

**Enquête Publique ayant pour objet  
Le Projet de construction de la télécabine de la FACE NORD en  
remplacement du télésiège du COL par la SETAM  
Permis de construire PC 073 257 23 M6001**

**Secteur de Val Thorens**

**COMMUNE DE LES BELLEVILLE 73440**

**Rapport d'Enquête Publique**

Arrêté Municipal N°A-2024-137 de Monsieur le Maire de la commune de les  
Bellevilles en date du 28 février 2024

Ordonnance du Tribunal Administratif de Grenoble N°E240000018/38 en date  
du 14 février 2024.

Albertville le 25 mai 2024  
Le Commissaire Enquêteur

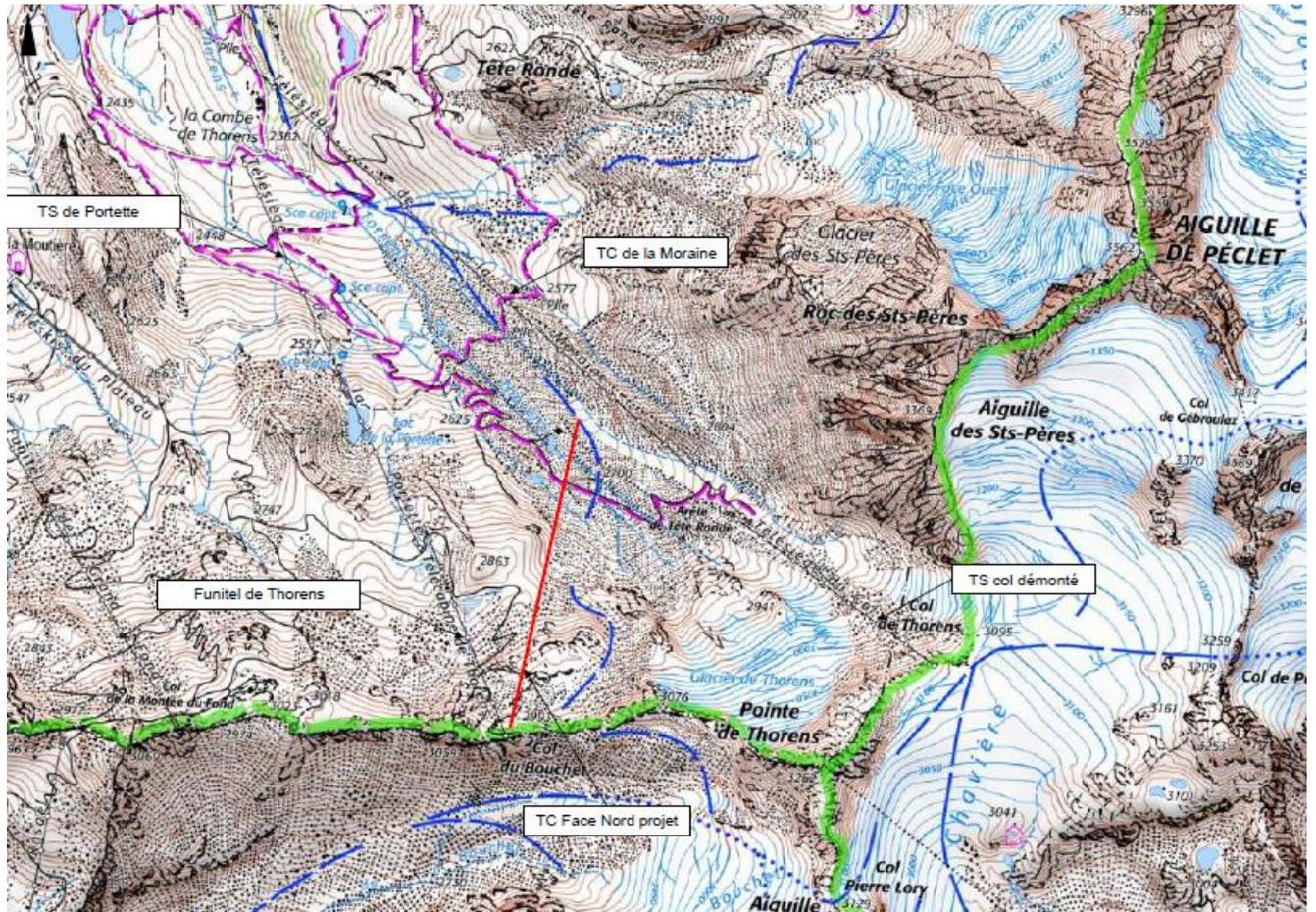
JM CHARRIERE





Trait noir : Funitel de Thorens

Trait rouge : Télécabine de la Face Nord



Carte du secteur

## **SOMMAIRE**

<b>1.</b>	<b>REFERENCE DE LA MISE A L'ENQUETE</b>	<b>6</b>
<b>2.</b>	<b>LE CONTEXTE</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>LES OBJECTIFS du PROJET</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>LES DONNEES TECHNIQUES DE LA TELECABINE</b>	<b>9</b>
<b>5.</b>	<b>DOCUMENTS D URBANISME</b>	<b>12</b>
<b>6.</b>	<b>CADRE REGLEMENTAIRE</b>	<b>12</b>
<b>7.</b>	<b>INFORMATION DU PUBLIC</b>	<b>13</b>
7.1	Affichages et informations dans la presse	13
7.2	Paraphe du dossier et du registre d'enquête	13
7.3	Composition des dossiers mis a la disposition du public	13
7.4	Présentation des dossiers mis a la disposition du public	14
7.5	Permanences	15
7.6	Rencontres avec les responsables du projet	15
<b>8.</b>	<b>AVIS DES DIFFERENTES DIRECTIONS</b>	<b>15</b>
8.1	AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (2023-ARA-AP-1593)	15
8.2	AVIS FAVORABLE DE L'ARS (07/11/2023)	15
8.3	AVIS FAVORABLE DU SERVICE SECURITE ET RISQUES DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES (23/11/2023)	16
8.4	AVIS FAVORABLE DE LA SOUS-COMMISSION DEPARTEMENTALE D'ACCESSIBILITE (11/01/2024)	16
<b>9.</b>	<b>IMPACT DU PROJET DURANT LES TRAVAUX</b>	<b>16</b>
9.1	Calendrier des travaux	16
9.2	sécurité du Personnel travaillant sur le chantier	16
9.3	sécurité des Randonneurs	16
9.4	Bilan matières des terrassements, surfaces impactées, réengazement des sols	17
9.5	Le bruit	17
9.6	Impact sur le réchauffement climatique (Gaz à effet de serre)	18
9.7	Ecologie	19
9.8	Faune	20
9.9	Oiseaux	20

