

ANNEXE A 12

Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage



S.I.E.P.A.V.E.O
maître d'ouvrage



MAITRE D'OUVRAGE
SIEPAVEO
Le Village
38114 OZ EN OISANS



TERRITOIRES 38

groupe **ELEGIA**

MANDATAIRE
TERRITOIRES 38
Immeuble «Les Reflets du Drac»
34 rue Gustave Eiffel
38028 GRENOBLE Cedex 1
04 76 70 97 97

EAU d'OLLE EXPRESS

Projet de création d'une liaison téléportée entre les communes d'Allemont et d'Oz en Oisans

MEMOIRE EN REPONSE AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

ENQUETE PUBLIQUE du 9 mai au 7 juin 2019

- portant autorisation environnementale ou refus d'autorisation environnementale, au titre de la loi sur l'eau et des milieux aquatiques, du code de l'environnement, du défrichement en application du code forestier, de la dérogation au titre du 4° de l'article L 411-2 du code de l'environnement et prenant en compte l'évaluation environnementale.
- portant création de servitudes au titre des articles L.342-7 à L.342-26 du code du tourisme,
- portant autorisation des demandes d'urbanisme PC 0380051820005, PC 0382891820002 et PC 0380051820006.

Table des matières

1. Gestion des flux automobiles.....	4
1.1. Occurrence de la remarque :.....	4
1.2. Réponse apportée.....	4
1.2.1. De manière générale.....	4
1.2.2. De manière particulière.....	5
1.2.2.1. La circulation : la traverse d'Allemont.....	5
1.2.2.2. La circulation : l'accès à l'Eau d'Olle Express par le camping et la digue.....	7
2. Gestion des impacts négatifs temporaires et suivi des différentes évolutions.....	8
2.1. Occurrence de la remarque :.....	8
2.2. Réponse apportée.....	8
2.2.1. Gestion des impacts négatifs temporaires.....	9
2.2.2. Gestion des impacts faune flore du chantier, hydrologie, suivi îlots de sénescence.....	9
3. Ajustement des ancrages.....	10
3.1. Occurrence de la remarque :.....	10
3.2. Réponse apportée.....	10
3.2.1. De manière générale.....	10
3.2.2. De manière particulière.....	10
3.2.2.1. Sur G1, P1 et P2 ⇒ risque d'inondation.....	11
3.2.2.2. Sur le tracé et de P3 à P9 ⇒ glissements de terrain.....	12
3.2.2.3. Sur G2, P17 et P18 ⇒ avalanches.....	12
4. Cohérence avec Poutran.....	14
4.1. Occurrence de la remarque :.....	14
4.2. Réponse apportée.....	14
4.2.1. Réponse fonctionnelle.....	14
4.2.2. Réponse administrative et financière.....	14
5. Une réflexion à poursuivre pour le stationnement des bus.....	15
5.1. Occurrence de la remarque :.....	15
5.2. Réponse apportée.....	15
5.2.1. De manière générale.....	15
5.2.2. De manière particulière.....	15
5.2.2.1. Le stationnement sur le site de G1.....	15
5.2.2.2. Le parking bus.....	17
Annexe 1 : Economie du projet.....	18
A.1. Occurrence de la remarque :.....	18
A.2. Réponse apportée.....	18
A.2.1. Sur la forme.....	18
A.2.2. Sur le fond.....	18

A.2.2.1. Investissement : une anticipation de l'investissement.....	18
A.2.2.2. Fonctionnement : prise en charge par l'exploitant.....	19
A.2.2.3. Les conséquences indirectes.....	19
Annexe 2 : Conditions d'indemnisation des propriétaires.....	20
B.1. Occurrence de la remarque :.....	20
B.2. Réponse apportée.....	20
B.2.1. Sur la forme.....	20
B.2.2. Sur le fond.....	25
Annexe 3 : Fiches engagement.....	27
Annexe 4 : Etude géotechnique G2 sur gare aval (SAGE Ingenierie).....	28

Avant-propos

Le présent mémoire en réponse fait suite à l'enquête publique unique sur le projet de création d'une liaison téléportée entre les communes d'Allemont et la station d'Oz du 9 mai au 7 juin 2019 et au procès-verbal de synthèse remis au maître d'ouvrage en séance du 13 juin 2019.

Il répond aux six observations particulières du commissaire enquêteur

Deux observations supplémentaires ont été produites dans les échanges durant l'enquête par le commissaire enquêteur sur l'économie du projet et sur les conditions d'indemnisation des propriétaires mais n'ont pas été restituée dans le procès-verbal de synthèse. Afin de ne pas laisser en suspend ce questionnement, il a été décidé d'y répondre en annexe.

Dans la suite du document, les observations du commissaire enquêteur appelant réponses sont figurées en bleu et les réponses apportées par le maître de l'ouvrage sont mentionnées en noir.

Préalablement aux réponses apportées aux observations du commissaire enquêteur ci-après, on ne peut que se féliciter d'une part de la réactivité des populations à l'enquête publique au regard du nombre de contributions (105) témoignant de l'intérêt du projet. D'autre part, il est intéressant de constater que, même si le nombre de contributions favorables (62%) à la réalisation du projet n'a pas de valeur référendaire, une large majorité des contribuaires est dans l'attente de la réalisation du projet.

Depuis le début du montage du projet, un esprit d'écoute et de prise en compte des observations a été constant. Ce mémoire en réponse est établi dans la même logique avec l'intention d'améliorer toujours plus le contenu du projet.

