée : implantation, type d'équipements, caractéristique et finalité, objectifs économiques, sociaux et environnementaux qui s'attachent au projet.

L'ensemble des participants ont défini le calendrier de préparation, puis de conduite de l'enquête publique unique. J'ai partagé avec le Maître d'ouvrage l'avis que ce calendrier serait tendu, s'il advenait que le projet poursuive son chemin et s'il était envisagé de procéder dès l'automne 2019 à des travaux préparatoires, essentiellement le défrichement du layon.

Le Maître d'ouvrage a enfin détaillé l'organisation des dossiers soumis à l'enquête unique et donc à l'examen du public pour garantir sa bonne participation en sollicitant mon accord.

J'ai retenu l'architecture proposée qui s'ordonnait en trois dossiers, déclinant les trois types d'enquête : autorisation environnementale, autorisation d'urbanisme, servitude d'utilité publique . En effet pour un système décisionnel complexe, elle avait le double mérite d'être pédagogique pour la conduite de mes entretiens en permanence et de sérier précisément les enjeux juridiques liés à cette procédure.

Son inconvénient, mineur, était de produire des « redite documentaires », puisque certaines pièces devaient être incluses dans plusieurs enquêtes.

A la suite de cette réunion préparatoire, et constatant que les mesures préliminaires d'information, de rédaction des documents étaient réunies, que l'autorité organisatrice était en situation de tenir sa mission, **j'ai donné mon accord pour le lancement de la procédure d'enquête publique unique le 2 avril à 17 h .**

1.2 - Calendrier et dates clés, de l'enquête publique

Ouverture de l'Enquête Publique : le jeudi 9 mai 2019 à 9h. Six permanences ont été tenues :

semaine 2 :	mercredi 15 mai :	15 h – 17 h	mairie d'Oz en Oisans
	samedi 18 mai :	8 h30 – 11 h30	mairie d'Allemond
semaine 3 :	lundi 27 mai :	9 h – 12 h	mairie d'Allemond
	lundi 27 mai :	14 h – 17 h	mairie d'Oz en Oisans
semaine 4 :	vendredi 7 juin :	9 h – 12 h	mairie d'Oz en Oisans ¹⁴
	vendredi 7 juin :	14 h – 16 h	mairie d'Allemond

Date de clôture de l'enquête publique : vendredi 7 juin à 16 h.

1.3 - Durant l'enquête, en ma qualité de commissaire enquêteur, j'ai :

- ✓ Reçu aux 6 permanences 37 personnes, au cours de 27 entretiens, dont 15 entretiens à Allemond et 12 entretiens à Oz : propriétaires ou professionnels, résidents, permanents ou saisonniers dans les communes. Ces observations sont retranscrites dans le tableau ci-dessous et cotées P1 à P26.
- ✓ Noté que 25 autres personnes ont formulé des observations écrites dans les registres : 22 à Allemond, cotées R1 à R22 et 3 à Oz, cotés R1 à R3.
- ✓ Noté que les trois collectivités territoriales concernées ont délibéré au cours de cette enquête sur ce projet :
 - conseil municipal d'Allemond le 27 mai, avis favorable à l'unanimité des présents (10)
délibération jointe au registre de la commune et cotée R23,
 - conseil municipal d'Oz en Oisans le 20 mai, avis favorable par sept voix pour et une voix contre
délibération jointe au registre de la commune et cotée R4,
 - conseil de la communauté de communes de l'Oisans le 16 mai, avis favorable à l'unanimité des présents et représentés (36)
délibération jointe au registre des pièces annexées à Allemond et cotée D7.
- ✓ Noté que 36 personnes ont formulé des avis par messagerie électronique, cotés C1 à C36
- ✓ Noté que 20 personnes ont déposé des lettres ou documents à la mairie d'Allemond, l'ensemble réuni dans un troisième registre et coté D1 à D21 (sauf la D7 concernant la délibération du conseil de communauté)
- ✓ Pris un rendez-vous avec le porteur du projet : le SIEPAVEO et son mandataire : Territoire 38, le 28 mai 2019, pour établir un point intermédiaire sur la participation du public et signaler les axes de discussion qui ressortaient.

- ✓ Vu à plusieurs reprises, au cours de ses permanences, les maires des communes concernées,
- ✓ Procédé par moi même à cinq visites de terrain, à des jours et heures différents pour mesurer l'impact du projet :
 - parcours sur le chemin de randonnée coupant à plusieurs reprises le tracé du layon, entre Allemond et Oz – station,
 - parcours sur la piste forestière située sous le hameau de Sardonne,
 - cheminements autour du lieu d'assise de la gare de départ et notamment échange avec une institutrice de l'école voisine, à l'heure de récréation après la cantine,
 - cheminement sur la plateforme amont de l'Olmet, au droit du lieu d'implantation de la gare d'arrivée, et dans la station de Oz,
 - Visite du lieu dit « le clôt » en versant adret, où se trouvent les 56 ha de forêt prévus pour la compensation du défrichement. Ces surfaces, exploitées économiquement, seront laissées en senescence et feront l'objet d'un suivi environnemental.
- ✓ Pris connaissance du compte rendu de la réunion publique du 15 avril 2016 réunissant les élus, des associations locales et des habitants.

N.B.1: Trois personnes se sont manifestées à plusieurs reprises ou de différentes façons : par mail, dépôt de contribution ou entretien. Le présent décompte ne réduit pas ces « doubles comptes ». Par exemple les contributions de Monsieur Labbé sont cotées E14 (pour son entretien au cours d'une permanence), D2 (pour son envoi déposé en mairie), C8 à 10 (pour son message électronique parvenu en Préfecture), même si les observations sont de même nature. Car il est impératif de se tenir à l'exhaustivité des manifestations d'intérêt.

N.B.2: Deux personnes ont transmis leurs observations, par voie postale et par mail, après la clôture de l'enquête publique. Ces observations ne sont pas retenues. Elle sont versées en archive au dossier d'enquête.

