



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

**rapport - conclusions - avis**



# Table des matières

<b>liste des annexes au rapport</b>	<b>3</b>
<b>introduction générale :</b>	<b>4</b>
un ascenseur valléen desservant le grand domaine	4
un ascenseur valléen situé en partie nord	5
un ascenseur valléen promu par les acteurs publics de la vallée	6
<b>PARTIE 1 : généralités</b>	<b>8</b>
sous partie 1 : cadre juridique de la participation	8
11 – périmètre de l’enquête unique	8
12 – nature du projet	8
sous-partie 2 : présentation du rapport, calendrier détaillé	10
21 - Objet et plan du rapport	10
22 - Composition des dossiers soumis à l’enquête	10
23 - Rappel des délais en cours	10
<b>Partie 2 - organisation et déroulement de l’enquête</b>	<b>11</b>
21 - Préparation de l’enquête	11
22 - Information et Participation du public	11
23 - Les avis des personnes publiques associées	12
24 – réunion préparatoire a été tenue par l’autorité organisatrice	13
25 - Calendrier et dates clés, de l’enquête publique	13
26 - Entretien avec le Maître d’ouvrage et bilan intermédiaire	14
27 – Mission d’écoute et d’analyse de terrain	15
<b>Partie 3 - Les enseignements de l’enquête</b>	<b>18</b>
chapitre 3.1 Gestion des flux automobiles	18
chapitre 3.2 Gestion des impacts négatifs temporaires du chantier suivi des différentes évolutions de l’environnement après chantier	21
chapitre 3.3 La veille « risques naturels » et l’assurance de la qualité des ancrages	25
chapitre 3.4 Cohérence avec Poutran et l’Alpette en terme de débit et de saturation	31
chapitre 3.5 Une réflexion à poursuivre pour le stationnement des bus	34
chapitre 3.6 L’économie du projet, la stratégie de développement	38
chapitre 3.7 L’indemnisation du foncier impacté par une servitude d’Utilité publique	42
<b>Partie 4 - Conclusion générale</b>	<b>44</b>

## Liste des annexes

### **Détail des contributions - tableaux matriciels : annexes cotées A1 à A4**

recueil des information et entretiens en permanences	A 1
recueil des lettres reçues en mairie	A 2
recueil des observations écrites sur registres d'enquête	A 3
recueil des messages électroniques reçus sur site DDT	A 4

### **Planches photographiques de situation : annexes cotées A5 à A9**

planche insertion de la gare aval :	A 5
planche insertion Layon :	A 6
planche insertion RD 44, pente et risque naturel	A 7
planche insertion parking bus et compensations	A 8
planche insertion gare amont et liaison haute	A 9

### **Copie des trois délibérations des communes et de la communauté de communes :**

	A 10
Procès verbal de synthèse du commissaire enquêteur :	A 11
Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage :	A 12
Deux publications parues dans deux organes de presse :	A 13

# R A P P O R T

## Introduction générale

L'objet de cette enquête est la création d'un ascenseur valléen dans la vallée de l'eau d'Olle. Il convient de rappeler le contexte de cette initiative et l'organisation des acteurs qui portent ce projet .

### **1 - Un ascenseur valléen desservant le grand domaine de l'Alpe d'Huez :**

11 . L'Alpe d'Huez est l'une des deux grandes stations de sports d'hiver des Alpes située en Isère. Elle s'est développée depuis les années soixante, sur les anciens alpages du village d'Huez à 59 km de Grenoble. Elle fait partie du massif des Grandes Rousses, au-dessus de l'Oisans. Située à 1 860 m d'altitude, la station de l'Alpe d'Huez est accessible à partir de Grenoble par la Route nationale 1091 qui longe la vallée de la Romanche en passant par les communes de Livet-et-Gavet et du Bourg-d'Oisans ainsi que par le Haut-Oisans en passant par le col de Sarenne et la station satellite de Auris. Une troisième porte d'entrée et pas des moindres, puisqu'elle permet l'accès le plus rapide en temps et le plus proche en distance s'est développée dans la vallée de l'eau d'Olle, avec les deux stations satellites de Vaujany et de Oz en Oisans. Elle est desservie pour ses clients étrangers par l'aéroport de Grenoble-Isère, dont l'activité hivernale est fortement conditionnée par l'offre de loisirs liée aux sports d'hiver.

Le décollage de la station et sa stature internationale ont été assurés par la piste de bobsleigh des jeux olympiques d'hiver de 1968, l'altitude et l'orientation nord, permettait d'assurer la bonne conservation de la glace.

### 12 . Le grand domaine l'été :

Comme de nombreuses grandes stations, l'Alpe d'Huez propose en été de multiples activités, notamment autour de son palais des sports. En général, la saison estivale commence fin juin et se termine fin août. Durant cette période, le Double Mono-Câble des Grandes Rousses et le téléphérique du Pic Blanc sont en service pour accéder aux trois tronçons (2 100 m, 2 700 m et 3 330 m). Ils sont le point de départ de randonnées à pied, ou de descente à VTT, dont la course de descente appelée « Mégavalanche ». Le départ en groupe (mass-start), sur le glacier de Sarenne à 3 300 m d'altitude débouche à Allemond 2 600 mètres plus bas. Il s'agit d'une épreuve pionnière de descente marathon, inspirant par la suite la création de l'Enduro.

Par ailleurs, depuis 2006, la station reçoit sur sa célèbre montée le triathlon EDF Alpe d'Huez en juillet. EDF dont on doit rappeler qu'il est un investisseur déterminant et majeur en Oisans. Son équipement le plus structurant et le plus important est le complexe de production des barrages de Grand'Maison et du Verney, situés dans la vallée de l'eau d'Olle.

La montée de l'Alpe d'Huez en cyclisme est également une référence mondiale, avec ses 21 lacets. Bien qu'elle ne soit pas la plus difficile (la Plagne, Courchevel pour ne citer que des stations de ski visitées par le Tour de France offrent des montées plus ardues) les passages réguliers du Tour de France, ainsi que le caractère souvent décisif de cette étape, lui ont permis de se bâtir une notoriété internationale. Ainsi, l'Alpe d'Huez est très prisée par les cyclotouristes qui sont chaque jour en moyenne 300 à effectuer l'ascension. Cette attraction est aussi celle de la vallée de l'eau d'Olle, dont les routes font partie des itinéraires de sport cyclistes les plus prisés des Alpes, par une clientèle internationale.

## **2 - Un ascenseur valléen situé sur la partie nord du grand domaine,**

21 . L'Eau d'Olle est un torrent de 28 km, dans le département de l'Isère, mais dont la source est située dans le département de la Savoie sous le col de Bellard, à l'est du col du Glandon. C'est un sous-affluent du Rhône par la Romanche, le Drac et l'Isère. Territoire d'élevage et de haute montagne, c'est le 30 août 1976 que les premières réflexions ont été posées par la DATAR et EDF, pour concevoir ici l'équipement hydro-électrique le plus puissant de France. Les trois petites communes de Vaujany, Oz et Allemond et leurs habitants, vont devoir accepter, subir, puis bénéficier de cette décision qui transformera à jamais la vallée et la vie de plusieurs générations. Nous sommes alors dans un moment de déprise agricole et économique, que le grand barrage devrait éviter selon ses promoteurs. C'est dire qu'ici, on est habitué à débattre, analyser et formuler un avis sur tout projet structurant qui viendrait à voir le jour. La présente enquête n'a pas démenti cette mobilisation féconde et opportune pour dire ce qu'on comprend, ce qu'on attend, ce qu'on suggère, ce à quoi on s'oppose. C'est ce qui en a fait sa richesse.

22 . L'eau d'Olle est une vallée marquée par ses bornes : à l'amont, un immense lac de montagne artificiel, au bout duquel le barrage de Grand'Maison intègre la centrale hydroélectrique, à l'aval le barrage du Verney situé sur le territoire des communes d'Allemond et de Oz. C'est aussi un sillon étonnant entre un « adret » qui offre un terrain de jeu fantastique et sauvage pour les skieurs de randonnée et les alpinistes qui connaissent bien le hameau du Rivier d'Allemond, et le massif de Belledonne et un « ubac » qui est le pilier rocheux et forestier nord-nord/est du grand domaine skiable de l'Alpe d'Huez pour les sports d'hiver moins engagés. La vallée est un lieu de vie, dont le rythme est lié à la topographie et à l'exposition. C'est cet « ubac » qui devrait accueillir le projet de l'eau d'Olle express, qui n'échappe pas à cette double question de la topographie et de l'exposition !

## **3 - Un ascenseur valléen promu par les acteurs publics de la vallée**

31 . Porté par le SIEPAVEO, le projet serait géré par à la S.P.L. de la vallée de l'eau d'Olle qui administre déjà l'ensemble des équipements valléens et d'altitude des secteurs Oz – Vaujany, après la séparation d'avec la SATA, société gestionnaire de tout le reste du grand domaine de l'Alpes d'Huez. Précisons que la commune d'Huez est une petite partie de ce territoire équipé. Auris, Villard Reculas, Oz, Vaujany en constituent l'essentiel. Dès lors, c'est une habitude de négocier entre acteurs de la montagne pour avancer. Cette nouvelle entrée significative sur le grand domaine, que pourrait constituer l'EOE, en est, dans sa phase « étude », depuis deux ans, une illustration.

### 32 . Présentation du Maître d'ouvrage et du contexte valléen

Il s'agit d'un syndicat d'études et de programmation pour l'aménagement de la vallée de l'eau d'Olle, créé le 13 mai 1983. Porté à l'origine par quatre communes : Bourg d'Oisans, Allemond, toute deux communes de fond de vallée, Oz, village intermédiaire et Vaujany village de montagne.

Cette commune quittera le syndicat le 11 novembre 1984 pour faire « cavalier seul » (lancement de la station de Vaujany et du domaine de Montfrais) au moment des premières procédures UTN régionalisées. Les ressources du grand barrage lui en ont donné à l'époque l'occasion.

L'outil incarne une communauté de destin et le moyen pour régler au mieux les débats sur le développement et l'aménagement de cette vallée typique de l'Oisans.

The logo for SIEPAVEO is displayed in a stylized, blue, serif font with a slight shadow effect.



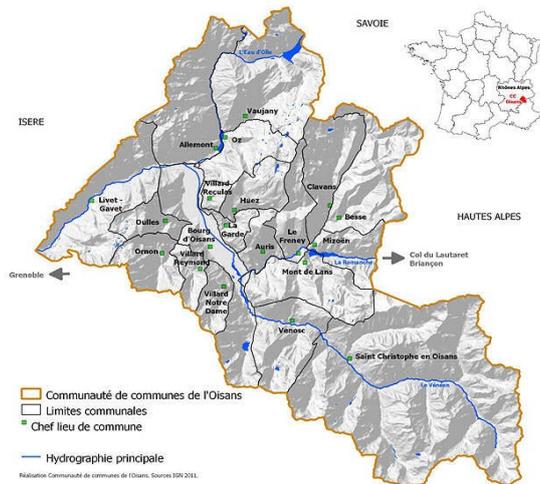
Vaujany, Oz, Allemond et le SIEPAVEO savent cependant se retrouver pour gérer leurs équipements. Marquées par leur appartenance territoriale, elles n'ont pas hésité à quitter l'opérateur de référence : la SATA, pour favoriser la création de la S.P.L. de gestion des remontés mécaniques au printemps 2013. Une décision choc, doublée d'une prise de position étonnante pour ce type d'opérateur :

s'engager dans une démarche de management Qualité, Sécurité et Environnement (QSE) pour structurer ses activités. Elle va aujourd'hui au-delà des remontées mécaniques, par exemple en assurant l'entretien des circuits de randonnée.



Plus politique, plus large et fédératrice, la communauté de communes de l'Oisans, regroupe les 20 communes de l'Oisans en fin d'année 2009. Elle a pour objectif de coordonner des actions concrètes intercommunales au sein du territoire de l'Oisans,. Elle vient de se doter de la compétence GEMAPY et a délibéré le 22 mai 2019 sur le projet de l'EOE.

