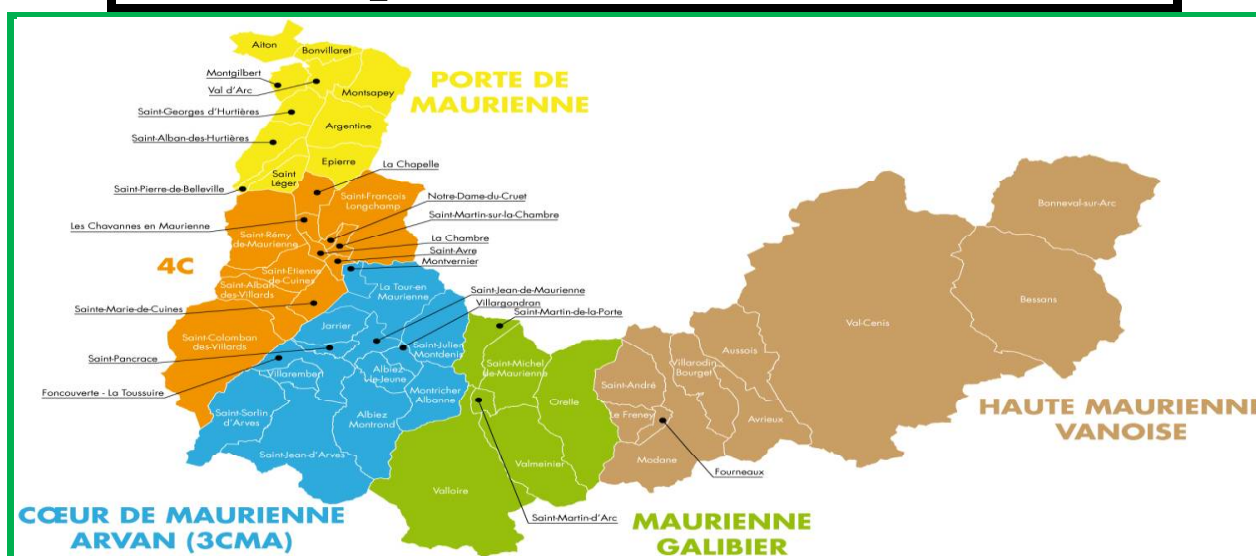


DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

Syndicat du Pays de Maurienne

Elaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Maurienne Enquête publique du 16 septembre au 19 octobre 2019



Rapport et Conclusions motivées de la Commission d'Enquête

Président de la Commission d'Enquête : Mr Christian DELÉTANG

Commissaires-enquêteurs : Mr Jean-Michel CHARRIERE et Mr Philippe NIVELLE

Décision du Tribunal Administratif de Grenoble n° E19000197/38 du 2 juillet 2019

Arrêté du Président du Syndicat du Pays de Maurienne n° ARR 2019-01 du 26/08/2019

SOMMAIRE

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE	3
1- PRESENTATION DU DOSSIER.....	4
1.1 Cadre juridique.	5
1.2 Composition du dossier	6
1.3 Le dossier soumis à l'enquête	7
1.4 Avis des personnes publiques associées	29
II- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	33
2-1 Préparation de l'enquête.....	33
2-2 Déroulement de l'enquête	35
2-3 Fin de l'enquête.....	35
III OBSERVATIONS DU PUBLIC	36
IV QUESTIONS AU PRESIDENT du SPM et Mémoire en réponse	43
V ANALYSE DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	60
ANNEXE.....	67
PIECES JOINTES	68
CONCLUSIONS MOTIVEES.....	69

DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

Syndicat du Pays de Maurienne

**Elaboration du
Schéma de Cohérence Territoriale
du Pays de Maurienne**

**Enquête publique
du 16 septembre au 19 octobre 2019**

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Président de la Commission d'Enquête : Mr Christian DELÉTANG

Commissaires-enquêteurs : Mr Jean-Michel CHARRIERE et Mr Philippe NIVELLE

Décision du Tribunal Administratif de Grenoble n° E19000197/38 du 2 juillet 2019

Arrêté du Président du Syndicat du Pays de Maurienne n° ARR 2019-01 du 26/08/2019

1- PRESENTATION DU DOSSIER

Le Syndicat du Pays de Maurienne a élaboré son projet de Schéma de Cohérence Territoriale par arrêté du 30 avril 2019.