9.10	Flore	20
9.11	Natura 2000	22
9.12	Eaux de surface, souterraines (AEP)	22
9.13	Zones Humides	23
9.14	Activité Agriculture	23
9.15	Création de nouvelles pistes de ski	23
<b>10.</b>	<b>IMPACT DU PROJET EN PERIODE PERENNE</b>	<b>24</b>
10.1	Bruit	24
10.2	Destruction du sol par les VTT et les Randonneurs en été	24
<b>11.</b>	<b>MONTANT DES INVESTISSEMENTS</b>	<b>24</b>
<b>12.</b>	<b>OBSERVATIONS DU PUBLIC</b>	<b>24</b>
12.1	Permanences	24
12.2	Relevés des observations verbales	24
12.3	Relevés des observations recueillies sur le registre d'enquête	24
12.4	Relevés des observations recueillies sur les lettres ou mails	24
12.4.1	AVIS FAVORABLES	24
12.4.2	AVIS PROPOSANTS UN AUTRE PROJET	25
12.4.3	AVIS DEFAVORABLE	27
<b>13.</b>	<b>CONCLUSIONS SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b>	<b>29</b>



La SETAM (Société d'exploitation des téléphériques de Tarentaise Maurienne) avait construit en 1994 le télésiège du Col (TSF du Col) sur le glacier de Thorens. Partant de l'arrivée de la télécabine de la Moraine, il atteignait le glacier de Thorens avec une altitude s'échelonnant entre 2 803 NGF et 3 125 NGF.

Suite à la présence de permafrost et à la hausse des températures, la stabilité des pylones a été dégradée entraînant un risque pour les usages. Monsieur le Préfet de la Savoie, par son Arrêté Préfectoral en date du 10/11/2021, en a interdit l'usage.

Du fait de cette interdiction d'exploitation, la SETAM a décidé de construire une nouvelle télécabine dont la gare supérieure sera implantée au niveau du col du Bouchet permettant ainsi aux skieurs de profiter de la piste plus ensoleillée « LORY » sur le versant d'Orelle. Cote Val Thorens, la télécabine permettra aux skieurs se déplaçant sur le télésiège de la Moraine de rejoindre le funitel de Thorens via le col du Bouchet.

La télécabine permettra de garder toutes les surfaces de terrain skiables en altitude et en face Nord.

### **3. LES OBJECTIFS DU PROJET**

#### **A) Les objectifs économiques :**

La SETAM veut retrouver le chiffre d'affaires perdu par l'arrêt du télésiège du Col et considère que son investissement sera rentable.

Remarque :

En effet : Une étude réalisée par le centre d'étude de la neige de Météo-France en collaboration avec le laboratoire INRAE (Institut national de la recherche agronomique) montre, qu'en l'an 2050, l'altitude la plus basse pour skier sur de la neige naturelle est estimée à 2.420 m.

La station dont les altitudes varient de 2.300 m à 3.200m, ne devrait pas être impactée par le réchauffement climatique et à plus forte raison la télécabine construite entre 2.600 et 3.000 m et en face Nord.

#### **B) Les objectifs concernant les skieurs :**

Offrir de meilleures conditions de transport, comparativement à un télésiège, lors des chutes de neige, de la présence de vent fort du fait que l'on se rapproche des crêtes, du froid amplifié par l'altitude (2.600 NGF à 3.000 NGF),

Supprimer le risque de chutes des jeunes skieurs lors du déplacement et du débarquement à la gare supérieure par rapport à un télésiège.

Prendre en compte de la prévision de croissance du nombre de skieurs suite à l'urbanisation future de l'entrée de la station de Val Thorens.

#### **C) Les objectifs concernant l'organisation du domaine skiable en hiver:**

Accession aux pistes Asters et Chocard, respectivement rouge et bleue sur la face du cote de Val Thorens et Lory sur la face coté Orelle dont le secteur skiable n'est pas saturé et ensoleille.

Jonction entre le télésiège de la Moraine et le funitel de Thorens via le col du Bouchet.

Maintien d'un acces vers les sommets du domaine et en particulier en face Nord,

*Il n'y aura pas de création de nouvelle piste skiable,*

*REMARQUE concernant le débit de la piste LORY.*

Un désaccord existe entre la SETAM et la MRAe concernant cette piste de piste. La MRAe considere qu'elle n'est pas adaptée à une augmentation du trafic.

*Dans son mémoire en réponse à ma question Q5, la SETAM écrit : Quand bien même on supposerait que tous les skieurs empruntent la piste Lory et que le débit pratique des remontées mécaniques égale le débit théorique, nous arriverions à une densité de 3.77 p/minute/ha sur la seule piste Lory encore presque 10 fois inférieures à la densité de saturation.*

Photographie de la piste Lory au départ du col du Bouchet. Cette piste parait étroite mais de faible pente puisqu'elle est classé pour débutants



#### D) Amélioration de l'Espace naturel proche du Parc National de la Vanoise

Le démontage du télésiège du Col, la fermeture de sa piste et la suppression des barrières à neige en haut de la piste ont redonné de l'espace.



(La piste du COL se situait à la place de la piste créée par les randonneurs)

#### **4. LES DONNEES TECHNIQUES DE LA TELECABINE**

Equipements techniques :

Deux gares et 10 pylônes pour une longueur horizontale de 1 123,65 m.

28 cabines d'une capacité maximale de 10 personnes assises dont 22 seront installées sur la ligne et 6 stationnées dans les gares.

Le débit horaire en montée sera de l'ordre de 1.700 skieurs avec un maximum de 2.000.

La vitesse en ligne sera de 5m/s.

Altitude de la gare aval : 2 681,38 m

Altitude de la gare amont : 3 001,70 m

Dénivelé : 321,03 m

Energie électrique :

Gare aval alimentée en énergie électrique par le réseau du restaurant Le Caribéau

Gare amont alimentée par un réseau 20kV lié à celui du funitel.

Sa vitesse en ligne sera de 5m/s.

Ligne de surveillance de la sécurité de l'ensemble de la télécabine sera enfouie afin d'éviter le risque d'impact avec les oiseaux.

Période de fonctionnement : hivernale (mi-décembre à mi-avril) et exceptionnellement en été sur demande de la collectivité.