Un tel projet aujourd'hui, avec la décentralisation et les ressources propres locales, ne se construit plus sous la tutelle d'un « État aménageur et redistributif », ni sous la bienveillance de l'acteur économique de référence : EDF. Il se construit, chemin faisant, lentement, en passant les étapes des avis d'experts, des conseils et comités dont les mission d'intérêt général sont de veiller aux conditions de sécurité, à la protection de l'environnement et de la montagne, à la viabilité économique, à l'intérêt de la population permanente ou saisonnière. L'enquête publique a été au carrefour de tout cela.



On mettra à ce propos en regard deux interventions à plus de trente ans de distance :

2 sept 1987 : Le maire d'Allemond, relatait son rendez vous de présentation du premier PPDT à Paris : « un PPDT ça passe devant 7 ministères ... / ... je me suis attrapé avec l'environnement, une dame ne voyait pas du tout ce qu'on voyait nous. Elle nous demande de faire des remontés mécaniques mobiles, qu'on rangerait en fin de saison. Je lui ai dit qu'on était en haute montagne, pas au bord de la RD 526. Ça a été un chemin long et compliqué, mais on a eu notre PPDT »

2 avril dernier : L'actuel maire d'Allemond, lors de la réunion de préparation de l'enquête publique répondait à la question du commissaire enquêteur, sur le degré de préparation du projet :

« il est temps de présenter officiellement le projet. C'est un nouveau défi pour nous, mais on est prêt. Vous pensez bien que depuis deux ans et demi, avec toutes les étapes, les avis et les études conduites, ça a été un long chemin. On a fait bouger le dossier, maintenant il faut trancher »

Deux époques, mais une pratique constante : vouloir avancer sur des terrains escarpés et faire partager les réalités de la montagne.

# partie 1 : Généralités

## Sous-partie 1 : rappel du cadre juridique et de participation

### 11 - Périmètre des enquêtes :

L'enquête publique unique concerne trois champs réglementaires différents, tous soumis à enquête :

- ✓ 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)

### 12 - 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» (EOE, dans les développements du rapport) entre les communes d'Allemond (lieu dit « la fonderie ») et d'Oz-station (lieu dit « L'oulmet »). Le projet comprend :

- Un télécabine avec des cabines 10 places partant en gare aval depuis le site des services techniques à Allemond et arrivant en gare amont, au dessus du cœur de station d'Oz-en-Oisans. La liaison est d'une longueur de 2,9 km sur un 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 parkings 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, en proximité de G1 (100 m)

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

### 13 - Cadre juridique de Référence et chronologie de la demande

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,

La construction d'un ascenseur valléen est soumise aux mêmes règles que celles d'une remontée mécanique. Les quatre codes : Environnement – urbanisme – tourisme – expropriation, sont autant de champs de légalité et de réglementation, qu'il faut respecter à la lettre et aussi dans l'esprit de ce qu'a voulu le législateur. Les prescriptions particulières sont nombreuses et rigoureuses : de l'établissement de servitudes, de l'évaluation environnementale, à l'autorisation d'exécution des travaux et jusqu'à l'autorisation de mise en exploitation. L'avis conforme du Préfet est requis, la surveillance des autorités indépendantes de contrôle et d'évaluation est constante.

Conformément aux dispositions conjointes des différents codes, le Président du SIEPAVEO a donc formulé cinq demandes, qu'on rappellera :

La demande d'autorisation environnementale reçue le 29 novembre 2017, complétée les 18 mai, 25 septembre et 7 décembre 2018, et le dossier l'accompagnant comportant une évaluation environnementale par laquelle il sollicite l'autorisation de créer une liaison téléportée reliant les communes d'Allemond et Oz-en-Oisans, dossier enregistré sous le N°IOTA 38-2017-00433 ;

La demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET) du téléporté de l'Eau d'Olle Express n° PC0380051820005 sur la commune d'Allemond .

La demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET) du téléporté de l'Eau d'Olle Express n° PC0382891820002 sur la commune d'OZ ;

La demande de permis de construire n° PC0380051820006 sur la commune d'Allemond ;

La demande de création d'une servitude par la délibération du comité syndical du 10 novembre 2017, sollicitant du préfet le lancement de la procédure préalable de prévue à l'article L.3472-20 du code du tourisme permettant le passage du téléporté ;

Après analyse de ces demandes et recueil des nombreux avis des personnes publiques associées, le Préfet de l'Isère a désigné, le 1<sup>er</sup> mars dernier, la Direction départementale des territoires (service environnement), pour organiser les enquêtes publiques requises, lesquelles ont été regroupées, conformément à la réglementation, en une enquête publique unique. Cette dernière a sollicité le 6 mars 2019 la désignation d'un commissaire enquêteur.

Le Président du tribunal administratif de Grenoble a désigné le 25 mars 2019, le Commissaire enquêteur en charge de la conduire : Marc BESSIERE, ancien Directeur général adjoint de collectivités territoriales.

C'est donc, par arrêté n°38-2019-099-DDTSE-01 du 09/04/2019 de Monsieur le Préfet de l'Isère, que 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), a été prescrite. La DDT exerce les missions de l'autorité organisatrice.

## **Sous-partie 2 : présentation du rapport et calendrier détaillé d'enquête**

### **21 - Objet et plan du rapport :**

Le rapport du Commissaire enquêteur a pour objet de rendre compte à l'autorité organisatrice : la DDT de l'Isère et à Monsieur le Président du Tribunal administratif, du détail des actions conduites, 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.

Cette première partie rappelle les généralités caractérisant l'enquête et présente l'architecture du rapport.

En deuxième partie, seront résumés l'organisation et le déroulement de l'enquête, reformulés les enjeux et évalués la qualité des dossiers remis et les points d'attention qu'ils appellent de la part du Commissaire enquêteur.

En troisième partie, la plus importante, tous les enseignements de l'enquête seront tirés, associant les observations regroupées autour de sept problématiques et les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Pour ne pas alourdir le corps du rapport, des annexes matricielles sont proposées, permettant au lecteur d'entrer dans le détail des contributions (annexes cotées A1 à A4). Une autre série d'annexes, dites « planches » cotées A5 à A9, sont le rendu des visites de terrain du commissaire enquêteur, illustrant et justifiant ses commentaires. De qualité moindre que les prises de vues et simulations proposées dans le dossier, elles reflètent cependant l'actualité de juin de ce dossier et constituent une contribution impartiale à l'analyse des impacts.

La dixième annexe, cotée « A 10 » est une copie des délibérations des collectivités territoriales, formulées pendant l'enquête.

La onzième annexe, cotée « A 11 PVS », est la copie du procès verbal de synthèse.

La douzième annexe est la reproduction du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage, cotée « A 12 MR », lequel comporte en lui même ses propres annexes (question foncière et analyse économique).

La treizième et dernière annexe A 13, reproduit les deux publications parues dans deux organes de presse,

*N.B. : Toutes ces annexes doivent être considérées comme parties intégrantes du rapport. Elles ont contribué à la formulation des conclusions et des avis.*

### **22 - Composition des dossiers soumis à l'enquête :**

L'ensemble est constitué de trois dossiers dont l'architecture a été décidée et validée par le commissaire enquêteur (voir infra partie 2, point 23.1). Les pièces mises à la disposition du public représentent un volume de l'ordre de 1200 pages et plans, croisant toutes les problématiques soulevées, avec d'inévitables redites.

### **23 - Rappel des délais en cours :**

Monsieur le Président du SIEPAVEO a remis au commissaire enquêteur son mémoire en réponse le 21 juin. 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.

Le présent rapport final est remis à l'autorité organisatrice et au SIEPAVEO, lors d'une réunion de restitution, le vendredi 28 juin 2019 à 16 h à la DDT de l'Isère.

À cette date la mission du Commissaire enquêteur est close, sous la réserve de la validation par le Tribunal administratif du rapport d'enquête qui lui a été remis également.

Le 11 juillet prochain est prévue la convocation d'une session du CODERST Isère : Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques, susceptible d'examiner le projet pour avis. Cette instance concourt à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi, dans le département, des politiques publiques dans les domaines de la protection de l'environnement, de la gestion durable des ressources naturelles et de la prévention des risques sanitaires et technologiques. Il est régi par les dispositions des articles 8 et 9 du décret n° 2006-665 du 7 juin 2006. Le Commissaire enquêteur, es qualité, est à la disposition de cette instance si l'autorité Préfectorale et le Tribunal administratif l'estiment opportun.

Ce rapport 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. Il intègre le procès verbal de synthèse remis au maître d'ouvrage et ses trois annexes le 13 juin. Il inclue également les réponses apportées par le SIEPAVEO et reçues le samedi 23 juin, y compris leurs deux annexes. Il en analyse le contenu.

## Partie 2 - organisation et déroulement de l'enquête

### 21 - Préparation de l'enquête :

En préambule, il convient de noter que le dossier était complet, construit sur la base de trois sous-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, afin de faciliter la prise de conscience du projet par les personnes, lors de mes permanences.

### 22 - Information et Participation du public

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, aux abords, même éloignés, des RD 44 et 44b, ainsi que dans l'ensemble des hameaux. Avant l'enquête, un certain nombre de réunions et de rencontres, inventoriées dans les dossiers, ont eu lieu.

Se 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 du rapport. 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. Le dialogue établi entre ces observations recueillies et les réponses apportées par le maître d'ouvrage, permettront de préciser certains points, avant la formulation des trois avis.



**23 - 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,

Pour les avis émis de façon explicite et écrite, ils sont consignés dans le dossier 1 : impact environnemental, soumis à l'enquête.

Le commissaire enquêteur a relevé deux faits :

1. 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. Une démarche ERC à présent complète, argumentée et contrôlable a été proposée. On reviendra dans la partie 3 sur ce mémoire en réponse qui marque une évolution 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.
2. 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* ».

Il y a alors de la part de cette autorité en région Auvergne-Rhône Alpes, une forme de nonchalance. 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.

## **24 – 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 fixé le calendrier de préparation, puis de conduite de l'enquête publique unique. Le commissaire enquêteur a 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 accepte cet aléa.

Le Maître d'ouvrage a enfin détaillé la proposition de rédaction des dossiers soumis à l'enquête unique et donc à l'examen du public pour garantir sa bonne participation en sollicitant l'accord du commissaire enquêteur.

L'architecture proposée qui s'ordonnait en trois dossiers, déclinant les trois types d'enquête : autorisation environnementale, autorisation d'urbanisme, servitude d'utilité publique, a été retenue. En effet pour un système décisionnel complexe, elle avait le double mérite d'être pédagogique pour la conduite des entretiens en permanence et de sérier précisément les enjeux juridiques liés à cette procédure. Son inconvénient, mineur, était de produire des « redites 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, **l'accord a été donné pour le lancement de la procédure d'enquête publique unique le 2 avril à 17 h .**

## **25 - Calendrier et dates clés, de l'enquête publique**

Publication à deux reprises dans deux journaux différents, des avis d'enquête : les 19 avril et 10 mai 2019.

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 <sup>14</sup>
	vendredi 7 juin :	14 h – 16 h	mairie d'Allemond

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

## 26 - Entretien avec le Maître d'ouvrage et bilan intermédiaire

Le 28 mai 2019, Le commissaire enquêteur a fait un point intermédiaire avec le Président du SIEPAVEO et son mandataire : Territoire 38, pour décrire la participation du public et signaler les axes de discussion qui ressortaient.

Les observations, montraient 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.

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.

De façon transversale, beaucoup de participations, qu'elles soient positives ou négatives, témoignaient d'une attente commune : 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.