1. Gestion des flux automobiles

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

1.1. Occurrence de la remarque :

Les observations (favorables et défavorables) sur la circulation sont mises en avant par 13 contributions sur un total de 75 observations (intervenants ayant évoqués la remarque de façon principale ou incidente sans double compte).

1.2. Réponse apportée

En préambule, une erreur s'est glissée sur la numérotation de la RD526 qui est identifiée sous le numéro RD523.

1.2.1. De manière générale,

Le choix de l'accès est 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).

Dans ce cadre, il convient de relater que :

- le schéma initial de desserte de G1 passait par le sud-est du groupe scolaire depuis la RD 526 au travers de la zone AUt du PLU. Ce premier tracé présentait l'avantage d'une desserte évidente sans franchissement de la zone la plus dense de la Commune ;
- ce premier tracé a été abandonné pour des raisons de proximité du groupe scolaire et reporté au pied du barrage du Verney puis sur la digue de l'Eau d'Olle. Ce tracé modifié présentait l'avantage d'une utilisation d'infrastructures existantes (accès à la DZ, digue) ;
- ce second tracé a été modifié pour des raisons liées à la complexité des procédures d'autorisation auprès des gestionnaires (EDF pour le domaine concédé du barrage et l'ADIDR pour les digues) et pour des raisons de sécurité au niveau du carrefour RD 526/voie d'accès. Un nouveau tracé modifié a été étudié sur l'emprise du camping pour s'affranchir du domaine concédé d'EDF et limiter l'utilisation de la digue.

C'est ce dernier projet qui présente le maximum d'avantages qui est présenté en enquête publique.

Enfin, il est notable que la maîtrise d'ouvrage a, de manière constante, souhaité l'organisation de cheminements piétonniers pour desservir G1 notamment depuis le chemin des Ecoliers, depuis la zone AUt à proximité de groupe scolaire et depuis le parking TC et au-delà depuis le secteur de l'office du tourisme.

1.2.2. De manière particulière,

1.2.2.1. La circulation : la traverse d'Allemont

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=ls%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 traverse d'Allemont 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'Allemont 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.



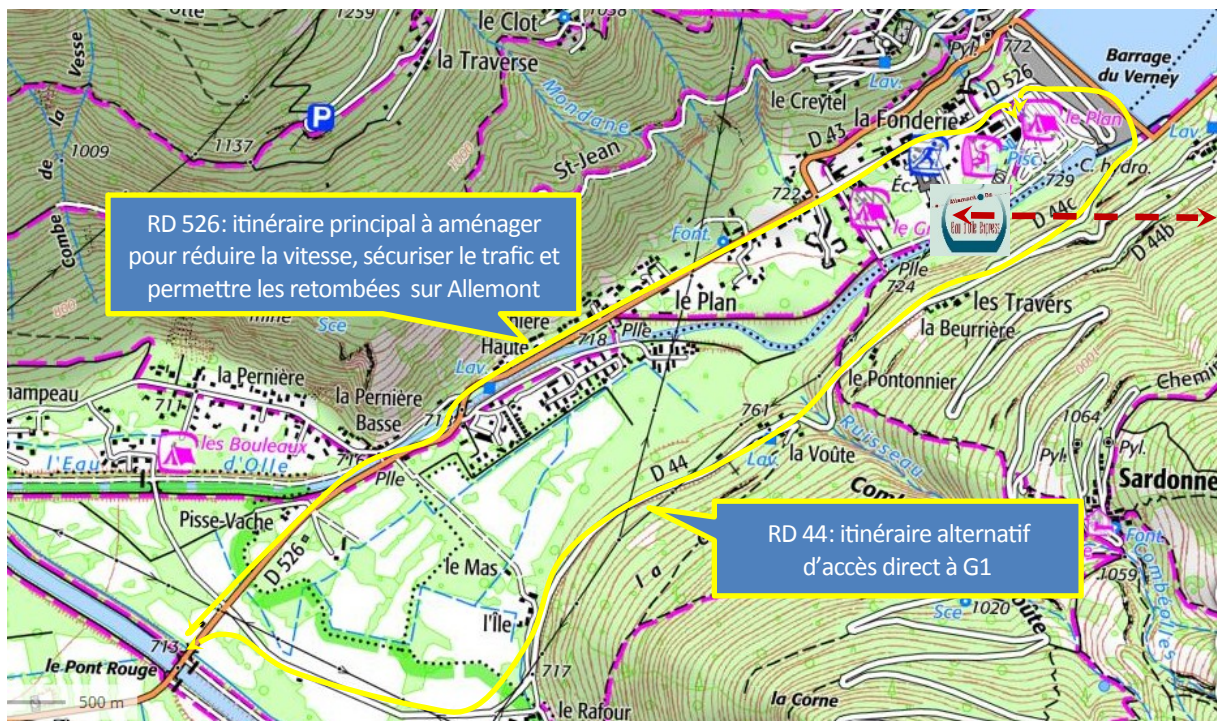
Plateau traversant devant l'OT



Chicane et plateau devant la pharmacie
(source: géoportail3D)

Ces mesures sont cependant insuffisantes y compris au regard du trafic futur et la commune d'Allemont 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.



Organisation des voies d'accès

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 Voûte.

En tout état de cause, 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.

1.2.2.2. La circulation : l'accès à l'Eau d'Olle Express par le camping et la digue

Après plusieurs hypothèses de tracé, la solution d'un accès en bordure de camping et sur la digue est apparue comme la meilleure des solutions.