1.4 - Conclusions :

Après ces auditions, ces visites de terrain et après lecture faite des messages électroniques et du registre d'enquête, le commissaire enquêteur constate que tous les éléments requis pour garantir l'information du public et des PPA, ainsi que **les conditions d'expression et de participation des habitants et organisations locales, ont été réunies et satisfont à la tenue des objectifs d'une enquête publique unique.**

Partie 2- Observations et suggestions formulées pendant l'enquête

Sous partie 2.1 - entretien avec le Maître d'ouvrage et bilan intermédiaire du 28 mai

Le 28 mai 2019, j'ai souhaité rencontrer le Président du SIEPAVEO et son mandataire : Territoire 38, pour établir un point intermédiaire sur la participation du public et signaler les axes de discussion qui ressortaient. J'ai retenu de cet entretien les points suivants :

211 - La qualité des observations, montrait une attention particulière portée par les pétitionnaires à ce projet. Il y a bien eu une information préalable assez complète, permettant à ce stade de l'enquête la production d'observations utiles à sa conduite. Elles étaient équilibrées : en faveur du projet , en opposition à tel ou tel aspect du projet ou en interrogation qu'il conviendra de lever. Pour le volet « servitude d'UP et indemnisation » certaines observations portent sur le niveau de compensation pour les propriétés traversées ou approchées, cela doit se résoudre aisément dans un dialogue raisonnable à poursuivre avec les propriétaires rencontrés.

212 - Les observations représentaient à la date du 28 mai :

33 reçues par courriers, mails ou consignées dans les registres, 18 personnes reçues au cours des quatre premières permanences, soit 51 manifestations d'intérêt.

Elles se déclinaient entre :

30 de favorable à très favorable,

7 demandes de précisions ou réservées sur tel ou tel aspect,

14 de défavorable à opposée au projet.

Les observations défavorables ou les réserves se distribuant autour de cinq points :

- * La pression qu'exerceraient les parkings (bus en premier lieu, VL en extérieur et second lieu), sur la qualité de l'environnement de proximité dans les quartiers d'Allemond impactés.
- * Le fonctionnement fluide et la bonne connexion entre l'arrivée G2 à l'Olmet et les départs G1 Alpette et Poutran qui ne semblent pas évidents.
- * Un possible risque géophysique : stabilité du terrain d'assise de l'équipement pour les premiers pylônes en aval.
- * Un débat avec des avis divergents sur l'approche « compensation » entre les nuisances actuelles connues (trajets automobiles Allemond-Oz station, fréquentation des excursionnistes à la journée : bus et VL, navette bus) et les nuisances de proximité induites par l'augmentation des flux dans le bourg d'Allemond,
- * Des observations, pas forcément opposées au projet en soi, font valoir que le choix économique de relier Allemond à Oz station est peut être audacieux. Qu'il conviendra que les deux sociétés exploitantes passent des accords de gestion et de mise en marché équilibrés.

Les observations favorables soulignant plusieurs aspects, souvent répétés :

- ✓ Le caractère innovant d'un ascenseur valléen, l'amélioration et la diversification de la desserte de Oz-station,
- ✓ L'évolution très sensible de la qualité environnementale du projet, avec les dispositions de prévention, de compensation et de suivi de l'état environnemental du secteur.

- ✓ L'apport économique déterminant pour la vallée de l'eau d'Olle, ainsi que sa dimension en matière d'emplois et de facilitation de l'exercice des emplois saisonniers,
- ✓ L'adaptation du projet aux capacités budgétaires de son promoteur et aux soutiens financiers acquis,
- ✓ La pertinence du tracé choisi, parmi les cinq étudiés.

213 - De façon transversale à beaucoup de participations, qu'elles soient positives ou négatives, il ressort une attente commune : que soit bien mesurer les conséquences de la fréquentation automobile générée par les places de stationnement créées, avec l'évocation d'ajustements possibles pour ces équipements de service.

On notera que les participations pendant la seconde partie de l'enquête, entre le 29 mai et le 7 juin ont confirmé ces premières tendances, sans apporter d'observations très différentes. Après ce rappel du point d'étape réalisé, afin de permettre au maître d'ouvrage de mesurer le chemin à parcourir, il convient de détailler l'ensemble des participations, par modalité et par enquête.

Sous partie 2.2 - entretiens à l'occasion des permanences

NB : Cette restitution, s'agissant d'entretiens oraux tenus en permanence, sera plus détaillée que les autres restitutions à la disposition du maître d'ouvrage : mails ou lettres et observations écrites, car il y a lieu d'en garder une trace écrite et formelle précise. Les commentaires peuvent reprendre également ceux formulés dans le tableau matriciel de compte rendu qui constitue l'annexe 1 indissociable du présent PV.

221 - Enquête relative à l'impact environnemental

Les observations ici formulées concernent les atteintes à l'environnement, les compensations, les risques naturels et les nuisances occasionnées à la population. Les questions d'impact environnemental ont fait l'objet de 18 discussions, avec 7 avis défavorables ou réservés et 11 avis favorables ou en questionnement.

Pour plus de détail : Voir le tableau matriciel annexe n°1

→ Analyse :

Trois fois seulement les atteintes environnementales (faune, flore, défrichement, accès travaux) sont évoquées et craintes, lors des entretiens. On attendait plus d'observations à ce propos. Elles sont d'ailleurs plus nombreuses et étayées dans le recueil des messages électroniques reçus (voir sous-partie 2.3).

Le dossier complémentaire produit par le MO après l'avis du CNPN, a semble-t-il rassuré et éclairé la population. Les mesures de compensation sont bien notées et conséquentes. Le trouble occasionné à la réserve de chasse ou aux cortèges des animaux présents est réversible, une fois le chantier achevé. Les mesures de préservation des placettes des espèces menacées : ail rocambole et sabot de venus et d'évitement du périmètre de captage sont précisées et scrupuleusement respectées. Les impacts feront l'objet d'un suivi dans le temps, décrit dans le dossier.

La question des risques naturels est évoquée quatre fois, pour le risque avalanche (une fois) pour le risque glissement de terrain (trois fois).

Le dialogue entre MO et le public doit traiter d'une question importante : les assises des pylônes du linéaire de câble, ceci à trois titres :

- de GI à P2 : les études démontrent la faisabilité des implantations, mais signalent le risque d'intrusion dans la nappe phréatique stratégique de l'eau d'Olle. Le MO devra dans sa réponse garantir le respect scrupuleux des préconisations d'expert pour l'assise des fondations et le respect concomitant des exigences d'ancrage d'une gare de téléporté. Il devra être apte à en modifier l'implantation à l'ouverture du chantier et à surveiller les prestataires en charge des travaux.
- De P3 à P5 : si la faisabilité est assurée également par les études, le choix définitif d'implantation devra être fait en tenant le plus grand compte du risque glissement de terrain, toujours présent et qui nous est rappelé par le dernier événement survenu l'an passé au dessus du tènement de M. Labbé. Même si celui-ci concernait un écoulement de boue, lié à l'obstruction des buses d'évacuation au bord du RD44B et non le résultat d'une instabilité du terrain.