## 27 – Mission d'écoute et d'analyse de terrain

### 27.1 Les contributions sous leurs différentes formes :

- ✓ Six permanences ont été tenues, permettant de recevoir 37 personnes, au cours de 28 entretiens, dont 16 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.
- ✓ Le registre d'observations écrites a réceptionné 25 autres contributions : 22 à Allemond, cotées R 1 à R 22 et 3 à Oz, cotés R1 à R3.
- ✓ 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.
- ✓ 36 personnes ont formulé des avis par messagerie électronique, cotés C1 à C36

*N.B. : Une observation tardive et conséquente (C23) est hors champs des actuelles enquêtes, il n'y a pas lieu de la retenir. Elle se conclue de plus par une recommandation surprenante faite au Commissaire enquêteur sur l'évidence de l'avis défavorable qu'il doit donner. Cet incident de procédure a été signalé et le rédacteur du rapport ne se sent nullement tenu par une telle ingérence.*

- ✓ 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)

*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.*

Cet inventaire de la participation, peut être présenté selon deux tableaux l'un quantitatif, l'autre de classement.

## 27.2 L'approche quantitative :

### 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%
réserve questions	3	1	6	2	12	11%
total	25	21	28	31	105	
poids par support	24%	20%	27%	30%		

➤ Cette approche quantitative n'est pas d'un grand secours pour l'analyse, car elle ne peut donner qu'une indication chiffrée dans une logique manichéenne. La partie 3, essentielle à la compréhension du dossier fondera plus sûrement les conclusions à tirer de cette enquête.

## 27.3 L'approche de classement :

### éléments statistiques - EP EOE – distribution des avis grille de questions retenues par le Commissaire enquêteur

repères rapport CE	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	P3	P3	total	Proportions
	circulation et flux	impacts envir.	ancrage et risque	cohérence Poutran	park bus et VL	évaluation écono.	questions foncières		
favorables	8	6	0	1	4	15	3	37	49%
défavorables	3	6	3	2	6	6	3	29	39%
réserve questions	2	3	1	0	0	3	0	9	12%
total	13	15	4	3	10	24	6	75	
poids par question	17%	20%	5%	4%	13%	32%	8%		

note de méthodologie :	Le tableau n'intègre que les observations ayant évoqué ces questions de façon principale ou incidente. Sans double compte. Soit 75 sur 105. Sur des « préoccupations détaillées », il est normal que la proportion F/D soit différente du recensement général.
	Ces occurrences ont donc justifié la grille d'analyse retenue et les choix de questionnement au maître d'ouvrage, sans reprendre l'inventaire des 105 observations. Pour cela il convient de se reporter aux annexes matricielles.

➤ *L'outil est plus utile* : il regroupe et qualifie les observations selon les cinq thématiques les plus récurrentes. Ces cinq premières thématiques sont au cœur de l'enquête unique. Ce classement a donc constitué la grille de questions posées au maître d'ouvrage dans le procès verbal de synthèse (PVS annexe A 11), lequel a bien voulu la reprendre dans la formulation de ses réponses.

Les deux dernières thématiques (P3) intègrent des dimensions autres :

- soit matérielle, pour la question des indemnités (elle relève cependant bien du volet 3 : servitudes d'utilité publique)
- soit beaucoup plus large pour les questions relatives à la viabilité économique du projet (elle dépasse le cadre strict de l'enquête pour aborder l'enjeu du développement stratégique de la vallée).

## **Il était donc légitime et nécessaire de faire de ces sept thèmes, l'architecture de la partie 3, ci-après.**

A plusieurs reprises, au cours des permanences, les maires des communes concernées se sont exprimés.

27. 4 Cinq visites de terrain ont été réalisées, 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 la récréation après la cantine,
- parcours 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.

Il est rendu compte de ces visites dans les cinq annexes cotées A 5 à A 9 en fin d'enquête.

### 27.5 - Conclusions :

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

*Il convient donc de procéder à l'analyse qualitative de cette participation, en la confrontant aux réponses apportées par le maître d'ouvrage. Pour chaque thème, le commissaire enquêteur précisera ce qu'il considère comme un élément favorable ou défavorable à l'évaluation du projet, justifiant ou non les demandes formulées par le pétitionnaire.*

*Signalé : Compte tenu du nombre important d'observations : 105, le commissaire enquêteur a donc procédé à sept regroupements autour des sujets les plus fréquents ou les plus déterminants pour la validation du projet au regard des impacts, des autorisations sollicitées et des servitudes demandées (voir classification point 27.3, ci-dessus). Ce sera le plan retenu pour la partie 3.*

*Le même schéma sera retenu pour les sept chapitres :*

1. *occurrence des questions*
2. *contenu résumé des interrogations*
3. *réponses du maître d'ouvrage*
4. *analyse du commissaire enquêteur*

## Partie 3 - Les enseignements de l'enquête

### chapitre 3.1

#### Gestion des flux automobiles dans le bourg avec l'arrivée de l'EOE

##### 31.1 - Les interrogations et propositions issues de l'enquête

✓ *Occurrence de ces interrogations :*

repères rapport CE

3.1

	circulation et flux	Proportion
favorables	8	61,5%
défavorables	3	23,1%
réserve questions	2	15,4%
total	13	
poids par question	17%	

✓ *Contenu résumé des observations :*

Le public évoque la gêne que constituera l'arrivée de nouvelles voitures dans le bourg, surtout en hiver. Les places de parking existantes ne seront-elles pas captées par les voitures ne trouvant pas de stationnement possible dans le parking dédié ? Comment faire cohabiter les différents usages : habitants du bourg, skieurs, autres de passage ?

Commentaire dans le PV de synthèse : Il convient d'obtenir que les flux de transit sur la RD 526 soient déportés sur la RD44, avec sécurisation de l'itinéraire (La Voute). Un travail d'insertion de la sortie des parkings sur la RD 526 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.

##### 31.2 - La réponse apportée par le maître d'ouvrage :

Deux approches doivent être produites concernant la circulation, qualitativement et quantitativement.

#### **Approche quantitative**

La première approche est de regarder les statistiques disponibles pour constater le rapport entre le trafic existant et le trafic généré par la création de l'infrastructure.

C'est ce qui est fait dans le dossier d'autorisation environnementale à partir de l'étude sur les déplacements et la mobilité de l'Oisans (p129).

Deux chiffres sont à prendre en compte sur le tronçon RD526 entre Rochetaillée et Allemont :

✓ la moyenne journalière annuelle (MJA) : 3070 véhicules par jour (comptage 2011). Cette donnée est actualisée en 2016 à **3400 véhicules par jour** (donnée consultable à l'adresse suivante : [https://www.isere.fr/sites/default/files/carte-trafics-isere-2016-20170915.pdf?utm\\_source=Is%C3%A8re&utm\\_medium=Page%20routes&utm\\_campaign=carte-traffic-routes-2016](https://www.isere.fr/sites/default/files/carte-trafics-isere-2016-20170915.pdf?utm_source=Is%C3%A8re&utm_medium=Page%20routes&utm_campaign=carte-traffic-routes-2016)), les données 2017 étant sans changement) avec 4,4% de PL.

→ le pic de fréquentation annuel en hiver : **7324 véhicules par jour** (comptage 2011) avec une augmentation du débit par rapport au débit moyen de + 70%

Rappelons que le parking couvert est prévu pour accueillir 216 places (soit 432 passages en considérant un aller et un retour quotidien pour 100% des usagers), que l'aire de stationnement pour les bus est de 15 places et qu'environ 200 places existantes permettent de suppléer aux éventuelles places manquantes.

Cette base nous permet d'apprécier la proportionnalité entre places nouvelles avec ou sans places existantes avec le trafic existant et de le mettre en comparaison avec l'évolution du trafic hors création de nouvelles infrastructures (rapport MJA 2011/2016 = +10,75%) :

	nbre places x2	%/MJA 3400	
parking couvert	432	12,71 %	
places existantes	400	11,76 %	
total cumulé	832	24,47 %	

La conclusion de cette approche sans évoquer les pics de fréquentation mais en se basant sur la MJA, est que le parking couvert pourrait générer sensiblement les mêmes effets que le trafic supplémentaire sur 5 ans (de 2011 à 2016).

### Approche qualitative

La traversée d'Allemond par la RD 526 est assez pénalisante puisque la route a été créée en ligne droite. Cette géométrie a pour effet une augmentation de la vitesse des automobiles et par conséquent une augmentation de l'insécurité.

Pour lutter contre les excès de vitesse et outre sa réglementation sur la vitesse maximale, la commune d'Allemond a déjà engagé des actions sur des modifications de la géométrie de la voirie avec notamment la création de plateaux surélevés correspondant à des « zones 30 » ou des chicanes.



Plateau traversant devant l'OT

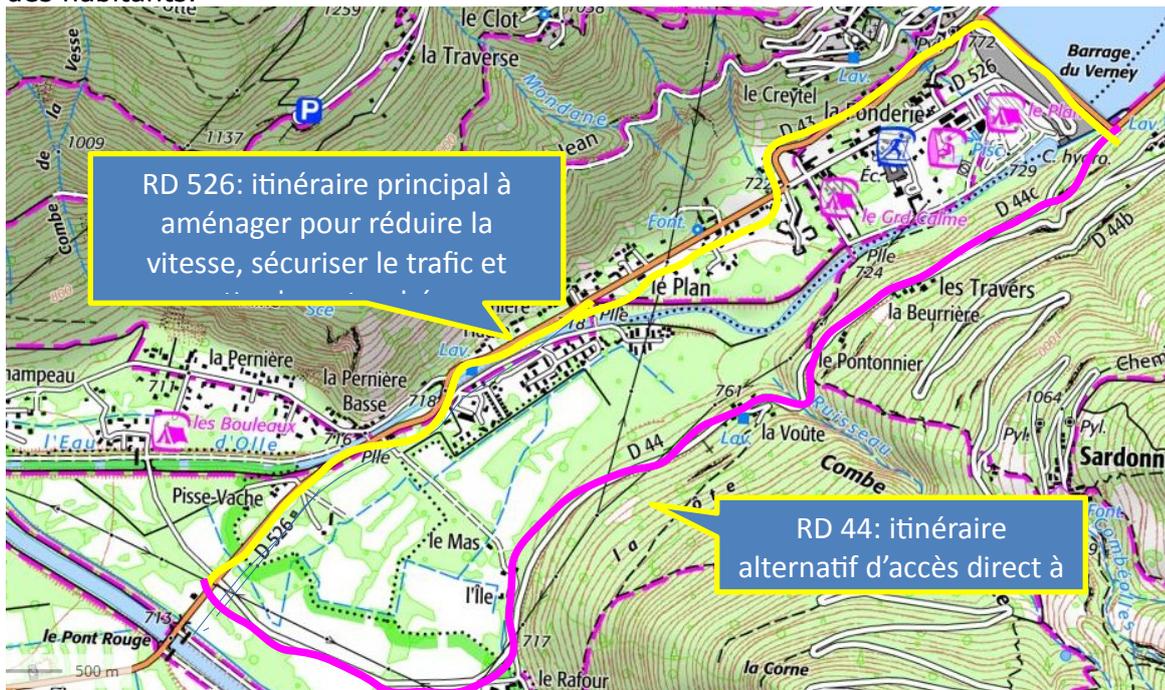


Chicane et plateau devant la pharmacie (source: géoportail3D)

Ces mesures sont cependant insuffisantes y compris au regard du trafic futur et la commune d'Allemond cherche à créer sur cette grande ligne droite, des carrefours sécurisés (Route de Savoie/Route du Village/Lotissement du Plan par exemple), des nouvelles chicanes, des diminutions de gabarits routiers, avec les mêmes objectifs de limitation de la vitesse.

Cette disposition permettra une meilleure insertion du trafic VL supplémentaire. Concernant le flux supplémentaire des TC qui rappelons-le, concerne une capacité de 15 cars, l'idée principale consiste à pousser les chauffeurs sur la RD 44 en rive gauche de l'Eau d'Olle par des aménagements routiers moins confortables sur la RD 526 sans forcément limiter la réglementation de son usage et sans porter atteinte à la qualité de vie des hameaux de la Beurrière et de la Voute.