Institué par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Il définit les grandes orientations d'aménagement et de développement d'un territoire à moyen terme. (à l'horizon 2030)

A travers un objectif de cohérence à l'échelle du bassin de vie, les élus qui votent le SCoT fixent un cadre de référence pour différentes politiques territoriales, notamment l'habitat, le développement économique et commercial, les déplacements, le tourisme, l'agriculture, la protection de l'environnement... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU), et des PLU ou des cartes communales établis au niveau communal.

Le SCoT doit respecter les principes du développement durable :

- principe d'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural et la préservation des espaces naturels et des paysages.
- principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale.
- principe de respect de l'environnement.

Le SCoT est élaboré à l'échelle des 5 Communautés de Communes du Pays de Maurienne.

Communauté de Communes Porte de Maurienne :	Val d'Arc
Communauté de Communes 4C :	La Chambre
Communauté de Communes Cœur de Maurienne Arvan :	Saint Jean de Maurienne
Communauté de Communes Maurienne Galibier :	Saint Michel de Maurienne
Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise :	Val Cenis

Le SCoT du Pays de Maurienne couvre les 53 communes :

Aiton, Albiez le jeune, Albiez Montrond, Argentine, Aussois, Avrieux, Bessans, Bonneval sur Arc, Bonvillaret, Epierre, Fontcouverte la Toussuire, Fourneaux, Jarrier, La Chambre, La Chapelle, La Tour en Maurienne, Le Freney, Les Chavannes en Maurienne, Modane, Montgilbert, Montricher Albanne, Montsapey, Montvernier, Notre Dame du Cruet, Orelle, St Alban d'Hurtieres, St Alban des Villards, St André, St Avre, St Colomban des Villards, St Etienne de Cuines, St Francois Longchamp, St Georges des Hurtieres, St Jean d'Arves, St Jean de Maurienne, St Julien Montdenis, St Léger, St Martin d'Arc, St Martin la Chambre, St Martin la Porte, St Michel de Maurienne, St Pancrace, St Pierre de Belleville, St Rémy de Maurienne, St Sorlin d'Arves, Ste Marie de Cuines, Val d'Arc, Val-Cenis, Valloire, Valmeinier, Villarembert, Villargondran, Villarodin Bourget.

Le Pays de Maurienne a constitué un bureau d'élus autour du projet SCoT. Une large concertation a été mise en œuvre dès les études préalables du SCoT, que ce soit avec l'ensemble des élus du territoire, qu'avec les habitants et acteurs socio professionnels de Maurienne, notamment par le biais du Conseil Local de Développement (CLD).

Le projet du SCoT se traduit par des incidences probables très majoritairement positives sur l'environnement.

L'analyse des incidences montre qu'il n'y a aucune incidence négative non traitée dans le SCoT.

Ce sont les dimensions « Consommation d'espace », « Ressource en eau » et « Épuration des eaux usées » qui cumulent le plus grand nombre d'incidences « négative mais anticipée et maîtrisée » au regard des différents objectifs du SCoT.

Ceci traduit la forte volonté du SCoT de préserver l'identité du Pays Maurienne et de maîtriser la consommation foncière. Cet objectif central du SCoT explique également les incidences positives sur les paysages et le patrimoine naturel.