Les principaux avantages de cette solution sont les suivants :

- un accès sécurisé entre RD 526 et accès Eau d'Olle Express avec :
 - un sens montant en tourne à droite après la traverse d'Allemont,
 - un sens descendant débouchant sur un carrefour avec une bonne visibilité sur les véhicules descendant du barrage qui sont contraints de ralentir dans le virage et avec des possibilités de stockage en cas d'affluence sur la voie d'accès,
- une entrée commune à l'Eau d'Olle Express, au camping et au parking de la salle polyvalente avec suppression des multiples entrées, peu lisible et accidentogène,
- la réorganisation des abords du camping communal du fait du passage de la voirie qui doit favoriser la venue d'une clientèle complémentaire,
- une utilisation limitée de la digue avec un alternat (avec priorité en entrée le matin et en sortie le soir), un cheminement piétons dédié et un blocage de la circulation entrante dès que le parking couvert est complet,
- l'absence de passage devant le groupe scolaire,
- l'absence de création de cheminements au travers des propriétés riveraines,
- l'impact du passage de la voirie sur digue est limité à un riverain (30m entre l'angle de la maison et le bord de la voirie).

Concernant l'usage de la digue comme voie de circulation pour les VL, il convient de rappeler d'une part l'avis de l'expert agréé « digues et barrages » (§4.1.3.7 de la demande d'autorisation environnementale) sur l'absence d'effet de l'usage de la digue en voirie routière et d'autre part la signature de la convention de superposition d'usage de la digue avec l'ADIDR (annexe 8.1.10 annexe 10 de la demande d'autorisation environnementale) permettant la circulation sur l'ouvrage.

Par ailleurs, cette voirie de desserte au parking et à l'embarquement a des flux contraints avec des dangers objectifs de sortie de route côté Eau d'Olle. La voirie ne pourra supporter des vitesses rapides. Une zone « 30 » sera donc applicable depuis la RD 526 jusqu'au parking, à l'image de ce qui se fait déjà dans plusieurs secteurs de la commune.

2. Gestion des impacts négatifs temporaires et suivi des différentes évolutions

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

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

Ces deux remarques (3.2 et 3.3) 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 environnemental mais aussi les réponses apportées à l’avis défavorable du CNPN.

2.1. Occurrence de la remarque :

Les observations (favorables et défavorables) sur le chantier et les impacts environnementaux de l’ouvrage sont mises en avant par 15 contributions sur un total de 75 observations (intervenants ayant évoqués la remarque de façon principale ou incidente sans double compte).

2.2. Réponse apportée

Le dossier de demande d’autorisation environnemental 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.

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 32ha dans la version finale des engagements.

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

2.2.1. 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

2.2.2. 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

3 Ajustement des ancrages

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

3.1. Occurrence de la remarque :

Les observations (favorables et défavorables) sur l'ajustement des ancrages sont mises en avant par 4 contributions sur un total de 75 observations (intervenants ayant évoqués la remarque de façon principale ou incidente sans double compte).

3.2. Réponse apportée

3.2.1. 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.

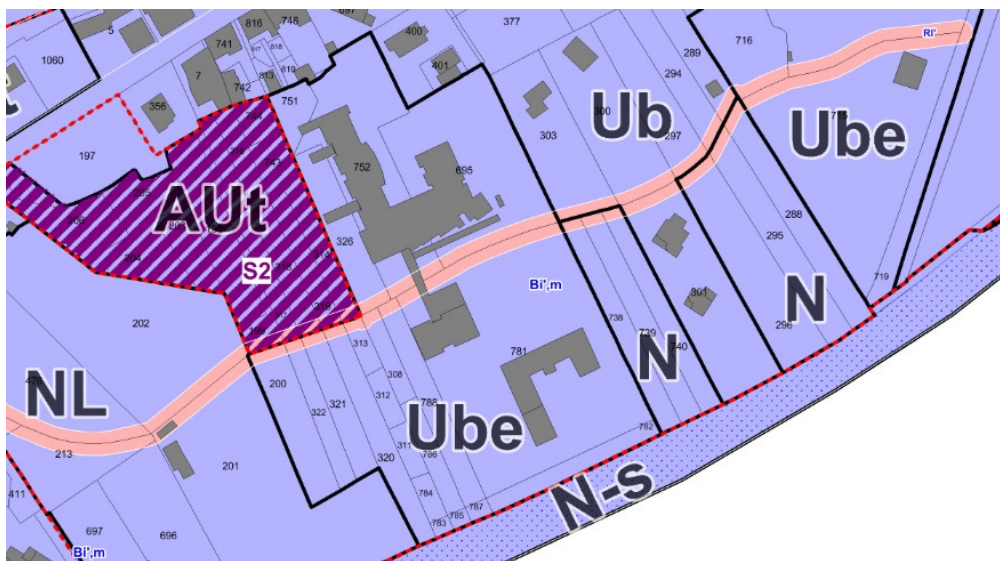
3.2.2. De manière particulière

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 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) :

3.2.2.1. Sur G1, P1 et P2 ⇒ risque d'inondation

Sur Allemont, 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

La prise en compte de ce risque a été prise 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'Etat ont imposé un **principe de transparence** dans le principe constructif 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).