Il s'agit bien d'adapter les voiries à leur fréquentation en relation avec les services du département, gestionnaire des RD 526 et 44 pour faciliter les différents usages dans le respect des habitants.



Organisation des voies d'accès

### 31.3 – L'analyse du commissaire enquêteur :

*Sur l'analyse quantitative* : indiscutablement, les données démontrent que le flux généré traduira une faible augmentation, qui ne sera pas de nature à modifier les désagréments déjà subis par la population. **Le projet est donc acceptable et son impact modeste à ce point de vue.** Pour autant reconnaissons que le parking de l'EOE sera vraisemblablement « la goutte d'eau qui fait déborder un vase déjà bien plein ! ». Seule solution : encadrer ces flux et ne pas laisser le bourg en être un simple spectateur. On ne peut pas s'en remettre au civisme et au savoir vivre des usagers de la route.

*Sur l'approche qualitative* : elle constitue la réponse efficace. Le SIEPAVEO n'est certes pas le maître d'ouvrage pour traiter cette question, il partagera donc son évaluation avec la mairie et le CD38, tous deux acteurs en capacité de traiter le problème. Lequel d'ailleurs, aux dires du public, n'est pas le plus aigu dans le bourg. Plusieurs fois a été évoquée la situation critique du carrefour de Rochetaillée, à l'aval dans la vallée de la Romanche.

*La solution* : Pour les circulations de bus ou les pics de transit, le Commissaire enquêteur se félicite du constat fait et de la nécessité de mobiliser le Département pour améliorer et sécuriser la RD 44, afin que cette voirie puisse assumer un transit justifié, sans mettre en difficulté les habitants des hameaux traversés : la Voûte et la Beurrière. Un transit qui ne doit pas concerner les habitants du bourg centre. On recommandera des travaux de calibrage et/ou de ralentissement. Un fléchage saisonnier de limite du transit avant l'entrée de voirie de descente du barrage est à envisager.

Il faudra compléter le traitement de la circulation nouvelle en sortie d'accès du téléporté. C'est la problématique de l'insertion des VL et des bus, sur la RD 526 à l'amont du bourg. On reviendra sur cette question dans le chapitre 3.5 ci-dessous. Les deux approches sont liées, les solutions devront être cohérentes entre elles, pour être efficaces.

*N.B. :* Sur ce chapitre, consulter également l'annexe photographique B4.

## Chapitre 3.2

### Gestion des impacts négatifs temporaires du chantier et suivi des différentes évolutions de l'environnement après chantier

#### 32.1 - Les interrogations et propositions issues de l'enquête

- ✓ Occurrence de ces interrogations : repères rapport CE

*Les atteintes environnementales strictes (faune, flore, défrichement, accès travaux) ne sont pas évoquées souvent lors des entretiens. On attendait plus d'observations à ce propos.*

	3.2	
	impacts env.	Proportion
favorables	6	40,0%
défavorables	6	40,0%
réservé questions	3	20,0%
total	15	
poïds par question	20%	

- ✓ Contenu résumé des observations :

Les préoccupations formulées concernent différents aspects, dont on retrouve la déclinaison dans le dossier d'étude d'impact :

Quelles conséquences dommageables produira le chantier ? Quelle réversibilité ?

Toutes les mesures de protection et de préservation sont elles prévues et seront elles suffisantes ?

Pourquoi « marquer » par cette tranchée permanente, l'une des dernières combes encore vierge de la vallée ? N'y a-t-il pas des alternatives ?

Est-on sûr que toutes les mesures de suivi et de compensation seront tenues dans le temps ?

La population souhaite une bonne information. Elle a bien compris qu'une évaluation des atteintes et de la capacité de résilience de l'espace naturel aux abords du layon était prévue, pour la faune et la flore dans la durée. Elle s'interroge aussi sur le fonctionnement des bassins de rétention.

Le commissaire enquêteur note cependant que ces craintes exprimées sont peu nombreuses, il s'attendait à ce que ce soit le point de fragilité du projet soumis à l'enquête. Tel n'est pas le cas. Il faut y voir peut être une certaine accoutumance de la population au déploiement de projet d'aménagements structurants dans cette vallée, notamment pour les allemondins et les Oziens. Le Maître d'ouvrage doit cependant expliquer sa démarche et justifier ses engagements, car on reste sensible à l'avis défavorable, voire rude, du CNPN, formulé en 2017. Comme il a été dit plus haut, le maître d'ouvrage a compris cette alerte et a changé son approche environnementale, s'inscrivant résolument dans une démarche ERC (éviter, réduire et compenser les atteintes à l'environnement) maximal où les compensations sont passées de l'équivalent de surface défrichée en surface en sénescence à un facteur 6 de compensation : 1 ha défriché, sera compensé par six ha de forêt exploitable sur le versant adret, auxquels on ne touchera plus jamais. Pour la hêtraie-sapinière impactée en partie basse, cette compensation est portée à 7 ha protégé, pour 1 ha défriché. Dont acte.

#### 32.2 - La réponse apportée par le maître d'ouvrage :

Ces deux remarques concernant le chantier et les impacts environnementaux de l'ouvrage se superposent et sont traitées dans la suite sous une même réponse.

Les réponses apportées ci-après prennent en compte non seulement les éléments résultant du dossier d'autorisation environnementale, mais aussi les réponses apportées à l'avis défavorable du CNPN.

### **La gestion des impacts permanents :**

Le dossier de demande d'autorisation environnementale a été élaboré selon les principes **ERC** (Eviter, Réduire, Compenser). Dès qu'une sensibilité est apparue dans le diagnostic, la première stratégie a été celle de l'évitement. En cas d'impossibilité, la seconde démarche a été celle de la réduction des effets par des moyens appropriés. Et enfin lorsqu'une réduction des effets n'a pas été possible, le principe de la compensation a été retenu.

En complément, les principes de **Suivi** et d'**Accompagnement** seront mises en œuvre pour certaines mesures.

Cette démarche ERC a conduit le maître d'ouvrage à **s'engager dans des mesures** qui sont développées au chapitre 4.7 du dossier environnemental et dont les fiches mesures sont signées par le maître de l'ouvrage.

Ces mesures s'appliquent tant durant la phase du chantier que sur les années postérieures à la mise en service du téléporté (jusqu'à 10 ans pour certains engagements et sans limite de durée pour les îlots de sénescence).

Ces fiches sont reproduites en annexe 3 de la réponse.

Pour mémoire, ces engagements ont été pris le 12/09/2018 avant l'examen du dossier par le CNPN et le 07/03/2019, en cohérence avec les éléments du mémoire en réponse à l'avis négatif du CNPN. A titre d'exemple et pour démontrer la volonté du maître de l'ouvrage à compenser l'impact du projet, on peut noter que les compensations en espaces de sénescence initialement inscrits sur 3,56 ha ont été portés à plus 32 ha dans la version finale des engagements.

Il convient donc de rappeler les engagements du maître de l'ouvrage au regard des questions posées.

### **La gestion des impacts négatifs temporaires :**

Préalablement, il convient de rappeler que le maître d'ouvrage dispose de moyens de communication qui se sont renforcés au fil de l'élaboration des études et de l'engagement des procédures. La lettre de « l'Eau d'Olle Express », le site internet « siepaveo.fr », les adresses mail de contacts entretenus au fil des newsletters sont des moyens efficaces pour toucher un large public.

Dès que les procédures seront achevées et les autorisations obtenues, une communication à destination d'un large public sera mise en œuvre pour expliquer l'organisation du chantier, sa planification et les mesures qui devront être nécessairement prises pour que la construction des ouvrages se déroule en toute sécurité.

Au-delà, il convient de recenser les fiches mesures décrites au dossier environnemental répondant à cette observation :

N° mesure	Mesures
ME1	Pas de pylône dans la station de Sabot de Vénus
ME2	Mise en défens de la station et des plants de Sabot
MR1	Calendrier de chantier
MR2	Revégétalisation
MR3	Méthode spécifique pour le défrichement
MR4	Création lisière progressive
MR5	Réduction accès au chantier
MR8	Réduction des effets acoustiques

MR9	Concours d'architectes avec prise de l'intégration du projet dans son environnement
MR10	Visualisation du câble de la télécabine
MS1	Suivi environnemental du chantier

### **La gestion des impacts faune flore du chantier, hydrologie, suivi îlots de sénescence**

De la même manière sur le suivi des effets de l'ouvrage après l'achèvement du chantier, des engagements sont pris et définis dans les fiches mesures :

N° mesure	Mesures
MR7	Continuité hydrique et réduction de la pollution (MES et hydrocarbures)
MC1	Création îlots de sénescence
MC2	Versement au Fond de Compensation Stratégique
MS2	Suivi des îlots de sénescence
MS3	Suivi Sabot de Vénus
MS4	Suivi des lisières
MS5	Suivi de la qualité de la nappe de l'eau d'Olle
MS6	Suivi de la qualité du ruisseau de la Fonderie
MA1	Entretien de prairies en milieu ouvert

#### 32.3 – L'analyse du commissaire enquêteur :

Le maître d'ouvrage rappelle ses engagements et résume le contenu de son mémoire en réponse formulé en décembre 2018 au CNPN. Ce document essentiel « rattrape » un dossier mal engagé. Il est précis, complet, il comporte des engagements clairs. A cet égard il répond aux inquiétudes formulées par celles et ceux qui n'ont pas eu le temps de le parcourir en détail. Il appartiendra aux autorités publiques de contrôle d'en vérifier, chemin faisant, l'exécution. Aucune atteinte ne peut par exemple être portée aux placettes de sabots de Vénus ou d'ail rocamboule, une grande vigilance est apportée lors de la traversée des pelouses d'altitudes. L'effet du layon, qui peut présenter des aspects positifs pour certains habitats ou certains cortèges endémiques, sera évalué.

On note également les mesures attendues de protection des périmètres de captage, comme la définition d'un protocole précis pour constituer des chemins d'accès ou de servitude, tenant le plus grand compte de la nature des sols et des pentes.

Dans le double contexte d'aménagement déjà très conséquent de cette vallée par l'Homme et de changement climatique et pour le maintien de la biodiversité, toutes ces mesures ERC sont non négociables et d'application stricte.

Dans les questionnements apparus, comme lors du dialogue entre le maître d'ouvrage et le Commissaire enquêteur, la question du bilan environnemental positif de cet équipement a été peu abordée. Il faut reconnaître qu'un transport par câble, conçu ici et de cette façon, limitera la circulation automobile en altitude et offre une capacité de circulation neutre en carbone pendant les deux saisons et dans les deux sens. Cela mérite d'être souligné. Cette plus value est réelle et démontrée.

On retient également la pétition de principe de la SPL exprimée publiquement : « 100% de notre parc fonctionne à l'énergie électrique. Le transport des skieurs comme la fabrication de la neige émettent zéro rejet de CO2 dans l'atmosphère ». L'énergie

électrique, fournie et pour trois ans, par EDF, est garantie 100% d'origine renouvelable : « *Ce surcoût consenti est un geste en faveur de la planète et un encouragement à la production d'énergies vertes* ».

Il convient que cette pétition de principe soit bien suivie d'effet par les gestionnaires de l'EOE, sans quoi, le calcul de réduction de CO2 qui nous est proposé serait entaché d'incertitudes.

Enfin, mais juste , pour mémoire, on rappellera que sur le suivi des ouvrages, la même attention devra être portée aux deux bassins de rétention.

L'aspect visuel de la ligne et du layon n'est évoqué que deux fois et de façon contradictoire. Deux fois également est ressortie l'affirmation que la création du layon et son entretien nécessaire, va créer un couloir favorisant le vent (interruption prévisible du service?) ou faisant craindre pour la stabilité de la pente. L'ancrage en substratum écarte ce risque. Voir ci-dessous le chap 3.3.