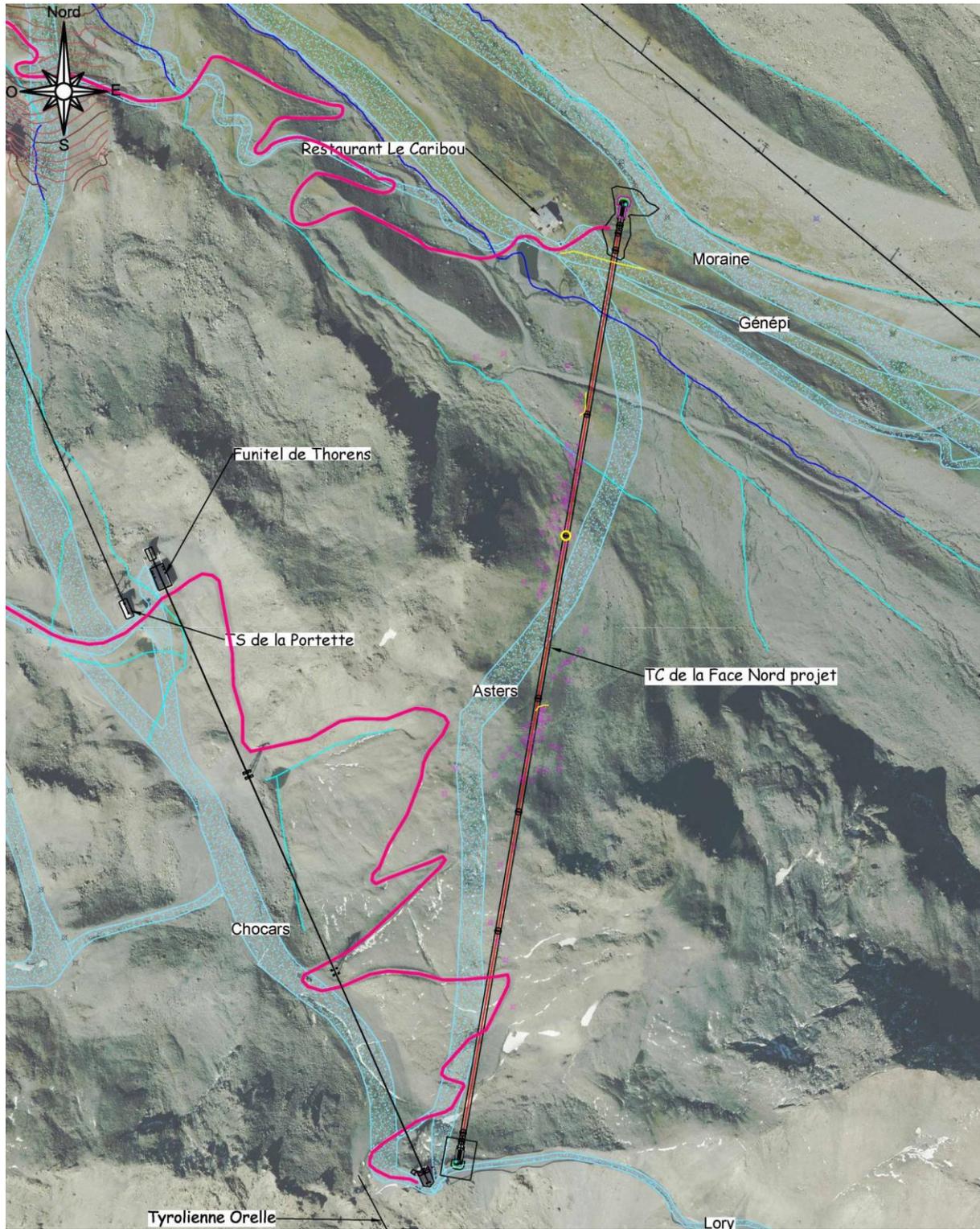
*Ma Question Q6) Pourquoi avoir choisi de construire une télécabine plus tôt qu'un funitel déjà présent dans le secteur ?*

*Réponse de la SETAM : Nous avons choisi de construire une télécabine plutôt qu'un funitel pour les raisons suivantes :*

*Un funitel n'est pas un appareil standard et tous les constructeurs ne disposent pas de cette technologie. Il en résulte que depuis 2012, date de la construction du funitel de Thorens, il ne s'est construit aucun funitel dans le monde ce qui impose de négocier hors catalogue avec les constructeurs sur de nouveaux dispositifs techniques et sur les prix. Aussi nous réservons ce type d'appareil à des emplacements stratégiques pour sa tenue au vent, ce qui est le cas de la liaison avec Orelle pour laquelle nous avons le funitel de Thorens et le funitel du Grand Fond.*

*La technologie des télécabines a fortement progressé concernant la tenue au vent, il est possible aujourd'hui de lester les cabines, ce qui sera le cas de la télécabine de la Face Nord pour laquelle on attend un fonctionnement possible avec au moins 25 m/s de vent soit 90 km/h.*

*Par ailleurs cette télécabine sera à mouvement continu ce qui permet un flux plus régulier de skieurs et donc moins d'attente au départ de l'appareil avec un débit pratique beaucoup plus proche du débit théorique que pour un appareil à va et vient comme le funitel de Thorens.*



Gare d'arrivee

## 5. DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet se situe sur la parcelle 211 section Z appartenant à la commune.  
Il est inclus dans la zone Ns (PLU approuvé le 20/01/2020), emprise du domaine skiable pouvant être aménagé en vue de la pratique du ski.

Le projet impacte un zonage de protection rapproche de captages d'alimentation en eau potables.

## 6. CADRE REGLEMENTAIRE

### A) AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Le projet est soumis à l'article R 122-2 rubrique 43-C du code de l'environnement

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
43. Pistes de ski, remontées mécaniques et aménagements associés.	a) Création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure.	a) Remontées mécaniques ou téléphériques transportant moins de 1 500 passagers par heure à l'exclusion des remontées mécaniques démontables et transportables et des tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme.

Le débit de transport du projet est de 1.700 personnes par heure. Le projet est soumis à évaluation environnementale.

### B) CODE DE L'URBANISME

Le projet est soumis à l'article L472-1

Les travaux de construction ou de modification substantielle des remontées mécaniques Définies à l'article L. 342-7 du code du tourisme sont soumis à autorisation, d'une part, avant L'exécution des travaux et, d'autre part, avant la mise en exploitation.

L'autorisation d'exécution des travaux portant sur la réalisation des remontées mécaniques tient lieu du permis de construire prévu à l'article L. 472-1 en ce qui concerne les travaux soumis à ce permis.

Demande de permis de construire N° PC 07325723M6001

### C) AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet apparaît compatible avec :

- le SDAGE Rhône-Méditerranée 2022-2027
- le SRADDET
- le PPRn
- le SCOT Tarentaise-Vanoise
- le PLU communal
- la charte du Parc National de la Vanoise.