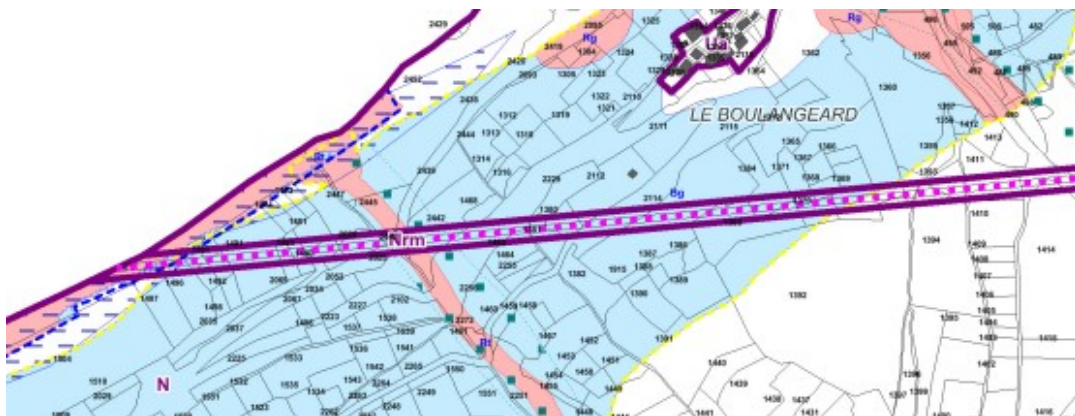
Afin que la connaissance des prescriptions fournies par le géotechnicien (SAGE Ingénierie) soit complète, l'étude de niveau G2 sur la gare d'Allemont est fournie en annexe 4.

3.2.2.2. 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 débordés 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 soit situé dans leur emprise.

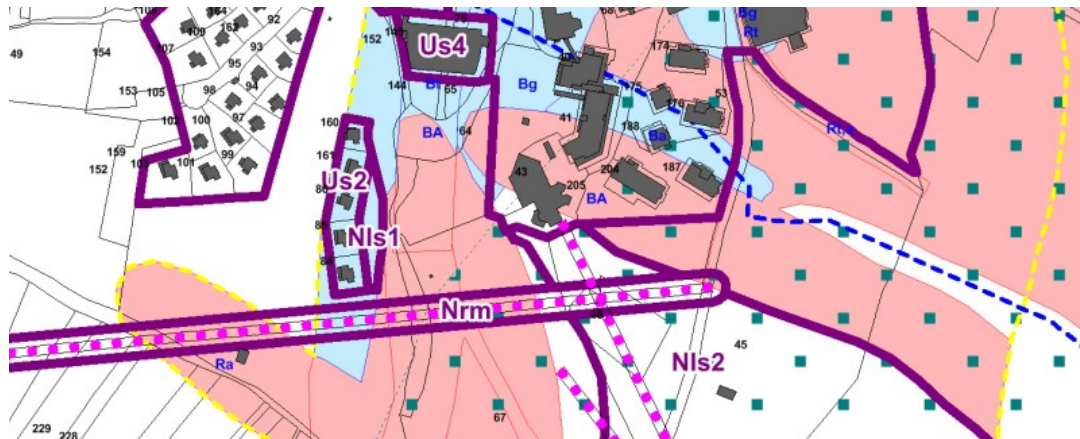
Concernant les glissements de terrain, la reconnaissance réalisée par SAGE INGENIERIE (pièce I SAGE RP 7544-indic03-2 du dossier de DAET-§5.1) montre les caractéristiques d'un sol rocheux altéré ou non, plus ou moins couvert de moraine. Les glissements de terrain sont liés à la nature du sol (moraine 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.



Extrait PLU Oz avec zonage PPR

3.2.2.3. 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.

4. Cohérence avec Poutran

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

4.1. Occurrence de la remarque :

Les observations (favorables et défavorables) sur la cohérence fonctionnelle de Poutran sont mises en avant par 3 contributions sur un total de 75 observations (intervenants ayant évoqués la remarque de façon principale ou incidente sans double compte).

4.2. Réponse apportée

4.2.1. Réponse fonctionnelle

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 d'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...

4.2.2. 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.

5. Une réflexion à poursuivre pour le stationnement des bus

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

5.1. Occurrence de la remarque :

Les observations (favorables et défavorables) sur le stationnement sont mises en avant par 10 contributions sur un total de 75 observations (intervenants ayant évoqués la remarque de façon principale ou incidente sans double compte).

5.2. Réponse apportée

5.2.1. 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).