## chapitre 3.3

### La veille « risques naturels » et l'assurance de la qualité des ancrages

#### 33.1 - Les interrogations et propositions issues de l'enquête

✓ *Occurrence de ces interrogations :*

repères rapport CE

3.3

	ancrage et risque	Proportion
favorables	0	0,0%
défavorables	3	75,0%
réserve questions	1	25,0%
total	4	
poids par question	5%	

✓ *Contenu résumé des observations :*

Peu de questions à cet égard, mais les objections formulées par trois riverains du projet, doivent être relevées et traitées, compte tenu de leur importance. Ainsi, compte tenu des aléas relevés, les ancrages G1 et P1 à P4 et P18, feront l'objet de dispositions techniques de suivi au moment du chantier. Les éventuels surcoûts occasionnés devront être anticipés. On sera particulièrement vigilant aux ancrages dans le substratum.

Il faut rappeler le contenu des études d'experts, présentes dans le dossier :

- 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.

#### 33.2 – La réponse apportée par le maître d'ouvrage :

##### **33.2-1 De manière générale**

La question du positionnement des ouvrages (gares et pylônes) au regard de la contrainte des risques naturels est une constante pour l'ensemble des projets de remontées mécaniques en zone de montagne.

Pour gérer cette contrainte une logique de prise en compte de ces risques est systématiquement mise en œuvre consistant au recours à un géotechnicien qui intervient en conception et en réalisation.

Les missions du géotechnicien sont cadrées par la norme NFP94-500 de novembre 2013 dont les principales missions sont les suivantes :

- Mission G1 - Etudes géotechniques préalables subdivisées en :
  - G1 ES (Etude de Site),
  - G1 PGC (Principes Généraux de Construction)
- Mission G2 - Etudes géotechniques de conception subdivisées en G2 :

- AVP (AVant Projet),
- G2 PRO (PROjet)
- G2 DCE/ACT (Dossier de Consultation d'Entreprises et Assistance à la passation des Contrats de Travaux)
- Mission G3 - Etudes et suivi géotechnique d'exécution
- Mission G4 - Supervision géotechnique d'exécution

Conformément aux principes de la norme et afin de s'assurer de la prise en compte de la contrainte des risques naturels, le maître d'ouvrage :

- a confié les missions G1, G2 et G4 à la société de géotechnique SAGE INGENIERIE spécialisée dans les ouvrages en montagne,
- a imposé au constructeur de la remontée mécanique dans son marché, le recours à un géotechnicien en charge d'une mission G3.

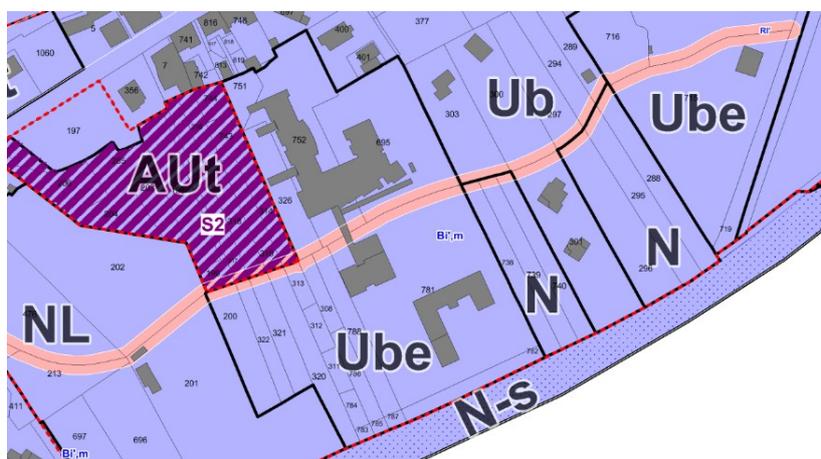
### 33.2-2 De manière particulière

Le tracé de l'Eau d'Olle Express soumis à l'enquête résulte d'un bilan comparatif multicritères présentant les avantages et les inconvénients de plusieurs tracés. Parmi les critères pris en compte, les risques naturels ont été un paramètre important notamment dans les différentes implantations des gares envisagées. A titre d'exemple, il avait été envisagé une gare amont à proximité de la gare de l'Alpette dans un site particulièrement contraint au regard des risques torrentiels et avalancheux. Après étude complète de ce scénario, cette solution a été abandonnée parce qu'elle présentait trop d'inconvénients au regard des avantages qu'elle présentait.

Trois catégories de risques naturels sont présentes sur le tracé du téléporté (pour mémoire le PPR d'Oz ne couvre pas l'intervalle entre P5 et P17) :

#### 33.2-2.1 Sur G1, P1 et P2 ⇨ risque d'inondation

Sur Allemond, le principal risque naturel est celui de l'inondation provenant de l'Eau d'Olle par submersion de la digue en rive droite.



Extrait PLU Oz avec zonage PPR

Ce risque a été pris en compte dès le stade de la procédure UTN, puis lors du concours de maîtrise d'œuvre. Des études ont été menées pour qualifier la qualité de la digue de l'Eau d'Olle et l'ensemble de ces investigations concluent à l'absence de risque majeur d'érosion (cf §4.1.3.9.3 du dossier d'autorisation environnementale).

Bien que le risque de submersion de la digue soit qualifié de « faiblement probable », les services de l'État ont imposé un principe de transparence dans les procédés constructifs des bâtiments. Dans ce cadre, les permis de construire du parking, de G1 avec son garage à cabines, de P1 et de P2 s'inscrivent dans ce principe où les murs sont limités à l'indispensable, la structure générale et notamment celle de la gare étant appuyée sur des poteaux métalliques.

Puis le bureau géotechnique en charge du dossier a produit les prescriptions techniques (pièce I SAGE RP 7544-indice03-2 du dossier de DAET-§5.2) à mettre en œuvre au regard des contraintes du terrain (présence de la nappe de l'Eau d'Olle à +/-2,00m/TN imposant des fondations superficielles plus larges pour compenser l'impossibilité d'une fondation en profondeur).

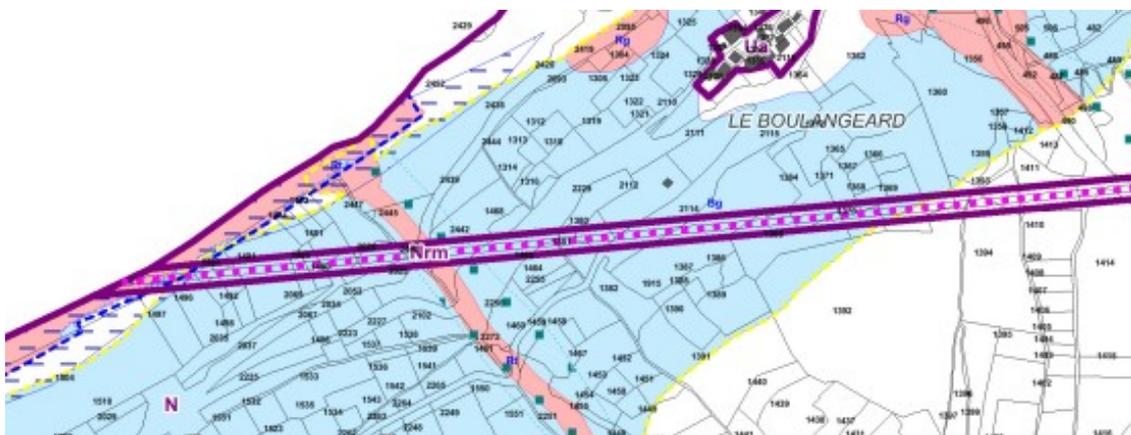
Afin que la connaissance des prescriptions fournies par le géotechnicien (SAGE Ingénierie) soit complète, l'étude de niveau G2 sur la gare d'Allemont est fournie en annexe 4 de la réponse.

### 33.2-2.2. Sur le tracé et de P3 à P9 ⇒ glissements de terrain

Pour mémoire et au regard de la contribution qui a relevé le risque torrentiel, un débordement a été effectif lors de la tempête Eleanor en janvier 2018. Lors de cet épisode, de nombreux torrents de la vallée de l'Eau d'Olle ont débordé de leur lit. Le secteur du Boulangeard n'a pas été épargné avec des buses sous la RD44 bouchées entraînant des débordements, la route canalisant superficiellement ces débordements.

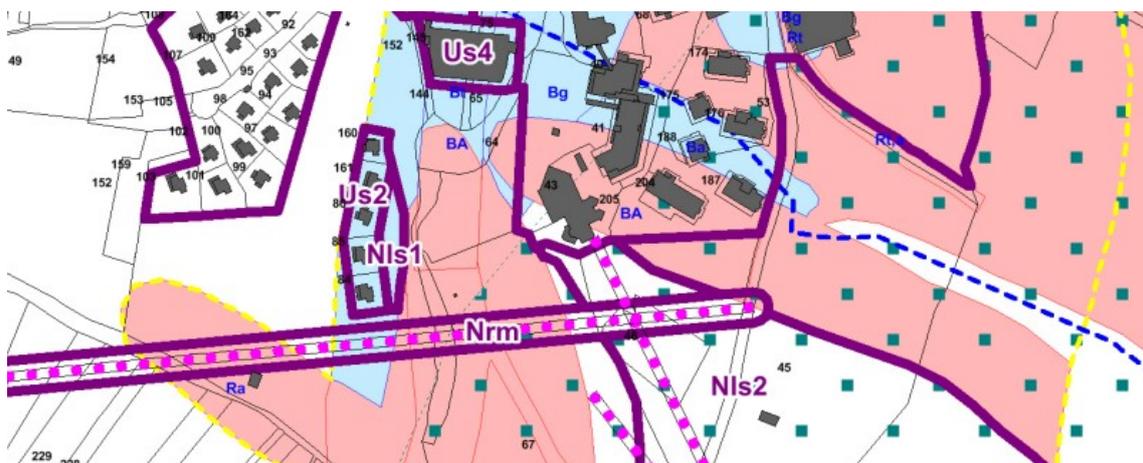
Depuis, la rive gauche de l'Eau d'Olle jusqu'à P9, la contrainte de glissement de terrain est recensée au PPR et une visite de terrain permet d'en faire le constat notamment dans la combe du Boulangeard. Le risque torrentiel est lui aussi détecté (ruisseau du Boulangeard, Rif Garin) mais la ligne survole ces zones sans qu'aucun pylône ne soit situé dans leur emprise.

Concernant les glissements de terrain, la reconnaissance réalisée par SAGE INGENIERIE (pièce I SAGE RP 7544-indic03-2 du dossier de DAET-§5.1) montre les caractéristiques d'un sol rocheux altéré ou non, plus ou moins couvert de moraine. Les glissements de terrain sont liés à la nature du sol (moraine fragile ou roche altérée) et à la pente (forte notamment dans la combe du Boulangeard). En fonction des situations propres à chacun des pylônes, SAGE INGENIERIE produit des préconisations pour renforcer le cas échéant, la qualité de la fondation de chacun des pylônes.



### 33.2-2.3. Sur G2, P17 et P18 ⇨ avalanches

Sur la station de l'Olmet à Oz, la contrainte principale au regard des risques naturels est celle des phénomènes avalancheux puisque G2 et les pylônes sont placés en dehors des torrents.



Extrait PLU Oz avec zonage PPR

Sur ce risque, un expert (Engineerrisk) des phénomènes avalancheux a été désigné. Ce dernier a produit une étude (2.2.9.2.-Pièce I Engineerisk FRA78-20180308-Eau d'Olle Express) développée notamment à partir d'une modélisation du terrain et d'une simulation de phénomènes avalancheux ou de reptation de neige en situations trentennale et centennale.