1.1 Cadre juridique.

- Code de l'Environnement
Articles L123-1 à L123-18, et R123-1 à R123-27
- Code de l'Urbanisme
Articles L143-9 et L143-22
- La délibération du Syndicat du Pays de Maurienne du 30 avril 2019 sur le bilan de la concertation.
- L'arrêté du Syndicat du Pays de Maurienne du 30 avril 2019 concernant le projet de Schéma de Cohérence Territorial
- L'ordonnance n° E19000197/38 du 2 juillet 2019 de Mr le Président du Tribunal Administratif de Grenoble désignant Mr Christian Delétang, président de la commission d'enquête et Mrs Jean-Michel Charrière et Philippe Nivelles, commissaires-enquêteurs.
- L'arrêté du Monsieur le Président du Syndicat du Pays de Maurienne n° ARR 2019-01 du 26/08/2019 concernant l'ouverture de cette enquête publique pour « L'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Maurienne »
- Les pièces du dossier soumis à cette enquête publique
- Les avis des Personnes Publiques Associées

1.2 Composition du dossier

Le dossier soumis à l'enquête publique comporte les pièces suivantes :

La notice de présentation de l'enquête publique contenant

- Les textes législatifs du Code de l'Urbanisme et du Code de l'Environnement
- Le bilan de la concertation
- L'arrêté du Projet de SCoT
- L'arrêté n° ARR 2019-01 du 26/08/2019 de Monsieur le Président du Syndicat du Pays de Maurienne concernant l'ouverture de l'enquête publique

- 1- Rapport de présentation : Diagnostic stratégique territorial
- 2- Rapport de présentation : Etat initial de l'environnement
- 3- Rapport de présentation : Evaluation environnementale
- 4- Rapport de présentation : Justification des choix
- 5- Rapport de présentation : Suivi et évaluation
- 6- Rapport de présentation : Compatibilité du projet SCoT
- 7- Rapport de présentation : Résumé non technique
- 8- Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)
- 9- Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)
- 10- Annexes cartographiques du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)
- 11- Atlas cartographique du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)

Les avis des Personnes Publiques Associées

1.3 Le dossier soumis à l'enquête

Le Schéma de Cohérence Territoriale est un projet du territoire du Pays de Maurienne qui doit exprimer l'ambition politique et la volonté des acteurs locaux pour les 15 années à venir : que voulons-nous pour la Maurienne ? Quel développement ? Quel aménagement ? Aussi bien en termes d'organisation du territoire, économiques (dont le tourisme, l'agriculture, le commerce...), environnementales, d'habitat, de mobilités, que de grands projets structurants...

Ce projet se décline par une approche spatiale et en termes d'urbanisme, à l'échelle Maurienne.

Les orientations et objectifs du projet SCoT seront à traduire localement notamment dans les PLU ou les PLUI, en respectant les principes du SCoT.

Sept grandes problématiques

Une synthèse formalisée autour de 7 grandes problématiques.

1. Un « petit » territoire alpin, étendu, habité, accessible, transfrontalier, avec un environnement et des paysages remarquables, encore préservé, doté d'un potentiel de développement.
2. Une attractivité insuffisante et inégale en termes résidentiel, population en diminution et vieillissante, mais soutenue en terme présentiel : 2 modalités de relation au territoire, un « métissage » à construire, des dynamiques sociétales à mettre en résonance.
3. Une activité agricole « identitaire » très intégrée au territoire dont le maintien et la diversification des espaces et des activités restent à assurer.
4. Un modèle touristique en quasi mono-industrie dont la rentabilité se fragilise, avec un potentiel fort de diversification et des atouts « nature et biodiversité » remarquables à valoriser à une échelle Maurienne voire alpine.
5. Economie : une zone d'emploi à taille modeste mais active, avec des systèmes économiques contrastés d'une intercommunalité à l'autre et une offre insuffisamment lisible, structurée à l'échelle Maurienne, en recherche de valeur ajoutée, à proximité d'espaces en développement.
6. Une armature urbaine ni polarisée ni multi-polarisée, réinterrogée par des centralités nouvelles, le repli de pôles intermédiaires, un questionnement sur la capacité de Saint Jean de Maurienne à porter des fonctions centrales supérieures.
7. Un développement fortement conditionné par l'extérieur qui interroge la capacité du territoire à trouver un équilibre entre « pressions » subies et opportunités à saisir.