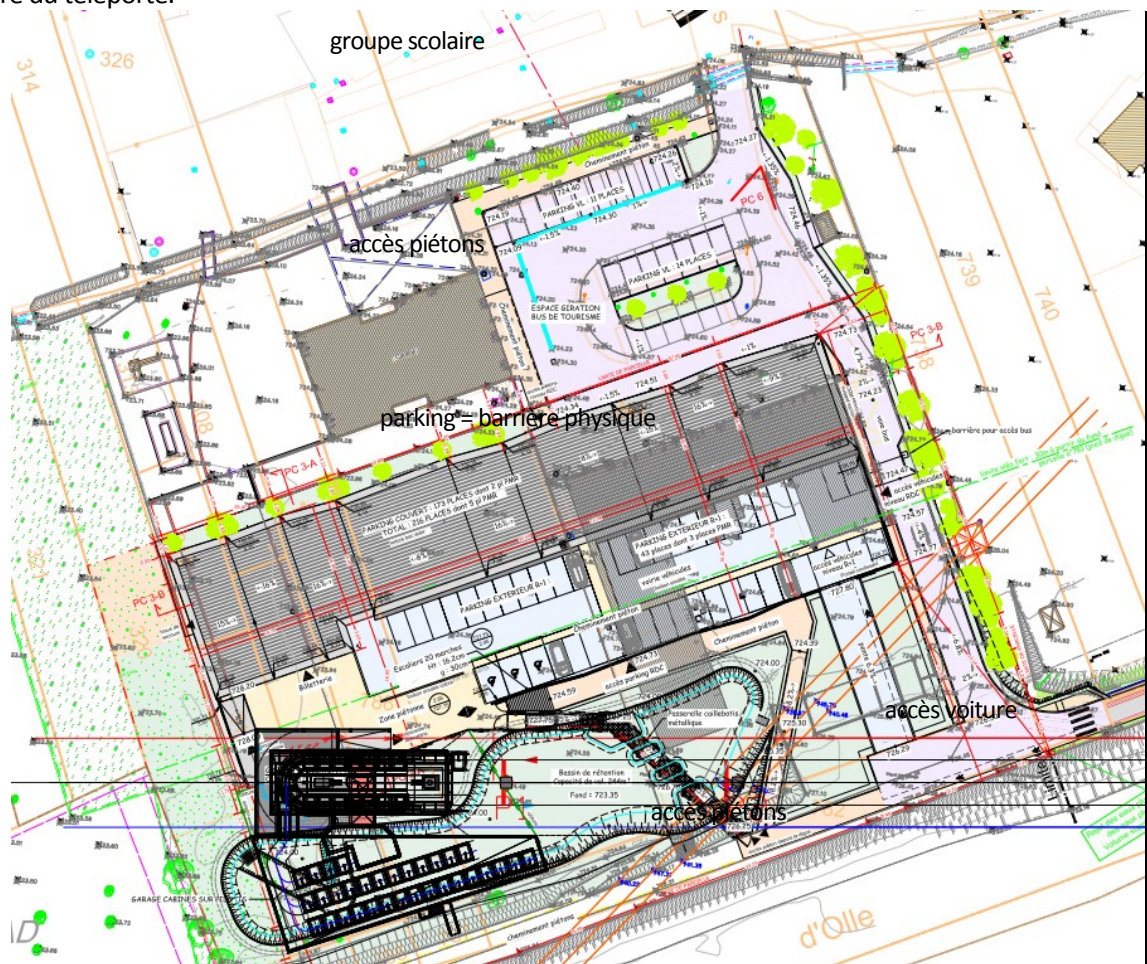
5.2.2. De manière particulière

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.

5.2.2.1. Le stationnement sur le site de G1

Ce parking est à vocation exclusif 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 enrobés 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.

5.2.2.2. 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 :

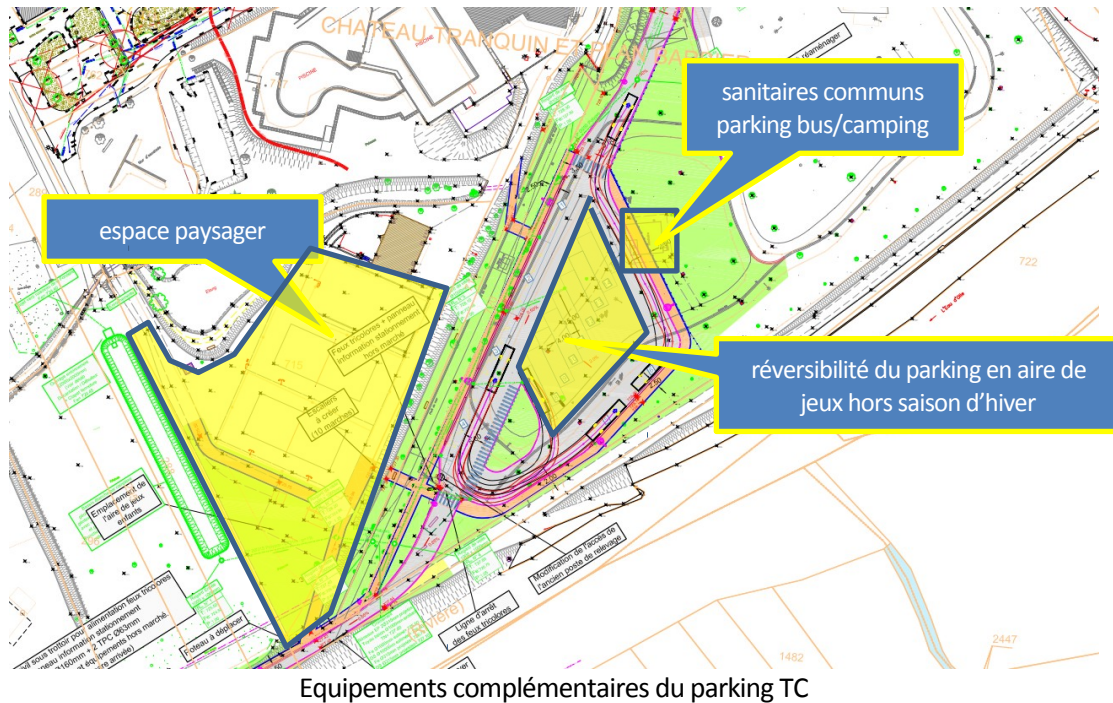
- cette partie du camping est faiblement utilisée en été et très à l'ombre et donc froide en hiver,
- cet emplacement est le plus éloigné possible des habitations sans être trop éloigné du centre bourg et des commerces d'Allemont,
- le parking bus doit avoir des infrastructures d'accueil (sanitaires) 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'Allemont a décidé des mesures suivantes destinées autant aux usagers des bus en situation d'hiver, qu'aux habitués du camping qu'aux habitants d'Allemont :

- 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.



Equipements complémentaires du parking TC

Annexe 1 : Economie du projet

A.1. Occurrence de la remarque :

Les observations (favorables et défavorables) sur l'économie sont mises en avant par 24 contributions sur un total de 75 observations (intervenants ayant évoqués la remarque de façon principale ou incidente sans double compte).

A.2. Réponse apportée

A.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.

A.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.