S'ajoutent les points d'attention suivants :

- Pour les bassins de rétention, les mêmes garanties de surveillance et d'entretien dans le temps devront être apportées et effectives.
- L'aspect visuel de la ligne et du layon n'est évoqué que deux fois et de façon contradictoire.
- Deux fois est ressortie l'affirmation que la création du layon et son entretien nécessaire, va créer un couloir favorisant le vent et présentant une aggravation de la stabilité de la pente.

Ces circonstances sont bien connues du MO qui dit s'y être préparé et avoir prévu ce type d'aléa.

Quasiment toutes les observations, même favorables au dossier d'impact environnemental, expriment des craintes sur l'implantation des parkings et les options de circulations ou d'accès. Cela va de l'interrogation, à la défaveur des choix proposés.

Le positionnement de la G1 en aval du barrage en zone inondable et de protection de la nappe sous-jacente est jugé audacieux. Il est parfois mal compris.

Le positionnement de la G2 sur un terrain morainique et pentu, de plus rapporté et arasé, fait débat. L'historique d'un précédent glissement de terrain est évoqué par l'ancien maire. Certes le terrain d'assise est entretenu et surveillé et les études de risques concluent à la faisabilité, mais ces questions de l'inclinaison et de l'ancrage sur un substratum morainique doit être commentée.

A la faveur du projet il faut souligner le contenu des études d'experts :

- ✓ rapport ENGINEERISK du 8 mars 2018 (risques naturels, notamment pages 5, 7, 9 à 15) s'appuyant sur l'expertise incontestable de JF Meffre et la pratique du responsable sécurité des pistes, F Duclot)
- ✓ rapport SAGE du 26 juin 2018 (étude géotechnique préalable, notamment pages 6 et 9 à 14, avec la triple analyse du risque : sondages pelle mécanique, sondages pénétromètre, identification des matériaux et relevé par panneaux électrique)

✓ l'ensemble de l'étude sur le contexte abiotique du dossier d'enquête (doct 4.1.3 et 4.3.3) et la partie 2 du mémoire en réponse à l'avis du CNPN, traitant du choix du tracé et daté de décembre 2018.

✓ sur les mesures compensatoires, le mémoire en réponse démontre que des îlots de senescence nouveaux sont définis, au-delà du rapport 5/1 préconisé par le CNPN, démonstration est faite que les placettes de sabots de Vénus seront isolées des travaux et de la zone d'impact du layon ; que la présence d'ail rocambole a été parfaitement définie et que des mesures d'ajustement des accès par les prairies d'altitude garantissent la protection de cette espèce.

➤ N.B. 1:

Pour les avis défavorables ou réservés, je demande que le MO apporte une attention particulière aux observations formulées par Mmes et MM. Labbé, Wendling, Ferrero, Chabbert et Gilbaut.

Pour les avis favorables, les contributions de Mme et MM. Scarpa C., Volpe, Hirigoyen, Bardinnet, Chamberlan, Collin et René méritent d'être étudiées dans leur commentaire.

➤ N.B. 2 :

Les observations relatives à l'opportunité et au risque économique, concernant deux enquêtes, sont arbitrairement analysées dans l'enquête d'autorisation d'urbanisme.

222 – Enquête relative aux demandes d'autorisation d'urbanisme

Les observations ici formulées recouvrent celles exprimées à propos des demandes d'autorisation d'urbanisme et de permis de construire. Elles ont fait l'objet de 14 discussions, avec 7 avis favorables, 2 réserves ou questionnement et 5 avis défavorables.

Détail : Voir le tableau matriciel document joint n°1. *Les six contributions qui ressortent : S. Gilbaut, M Ferrero, D Scarpa, Collin, Bardinnet, Labbé, H. Chabert, méritent une attention particulière.*

➔ Analyse :

Il ressort de ces observations un premier débat important sur l'efficacité économique du projet et sa bonne appréciation du marché de clientèle : consolidation, transfert et développement. Les avis diversifiés expriment soit un accord sur les orientations de développement retenues, dans la continuité des choix opérés par les acteurs de la vallée après la création du barrage, soit un désaccord fondé sur l'existence d'autres opportunités de développement essentiellement : des équipements déportés hors du village, ou bien une infrastructure de transport conventionnelle utilisant la route, mais innovante en matière d'énergie. L'estimation de clientèle potentielle est contestée au regard de l'existant : des flux stables, voir en baisse pour la fréquentation hivernale, des hypothèses et un dimensionnement pas cohérent avec le marché estimé : nombre de passagers/heure, dimensionnement des parkings, flux constatés en direction de Oz, comme de Vaujany.

Un second débat concerne la gestion financière de l'équipement : quel modèle économique de mise en marché est construit et quelle convention de coopération peut être envisagée entre les deux exploitants du grand domaine : SATA et SPL ? L'estimation d'un coût de fonctionnement autour de 300 000 € (avec ou sans la grande visite ?) est contestée parfois. Il convient de préciser l'hypothèse retenue.

Un troisième débat est nourri autour du choix d'implantation de la G1 : Il est certes la conséquence, à la fois :

- du choix du linéaire de tracé, dont une seule observation conteste le bien fondé,
- des opportunités foncières et de la disponibilité d'implantation,
- de la nécessité d'y adjoindre des équipements de services adaptés (parking et garage)

Ce débat, commun aux deux enquêtes environnementales et d'autorisation d'urbanisme, se concentre ici sur l'orientation stratégique d'aménagement prise pour le bourg centre depuis plusieurs années. Les équipements sont déjà nombreux, ils répondent à des fonctions commerciales et de centralité et laissent un espace un peu contraint voué aux circulations douces et aux espaces verts ou non minéralisés. La G1 et son cortège d'équipements de service est jugée très impactante.