Il en ressort que la position de G2 a été située sur une zone blanche du PPR en bordure d'un couloir avalancheux. Cette implantation est compatible avec un risque exceptionnel moyennant des dispositions constructives (plateforme à l'arrière de G2, plane et de taille suffisante, pilier amont de G2 et local de commande résistant à une poussée de 20kPa sur 2m de haut) et des contraintes d'exploitation (sécurisation du domaine skiable).

En conclusion sur ce chapitre des risques naturels et bien que cela relève d'une évidence, le maître de l'ouvrage exécutera ou fera exécuter l'ensemble des préconisations fournies par les experts, la sanction en cas de non-respect de ces prescriptions étant celle de l'autorité de tutelle qui n'autorisera pas l'ouverture au public de l'appareil.

### 33.3 – L'analyse du commissaire enquêteur :

*Remarques préalables : Le substratum doit être compris comme le terme général désignant ce sur quoi repose une formation géologique prise comme référence : le socle rocheux sain et proche de la surface.*

*Les risques évalués en G2 semblent ceux habituellement rencontrés en environnement de station d'altitude : accumulation neigeuse, stabilité du substratum. Les protocoles de prévention-protection s'y appliquent classiquement.*

- ➔ *Sur le risque inondation et ancrage de G1 : Une expertise multi-sondages a été conduite : par excavation de visu / par panneau électrique / par pénétromètre statique, sur la surface totale d'assise et en cinq points, confrontés ensuite à des essais en laboratoire. Elle démontre la faisabilité géotechnique de l'installation en aval sans risque. Elle définit des préconisations, dans les procédés constructifs des ancrages, garantissant à la fois la transparence du bâtiment au risque submersion et l'intégrité de la nappe phréatique sous-jacente.*

Lors de la construction, le maître d'œuvre devra être vigilant à la confirmation des constats faits en juin 2017, ce que prévoit la classification des missions géotechniques. Il convient donc d'écarter cette objection et de déclarer recevable le dossier présenté à l'enquête.

→ *Sur le risque glissement de terrain* : C'est effectivement à tort que l'on parle de glissement de terrain, à propos de l'épisode de submersion connu sur le RD44B lors de la tempère Eléonor, en janvier 2018. Il reste que le tracé et certains de ses pylônes, se fixent sur un substratum rocheux, parfois altéré, parfois recouvert de moraine, dans des pentes fortes. Comme pour le risque précédent, le maître d'œuvre devra être attentif à la qualité des ancrages, ici à faire en profondeur suffisante et après une bonne évaluation au moment des travaux. Le contenu du dossier d'enquête le spécifiait déjà, cela est redit ici par le maître d'ouvrage.

Lors d'entretiens au cours de l'enquête, il a bien été signalé que la position et la nature des ancrages des P3 à P5, pouvaient être ajustée, suite à cette évaluation « in situ ». Il faut s'en féliciter, car c'est bien le terrain qui commandera et pas seulement les études préalables. Le Maître d'ouvrage garantit en outre une capacité d'adaptation du projet, dans le cas où ces ancrages nécessiteraient de revoir à la hausse ce poste de dépenses. Cette analyse est également valable pour les ancrage de G2, qui iront rechercher le substratum situé sous les couches superficielles de remblai-déblai créées par l'Homme lors des travaux de configuration du domaine skiable. Dans ces conditions, les craintes émises, peuvent être levées.

→ *Sur le risque avalanche en partie haute et en G2* : il faut noté que la qualité de l'étude présentée, basée sur le modèle prédictif le plus sérieux à ce jour (rapport RTM 38/2011 et expertise JF Meffre de 1996, toujours d'actualité) évalue ce risque pour l'implantation retenue sur l'Olmet. En outre, la carte de localisation des phénomènes avalancheux, dite CLPA, montre que les équipements sont concernés par trois situations bien connues :

CLPA 17 avalanche de roche noire : la G2 est bien située en bordure de l'emprise et protégée par des mesures de prévention : filets, barrière, virgules de dispersion, en amont, dont l'effet est démontré dès à présent par une reforestation du versant nord.

CLPA 1, avalanche de la combe de Poutran : l'emprise de cet évènement s'échoue à proximité de l'axe du téléporté entre ses deux derniers pylônes, d'importants travaux de protection ont réduit considérablement cette occurrence.

CLPA 11 : combe du Boulangeard : par le passé, bien connu et craint, ce couloir d'avalanche fait quasiment partie de l'histoire depuis l'implantation en partie haute de nombreux dispositifs de protection : digues , tas freineur, réseau de points de tirs, etc. Un évènement exceptionnel, s'il devait intervenir, passerait en outre sous le câble du téléporté qui entre P6 et P7 et 8, qui survole le couloir du Boulangeard.

Plus globalement, comme cela a été dit, ce type d'équipement est protégé, à la fois par une série d'aménagements cassant les masses en mouvement et par un dispositif quotidien de veille et d'alerte qui interdira sa mise en service en cas de risque. Comme cela est souligné par le Maître d'ouvrage dans sa réponse et détaillé dans le dossier soumis à l'enquête, le choix entre 5 tracés différents a été fait sur une base multicritères par ordre décroissant d'importance :

1. la limitation des risques naturels,
2. l'évitement ou la réduction des atteintes à l'environnement,
3. l'absence de survol ou de rapprochement excessif des habitations.

Ce risque a bien été évalué. Les options retenues, par exemple le choix du tracé T 5 et de G2, les mesures de surveillance et de protection des usagers et des matériels, ont été définies selon les protocoles de sécurité et indiquées dans le dossier. La crainte légitimement exprimée, peut donc être levée.

*N.B. : sur ce chapitre, consulter également les annexes photographiques P2 et P3*

## chapitre 3.4

### Cohérence avec Poutran et l'Alpette en terme de débit et de saturation

#### 34.1 - Les interrogations et propositions issues de l'enquête

✓ *Occurrence de ces interrogations :*

repères rapport CE	3.4	
	cohérence Poutran	Proportion
favorables	1	33,3%
défavorables	2	66,7%
réserve questions	0	0,0%
total	3	
poids par question	4%	

✓ *Contenu des interrogations :*

Le risque d'une surfréquentation hivernale avec la nouvelle capacité de l'EOE est réel. Les collectivités membres du SIEPAVEO, doivent savoir qu'un investissement conséquent les attend sur Poutran, pour une mise en cohérence des débits / heure. C'est une nécessité pour le bon fonctionnement de Oz-station.

L'efficacité économique de l'équipement, comme l'attractivité d'Oz-station sont liées à la continuité du flux des pratiquants de sports d'hiver dans de bonnes conditions d'accès et de rupture de charge. Un professionnel de l'hébergement touristique et l'ancien maire d'Oz, ont évoqué ce point en connaissance de cause.

#### 34.2 - La réponse apportée par le maître d'ouvrage :

*Sur le plan fonctionnel :* Il convient de rappeler en préalable que le positionnement de G2 a été choisi pour diffuser la clientèle venue de l'Eau d'Olle Express sur les deux appareils structurants du domaine d'Oz (TC de Poutran et de l'Alpette), chacun de ces deux appareils permettant une interconnexion avec les autres communes du domaine (Huez et Vaujany).

En arrivant sur G2, le skieur pourra constater visuellement une éventuelle saturation du TC de Poutran pour décider de se reporter sur le TC de l'Alpette. De plus, un panneau d'information pourra le cas échéant, l'avertir des bonnes options à prendre dès l'embarquement sur G1 et une fois arrivé sur G2.

En complément, il convient de rappeler que G2 sera interconnecté au cœur de station par un équipement de type ascenseur incliné répondant à l'ensemble des usages, autres que ceux des skieurs et notamment les PMR, les piétons, les bagages et marchandises, VTT...

*Réponse administrative et financière :* Le domaine skiable d'Oz en Oisans est délégué à la SPL Oz-Vaujany par voie d'affermage, l'autorité délégante étant le SIEPAVEO pour le territoire communal d'Oz en Oisans. A ce titre, le syndicat met à disposition l'ensemble des ouvrages, la SPL assumant la charge financière de la maintenance. Au-delà et compte tenu de la relative ancienneté des deux télécabines qui ont plus de trente ans, la remise à niveau va devenir nécessaire sur ces prochaines années.

Le SIEPAVEO ayant la compétence en matière d'investissement, il appartient au syndicat de supporter l'étude et la réalisation des travaux nécessaires au bon fonctionnement du domaine skiable.

### 34.3 – L'analyse du commissaire enquêteur :

Comme pour l'évaluation de l'approche économique, nous sommes ici aux marges des enquêtes publiques ouvertes. Il est cependant légitime d'inscrire ce projet dans son environnement : économique et spatial.

La mise en service de l'EOE peut apporter en période de pic de fréquentation et en haute saison, un flux supplémentaire de 800 à 1000 skieurs supplémentaires en début de journée. Certes ils se répartiront sur le domaine et sur les deux offres de remontées vers les étages supérieurs.

Mais l'arrivée de l'EOE devrait être l'occasion de réfléchir à la rénovation significative de la télécabine de Poutran, dont la période d'amortissement est achevée depuis longtemps. L'exploitant : la SPL, comme le propriétaire : le SIEPAVEO, doivent intégrer cette rénovation dans les plans pluriannuels d'investissements et de gestion (commune et SIEPAVEO, avec OZ) quasiment de façon concomitante avec la mise en place du téléporté.

#### **Le compte de gestion du SIEPAVEO -agrégats financiers**

<b>Postes budgétaire</b>	<b>CA 2010</b>	<b>CA2011</b>	<b>CA2012</b>	<b>CA2013</b>	<b>CA 2014</b>
Recette courante, dont :	4 104	4 114	3 909	3 832	3 794
Dotation et participation	10	163	179	186	499
Autres produits de gestion et exept	151	166	230	186	507
Dépenses courantes de fonctionnement, dont :	905	676	684	1 135	799
Charges générales	550	492	489	740	593
Frais de personnel	30	31	38	42	43
Autres charges de gestion courante	170	136	132	174	163
Dotation aux amortissement	154	16	25	179	0
<b>Épargne de gestion</b>	<b>3 349</b>	<b>3 605</b>	<b>3 447</b>	<b>2 883</b>	<b>3 502</b>

Valeur en K€

#### **Plan pluriannuel d'investissement de Allemond - agrégats financiers**

<b>Nature des écritures</b>	<b>CA 2018</b>	<b>BP 2019</b>	<b>Prév . 2020</b>	<b>Prév. 2021</b>	<b>Prév. 2022</b>
fonctionnement	4 021	4 073	4 077	3 994	4 033
investissement	3 123	3 649	6 204	2 877	2 684
Recettes invest	440	1 111	1 980	1 010	547
<b>Réserves provisions</b>	<b>3 118</b>	<b>2 500</b>	<b>250</b>	<b>500</b>	<b>500</b>

Valeur en K€

Le syndicat a réalisé depuis quelques années une forte épargne de gestion. Prévues pour assumer l'éventuel « choc d'investissement » que constituerait le téléporté. Il devrait aussi permettre la mise à niveau attendue de Poutran. A cet égard des concours de la Région, comme du Département, sont espérés, voire acquis sur le principe pour le téléporté. ils devraient également l'être pour la rénovation d'une télécabine déterminant pour le « grand domaine ».

L'analyse rapide du plan pluriannuel d'investissement de la commune d'Allemond (ci-dessus), plus récent que le compte de gestion du SIEPAVEO, fait apparaître une provision importante dès le CA 2018, pour amortir ce pic de dépense du téléporté. Les décisions de programmations sont cohérentes avec celles prises par le SIEPAVEO. Elles assurent, combinées, la capacité d'autofinancement du projet, en évitant une augmentation des charges de remboursement d'emprunt et visiblement sans recours à l'impôt.

Mais on reviendra plus longuement sur cette capacité à assumer le « choc d'investissement » , à en faire un levier de développement, dans le chapitre 3.7 ci-dessous.