A.2.2.1. Investissement : une anticipation de l'investissement

En préalable, il convient de rappeler que, compte tenu du règlement interne du SIEPAVEO, la commune d'Allemont 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'Allemont

Au-delà et bien que l'évolution des recettes financières soit identique sur Allemont 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.

A.2.2.2. Fonctionnement : prise 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.

A.2.2.3. Les conséquences 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 de l'ouvrage, il s'agit de créer une relance de l'attractivité de la Vallée de l'Eau d'Olle plus particulièrement sur Allemont par la création d'une infrastructure d'envergure.

Cette attractivité passe par des investissements publics et des initiatives privés 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'Allemont par le biais de la fiscalité.

Additifs à l'annexe :

- Additif 1 : extrait du dossier UTN sur les conditions de l'équilibre économique et financier (mai 2016)
- Additif 2 : Présentation budgétaire et financière de la Commune d'Allemont mars 2019)

Annexe 2 : Conditions d'indemnisation des propriétaires

B.1. Occurrence de la remarque :

Les observations (favorables et défavorables) sur les conditions d'indemnisation des propriétaires sont mises en avant par 6 contributions sur un total de 75 observations (intervenants ayant évoqués la remarque de façon principale ou incidente sans double compte).

B.2. Réponse apportée

B.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 versé au propriétaire étant unique, fixée à 0,70€/m², quelque soit l'emplacement des terrains et/ou la qualité des boisements, le propriétaire ne pouvant prétendre à la conservation des boisements.

S.I.E.P.A.V.E.O

Syndicat Intercommunal
d'Etudes et de Programmation
pour l'Aménagement de la Vallée de l'Eau d'Olle

SECRETARIAT : MAIRIE D'OZ
38114 OZ-EN-OISANS
TÉLÉPHONE 04 76 79 80 03
TÉLÉCOPIE 04 76 80 72 83
Email : siepaveo@orange.fr

Envoyé en préfecture le 23/01/2018
Reçu en préfecture le 23/01/2018
Affiché le 
ID : 038-253802680-20180119-D2018_002-DE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

Le 19 Janvier 2018, le Comité Syndical du SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ETUDES ET DE PROGRAMMATION POUR L'AMENAGEMENT DE LA VALLEE DE L'EAU D'OLLE, dûment convoqué, s'est réuni en Mairie d'Allemont, sous la présidence de Monsieur Alain GINIES, Président.

Date de convocation du Conseil Syndical : 10 Janvier 2018

Présents : GINIES Alain, VIARD Richard, LE QUANG Chrystel, PASSOUD René, VIGLINO René, SALVETTI André, VERNEY Guy, RICHARD Julien, SCHOLTE Clara, BEURRIER Albert, RICHARD Edouard et GACHET Edith.

Excusés : VIARD-GAUDIN Murielle et BARLERIN Francis.

Objet : Réalisation du téléporté entre la Fonderie à Allemont et l'Olmet à Oz en Oisans (38) - Indemnisation des propriétaires impactés par le passage du téléporté.

Monsieur le Président rappelle au Conseil Syndical que le S.I.E.P.A.V.E.O. dans ses séances du 15 mars 2016 et 10 juin 2016 a décidé que le syndicat soit maître d'ouvrage de la réalisation d'un téléporté entre le site des Fonderies à Allemont et la station d'Oz en Oisans et des ouvrages annexes.

Il indique le Conseil Syndical du 10 novembre 2017 a approuvé le principe de la mise en place d'une servitude de passage de la remontée mécanique prévue à l'article L.342-20 du Code du Tourisme comprenant :

- le survol des terrains où doivent être implantés les remontées mécaniques sur une largeur de 24m correspondant au layon du passage du téléporté,
- l'implantation des supports de ligne,
- les accès nécessaires à l'implantation, l'entretien et la protection des installations de la remontée.

Dans le cadre de la négociation des servitudes, M. le Président propose au Conseil Syndical que les propriétaires concernés soient dédommagés par le versement d'une indemnité fixée à 0,70€/m².

Il est précisé que cette indemnisation comprend

- la servitude d'accès, de survol, d'implantation et d'entretien des installations
- les boisements existants sur les terrains impactés. De ce fait, le propriétaire ne pourra en aucun cas, prétendre récupérer les bois.

Selon la taille du terrain (notamment pour les terrains de petite taille) et l'emprise de la servitude, il pourra être examiné la possibilité d'une acquisition globale de la parcelle impactée.

Les demandes seront examinées au cas par cas.

A défaut d'accord amiable, il est précisé que la servitude sera établie par arrêté préfectoral et que la demande d'indemnisation devra être portée directement par les propriétaires moyennant les justificatifs du préjudice subi.

En parallèle et afin de répondre aux objectifs de sécurité demandés par les services de l'état, une servitude de passage permettant une éventuelle évacuation des passagers de la remontée sera demandée à certains propriétaires.

Cette servitude sera indemnisée sur les mêmes bases que la servitude de survol. La largeur de la servitude comprend les travaux de déblais/remblais nécessaire à la création d'un chemin piétonnier.

SIÈGE : MAIRIE D'ALLEMONT

Envoyé en préfecture le 23/01/2018
Reçu en préfecture le 23/01/2018
Affiché le 
ID : 038-253802680-20180119-D2018_002-DE

Le Conseil Syndical, entendu Monsieur le Président, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

- **DECIDE** de proposer aux propriétaires des terrains nécessaires au passage du téléporté Allemont-Oz, une indemnisation à 0,70€/m² pour les propriétaires affectés par la servitude de passage, les boisements étant compris dans ces montants ;
- **DIT** que selon la taille du terrain (notamment pour les terrains de petite taille) et l'emprise de la servitude, il pourra être examiné la possibilité d'une acquisition globale de la propriété impactée ;
- **AUTORISE TERRITOIRES 38** en qualité de mandataire, à approcher les propriétaires impactés par le passage du téléporté en proposant ces valeurs d'acquisition ou d'indemnisation ;
- **AUTORISE** le Président à signer tous documents nécessaires.