Paysages et ressources naturelles

La Maurienne est une vallée alpine qui s'étire sur près de 125 km de long, d'orientation est-ouest, et dont l'altitude varie de 286 m (Aiton) à 3 855 m (la Grande Casse).

Compte tenu du relief et du climat, les cols d'altitude sont fermés l'hiver, mais grâce à l'A43, au tunnel du Fréjus et la voie ferrée, la Maurienne dispose d'une très bonne accessibilité toute l'année.

La Maurienne est un territoire de montagne, somme d'équilibres fragiles, notamment entre l'attrait touristique des milieux naturels montagnards et leur nécessité de préservation. L'économie basée sur le tourisme hivernal est fortement dépendante de l'enneigement. Localement, la fermeture de paysages avec le boisement de versants fait évoluer l'identité paysagère du territoire.

Cet Etat Initial de l'Environnement (EIE) permet de mettre en évidence les points suivants :

- Préserver transversalement les socles patrimoniaux existants, notamment naturels, montagnards, agricoles et vernaculaires.
- Gérer et améliorer l'insertion paysagère des installations industrielles et des infrastructures de transport.
- Contenir l'urbanisation et le développement touristique dans le fond de vallée, les versants et en altitude tout en favorisant une approche environnementale de l'urbanisme et l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments.

Attractivité du territoire de la Maurienne

Le territoire du Pays de Maurienne compte un peu plus de 43 000 habitants, répartis dans 53 communes. Seules quatre communes comptent plus de 2 000 habitants : Saint-Jean-de-Maurienne (7794 habitants en 2016 soit près d'un habitant sur cinq de la Maurienne), Modane, Saint-Michel-de-Maurienne et Val-Cenis.

Le territoire de Maurienne est de faible densité (21,8 habitants/km²). Cette densité est la plus faible parmi les territoires de Savoie, dont la moyenne est de 71 habitants/km².

En terme d'attractivité du territoire, le diagnostic a démontré que la Maurienne est concernée par :

- Une baisse démographique et du solde migratoire associé à un vieillissement de la population.
- Des résidences principales présentant des problèmes de qualité et de vacance, que ce soit dans le parc privé (essentiellement en centre-bourg) et le parc public (manque d'attractivité),
- Les marchés du logement présentent des difficultés d'adéquation entre offre nouvelle et demande
- Le territoire est concerné par une problématique d'étalement urbain, surtout en entrée de vallée et dans la périphérie de Saint-Jean-de-Maurienne,
- Une forte augmentation du nombre de résidences secondaires, parallèlement à l'érosion du parc marchand,
- Une dégradation de l'offre en transports collectifs, notamment en dehors des saisons touristiques, une forte dépendance au véhicule individuel, une inter-modalité insuffisante
- Un territoire non enclavé, aisément connecté aux pôles métropolitains (accès rapide à Turin, Chambéry, Albertville, Grenoble, Lyon),
- Une offre de services non négligeable mais concentrée dans certaines communes, notamment en vallée et qui diminue en dehors des saisons touristiques,
- Un manque de certains services de santé, de petite enfance ou à destination des personnes âgées, sur certaines parties du territoire.

L'économie et ses mutations

Etat des lieux et diagnostic du tissu économique de la Maurienne

Il porte sur 3 niveaux géographiques : la communauté de communes, le pays et la place du pays dans le département.

L'approche économique doit dépasser le seul inventaire des emplois et des établissements pour s'enrichir d'une approche plus systémique, croisant les variables identitaire (population active et ressources humaines, offre foncière et immobilière, infrastructure, ...), avec des éléments rendant compte des dynamiques du territoire : animation économique, image du territoire.

L'agriculture en Maurienne

L'agriculture de Maurienne est une activité incontournable de la vallée ; son importance économique, l'image qu'elle véhicule par ses productions de qualité, par son authenticité et par son action sur le paysage, fait d'elle un atout pour la Maurienne qu'il est indispensable de protéger et valoriser.