Cependant, on reconnaît que les partis pris d'accès retenus sont sans doute les plus optimum ou les moins agressifs : ils s'éloignent des accès école-bibliothèque, à préserver absolument, ils impactent le camping municipal, mais en conservent cependant la majeure partie, ils mobilisent le chemin d'accès et de service de la digue, sur un linéaire où les flux sont en alternat et bordés par une circulation douce en site propre. Cela doit être mieux explicité et garanti par le MO, alors même qu'une partie des aménagements de compensation relèvent de l'autorité communale. Des engagements précis seront à prendre.

Le permis de construire la G2 amont, ne fait l'objet que de très peu d'observations. L'une mérite attention : pourquoi ne pas avoir limité l'impact de l'arrivée en se reliant directement sur l'équipement existant G1 gare aval de Poutran ? Les conséquences de la réalisation d'un angle dans le linéaire de montée, du survol de chalets et de restructuration complète de la gare de Poutran expliquent ce choix, très onéreux, mais il faut en reprendre l'argumentaire.

L'implantation retenue ouvre aussi le débat sur le risque de glissement de terrain, voir à ce propos les commentaires ci-dessus relatifs à l'enquête « impact ».

Le permis de construire la G1 aval s'expose à deux craintes sur l'entretien de voisinage immédiat (espaces verts, limite de propriété, entretien suivi du bassin de rétention) et sur les nuisances sonores et visuelles : quel bruit généré, quel effet « anti bruit » garanti par le garage à cabine et le parking couvert ?

Le permis de construire du parking couvert s'expose à deux observations souvent formulées :

- quelles conséquences, si près de l'école ? Quelles atteintes à la vie privée des riverains immédiats ? Il y a lieu de préciser les impacts de cet équipement : chronologie quotidienne des usages et des présences : les heures creuses du téléporté sont-elles bien celles de fréquentation extérieure des enfants ? Quelle distance réelle entre les équipements ? A décharge, force est de constater que l'actuel environnement des riverains : une déchetterie, un pylone haute tension, du stockage de services techniques, situés plus près que la future gare G1, est bien peu engageant.
- Quel mode de fonctionnement de ce parking : quelle circulation naturelle des gaz d'échappement à l'intérieur du parking ? Quel flux routier à l'approche, au moment des occupations du matin et des départs le soir ?

Le permis d'édifier le parking pour les cars est souvent plus mal compris. Il y a de fortes interrogations sur le choix de minéraliser une partie des espaces verts du camping municipal, sur les incidences de ces circulations en centre bourg. On comprendrait l'implantation d'une simple aire de retournement, pour faciliter la desserte au plus près de G1, avec un stockage des bus hors centre bourg ou ailleurs en centre bourg (pied du barrage, proche des nouveaux locaux des services techniques, plus loin à l'entrée aval de la commune, etc.).

La demande d'autorisation d'exécution des travaux pour la ligne ouvre un débat identique à celui relaté pour les risques et les impacts environnementaux. On complétera ce qui est dit plus haut par deux remarques :

- Le choix du tracé s'il n'est pas contesté est perçu comme très proche du hameau du Boulangeard et de la maison de M. Labbé, l'implantation définitive devra être particulièrement validée, suivie et soignée. En ayant comme objectifs de réduire les risques et de limiter le survol de la pointe sud-est de la parcelle privative 2112.
- Le mécanisme de transfert en G2, soit vers Poutran, soit vers l'Alpette, comme la distinction des flux : skieur - piéton, est mal comprise, il faut l'expliquer. De même, une observation indique que pour faire venir des vacanciers à la semaine par le téléporté, il faudra savoir les accueillir avec leurs bagages en G2 et leur garantir un transit fluide et confortable jusqu'à leur résidence. Ce point, un peu éloigné de la stricte analyse « PC », mérite une attention : on peut imaginer un accord de gestion de ces flux entre le gestionnaire et les hébergeants, comme on constate par exemple que le gestionnaire s'occupe de la gestion de sentiers pédestres sur le massif, activité pourtant éloignée de son cœur de métier. Mais pour le vacancier : « tout est lié ».

22 3 – Enquête relative aux demandes de servitude d'utilité publique

Les observations ici formulées concernent essentiellement des interrogations sur le montant des indemnités perçues en contreparties des droits de passage ou d'édification sur des parcelles pour satisfaire l'intérêt général ou les intérêts fonctionnels, environnementaux, économiques ou de sécurité, attachés à la réalisation de l'équipement. Cette question est venue 12 fois au cours des discussions, ce sont des questionnements. Un seul avis défavorable est exprimé.

- Analyse : La constitution de servitudes est un dispositif connu de certains des contributeurs, propriétaires de parcelles situées sur l'assise de la digue de l'eau d'Olle. D'autres participants comprennent parfaitement les contraintes d'accès permanentes et admettent le principe de ces servitudes.

Pour certains, situés en partie basse, les propositions sont jugées insuffisantes. Soit que les parcelles boisées, soient considérées comme permettant une valorisation de la coupe, à l'occasion de l'évacuation des fûts (elle doit alors s'ajouter à la négociation foncière) ; soit que la parcelle, mixte et proche du hameau du Boulangeard, soit jugée très sous évaluée.

Deux personnes ont remis en retour la fiche de renseignement envoyée par le mandataire, qui lui sera donc remise avec le présent PV, pour attribution (MM Marc Perret et Raymond Verne).

L'avis défavorable est émis par Mme Ferréro, déjà impactée par la servitude liée à l'entretien de la digue. La requérante estime excessive cette servitude et s'oppose à la création d'un flux automobile en bout de sa propriété.

On notera que le flux automobile sera géré en alternat, avec une vitesse très réduite « d'approche du parking » et qu'en protection de cette circulation non continue sur la journée et sa propriété, sera édifiée une voie piétonne et cycliste en site propre, contribuant à l'isolement de sa parcelle.

Deux personnes futurs occupants de la parcelle 303, ont entendu parler de la création possible d'une circulation douce en bout de parcelle, ce qu'ils ne souhaitent pas. Comme pour l'observation formulée par écrit (voir R15, pour la parcelle 300), il y a simplement lieu de signaler qu'il n'y a pas de projet de circulation douce à cet endroit. Leurs craintes sont sans fondements dans le cadre de ce projet.