## **7. INFORMATION DU PUBLIC**

### **7.1 AFFICHAGES ET INFORMATIONS DANS LA PRESSE**

L'avis d'enquête a été affiché aux panneaux d'affichage de la mairie de Les Bellesville ainsi que sur les lieux des travaux (Constat de la SELARL SPINELLI –SAINT-MARTIN – REVEL, (*Commissaires de Justice Associés*))

L'arrêté municipal a été publié dans deux journaux régionaux :

- le Dauphiné Libéré du 18 mars 2024
- Le Dauphiné Libéré du 09 avril 2024,
- La Savoie du 19 mars 2024,
- La deuxième édition de La Savoie a été parution a été effectuée via la mise en ligne, comme l'autorise l'article L 123-10 du Code de l'environnement.

### **7.2 PARAPHE DU DOSSIER ET DU REGISTRE D'ENQUETE**

Le 22 mars 2024, j'ai paraphé le dossier et le registre d'enquête que Mr le Maire a clos le 2 mai 2024 à 17h30.

### **7.3 COMPOSITION DES DOSSIERS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC**

Les documents mis à la disposition du public comprenaient :

- L'arrêté municipal N° A 2024-00137 du 28 février 2024,
- L'avis d'enquête,
- L'avis 2023-ARA-AP-1593 de la MRAe (21 pages)
- La réponse de la SETAM à l'avis de la MRAe contenant :
- La réponse à l'avis de la MRAe (59 pages),
- Des documents annexes à la réponse à la MRAe (AP portant suspension d'exploitation du télésiège du Col, Accord tacite du démontage, PPSSE, Note SAGE concernant la chute de blocs et mouvements de terrain, Note ENGINEERISK concernant les risque d'avalanches, Note DAMOE concernant les émissions de gaz à effet de serre ( 40 pages).
- L'ETUDE D'IMPACT (312 pages)
  - a) Le résumé non technique,
  - b) La description du projet,
  - c) Le contexte réglementaire,
  - d) Méthodes utilisées et difficultés rencontrées,
  - e) Etat initial du site et de son environnement,

- f) Analyse des effets du projet sur l'environnement,
  - g) Analyse des effets cumulés,
  - h) Raison du choix du projet,
  - i) Compatibilité du projet vis-à-vis des documents de référence,
  - j) Mesures d'évitement, réduction et compensation et modalités de suivi,
  - k) Evolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet
  - l) Identification des auteurs et sources,
  - m) Annexes
- LA DEMANDE de PERMIS D'AMENAGER ET DE PERMIS DE CONSTRUIRE
    - a) Le mémoire descriptif,
    - b) La note sur les mesures de préservation et de réhabilitation du milieu naturel qui renvoie le lecteur à l'étude d'impact,
    - c) Le calendrier des travaux,
    - d) Le plan de situation,
    - e) Le plan de profil en long d'E.R.I.C en long,
    - f) Note de calculs de ligne,
    - g) Dérogation,
    - h) Dispositif de sauvetage,
    - i) L'analyse sur les risques naturels,
    - j) L'étude d'impact,
    - k) L'autorisation administrative,
    - m) Le permis de démolir et de construire,
    - o) Plan parcellaire, et plans de construction associées,
    - p,q) Insertion paysagère.
  - L'Avis de l'ARS sur la protection des captages et celui de l'hydrogéologue
  - L'Avis de la Direction Départementale des Territoires concernant l'autorisation d'exécution de travaux.
  - L'Avis de la Sous-Commission Consultative d'Accessibilité.
  - Le Registre d'enquête.

#### **7.4 PRESENTATION DES DOSSIERS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC**

Le 21 mars 2023, afin que le public ne soit pas rebuté par la lecture des toutes les pièces du dossier, j'en ai modifié la présentation d'ensemble.

Pièce N°1 :Le résumé non technique avec toute une série de plans d'ensemble ainsi qu'un plan de masse en format A3 sur lequel ont été notées plus lisiblement les noms des autres remontées présentes sur le secteur cela afin d'améliorer la compréhension .

Pièce N°2 :L'Avis N° 2023-ARA-AP-1593 de la MRAe

Piece N°3 :La réponse de la SETAM aux recommandations de la MRAe suivie de tous les autres documents.,

Ces documents étaient consultables aux services techniques à la Mairie de Les Belleville, au cours de la période allant du 02/04/2024 au 02/05/2024 inclus, des lundis aux vendredis de 08H00 à 12H00 et de 13H30 à 17H30.

Ils étaient également disponibles par téléchargement sur le site internet de la mairie [www.lesbelleville.fr](http://www.lesbelleville.fr), rubriques « enquêtes publiques » et sur un poste informatique à la mairie.

Le public a pu consigner ses observations et propositions :

Sur le registre d'enquête,

Par écrit à l'attention du commissaire enquêteur au service de l'urbanisme de la mairie,

Par mail à l'adresse suivante : [enquete.publique@lesbelleville.fr](mailto:enquete.publique@lesbelleville.fr)

## **7.5 PERMANENCES**

Je me suis tenu à la disposition du public :

Le mardi 2 avril de 9h00 à 12h00 et le jeudi 2 mai de 13h30 à 17h30 dans les locaux des services techniques de la mairie,

Le lundi 22 avril de 13h30 à 17h30 dans les locaux de la SETAM, 243 Rue de la Lombarde à Val Thorens.

## **7.6 RENCONTRES AVEC LES RESPONSABLES DU PROJET**

Le 21 mars 2024, une réunion technique s'est tenue à la mairie de Les Belleville en présence du Directeur Technique et Exploitation de la SETAM.

Le 22 avril 2024, une deuxième réunion s'est tenue dans les locaux de la SETAM en présence du Président, du Directeur Général et du Directeur Technique et d'Exploitation de la SETAM.

Le 9 mai 2024, Le Directeur Technique m'a conduit sur les lieux du projet. Nous sommes partis de la Station pour monter vers le lieu d'implantation de la gare aval puis à partir des pistes existantes nous avons atteint le col du Bouchet, lieu d'implantation de la Gare amont. Lors de l'ascension, j'ai pu découvrir les lieux de la piste du Col.

## **8. AVIS DES DIFFERENTES DIRECTIONS**

### **8.1 AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (2023-ARA-AP-1593)**

La MRAe a émis plusieurs recommandations dont la SETAM a répondu.