AINSI FAIT ET DELIBERE LES JOUR, MOIS ET AN CI-DESSUS,
POUR COPIE CONFORME
AU REGISTRE SONT LES SIGNATURES **23 JAN. 2018**
- Transmis au représentant de l'Etat le :
- Publié le : **23 JAN. 2018**

Le Président,

A. GINIES

S.I.E.P.A.N.E.O.

Intercommunalité d'Etudes et de Programmation

du Département de la Vallée de l'Eau d'Oze

38110 MARIE D'OZ-EN-OISANS

04 78 68 00 00

S.I.E.P.A.V.E.O

Syndicat Intercommunal
d'Etudes et de Programmation
pour l'Aménagement de la Vallée de l'Eau d'Olle

SECRETARIAT : MAIRIE D'OZ
38114 OZ-EN-OISANS
TÉLÉPHONE 04 76 79 80 03
TÉLÉCOPIE 04 76 80 72 83
Email : siepaveo@orange.fr

Envoyé en préfecture le 13/02/2018
Reçu en préfecture le 13/02/2018
Affiché le 
ID : 038-253802660-20180209-D2018_006-DE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

Le 09 Février 2018, le Comité Syndical du SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ETUDES ET DE PROGRAMMATION POUR L'AMENAGEMENT DE LA VALLEE DE L'EAU D'OLLE, dûment convoqué, s'est réuni en Mairie d'Allemont, sous la présidence de Monsieur Alain GINIES, Président.

Date de convocation du Conseil Syndical : 31 Janvier 2018.

Présents : GINIES Alain, VIARD-GAUDIN Murielle, VIARD Richard, PASSOUD René, BEURRIER Albert, VERNEY Guy, SCHOLTE Clara, GOFFMAN Georges, GUERIN Sandrine et DUSSERT Jacques.

Excusés : LE QUANG Chrystel, SALVETTI André et RICHARD Edouard.

Objet : Réalisation du téléporté entre la Fonderie à Allemont et l'Olmet à Oz en Oisans (38) Indemnisation des propriétaires impactés par le passage du téléporté – délibération complémentaire.

Monsieur le Président rappelle au Conseil Syndical que le S.I.E.P.A.V.E.O. dans ses séances du 15 mars 2016 et 10 juin 2016 a décidé que le syndicat soit maître d'ouvrage de la réalisation d'un téléporté entre le site des Fonderies à Allemont et la station d'Oz en Oisans et des ouvrages annexes.

Il indique le Conseil Syndical du 10 novembre 2017 a approuvé le principe de la mise en place d'une servitude de passage de la remontée mécanique prévue à l'article L.342-20 du Code du Tourisme comprenant :

- le survol des terrains où doivent être implantés les remontées mécaniques sur une largeur de 24m correspondant au layon du passage du téléporté,
- l'implantation des supports de ligne,
- les accès nécessaires à l'implantation, l'entretien et la protection des installations de la remontée,

Il indique par ailleurs que le Conseil Syndical du 19 janvier 2018, a approuvé une délibération indiquant que, dans le cadre de la négociation des servitudes, les propriétaires concernés soient dédommages par le versement d'une indemnité fixée à 0,70€/m² en précisant que cette indemnisation comprend :

- la servitude d'accès, de survol, d'implantation et d'entretien des installations
- les boisements existants sur les terrains impactés. De ce fait, le propriétaire ne pourra en aucun cas, prétendre récupérer les bois.
- les cheminements nécessaires à l'évacuation de l'appareil en cas de secours.

M. le Président rappelle que la délibération du 19 janvier 2018 prévoyait que selon la taille du terrain (notamment pour les terrains de petite taille) et l'emprise de la servitude, le SIEPAVEO pouvait examiner la possibilité d'une acquisition globale de la parcelle impactée en appréciant ces demandes au cas par cas.

Il propose à l'assemblée de systématiser cette possibilité en permettant aux propriétaires, un choix entre la mise en œuvre de la servitude ou l'acquisition de la totalité de la parcelle touchée par le téléporté dans les mêmes conditions financières à savoir 0,70€/m².

Enfin, il rappelle qu'à défaut d'accord amiable, il est précisé que la servitude sera établie par arrêté préfectoral et que la demande d'indemnisation devra être portée directement par les propriétaires moyennant les justificatifs du préjudice subi.

SIÈGE : MAIRIE D'ALLEMONT

Le Conseil Syndical, entendu Monsieur le Président, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

- **DECIDE** de proposer aux propriétaires des terrains touchés par le passage du téléporté Allemont-Oz, le choix entre :
 - o une servitude d'accès, de survol, d'implantation, d'entretien des installations et/ou de passage pour à l'évacuation des cabines en cas de secours
 - ou
 - o l'acquisition de la parcelle touchéeavec pour chacune des deux alternatives, une indemnisation à 0,70€/m², les boisements étant compris dans ce montant ;
- **AUTORISE TERRITOIRES 38** en qualité de mandataire, à approcher les propriétaires impactés par le passage du téléporté en proposant ces valeurs d'acquisition ou d'indemnisation ;
- **AUTORISE** le Président à signer tous documents nécessaires.