Au delà de ces observations, on renverra à la sous-partie 2-5 (synthèse) où une analyse plus globale est faite à propos de la démarche proposée par le Maître d'ouvrage.

■ Relevé statistique général des entretiens en permanence :

F-favorables : 16 entretiens / D-défavorables : 6 / ES-en questionnaire ou R-réservés : 6

Sous partie 2.3 – état des messages électroniques reçus

231 – Remarque liminaire :

Une fois n'est pas coutume, on commencera par :

→ L'analyse :

Logiquement, l'usage de l'outil dématérialisé a facilité l'expression des personnes qui n'ont pas eu les moyens ou la faculté de venir sur place. Il faut donc prêter une attention particulière à certains de ces témoignages de résidents saisonniers ou d'excursionnistes, l'une des « clientèles cibles ». Leur pratique du grand domaine, comme leur recherche de quiétude en venant dans cette vallée, offrent une approche intéressante et complémentaire à celle formulée par les résidents permanents et/ou non versés dans l'usage des TIC. Ils constituent aussi une catégorie d'usagers de cet équipement. Les positions sont ici plus partagées, les argumentations plus longues.

Dans certains cas il est précieux de mettre en regard des positions évoquant les mêmes problématiques ou procédant d'une analyse proche, tout en ayant des conclusions différentes. Ainsi en va-t-il des contributions de MM GARDET et WENDLING, toute deux faites par des acteurs avertis. Il en est de même des contributions de J. BASSO et B VAN DAMME à lire en miroir de celles de MM BERA,, BOURDEL et KLEINGARTNER. Les interrogations de M BUSSON, déjà formulées par ailleurs doivent recevoir réponse.

L'observation tardive et conséquente C23 est hors champs des actuelles enquêtes, il n'y a pas lieu de la retenir. Je ne me sens évidemment pas tenu par la recommandation surprenante qui m'a été faite personnellement à cette occasion.

232 - L'approche matricielle des contributions dématérialisées donne le tableau suivant :

C	Nom	Secteur et statut résident	Avis de principe *	Sujet et Commentaires
1	LAGARDETTE Patrick	RS St Didier (03)	D	Pourquoi uniquement à la charge d'Allemond? n'a pas de réponse sur les dessertes, ni sur le stationnement. Nous vendrons et irons ailleurs.
2	REIBEL Guy	Allemond	D	Coût de fonctionnement pour la SPL, retombées économiques, pression immobilière gain de temps contestable.
3	GIRAUD F	Allemond	F	Enthousiasme pour la dynamique valléenne. Confiant sur la conservation de l'esprit « village » à Allemond, partisan de la diversification des usages et des loisirs en montagne
4	Auberge douce montagne	Allemond PRP	F	Après plusieurs participations à des réunions sur le sujet, se montrent très confiants et convaincus de son intérêt. c'est un développement positif.
5	SCIA club	Allemond PRP	F	Une véritable amélioration pour les habitants permanents et leurs enfants pratiquant toutes les formes de ski. Le téléporté sera un gain de temps d'énergie pou les groupes de sportifs. Il améliorera le bilan carbone de la vallée.
6	BASSO J	N	D	Analyse particulièrement détaillée, après une lecture fine du dossier soumis à l'enquête. Cette contribution importante et argumentée de 7 pages doit être étudiée en détail.
7	VAN DE SYPE D	N	F	Favorable à l'environnement et au développement, souhaite que cet outil soit aussi bien orienté toute génération et tout public.
8 à 10	LABBE G	Oz RS	D	Pm déjà traité
11	VAN DAMME B	Sardonne RS	D	<u>Les données recalculées des capacités</u> du téléporté , des parkings et de la fréquentation sont contestées. A étudier.
12	ROCHAT "P	Allemond	D	Impact environnemental et humain évoqué
13	PELLETIER D	NC	D	« Une aberration » qualificatif le plus rude recensé
14	BERA C	NC	F	<u>Bilan écolo positif</u> . Offre immobilière relancée et rénovée, accès plus facile et plus ouvert à la montagne
15	PROCACCI S	Grenoble enseignant collège PNP	F	<u>Une chance pour tous les établissements scolaires et les groupes</u> , confrontés à la dangerosité des routes de montagne et à l'enclavement du grand domaine. Allemond sera un bel outil pour les éducateurs.
16	BUSSON GB	NC	Q	Souhaite des précisions sur : la voirie d'accès, le garage à cabines, le développement des commerces, les nuisances sonores.
17	G BLANGINO	Allemond	D	Coût de fonctionnement , retombées économique non validées, temps de transports comparatifs, spéculation immobilière, l'incitent à être opposée au projet.

18	ROCHAT C	Cavaillon RS	D	Projet non indispensable et nuisible en matière de santé publique et environnementale
19	WENDLING JR	Oz ancien Maire et pdt SIEPAVEO RP	D	La proximité de l'école, l'évaluation erronée de l'amélioration de la desserte d'OZ-station, les équilibres économiques et <u>la répartition spatiale de l'offre d'hébergement, l'absence de déclaration sur le redimensionnement des équipements actuels de OZ, les conflits d'usages entre promeneurs et VVTistes</u> , lui semble condamner le projet présenté en l'état. Il rappelle ses observations faites au moment de l'EP sur la déclaration de l'UTN en regrettant qu'elles n'aient pas été plus prise en compte.
20	GARDET C	DGS SPL Vaujany PRP	F	Insiste sur le concept d'ascenseur valléen, précise les éléments capacitaires de l'outil, rappelle le potentiel de la SPL, sa forme juridique, les accords avec la SATA, la progression dans la gouvernance et la gestion. <u>La SPL est prête et apte à prendre en charge la gestion de cet outil. Les effets positifs induits sur l'emploi, l'environnement et la diversification touristique sont démontrés.</u>
21	BOURDEL P	Le Bessey Oz RS	F	Se félicite du projet, exprime l'intérêt pour les vacanciers d'utiliser, même à la semaine, cet outil, réduction des émissions de GES, <u>quels tarifs, pour quels utilisateurs ?</u> Évocation de la clientèle jeunes et enfants.
22	KLEINGARTNER V	Allemond RS	F	Réduction de l'usage des VL, gain de temps, sources de revenus et de développement
23	CD FIAT	Grenoble	SO	SO
24	GUERIN N	Allemond RP	F	Attractivité et dynamique locale renforcées avec le projet
25	S Vaujany	Mécanicien Vaujany	F	Équipement très performant, qui fera gagner du temps, de l'argent à tous ses usagers, nouvelle porte d'entrée à <u>fort potentiel d'image</u> .
26	QUAQUIN P	Allemond RP	D	<u>Dimensions politiques du projet</u> . Insiste sur l'avis défavorable initial du CNPN. Contesté la valeur du mémoire en réponse, en appelle au bon sens.
27	DEQUIDT J	NC	F	Commerçant favorable et convaincu que l'équipement apportera une dynamique et <u>limitera le caractère « parking » d'Allemond</u> (1° argument évoqué dans ce sens)
28	PELTIER F	Eybens RS	F	Bonne intégration du projet, Allemond devient un lieu de vie et une porte, plus un dortoir, il faut être attentif aux nuisances de circulation.
29	HERREMANS G	Allemond RP	D	l'emplacement est incompréhensible, la durée du trajet et le gain de temps contestable. Visuel sur l'affichage promo de rochetallée. Oz étant déjà bien accessible, quel intérêt ? Quelle réflexion sur le changement climatique ?
30	HIRIGOYEN J	Grenoble	F	PM déjà abordé
31	CONSTANT MAR JC	Oz village RP	D	Projet inutile pour nous