### **8.2 AVIS FAVORABLE DE L'ARS (07/11/2023)**

Le projet est situé dans le périmètre de protection rapproché des captages de Portette Haute et Intermédiaire sous réserve que les prescriptions de la DUP d'octobre 2017 soient respectées

### **8.3 AVIS FAVORABLE DU SERVICE SECURITE ET RISQUES DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES (23/11/2023)**

Le service a émis un avis favorable assorti d'une série de prescriptions concernant la télécabine et son fonctionnement, l'impact des aléas avalanche, chutes de blocs, des risques de mouvement de terrain suite à la fonte du permafrot.

### **8.4 AVIS FAVORABLE DE LA SOUS-COMMISSION DEPARTEMENTALE D'ACCESSIBILITE (11/01/2024)**

La SCCDA a émis un avis favorable au projet

## **9. IMPACT DU PROJET DURANT LES TRAVAUX**

### **9.1 CALENDRIER DES TRAVAUX**

Les travaux devraient s'échelonnés sur les années 2024/2025 (des la fonte de la neige (avril) aux premières chutes (mi-décembre).

### **9.2 SECURITE DU PERSONNEL TRAVAILLANT SUR LE CHANTIER**

*Ma question Q8) Quelles sont les procédures mises en place par la SETAM ?  
Vu le fort taux de personnel étranger qui travaille dans les entreprises de travaux publiques, comment la SETAM vérifiera que les consignes de sécurité et de respect de l'environnement seront bien comprises ?*

*Réponse de la SETAM  
La SETAM emploie des entreprises locales et s'assure avec sa maîtrise d'œuvre qu'elles répondent à la loi en demandant les pièces légales nécessaires et obligatoires dans ses marchés de travaux. Elle s'assure que ces pièces soient fournies et reste à disposition de l'inspection du travail pour tous contrôles. Par ailleurs un contrôleur de sécurité SPS est aussi mandaté pour suivre le chantier. Il tient un registre journal et fait les remarques nécessaires aux entreprises que nous veillons à faire respecter.*

### **9.3 SECURITE DES RANDONNEURS**

Bien que les travaux soient déjà éloignés de la station, il sera toujours possible que par curiosité des randonneurs s'approchent de l'ensemble des travaux.

*Ma question Q9) Que va faire la SETAM pour protéger ces personnes ?*

*Reponse de la SETAM  
Le chemin d'accès au Col du Bouchet est une piste 4x4 qui a été terrassée pour l'accès au funitel de Thorens lors de sa construction. Elle est très peu fréquentée l'été par les randonneurs car elle est située au nord entre 2750 m et 3000 m d'altitude.*

*Le chantier sera balisé comme il se doit réglementairement et un contrôleur SPS sera missionné pour le suivi du chantier.*

#### **9.4 BILAN MATIERES DES TERRASSEMENTS, SURFACES IMPACTEES, REENGAGEMENT DES SOLS**

*Ma question Q1) Quelle est la surface totale des terrains dégradés par tous les travaux (gares-pylônes-enfouissement des lignes électriques et ligne de sécurité).*

*Reponse de la SETAM*

*L'impact de l'enfouissement de la ligne de sécurité est traité en page 12/66 de la réponse à la MRAE (doc 19-032-Rep MRAE indA.docx). La surface d'emprise de cette tranchée représente 4518 m<sup>2</sup>, concernant l'alimentation électrique de la gare aval, nous avons considéré une tranchée de 50 mètres depuis le poste de transformation du restaurant du Caribou qui est incluse dans les 4220 m<sup>2</sup> d'emprise des deux gares et des pylônes.*

*L'alimentation de la gare G2 se fera finalement via la tranchée de la ligne de sécurité et n'engendrera pas de terrassement supplémentaire et enlèvera les 490 mètres de tranchée prévue soit 1960 m<sup>2</sup>. L'emprise totale du terrassement sera donc de 6778 m<sup>2</sup>.*

*Ma question Q2) Quelle est la surface de terrain rendue à la nature par le démontage du TSF du Col ?*

*Réponse de la SETAM :*

*Le télésiège du Col comportait deux gares et neuf pylônes soit une surface totale de l'ordre de 650 m<sup>2</sup>*

*Ma question Q3) Quelle est la surface de terrain rendue à la nature par la fermeture au public de la piste du Col ?*

*Reponse de la SETAM :*

*L'inventaire des surfaces fait avec notre logiciel SIG donne les résultats suivants, facilement vérifiable sur le site « Géoportail ».*

*La surface de la piste de ski était de 48 100 m<sup>2</sup> environ. La surface de la route de montagne était de 6200 m<sup>2</sup> environ, cela représente une surface rendue à la nature de 54 300 m<sup>2</sup>.*

*En conclusion des questions Q2 et Q3, on peut comparer une surface rendue à la nature de 650+54 300=54 950 m<sup>2</sup> environ à la surface totale terrassée de 6778 m<sup>2</sup> pour la télécabine.*

#### **9.5 LE BRUIT**

Il sera important du fait de l'utilisation d'engins motorisés et plus particulièrement d'hélicoptères.

## 9.6 IMPACT SUR LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE (GAZ A EFFET DE SERRE)

SETAM a fait réaliser une étude par un cabinet spécialisé. En l'état actuel des connaissances, le bilan carbone pour la construction de la télécabine et hors fonctionnement s'est élevé à 2.684 TCO2 EQ.

Le fonctionnement annuel (énergie électrique) a un bilan carbone de 13 TCO2 EQ.

L'optimisation des matériaux et de leur recyclage, des méthodes de construction ramène le bilan carbone à à 1.358 TCO2 EQ.

*Ma Question Q12) Pensez-vous pouvoir vous rapprocher de ce bilan théorique. Si oui comment ?*

*Reponse de la SETAM :*

*Nous essaierons dans la mesure du possible d'utiliser des matériaux recyclables et à faibles émissions mais l'accès au béton et acier bas carbone qui représentent la majorité du coût carbone de l'installation n'est pas maîtrisable et garantissable aujourd'hui.*

*Ma question Q13) L'énergie électrique qui sert au fonctionnement de la télécabine est-elle décarbonée ?*

*Reponse de la SETAM :*

*Le mix énergétique pris en compte pour les calculs est le mix « moyen » français. Le mix français en 2022 (d'après l'ADEME) émet 0,0520 kg eq. CO2/kWh (source : <https://base-empreinte.ademe.fr/donnees/jeu-donnees>). A titre de comparaison, l'ADEME indique un facteur d'émission de 0,0440 kg eq.CO2/kWh pour le photovoltaïque produit en Chine, 0,0320 kg eq.CO2/kWh pour le photovoltaïque produit en Europe et 0,006 kg eq.CO2/kWh pour l'hydraulique.*