*N.B. : pour une information plus détaillée, voir l'annexe 2 du mémoire en réponse du SIEPAVEO, ci-jointe et voir aussi l'annexe photographique P5*

## chapitre 3.5

### Une réflexion à poursuivre pour le stationnement des bus

#### 35.1 - Les interrogations et propositions issues de l'enquête

✓ *Occurrence de ces interrogations :*

repères rapport CE

3.5

✓

	park bus et VL	Proportion
favorables	4	40,0%
défavorables	6	60,0%
réserve questions	0	0,0%
total	10	
poids par question	13%	

✓ *Contenu des interrogations :*

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 pour la journée dans un autre lieu du bourg, moins précieux ? Les idées ne manquent pas. 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 (voir aussi chapitre 3.1).

#### 35.2 - La réponse apportée par le maître d'ouvrage :

##### **35.2-1 De manière générale :**

Le choix de l'emplacement des stationnements est, comme pour les accès, le résultat d'un processus d'échanges entre les bureaux d'études (urbaniste, bureaux d'études infrastructures, architecte) en charge de cette question, de la maîtrise d'ouvrage et de la population au travers des échanges directs (réunions publiques, conseil municipaux) ou indirects (bulletins municipaux, lettre de l'Eau d'Olle Express, site internet).

Initialement, les stationnements étaient prévus sur un parking non couvert au sud-est de G1. Cet emplacement a ensuite, été reporté pour la partie VL entre le restaurant scolaire et G1 sous la forme d'un parking couvert et sur la pointe du camping pour les TC.

Outre la capacité de stationnement sur le site de l'embarquement, la position du parking VL couvert présente l'avantage de créer une enceinte entre le restaurant scolaire et la remontée mécanique afin de préserver la quiétude du groupe scolaire.

Par ailleurs, la position du parking TC se justifie à l'écart de toute urbanisation sur un site délaissé l'hiver (zone non ensoleillée).

##### **35.2-2 De manière particulière :**

Deux approches doivent être produites concernant le stationnement. Deux poches de stationnement seront créées au plus proche de G1 pour faciliter l'embarquement des usagers de l'Eau d'Olle Express.

➤ Le stationnement sur le site de G1

Ce parking est à vocation exclusive des VL. Il contient 216 places dont 43 non couvertes en R+1. Conforme aux objectifs d'un ascenseur valléen, il est accessible aux véhicules de secours pour l'évacuation des blessés et peut accepter des camionnettes de livraison de marchandises

Sa position a été imposée pour permettre à cet ouvrage de former une étanchéité fonctionnelle vis-à-vis de G1 par rapport au groupe scolaire afin que la quiétude de l'établissement soit préservée des éventuelles perturbations qui pourraient être générées par les mouvements des voitures et/ou des usagers ou par la gare du téléporté.

#### Fonctionnalité des accès au site de G1



Pour lutter contre le bruit, outre les grands efforts qui ont été réalisés par les constructeurs de remontées mécaniques pour réduire les sources sonores et vibratoires, plusieurs dispositions seront prises :

- ✓ Concernant le téléporté :
  - ✓ Motorisation en gare amont,
  - ✓ Capotage de la gare aval avec confinement des éléments motorisés (débrayage des pinces, roulements...),
  - ✓ Embarquement sur tapis caoutchouc,
  - ✓ Espace d'attente clos,
  - ✓ Absence de vis-à-vis entre la clientèle à l'embarquement et le groupe scolaire,
  - ✓ Report du garage à cabines côté Eau d'Olle au plus loin du groupe scolaire.

- ✓ Concernant le parking :
  - ✓ Voie de circulation en enrobé pour éviter les crissements de pneus,
  - ✓ Panneaux acoustiques à l'étage prévus en option,
  - ✓ Accès et sortie à l'opposé du groupe scolaire.

La perméabilité du parking est cependant applicable pour les piétons qui peuvent accéder à l'embarquement au travers du parking notamment depuis le chemin des écoliers.

#### ➤ Le parking bus

Plusieurs positions ont été étudiées pour permettre l'accueil d'une quinzaine de bus qui seront uniquement présents pendant la saison hivernale. Du fait des nuisances pouvant être apportées par le stationnement des bus, la position la plus éloignée des habitations a été retenue en maintenant une distance à l'embarquement acceptable pour l'accès piétons (100m).

Compte tenu de la création de la voie d'accès, le parking TC devait se situer sur ce parcours. Les possibilités foncières étant limitées, le site retenu a été celui de la pointe du camping qui présentait plusieurs avantages :

- ✗ cette partie du camping est faiblement utilisée en été et très à l'ombre et donc froide en hiver,
- ✗ cet emplacement est le plus éloigné possible des habitations sans être trop éloigné du centre bourg et des commerces d'Allemond,
- ✗ le parking bus doit avoir des infrastructures d'accueil (sanitaires) qui peuvent être mutualisées avec les équipements du camping,
- ✗ les terrassements sont déjà partiellement existants (déblais de la construction du barrage).

Bien que le site présente des avantages, plusieurs remarques ont été formulées dans l'enquête publique contestant la pertinence du site et montrant qu'aucune mesure compensatoire n'avait été prévue pour redonner à cet espace un attrait après travaux afin qu'il ne soit pas uniquement un parking.

Pour cette raison, la Commune d'Allemond a pris les mesures suivantes destinées autant aux usagers des bus pendant l'hiver, qu'aux habitués du camping et aux habitants d'Allemond l'été :

- ➔ Réaménagement des tennis et skate-park en espace paysager afin de permettre l'apport d'un espace vert de détente (zone d'attente, jeux pour enfants, espace engazonné)
- ➔ Aménagement du parking permettant sa reconfiguration en dehors de la saison d'hiver (éléments mobiles pour un skate-park, terrain de tennis...)
- ➔ réaménagement des sanitaires du camping afin de leur permettre une réversibilité été / hiver pour le parking TC et le camping uniquement en configuration estivale.

La conception de cet espace sera confiée au maître d'œuvre en charge du réaménagement du camping afin d'obtenir une cohérence d'ensemble et les travaux devront être réalisés concomitamment aux travaux de création du parking TC.



## chapitre 3.6

### L'économie du projet, la stratégie de développement

#### 36.1 - Les interrogations et propositions issues de l'enquête

✓ *Occurrence de ces interrogations :*

repères rapport CE	P3	
	évaluation écono.	Proportion
favorables	15	62,5%
défavorables	6	25,0%
réserve questions	3	12,5%
total	24	
pois par question	32%	

✓ *Contenu des interrogations :*

Pour certains, la viabilité économique du projet et ses conséquences sur les ressources locales sont contestées. Mais pour d'autres, le téléporté apportera à Allemond une autre fonction économique et sociale, qu'il n'avait pas : celle de porte d'entrée du grand domaine. Les affirmations sont sans ambiguïté. C'est une discussion peu réductible entre les défenseurs d'un développement raisonné, respectueux de l'existant et de l'environnement et les partisans d'un développement économique qui doit servir les actifs de la vallée et les générations à venir.

Ce débat d'idées est là et il ne sera pas résolu par l'enquête. Le questionnement au promoteur du projet sera donc plus sur la faisabilité et la viabilité économique de son dossier. Quelles sont les hypothèses retenues pour cette réalisation ?

#### 36.2 – La réponse apportée par le maître d'ouvrage :

##### **36.2-1 Sur la forme**

Rappelons en préalable que l'étude d'impact contenue dans la demande d'autorisation environnementale n'aborde pas la question de l'économie du projet, ce sujet n'étant pas une exigence formulée dans le contenu des études d'impact définie à l'article R.122-2 du code de l'environnement et qu'à ce titre les questions soulevées par le public pourraient être considérées comme indépendantes des procédures soumises à l'enquête publique.

Il convient d'indiquer en complément, que cette question a été travaillée précisément au stade du dossier UTN, que le montage financier et les grands équilibres n'ont pas changé à l'exception notable de l'apport de subventions qui n'étaient pas connues en 2016. Pour cette raison, cette partie du dossier UTN est portée en information en additif 1 à la présente l'annexe.

##### **36.2-2 Sur le fond**

En première approche, deux montants importants sont à retenir :

- ✓ Le coût d'investissement : un peu plus de 18 millions d'euros,
- ✓ Le coût de fonctionnement : environ 300.000 d'euros.

##### 36.2-2-1 une anticipation de l'investissement

En préalable, il convient de rappeler que, compte tenu du règlement interne du SIEPAVEO, la commune d'Allemond devra assumer l'intégralité des investissements du programme soumis à enquête publique.

Afin de faciliter le financement de l'ouvrage, des demandes de subventions ont été mises en œuvre et des engagements ont été pris sur les lignes suivantes :

- la Région ARA : 3.000.000€ au titre de « l'aide en faveur de l'accès aux stations et du soutien aux téléportés vallées-stations »
- le département de l'Isère :
  - 1.000.000€ sur l'ascenseur valléen,
  - 500.000€ dans le cadre de l'enveloppe territoriale.

D'autres demandes sont en cours à destination de l'Europe, de l'Etat Français (au titre de la DETR) et de la Communauté de Communes de l'Oisans en attente de retour.

Ces sommes obtenues ou attendues viennent minorer le portage financier de l'opération par le SIEPAVEO et la Commune d'Allemond

Au-delà et bien que l'évolution des recettes financières soit identique sur Allemond comme dans l'ensemble des communes françaises, la commune bénéficie toujours des retombées fiscales d'EDF. Cette ressource lui permet financer un projet d'envergure. Force est de constater que la commune n'a pas réalisé sur ces dernières années ce type de projet et qu'en conséquence, elle n'a fait « que » maintenir un endettement très faible.

L'investissement correspondant au projet reste un « choc financier » par rapport aux dépenses d'investissements de ces dernières années. Cependant ce « choc » est limitativement perceptible dans la diminution de sa capacité d'investissement communale résiduelle comme l'atteste la dernière présentation budgétaire du plan pluriannuel d'investissement remis au terme de l'enquête publique et reproduit en additif 2 à la présente annexe.

Aucune augmentation des taux de fiscalité sur les ménages n'est envisagée comme semblerait le soutenir certaines contributions.

#### 36.2-2-2 Un fonctionnement pris en charge par l'exploitant

L'Eau d'Olle Express sera exploitée par la SPL Oz Vaujany, délégataire du SIEPAVEO et de la Commune de Vaujany dans le cadre d'un affermage.

Pour cette société, le surcoût de la charge d'exploitation des 300.000€ est à comparer aux 9M€ correspondant aux chiffres d'affaires de ces deux dernières saisons. Sur la base d'un forfait moyen à 25€, le « petit » équilibre est atteint à 12.000 clients supplémentaires soit sur environ 120 jours d'exploitation, **une moyenne de 100 ventes de forfaits supplémentaires par jour**, ce qui semble un objectif qui est loin d'être insurmontable et qui permet d'affirmer que la prise en charge de l'exploitation de l'Eau d'Olle Express par la SPL ne va pas bouleverser ses grands équilibres économiques. Au-delà, on peut se référer à nouveau au dossier UTN (annexe 1) qui avait pris en compte des objectifs plus volontaristes.

#### 36.2-2-3 Les conséquences positives indirectes

Au-delà des conséquences directes tant en terme d'investissement qu'en terme de fonctionnement, il ne faut pas forcément replacer un investissement public dans une logique d'équilibre économique. La rentabilité d'une école, d'une route ou d'une station d'épuration n'est jamais mise en avant par des opposants à de tels projets qui pourtant participent tous à l'aménagement du territoire.

L'Eau d'Olle Express est bien un outil d'aménagement du territoire de la Vallée de l'Eau d'Olle et non pas uniquement un « aspirateur » d'une clientèle à la journée. Pour le maître d'ouvrage, il s'agit de créer une relance de l'attractivité de la Vallée de l'Eau d'Olle plus particulièrement sur Allemond par la création d'une infrastructure d'envergure.