AINSI FAIT ET DELIBERE LES JOUR, MOIS ET AN CI-DESSUS,
POUR COPIE CONFORME
AU REGISTRE SONT LES SIGNATURES

- Transmis au représentant de l'Etat le : **13 FEV. 2018**

- Publié le : **13 FEV. 2018**

Le Président,

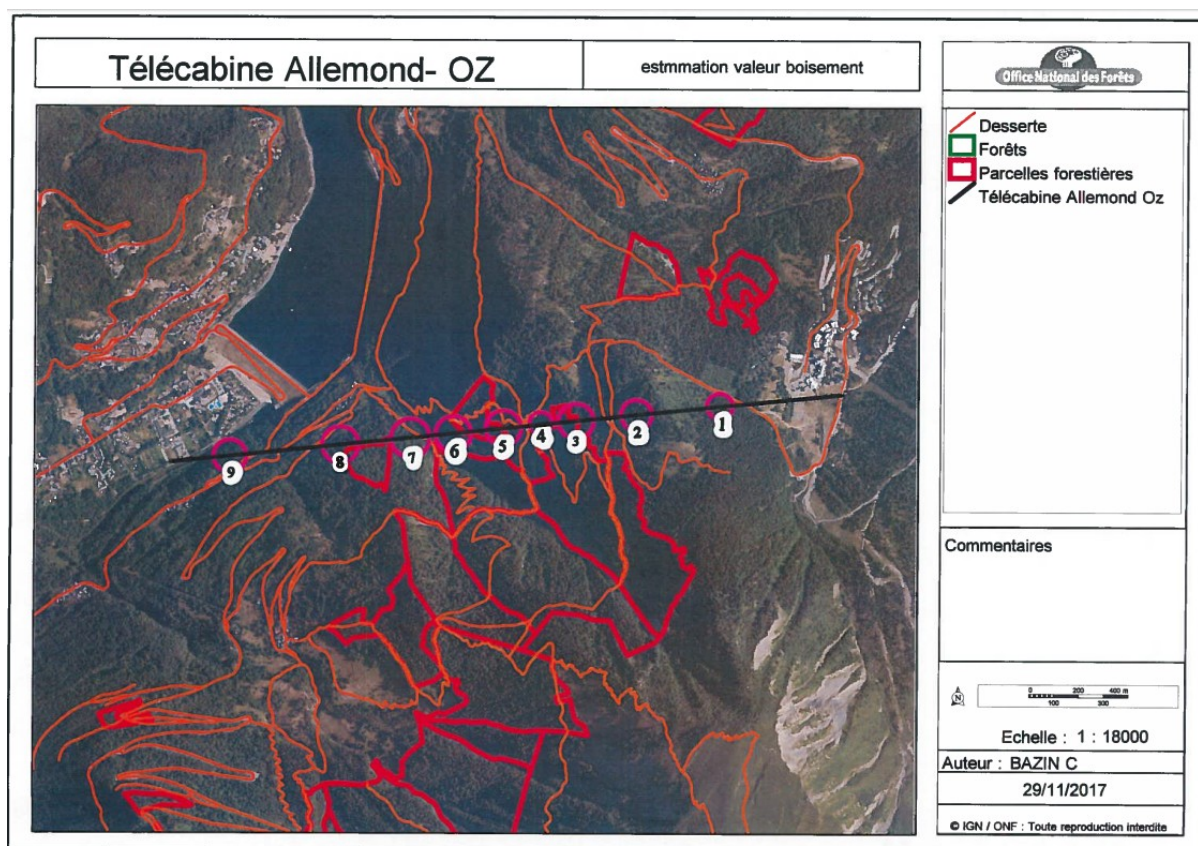
A. GINIES


Président Intercommunal d'Etudes et de Programmation
du Syndicat de la Vallée de l'Eau d'Olla
74 MAIRIE D'OZ-EN-OISANS
04 76 88 70 42

B.2.2. Sur le fond

La question du montant de l'indemnisation à 0,70€/m² est posée par des contributions.

Le SIEPAVEO n'ayant pas les moyens pour appréhender l'évaluation de l'indemnisation en l'absence de valeurs de référence (actes authentiques de vente), il a été décidé d'avoir recours à l'expertise du personnel de l'ONF implanté sur Oz (documents reproduits ci-dessous)



Zone	accès / difficulté	Type peuplement	valeur / ha
1	facile	Epicéa: petit à bois moyen	6000 € / ha (en bord de piste) 2500 € ha (en haut de zone)
2	facile	mixte: épicéa; sapin ; hêtre	3000 € / ha
3	facile (haut) difficile (bas)	mixte: hêtre; épicéa	3500 € / ha
4	difficile	mixte: hêtre; épicéa; sapin	2000 € / ha
5	facile	hêtre	1000 € / ha
6	très difficile	mixte: hêtre; épicéa	1500 € / ha
7	très difficile	hêtre	1000 € / ha
8	très difficile	hêtre	1000 € / ha
9	facile	hêtre	4000 € / ha

L'approche de l'ONF a été fait selon deux critères :

- La nature du boisement, la qualité des essences et de manière sous-jacente sa valeur commerciale,
- La difficulté d'accès.

Il en ressort une échelle des valeurs de boisement qui va de 0,10 à 0,60€/m².

Comme vu ci-dessus et au regard de la complexité de localisation du parcellaire dans son environnement naturel, le SIEPAVEO a délibéré sur un tarif d'indemnisation unique (0,70€/m²), aucun propriétaire n'étant lésé, la marge de « plus-value » variant de 0,10 à 0,60€/m² par rapport à la valeur réelle du boisement.

Annexe 3 : Fiches engagement

Annexe 4 : Etude géotechnique G2 sur gare aval (SAGE Ingenierie)