*On peut aussi comparer le facteur d'émission du mix « moyen » français au facteur d'émission « moyen » européen qui s'est établi à 0.28 kg eq. CO2/kWh en 2019.(source <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat-2022/10-emissions-de-ges-de-lindustrie>)*

*Néanmoins, nous développons à l'échelle de la SETAM une politique de sobriété énergétique qui nous a permis une baisse de consommation électrique de 9.7% sur la saison 2022/2023 et environ 7% supplémentaires sur la saison 2023/2024 par rapport à l'année de référence 2021/2022.*

*Ma question Q14) Avez-vous en projet de remplacer vos dameuses par des dameuses équipées de moteur à faible émissions de CO2 ?*

*Réponse de la SETAM*

*Nous gardons un œil attentif aux nouvelles technologies et en particulier sur les motorisations alternatives à faible émission de CO2 pour les dameuses. Aujourd'hui il*

*n'existe pas d'équivalent pour les dameuses utilisées pour damer l'ensemble des pistes du domaine skiable.*

*Nous savons qu'une petite dameuse électrique existe mais elle ne répond pas aux besoins de damage ni en terme de surface damée ni en terme d'autonomie de travail (entre 2 et 4 heures). Les chenillettes hydrogènes sont en cours de développement mais il n'existe pas de produit industriel disponible à la vente chez aucun constructeur.*

*Nous avons eu par le passé quatre dameuses hybrides consommant environ 20% de carburant diesel en moins, mais faute de fiabilité et arrivant en fin de vie nous avons dû nous en séparer sans pouvoir les renouveler.*

## **9.7 ÉCOLOGUE**

Rôle de l'Écologue

Il est prévu qu'un écologue suive l'évolution du milieu végétal ainsi que la faune durant 10 ans.

*Ma question Q10) Quel sera la fonction de l'écologue durant les travaux (présence permanente sur le terrain ?, pouvoir d'action sur le chantier) ?*

*Réponse de la SETAM*

*L'écologue sera présent sur le chantier pour chacune des missions citées ci-dessus.*

*L'écologue démarrera sa mission lors de la réunion de lancement du chantier où il viendra sensibiliser les entreprises aux enjeux environnementaux du site et aux obligations réglementaires en lien avec les autorisations en cours. S'en suivra une réunion de terrain afin d'expliquer les mises en défens que les entreprises devront installer.*

*Il viendra ensuite contrôler la bonne mise en place de ces mises en défens.*

*Il viendra aussi à minima pour contrôler le maintien des mises en défens tout au long des travaux et veiller à la bonne exécution des mesures proposées.*

*Certaines phases de travaux, plus à risques que d'autres (terrassements des gares par exemples) nécessiteront des passages plus rapprochés.*

*Il pourra également s'il le pense nécessaire réaliser des visites opportunistes. L'écologue rédigera un compte rendu après chacune de ces interventions.*

*Un bilan de fin de chantier sera également rédigé afin de présenter l'impact réel en phase chantier, s'il diffère de celui du présent dossier, d'indiquer si les mesures ont été respectées et leur pertinence.*

*Un constat sera établi à destination des services de l'Etat ayant instruit le dossier (contrôle et garantie), avec la réalisation d'un bilan sur la qualité et la suffisance des mesures.*

*Enfin au cours des années suivant le chantier, l'écologue réalisera le suivi de l'évolution principalement de la re-végétalisation du site et de la présence de la faune inventoriée au préalable. Il en fera un constat aux échéances prévues rédigera des rapports à transmettre à la DREAL.*

## 9.8 FAUNE

Faible présence du fait de l'altitude à l'exception du LIEVRE VARIABLE menacé d'extinction et des GRENOUILLES ROUSSES.

Dans l'hypothèse d'un écrasement accidentel de grenouilles rousSES.

*Ma question Q11) Existe-t-il d'autres lieux, au sein de la commune, ou vous pourriez faire des prélèvements pour remplacer les grenouilles écrasées ?*

### *Réponse de la SETAM*

*L'espèce est largement représentée sur l'ensemble du domaine skiable de Val Thorens. Le projet n'a pas d'emprise sur les habitats à enjeu fort pour cette espèce. Aucun habitat humide n'a été recensé sur la zone d'étude et la zone à enjeu fort pour l'espèce recensée lors des inventaires sera mise en défens le temps des travaux.*

*Au regard de l'implantation du projet, des faibles emprises de travaux et des précautions envisagées, l'impact temporaire du projet sur la destruction d'individus est jugé négligeable. L'ensemble des mesures mises en place vise à ne pas détruire d'individus. Si toutefois il devait se produire un écrasement accidentel d'un individu, cela ne remettrait pas en cause la survie de l'espèce sur ce site et il est alors préférable de ne pas intervenir « artificiellement » en déplaçant des individus d'un site à un autre.*

## 9.9 OISEAUX

Six espèces ont été inventoriées dont le LAGOPEDE ALPIN en transit, espèce menacée. La zone du projet est un site de regroupement automnal du Lagopède

La SETAM s'est engagée à enterrer la ligne de sécurité pour éviter tout risque de collision.

## 9.10 FLORE

Deux espèces protégées hautement sensibles et rares sont présentes. Elles constituent un enjeu élevé.

ANDROSACE des ALPES



ANDROSACE PUBESCESENTE



La SETAM s'engage à mettre tout en œuvre pour éviter toute destruction et plus particulièrement lors de l'enfouissement de la ligne de sécurité.

#### **9.11 NATURA 2000**

Le projet se situe à 1100 m de la ZPS FR8210032 « La Vanoise » et de la SIC FR8201783 « Massif de la Vanoise ».

Présence de Gypaète barbu, Aigle Royal, Tétras lyre, lagopède alpin et perdrix bartavelle.

Recommandations : Gérer la fréquentation touristique et motorisée et développer la signalisation des câbles potentiellement dangereux pour les oiseaux, voir enfouir certains tronçons.

(Enfouissement de la ligne de sécurité)

#### **9.12 Eaux de surface, souterraines (AEP)**

Les travaux de la télécabine seront situés à plus de 10 mètres du torrent de Thorens et ses affluents sans risques d'inondations et de production de lave torrentielle

Ils seront réalisés au sein du périmètre de protection rapproché de Thorens (Portette Haute et Intermédiaire).

L'hydrogéologue agréé a émis un avis favorable le 30/10/2023 sous réserve de respecter les prescriptions de la DUP d'octobre 2017 et de ses prescriptions supplémentaires :

L'ensemble de ces prescriptions données dans ce rapport seront respectées.

### **9.13 ZONES HUMIDES**

Aucune zone humide n'existe sur les lieux des travaux.