32	COMBEAU S	Le Bourg d'Oisans RP	F mais en Q aussi	Attractivité de la vallée renforcée, temps de trajet diminué, développement d'Allemond nécessaire, outil au service des professionnels et saisonniers, un tel projet aurait dû trouver encore plus son sens entre Bourg d'Oisans et Huez. <u>L'idée est donc bonne, mais le lieu contestable</u>
33	LAFAY A	Allemond	F	Un atout pour le village et un de plus pour la vallée
34	WENDLING L	Oz PRP	D	Quelle logique pour un investissement coûteux qui ne fait gagner que 4 mn ? Pas de réflexion écologique sur la desserte des hameaux, <u>le VVT est impactant</u> , pas de projet de gestion sérieux, <u>clientèle « parent-famille-enfant »</u> , pas assez prise en compte. Connaissant l'histoire de la vallée, projet jugé inadapté.
35	PHILIPPE C	Oz restaurant PRP	Q	<u>Une ligne ferroviaire entre Grenoble et le Bourg d'Oisans serait plus utile</u> , d'autres équipements de services sont absents et plus prioritaires, que faire une fois le ski terminé ? Une réflexion sur l'offre d'animation doit être conduite. La plage horaire, notamment pour les professionnels, doit être large. d'où des coûts de fonctionnement plus élevés.
36	COTTE BARROT F	Allemond PRP	F	Un bon projet pour les écoles, pour la vallée, pour ses habitants. L'information large donnée a permis de se faire une idée. Personne ne voulait du barrage et finalement c'est une infrastructure précieuse et admise.

* F : favorable / D : défavorable / Q : en questionnement / SO : sans objet / PM : pour mémoire déjà analysé par ailleurs / N : non connu / PRP : professionnel résident Perm. / RS : résident saisonnier

en gras : manifestation d'intérêt d'un groupe ou évaluée comme d'importante

■ Relevé statistique des messages électroniques : 31 retenus

F-favorables : 16 mails / D-défavorables : 13 / Q - en questionnement ou R-réservés : 2

y compris les doubles comptes et sans les pm.

Sous partie 2.4 – État des observations écrites et lettres consignées sur les trois registres d'enquête

241 – Registre des observations manuscrites de oz

Le registre d'Oz a été peu utilisé. On relève trois observations écrites sur papier libre et agrafées au registre, en plus de la délibération communale. Ce que l'on peut résumer comme suit :

	Nom	Secteur et statut résident	Avis de principe	Sujet et Commentaires
R1	Philippe Seigle-Maurandie	Oz-station, gérant d'hébergements	Plutôt réservé	Clientèle cible : excursionnistes et résidents à Allemond. Risque majeur de saturation en début de journée à la liaison à Oz en hiver. Il y a nécessité d'adapter les débits

		touristique PRP		de l'Arpette et de Poutran (rénovation). Quel modèle économique pour cet investissement ? Outil précieux pour les activités estivales (VTT), dont l'affluence doit être évaluée à l'avance.
R2	J Hirigoyen	asso « le chaînon manquant Grenoble	Favorable avec propositions pour G2	<i>pm</i> : voir également entretien E22. Ascenseur valléen de nouvelle génération nécessaire / exploitation compétitive / peu d'impact au sol / G2 devrait être groupée dans G1 Poutran (pro à régler : angle de la ligne et survol de chalets à l'Olmet)
R3	Max Genevois	Ancien maire d'Oz	Très favorable	Créateur de Oz-station. Choix stratégique de se relier à la vallée / liaison été-hiver indispensable au. / impact réduit de l'équipement / implantation G2 optimum / les atouts d'Allemond serviront Oz et vice versa, grâce à ce lien / opportunité bien pensée à saisir .
R4	Conseil municipal	d'Oz	favorable	Le conseil municipal se prononce favorablement pour le projet en rappelant son cheminement, ses objectifs, l'opportunité pour Oz -station de se relier à la vallée, les règles de financement . l'avis favorable Éts adopté par 7 voix pour et 1 voix contre (<i>PM le CM opposé s'est par ailleurs exprimé par écrit : voir obs registre D17</i>)

→ *Analyse* : Ces observations en nombre réduit, constituent cependant un apport significatif à la réflexion. L'expression de l'ancien maire, comme celle de l'actuel conseil municipal, montre que les Oziens sont attentifs et engagés en faveur ce projet qui se situe majoritairement sur leur territoire. Ils en saisissent les opportunités, ils veilleront à ce qu'il soit un atout pour Oz-station, tout en soulignant les deux risques : une saturation des équipements de la station en G2 l'hiver, une interrogation sur l'évolution des navettes pour les hameaux.