Cette attractivité passe par des investissements publics et des initiatives privées qui devront accompagner l'Eau d'Olle Express notamment par la création de nouveaux hébergements (Hôtel Giniès, camping municipal...).

A terme, il est attendu que ces nouveaux investissements retombent pour partie dans les finances de la commune d'Allemond par le biais de la fiscalité.

### 36.3 – L'analyse du commissaire enquêteur :

C'est avec raison que le promoteur du projet rappelle que les différents objets de l'enquête publique unique ne traitent pas réglementairement de la faisabilité ou de la viabilité économique du projet . Il a néanmoins répondu en détail aux interrogations de ce type qui ont pu être formulées par certains participants et qu'il n'était pas justifié d'écarter. Il faut lui en savoir gré.

Pour le commissaire enquêteur, cette préoccupation économique « tangente » les préoccupations environnementales et sociales, pour constituer le triptyque bien connu du développement durable. Elles peuvent même toucher au plus près le projet quand il est question, pour assurer une partie de ses usages, de renforcer le potentiel de lits chauds touristiques dans le bourg d'Allemond, jusqu'à ce jour peu bénéficiaire du développement des sports d'hiver.

En outre l'ascenseur valléen a par nature des objectifs plus larges que cette activité hivernale, il veut être un outil au service des professionnels et acteurs économiques de la vallée, il veut offrir un potentiel de découverte de la montagne en deux saisons, pour le plus grand nombre, il contribuera également à la continuité de la chaîne de secours.

Au final, cet équipement a bien une double vocation :

1. générer une activité et donc un chiffre d'affaire nouveau,
2. servir le bien commun (un transport propre, ouvert à tous, acteur de missions d'intérêt général)

L'analyse des comptes et plan pluriannuels d'investissement démontre une réelle capacité d'autofinancement sans engager les collectivités publiques sur des chemins financiers périlleux. De plus, cet investissement aurait des effets de leviers économiques positifs pour les communes et leurs établissements. Enfin, l'hypothèse de rentabilité (rapport coût de fonctionnement/prix et nombre de ventes) est réaliste, voir un peu pessimiste, ce qui est prudent.

L'opérateur devrait aussi être attentif à deux enjeux, qui vont au-delà de l'évaluation financière et budgétaire :

> La définition appropriée et différenciée des tarifs d'accès selon les usagers. On imagine bien que les résidents permanents, comme les professionnels, au nom de l'utilité publique, devront bénéficier de tarifs bas, voir de gratuité pour que sa mission d'intérêt général ait un sens et pour que le câble soit choisi plutôt que la voiture et ses émissions de CO<sup>2</sup>. On rappellera l'actuelle gratuité des navettes entre Allemond et Oz-station en saison hivernale. Mais cette tarification devra être équilibrée avec celle proposée aux hivernants ou estivants. La population attend des informations sur ce point.

> l'augmentation de l'exploitation, notamment avec l'apport de caristes, ne sera possible que si des offres d'accès à ces opérateurs se montrent attractives avec un paquet : transport-parking-forfait proche de ce qu'offre actuellement la SATA pour les accès à l'Alpe d'Huez. Dès lors, économiquement, les deux structures d'exploitation SPL et SATA devront confirmer et approfondir leurs actuels partenariats, pour être efficaces vis à vis des transporteurs. Les acteurs économiques du grand domaine seront sûrement attentifs à cela.

L'analyse économique, plus large, démontre effectivement que cet équipement générerait des fonctions d'accueil et d'activités dans le bourg d'Allemond, ainsi le projet de reconversion de l'ancien hotel en centre d'hébergement pour professionnels saisonniers.

De même le PLU modifié permet d'envisager des rénovations, reconversions ou constructions augmentant la capacité de la commune, à condition d'être attentif à leur insertion dans un tissu de village qui doit rester marqué par les circulations douces et les espaces végétalisés. Un véritable pari pour cette commune et ses habitants.

## chapitre 3.7

### L'indemnisation du foncier impacté par une servitude d'Utilité publique

#### 37.1 - Les interrogations et propositions issues de l'enquête

✓ *Occurrence de ces interrogations :*

repères rapport CE	P3	
	questions foncières	Proportion
favorables	3	50,0%
défavorables	3	50,0%
réserve questions	0	0,0%
total	6	
pois par question	8%	

✓ *Contenu :*

La constitution de servitudes est un dispositif connu des propriétaires de parcelles situées sur l'assise de la digue de l'eau d'Olle ou dans le couloir du layon et sur ses accès prévus. Les participants 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 aisée des fûts, soit que la parcelle, mixte et proche du hameau du Boulangeard, soit jugée de qualité.

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, à l'inverse, situation favorable).

#### 37.2 – La réponse apportée par le maître d'ouvrage :

##### **37.2-1 Sur la forme**

La question des conditions d'indemnisation des propriétaires a été prise en charge dès le dépôt de la demande d'autorisation environnementale et préalablement aux premiers contacts avec les propriétaires (janvier 2018).

Afin de fixer les conditions d'indemnisation, deux délibérations ont été prises par les Conseils Syndicaux du SIEPAVEO des 19/01/2018 et 09/02/2018

Au regard de ces délibérations et afin de mettre un système équitable pour l'ensemble des propriétaires, il a été décidé de mettre en place une négociation amiable permettant le passage du téléporté soit dans le cadre d'une servitude de passage, soit dans le cadre d'une acquisition. L'indemnité versée au propriétaire sera unique, fixée à 0,70€/m<sup>2</sup>, quelque soit l'emplacement des terrains et/ou la qualité des boisements, le propriétaire ne pouvant prétendre à la conservation des boisements.

#### 37.3 – L'analyse du commissaire enquêteur :

Le maître d'ouvrage rappelle le principe de libre administration du conseil syndical qui a délibéré sur ce point et a donc tranché la question. C'est recevable. Le peu d'observations sur cette question lui donne une raison de considérer que ce sujet est « derrière lui ».

Ce qu'un public restreint a exprimé et que le commissaire enquêteur relaie ici, c'est que toutes les situations ne sont pas les mêmes pour les propriétaires. C'est l'éternel débat de l'équité ou de l'égalité face aux charges publiques, en l'espèce face aux servitudes d'utilité publique.

En premier lieu, l'utilité publique n'est pas contestable : des droits de passage ou d'édification sur des parcelles doivent être acquis par le maître d'ouvrage. Il doit en effet garantir, d'une part la sécurité et la desserte par transport public et d'autre part les intérêts fonctionnels, environnementaux, économiques, attachés à la réalisation de l'équipement.

En second lieu, la doctrine du SIEPAVEO est une offre d'indemnisation ou d'achat de parcelle forfaitaire à un prix identique (doctrine de la transparence) dans le haut de l'estimation domaniale à 0,70 €/m<sup>2</sup>, que la parcelle soit mal située en hauteur ou bien située à l'approche du hameau du Boulangeard.

On se souvient de l'approche inverse, très individualisée à l'époque (doctrine du « cas par cas ») retenue par EDF pour ses barrages. Elle avait permis à EDF d'améliorer sa performance économique (*note 1*), mais les relations et la solidarité dans la vallée s'étaient dégradées. Elle n'est donc pas retenue par le M.O. de l'EOE. Ce dernier opte pour une méthode égale et transparente pour tous. Mettre en regard ces deux démarches à plus de trente ans de distance, restera sans influence sur l'avis concernant le volet « servitudes », mais méritait d'être signalé. C'est la réponse sur le fond.

Lors d'un entretien avec le mandataire, on a fait le constat d'un choix :

- généreux : on définit une moyenne tirée vers le haut de la fourchette de prix estimée par l'ONF, qui connaît son métier.
- courageux : on affirme que la qualité des bois est si modeste et leur exploitation si onéreuse, dans ces pentes marquées, que la valeur ajoutée de la coupe est très faible. Elle ne servirait tout au plus qu'à rémunérer l'opérateur retenu pour la coupe du layon.

*Note 1 : on se reportera au 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 du nouer élus, habitants et institutions publiques quand a émergé un projet d'aménagement lourd de conséquences.*

## Partie 4 - Conclusion générale

L'analyse de la participation du public témoigne d'une diversité des orientations et des opinions dans ces deux villages de la vallée, même si assez majoritairement, ce projet est attendu. Certaines contributions vont au-delà du simple avis et proposent des alternatives ou des comparatifs avec d'autres solutions de transport. L'implication d'habitants ou de responsables de Bourg d'Oisans et de Vaujany, voir de Grenoble est à souligner. La mobilisation des personnes ayant un emploi dans la vallée est significative.

Il y a eu, dans les avis émis un enchevêtrement fécond d'opinions touchant au social, à l'environnement, à la culture valléenne, à l'économique, plus rarement et même symboliquement (une seule fois) au politique.

Le processus d'enquête a été saisi, mais il a pu être jugé parfois comme une simple formalité n'entravant pas le destin de ce projet et c'est dommage. La marge de manœuvre du public est réelle, la progression d'un projet peut être révélée lors d'une enquête et cela a été le cas ici. Ce qui pouvait être craint comme des réserves possibles au début de l'enquête, ont évolué vers des recommandations.

Il est possible de dessiner la forme d'adhésion de la population à ce projet :

Il n'y a pas eu une dialectique improductive entre les pour et les contre, entre les locaux et les autres, entre les protecteurs et les constructeurs.

Le principe de libre administration est perçu comme celui conduisant une autorité locale à faire un choix d'aménagement dans le cadre de son mandat et à tenter de convaincre que ce choix serait bon aussi pour le développement et respectueux de la nature de cette vallée.

Il n'y a pas eu de domination d'une des rationalités économique, environnementale ou sociale, isolées les unes des autres ou supérieure l'une à l'autre. Ces trois piliers indispensables à un développement respectueux des ressources et des habitants ont été discutés.

Depuis le grand barrage (premier choc), puis la création de la station de Vaujany (second choc) Allemond et Oz, savent faire partie d'un espace montagnard très modelé par les aménageurs ; un espace organisé, où l'accueil de touristes en nombre n'a pas encore brouillé ou effacé le bien vivre en montagne. La population veut préserver ce fragile équilibre.

Le projet d'ascenseur valléen, lui a donné l'occasion de le dire à sa manière. Le porteur du projet a reçu le message dès la première réunion publique du 15 avril 2016, où les craintes se sont exprimées. Il a depuis infléchi son projet à la suite de l'avis défavorable du CNPN, véritable coup de semonce, qui a eu pour effet de faire changer d'orientation le SIEPAVEO en matière d'impact environnemental.

Ce chemin difficile a débouché début 2019 sur une série d'avis des PPA et sur la constitution des trois dossiers d'enquête. L'équilibre économique s'en est peut être ressenti, sans que ce soit perceptible.

Mais Allemond, selon les promoteurs, ne peut pas rester éternellement un « village-rue », même coquet et bien aménagé, qui constate, plus qu'il n'organise, le rapport entre aménagement de la montagne - contrainte économique - exigence écologique.

Nous en sommes donc à ce stade d'évolution du développement valléen : les acteurs de la vallée veulent agir pour eux mêmes et pour l'avenir, certes à une échelle plus modeste qu'avec le grand barrage. Cette fois (en 2019) ce n'est pas un « contact » entre un opérateur national extérieur et une société rurale, mais bien une discussion interne à cette société ouverte dans toute ses composantes, qui arrive à son terme : le téléporté se fera-t-il : oui ou non ? C'est une dernière contribution que les avis vont apporter à présent.

Après avoir pris connaissance et étudié l'ensemble des trois dossiers soumis à l'enquête,

Au terme de la relation détaillée des observations du public,

De leur mise en perspective avec les réponses du maître d'ouvrage,

et après avoir tiré les enseignements de cette phase d'étude et de partage,

Le commissaire enquêteur est en mesure de formuler ses conclusions et d'émettre les trois avis requis, au titre de sa saisine.

A Grenoble le 26 juin 2019,

Marc BESSIERE



Commissaire enquêteur