### **9.14 ACTIVITE AGRICULTURE**

Aucune activité au vue des altitudes et de la nature du sol (moins de 5% de terre arable)

### **9.15 CREATION DE NOUVELLES PISTES DE SKI**

Pas de creation de nouvelle piste de ski.

Rendu au public la piste du Col (vue du 2024/05/09)



## **10. IMPACT DU PROJET EN PERIODE PERENNE**

### **10.1 BRUIT**

Le bruit provient de plusieurs sources :

Des l'ouverture des pistes : par le fonctionnement de la télécabine, les voix des skieurs, les glissements des skis et les engins motorisés (moto neige)

Des leur fermeture par les dameuses.

### **10.2 DESTRUCTION DU SOL PAR LES VTT ET LES RANDONNEURS EN ETE**

La télécabine ne fonctionnera que lors d'évènements exceptionnels.

Une piste pour véhicules motorisés donne accès au col du Bouchet. Elle est accessible à tous les randonneurs et vététistes.

## **11. MONTANT DES INVESTISSEMENTS**

De l'ordre de 14.740.000 euros

## **12. OBSERVATIONS DU PUBLIC**

### **12.1 PERMANENCES**

a) Permanence du 02/04/2024 9h00 à 12h00

Je n'ai reçu aucune personne.

b) Permanence du 22/04/2024 13h30 à 17h30

Je n'ai reçu aucune personne.

c) Permanence du 02/05/2024 13h30 à 17h30

Je n'ai reçu aucune personne.

### **12.2 RELEVES DES OBSERVATIONS VERBALES**

Aucune.

### **12.3 RELEVES DES OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LE REGISTRE D'ENQUETE**

Aucune

### **12.4 RELEVES DES OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LES LETTRES OU MAILS**

#### **12.4.1 AVIS FAVORABLES**

*Mail 1) M. Stevenin du 02/0/2024*

Maintien de l'activité économique de Val Thorens

*Mail 5) M. Combre du 17/04/2024*

L'usage de la Face Nord permet :

Une saison de skis plus longue favorable à l'entraînement des équipes de sportifs ce qui devrait leur éviter de se déplacer dans d'autres régions alpines,  
Une plus forte utilisation des pistes plus ensoleillées d'Orelle

*Mail 8) M. Grellet du 18/04/2024*

Présentation du projet et ses objectifs :

Adaptation au changement climatique

Amélioration de l'accès aux pistes sous-exploitées

Développement économique sur Orelle

Augmentation de l'utilisation de la télécabine de la Moraine

Soutien aux clubs sportifs locaux

Viabilité économique en été : En prévision d'hivers plus courts, cette installation à faible coût opérationnel nous aidera à maintenir notre activité économique.

Raisons de la désaffectation d'autres installations :

- TSF Glacier : Retiré en raison de la fonte glaciaire, rendant le télésiège non réglementaire, la piste dangereuse pour le damage, et peu utilisable pour les clients.
- TSF Col : Non reconstruit à cause des mouvements de la montagne et des risques de sécurité liés.

*Mail 9) M. Laissus du 20/04/2024*

Projet très adapté au réchauffement climatique vu son altitude et sa face Nord

#### 12.4.2 AVIS PROPOSANTS UN AUTRE PROJET

*Mail 2) M. Klebanovas du 09/04/2024*

Critique sur la façon de la SETAM veut accroître le débit des skieurs sur Orelle.

Considère que l'accroissement du débit du Funitel de Thorens aurait évité la construction de la télécabine.

Propose la construction de nouvelles remontées à la place du TSF du Col qui donnait accès à un des plus beaux panoramas du massif de la Vanoise.

*Réponse de la SETAM :*

*Monsieur Klébanovas pose des questions très pertinentes qui font partie de celles qui ont guidé notre réflexion.*

*Améliorer le débit du funitel de Thorens est une option qui a été envisagée. Cet appareil est du type va et vient et nos études techniques avec le constructeur n'ont pas permis de trouver une solution pour augmenter sensiblement son débit. Nous en avons conclu que pour faire face aux heures de pointe seule une nouvelle ligne débrayable était satisfaisante. Nous avons privilégié la nouvelle ligne de la Face nord qui donne une continuité en cabines fermées avec la télécabine de la Moraine et qui dessert des pentes bénéficiant d'une très bonne qualité d'enneigement.*

*Nous regrettons aussi le démontage obligé par des mouvements de terrain importants du télésiège du Col dont le remplacement en quasi lieu et place avait été envisagé mais*

*n'était plus possible quel que soit le type d'appareil de remplacement du fait des problèmes de stabilité des sols. Par ailleurs la langue du glacier de Thorens côté Belleville qui assurait la piste desservie par le télésiège du Col a disparue avec la fonte de la glace, laissant place à des successions de barres rocheuses. Dans ces conditions le ski de piste à partir du col n'est plus envisageable, sauf à réaliser de très importants travaux de remodelage du site que nous ne souhaitons pas engager pour des raisons environnementales.*

*De plus le remplacement par un télésiège n'était pas envisageable du fait de la topographie du site, de son faible débit (750 p/h environ), des difficultés d'ouverture en haute altitude (variation importante du niveau neigeux) de sa mauvaise tenue au vent (perches comme enrôleurs), des traversées de pistes, et de l'image démodée donnée aux clients.*

*Mail 3) M. Attard du 13/04/2024*

*Avis positif sur l'enneigement tardif du fait de l'altitude et la position de la face Nord.*

*Critique le choix du matériel. Un télésiège hybride, composé de cabines et de sièges, aurait été mieux adapté que la télécabine car cela aurait évité le déchaussement.*

*Critique l'organisation de l'ensemble des remontées mécaniques du secteur pour une possibilité optimale d'utilisation des pistes pour tout public.*

*Réponse de la SETAM :*

*Tout d'abord nous regrettons aussi le démontage des télésièges du Glacier et du Col dont l'exploitation était devenue impossible au vu de la réglementation et du maintien en sécurité des pistes desservies. La baisse sensible du niveau du glacier de Pécelet s'est traduite par un survol des télésièges 3300 -démonté il y a de nombreuses années- et Glacier non réglementaires. Nous avons réalisé d'importants travaux sur les lignes de ces appareils au fil des années pour adapter leur survol à ce phénomène dû au réchauffement climatique, ce qui nous a permis de maintenir leur exploitation pendant plusieurs années. Nous sommes arrivés à un stade de la topographie du site interdisant toute mise en œuvre de solution technique raisonnable.*