242 – Registre des observations manuscrites d'Allemond

Le registre d'Allemond a été bien utilisé. On relève vingt trois observations en tout, souvent des pétitions de principe, dont 20 écrites au registre, 2 agrafées au registre, s'y ajoute la délibération communale. Ce que l'on peut résumer comme suit :

	Nom	Secteur et remarques	Avis de principe	Sujet et Commentaires
R1	JPManin	NC	favorable	NC
R2	MH Jacquemet	Route du village	favorable	Réduire le flux auto / respect environnement/ dév activité locale
R3	JY Jacquemet	Route du village	favorable	Intégration esthétique du projet / desserte en deux saisons / développement emploi
R4	MF Lhopital		favorable	Une bonne dynamique pour la vallée
R5	B Cornebet	(ortho sous réserve)	favorable	Pour l'avenir et la diversification du tourisme
R6	V Pellissier		favorable	Fonctionnement sur deux saisons, souhaite être bien informée
R7	R De Keersmaeker		favorable	Tourisme et emploi pour la vallée. Nouveau souffle pour les commerces. « bon vent » (SIC)

R8	A Viard		favorable	Tout ce qui développe l'emploi est bon pour un commune de montagne. Le téléporté est propre. Évocation du précédent positif de Venosc
R9	R Viard		favorable	Développement des commerces et de l'emploi
R10	Lessirand, Impérato, Bousc et Bianco	Groupe	Favo- rables	Très utile pour les gens et il faut évoluer. Sept personnes semblent associées à l'inscription
R10 bis	S. Fournier		favorable	Bon projet pour le tourisme , l'immobilier . La tranquillité y perdra peut être un peu.
R11	L Mangine		Favorable	Bon projet
R12	V Brunetto		favorable	Beau projet pour le développement touristique
R13	X : <i>signature non lisible</i>	Peut être Mme Pellissier	Favorable	Heureuse de voir ce village se développer dans le bon sens
R14	Claude Pellissier			Satisfait de voir le pays aller de l'avant pour nos jeunes
R15	P Lafay	Première observation	Défavorable sur l'EP : servitude	Question sur une possible circulation piétonne et donc la création d'un chemin au droit de leur parcelle (<i>même remarques du voisin parcelle 303 : G Combe voir E26</i>) pour desservir l'équipement , le park cars ou se promener l'été. Opposé à cela.
R16	P Lafay	Seconde observation	Craines sur l'EP : A U	Prix de l'immobilier et rien de prévu pour plus de commerces (magasin de sport)
R17	M Curinier		Des questions	Quel intérêt si pas de piste en plus ? Quel temps gagné ? Quel prix ? Qui va en profiter ?
R18	M Piend	(<i>sous réserve non lisible</i>)	défavo- rable	Analyse de l'évolution économique, des comportements, des atteintes à la vallée. Qui va payer ? Quel avenir et que penseront les générations futures de ce choix ?
R19	R Simon		favorable	Le projet aidera à relancer l'activité économique. L'activité de fond de vallée doit être développée. Allemond doit devenir une porte d'entrée et non un lieu où l'on passe vite
R20	L Gachet		Favorable	La meilleure solution pour l'environnement. Facilite l'accès au grand domaine pour tous. A faire au plus vite
R21	P Bastianelli		Favorable	Un projet d'avenir, respectueux de l'environnement et pour les générations futures. Nous avons souffert de la déprise économique dans le passé. Le barrage a été positif, l'EOE le sera aussi.
R22	C Laffay		Favorable	Grace au barrage EDF nos villages ont atteint leur maturité. Allemond est légitime a vouloir s'inscrire dans le développement économique des activités de montagne. L'ascenseur valléen le permettra. Tous les volets (fastidieux) pour étudier ce projet sont bien expliqués. Ce projet est essentiel.
R23	Conseil municipal	d'Allemond	favorable	Le CM se prononce favorablement pour le projet en rappelant son cheminement, en détaillant les trois enquêtes réunies, en rappelant les objectifs de cette

				infrastructure, son exploitation sur 2 saisons, les modalités de financement, etc. L'avis favorable est adopté à l'unanimité des 10 présents.
--	--	--	--	---

NB : une petite erreur de comptage du CE oblige à avoir deux observations cotées R10 et R10 bis

→ *Analyse* : Ces observations manuscrites nombreuses, démontrent l'attachement au projet des personnes s'étant exprimées (28, à l'exclusion des membres du CM d'Allemond, non comptés ici). On soulignera l'intérêt économique évoqué souvent, les craintes sur l'environnement quasiment absentes et une véritable conscience que le développement de la vallée est une affaire collective et doit saisir ce type d'opportunité. La question inter-générationnelle est évoquée plusieurs fois. La nature de l'investissement : un ascenseur valléen et non un simple télécabine de plus, est parfaitement restituée. S'agissant d'avis très majoritairement positifs, on ne dispose pas d'un argumentaire très développé ; on notera quand même des retours sur les études conduites et lues et qui soulignent certains aspects du projet jugés positifs. Les allemondins sont mobilisés et attentifs à ce projet qu'ils connaissent et qu'ils attendent.

243 – Registre n°3 des lettres et dossiers reçus hors observations manuscrites

Détail : voir le tableau matriciel en annexe n°2

■ Relevé statistique des observations manuscrites et des lettres reçues dans les deux communes :

➤ *Observations manuscrites dans les registres 1 et 2 :*

F-favorables : 20 / D-défavorables : 2

EQ-en questionnement ou R-réservés : 3

➤ *Lettres reçues et réunies dans le registre 3 :*

F-Favorables : 13 / D-défavorables : 7

R ou EQ-réservé ou en questionnements : 1

Sous partie 2.5 – synthèse générale des observations

Au final, cette participation représente statistiquement 105 avis comptabilisés, qui se distribuent de la façon suivante :

éléments statistiques - EP EOE – expression des avis

	obs écrites	lettres	entretiens	mails	total	Proportions
favorables	20	13	16	16	65	62%
défavorable	2	7	6	13	28	27%
réservé questions	3	1	6	2	12	11%
total	25	21	28	31	105	
poids par support	24%	20%	27%	30%		

N.B. : Je n'attache pas une grande importance à cet aspect statistique. Je retiens le contenu des observations formulées et l'analyse qui en est faite. Le calcul est indicatif et ne conditionnera en aucun cas les avis qui pourraient être formulés à l'issue de l'enquête.