*Concernant le choix d'une télécabine, l'inconvénient de devoir déchausser pour embarquer sur une télécabine s'est considérablement réduit du fait de la conception des accès courts et iso plans à l'embarquement comme au débarquement. Cette remarque nous avait été opposée lors du projet de la télécabine de la Moraine. Après réalisation les clients ont majoritairement manifesté leur satisfaction et le trafic sur la télécabine s'est révélé supérieur à celui du télésiège débrayable de la Moraine remplacé en lieu et place.*

*Les appareils hybrides cabines et sièges ne sont pas plus coûteux que les télécabines modernes. Ils ont cependant l'inconvénient de devoir disposer de gares très longues et de proposer un débit plus faible du fait de la différence de vitesse de défilement entre sièges et cabines en gares pour permettre l'embarquement dans les cabines. Nous avons testé*

*ce type d'appareil sur le télésiège des Pionniers et nous avons dû le modifier pour revenir à un télésiège standard.*

*Contrairement aux déclarations de Monsieur Attard, la Face Nord desservira ses deux pistes propres, la piste Chocard, plus la piste Lory et donc l'ensemble du domaine d'Orelle ce qui contribuera à supprimer les attentes du matin sur le funitel de Thorens.*

*En outre nous nous heurtons au problème du transport des enfants en télésièges ce qui nous conduit à privilégier la desserte des pistes bleues en télécabines.*

*Enfin, pour répondre à plusieurs des questions posées, nous avons pour stratégie de fractionner nos équipements en deux niveaux d'altitude afin de disposer d'un parc optimum de remontées mécaniques ouvertes en période de mauvais temps.*

*Pour l'impact paysagé, le funitel de Thorens comme la télécabine de la Face Nord arrivent en crête certes, mais c'est un passage obligé pour pouvoir assurer la liaison avec Orelle par la piste Lory qui est loin d'être saturée.*

*En outre le démontage du télésiège du Col a permis de redonner à la nature une zone du domaine skiable importante en bordure du cœur du Parc National de la Vanoise. Cette zone comprend aussi la libération de l'impact visuel de la gare d'arrivée en crête.*

#### 12.4.3 AVIS DEFAVORABLE

*Mail 4) M. Jean du 14/04/2024 et du 18/04/2024*

Information du public Regrette de ne pas avoir de registre dématérialisé.

#### *Ma Réponse*

*Contrairement à l'adresse mail dédiée à l'enquête qui est obligatoire, le registre dématérialisé n'est pas obligatoire pour l'instant.*

*Cette affirmation découle de l'article L.123-10 du code de l'environnement qui précise que l'avis d'enquête doit prévoir :*

*" - la ou les adresses auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant le délai de l'enquête. S'il existe un registre dématérialisé, cet avis précise l'adresse du site internet à laquelle il est accessible".*

#### Réponse de la SETAM

Concernant la forme, la SETAM se conforme à la loi et aux contraintes administratives associées. Pour le registre dématérialisé comme vous le rappelez, celui-ci n'est pas obligatoire réglementairement et ce choix n'est pas du fait de la SETAM même si nous l'approuvons.

Concernant le choix des projets, la SETAM est liée à sa délégation de service publique par un contrat qui fixe un certain nombre d'obligations. Des concertations ont lieu avec les élus, représentants de la commune des Belleville, mais aussi lors des réunions de commissions dont fait partie un certain nombre de socio-professionnels et représentants d'associations qui font des remarques dont nous tenons compte pour adapter et améliorer nos projets.

Sur le fond, il nous semble que les remarques de Mr Jean ne sont pas le reflet de la réalité.

Les démontages des télésièges du Glacier et du Col sont la conséquence de l'impossibilité de pouvoir les exploiter plus longtemps pour des raisons règlementaires et de sécurité déjà énoncées et dont nous nous serions bien passées. Nous rappelons à ce sujet qu'un arrêté préfectoral a suspendu l'exploitation du télésiège du Col et demandé sa mise en sécurité. Cet arrêté a été joint en réponse à l'avis de la MRAE.

Concernant le télésiège du Glacier, sa ligne n'était plus règlementaire malgré le fait de l'avoir déjà modifié deux fois pour diminuer les hauteurs de survol. L'objectif de son démontage était de compenser la destruction de pied d'Androsace alpina en ne donnant plus accès aux surfaces de piste desservies, représentant des terrains propices à sa colonisation vu les inventaires réalisés sur ces mêmes surfaces.

A Val Thorens la circulation sur les pistes et remontées mécaniques est tout à fait réalisable dans le sens horaire comme dans le sens antihoraire. Quel que soit le sens, il est parfois nécessaire de repasser proche du centre de la station. Il est par contre tout à fait vrai que la télécabine de la Face Nord ne changera rien à tout cela car ce n'est pas son objectif.

La télécabine de la Face Nord permettra de transférer un plus grand nombre de skieurs vers le secteur d'Orelle moins fréquenté que Val Thorens. Ceci n'aurait pas été possible avec des remontées mécaniques sur les secteurs du Col et du Glacier. Comme expliqué précédemment nous ne pouvons plus équiper ces secteurs. De plus les télésièges pinces fixes ne sont plus plébiscités par les clients et sont accidentogènes. Quant aux téléskis les pentes trop élevées, falaises à franchir et pistes à traverser ne permettaient pas leur installation.

D'un point de vue environnemental, outre le secteur du Glacier précédemment déséquipé, nous redonnons à la nature le secteur du Col. C'est donc une remontée mécanique en remplacement de deux autres dans un secteur de pistes déjà existantes sans terrassement de pistes supplémentaires ni de chemins d'accès.

Par ailleurs il y a une confusion de chiffres entre la fréquentation moyenne du funitel de Thorens (3000 p/j en moyenne sur la saison) pour mettre en adéquation les pistes

desservies et la saturation du funitel de Thorens remarquée par nombre de nos clients dont le débit théorique est de 1710 p/h et non pas 1400 p/h.

Enfin nous regrettons tout comme Mr Jean de devoir fermer certain secteur d'altitude dont l'exploitation n'est plus possible, mais nous y sommes contraint. En revanche nous avons conscience de la densité des skieurs sur le domaine skiable de Val Thorens, c'est pourquoi nous avons essayé d'y répondre par la création de nouvelles pistes comme l'Armoise, le Croissant, la piste Cime, les pistes Aster et Chocard entre autre, mais aussi par un accès facilité à Orelle grâce au funitel de Thorens et aujourd'hui à la télécabine de la Face Nord car le secteur d'Orelle reste moins fréquenté aujourd'hui en comparaison au secteur de Val Thorens.

Je prends acte de la précision des réponses de la SETAM.

### **13. CONCLUSIONS SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

L'Enquête publique s'est déroulée conformément à l'Arrêté Municipal.