La participation de la population s'ordonne donc de façon synthétique autour des grands sujets suivants priorités :

enquête impact environnemental :

- ✓ d'abord les nuisances liées aux flux automobiles dans le bourg d'Allemond
- ✓ ensuite les craintes sur les risque géophysiques
- ✓ aussi la qualité du projet reconnue pour son insertion dans la vallée et sa justesse à un moment où tout doit être fait pour éviter les circulations et la présence de VL en altitude

enquête autorisation d'urbanisme :

- ✓ la gare de départ et ses équipements de services, ne doivent pas trop porter atteinte au foncier du bourg, précieux et à présent hein organisé
- ✓ les dessertes en G2 : lien avec Poutran, débit et offres de services pour rejoindre les hébergements, doivent être bien évaluées
- ✓ les dispositions tarifaires doivent être précisées,

enquête servitude d'utilité publique :

- ◆ remarque liminaire : *le C.E. a lu le livre issu d'une thèse de doctorat, intitulé : « tourbillons dans l'eau d'Olle » (Christine Hacques, PUG 1995), assez ancien. Il relate les conditions d'implantation des barrages de grand maison et du Verney, ainsi que les choix de développements structurels que les communes, groupées ou non, ont pu faire grâce à un tel levier de ressources. On y trouve des éléments de lecture du territoire et un condensé (certes daté) du dialogue qu'ont su et savent encore nouer élus, habitants et institutions publiques quand émerge un projet d'aménagement structurant.*
- ✓ La préoccupation est donc, pour 4 propriétaires, la question de l'équité :
L'approche de maîtrise du foncier, très individualisée à l'époque (doctrine du « cas par cas ») , avait permis à EDF d'améliorer sa performance économique. Elle n'est pas retenue ici par le M.O. de l'EOE. Ce dernier opte pour une offre d'indemnisation ou d'achat de parcelle forfaitaire à un prix identique (doctrine de la transparence), que la parcelle soit mal située en hauteur ou bien située à l'approche du hameau du Boulangeard. C'est le classique dilemme entre égalité et individualisation dans une négociation foncière multi-acteurs.
L'efficacité et l'équité se situent sans doute à mi-chemin : des bases claires et publiques, fondées sur des valeurs domaniales et ONF reconnues – une adaptation aux situations extrêmes (très faible valeur ou situation particulièrement favorable).

Je souhaite recueillir l'avis du Maître d'ouvrage et ses réponses sur ces points.

On pourra, d'une part, faire référence aux éléments les plus éclairants contenus dans les dossiers d'enquête ; on précisera, d'autre part, les ajustements qu'il serait possible d'opérer sans mettre en cause la faisabilité économique du projet, ni ses objectifs. Une grille de réponse, enquête par enquête, serait bienvenue, mais elle n'est pas indispensable.

Partie 3- Observations particulières du commissaire enquêteur

Indépendamment des apports de la participation du public et peut être de façon redondante, je souhaite que le Maître d'ouvrage soit attentif à certains points :

3.1 – Gestion des flux automobiles : Il convient d'obtenir du CD38 que les flux de transit sur la RD 523 soient déportés, sur la RD44B, avec sécurisation de l'itinéraire (La Voute). Un travail d'insertion de la sortie des parkings sur la RD 523 doit être entrepris : utilisation de la plateforme située en face. Une évaluation des flux sur les heures critiques entre 17 h et 19 h, devrait être effectuée par comptages aux deux saisons été et hiver. Si cela n'existe pas.

3.2 – Gestion des impacts négatifs temporaires du chantier et bonne information de la population. S'y ajoute une veille environnementale sur les atteintes et la capacité de résilience de l'espace naturel aux abords du layon.

3.3 – Suivi des différentes évolutions : faune-flore dans la durée, surfaces mises en sénescence, fonctionnement des bassins de rétention.

3.4 – Ajustement des ancrages : G1 et P1 à P4 et P18, compte tenu des aléas relevés par les expertises, je répète que des dispositions techniques et financières doivent être prévues pour assumer les aléas. *(les risques évalués en G2 semblent ceux classiquement rencontrés en environnement de station d'altitude : accumulation neigeuse, stabilité du substratum)*

3.5 – Cohérence avec Poutran : Le risque d'une surfréquentation hivernale avec cette liaison EOE est réel. Les collectivités membres du SIEPAVEO, doivent savoir qu'un investissement conséquent les attend sur Poutran, pour une mise en cohérence des capacités. C'est une nécessité pour le bon fonctionnement de Oz-station. L'efficacité économique de l'équipement, comme l'attractivité d'Oz-station sont liés à la continuité du flux des pratiquants des sports d'hiver dans de bonnes conditions d'accès et de rupture de charge.

3.6 – Une réflexion à poursuivre pour le stationnement des bus : le souhait le plus souvent exprimé par les habitants du bourg est la tranquillité, les circulations douces, la limitation des nuisances. De fait le parking bus est mal vécu. Des solutions « mixtes » devraient être étudiées : une aire de retournement et de stationnement limitée à 2 ou 3 places, un déport des bus à l'arrêt-journée dans un autre espace du bourg, moins précieux. Il convient d'y réfléchir. Si le débat existe également pour le parking VL couvert et aérien, l'existence de cette capacité indispensable pour desservir l'équipement, n'est pas contestée.

N.B. : Une partie de mon rapport final sera composée de prises de vues réalisées au cours de l'enquête et illustrant les problématiques, notamment le cas des riverains les plus impactés. Cette démarche sera un élément de certification de mes observations et conclusions. Dans le même esprit, j'aurais besoin des prises de vue, avec insertion des équipements projetés (G1 et G2, insertion du layon) que le maître d'ouvrage a réalisé, afin de les mettre en regard. Je vous remercie de me les fournir sous un format adapté.

Je souhaite également recueillir la position du Maître d'ouvrage sur mes propres observations. Elle pourront bien sûr être mutualisées avec les réponses apportées à la partie 2, pour s'éviter des redites.

Procès verbal de synthèse établi à Grenoble et remis à Monsieur le Président du SIEPAVEO, copies à Monsieur le Préfet de l'Isère et à Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble.

A Grenoble le 13 juin 2019,

Marc BESSIERE



Commissaire enquêteur

annexes, parties intégrantes du PV

A N N E X E N ° 1 : Recueil des observations orales en permanences , registre « E »

A N N E X E N ° 2 : Recueil des observations écrites transmises en mairies
registre « D »

A N N E X E N ° 3 : registre « C » dématérialisé des contributions reçues par messagerie
(clé USB)