La pérennité de l'agriculture, et plus largement de cette identité Maurienne, appelle à une nouvelle dynamique partagée de territoire, en réponse aux grandes tendances qui dépassent la Maurienne mais aussi aux évolutions locales.

Les enjeux pour le maintien de l'agriculture sont :

- La pérennisation de l'activité agricole et maintien des outils collectifs existants.
Ces outils sont fragilisés : difficultés à renouveler les administrateurs, évolution des mentalités, transmission des exploitations, développement moindre de l'abattoir...
- L'amélioration de l'autonomie fourragère des exploitations agricoles.
L'herbe est une ressource majeure du territoire ! La viabilité des exploitations à long terme est donc dépendante des surfaces de fauche disponibles et de la quantité de fourrage qu'elles sont susceptibles d'offrir.
- Préservation et restructuration du foncier agricole avec identification de secteurs prioritaires.
La profession agricole propose d'identifier des secteurs prioritaires, au regard des enjeux du territoire pour assurer durablement la préservation des espaces agricoles.
- Transmission et renouvellement des exploitations agricoles.
Le rythme des installations de chefs d'exploitations est aujourd'hui trop faible pour compenser les départs à la retraite. Cet enjeu conditionne la réussite d'un maintien de la dynamique agricole sur le territoire.
- Diversification par la valorisation des produits et de la commercialisation en circuits courts.
La présence et le développement de petites productions, souvent nouvelles, sur le territoire, permettent de compléter et diversifier l'offre alimentaire.
- Mobilisation des acteurs du monde agricole autour d'une identité Maurienne.

L'agriculture de la Maurienne a déjà une fonction fortement identitaire. Les évolutions en cours, la prise de conscience de plus en plus forte doit amener les acteurs à partager une identité renouvelée de leur territoire.

La forêt en Maurienne,

La forêt a des vocations multiples, économique, paysagère, de protection contre les risques naturels.

Elle est aussi un lieu de biodiversité essentielle et d'attractivité territoriale.

Sur les 187 000 ha du territoire de Maurienne, la forêt représente 41.500 ha, soit un taux de boisement de 22 %. Dans les secteurs de montagne au relief marqué, la gestion forestière peut être difficile et certaines zones sont inexploitable. La forêt a un rôle économique très important.

L'enjeu principal est l'animation d'une dynamique collective transversale qui intègre notamment :

- Une réflexion stratégique amont sur la gestion et l'exploitation des forêts à moyen et long terme intégrant la dimension « changement climatique.
- L'animation des propriétaires privés en synergie avec l'exploitation publique.

- Le développement du bois local et sa transformation dans le cadre d'un territoire qui cherche son autonomie énergétique, en créant une synergie avec les autres sources d'énergies présentes sur le territoire.

- Le bois « ressource » : rôle des forêts dans le captage du CO2, compensations carbone, qualité paysagère.

- La valorisation des accrus forestières pour du foncier agricole intégrant la dimension « chantiers Lyon Turin » (la desserte forestière étant à développer, cela pourrait être une source de réutilisation des remblais issus du creusement du tunnel).

Le tourisme en Maurienne

Territoire frontalier avec l'Italie, la Maurienne, de par sa configuration géographique, est prédisposée à être une voie de passage privilégiée vers ce pays. Elle est la plus longue des vallées transversales des Alpes françaises. Sa morphologie fait d'elle un véritable couloir naturel, se frayant un passage entre les sommets de plus de 3000 mètres qui constituent la frontière naturelle entre les deux pays.

Ce territoire a conservé et accentué cette culture de passage routier et ferroviaire. D'une part avec tout d'abord la réalisation de l'A43, qui permettait de gagner rapidement l'Italie en traversant la vallée jusqu'au tunnel du Fréjus. D'autre part avec le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin. La vallée se situe donc au cœur des déplacements transfrontaliers via les cols et tunnels alpins. Elle s'est appuyée sur de tels atouts pour le développement de son tourisme d'hiver, puis d'intersaison et d'été.

L'activité du tourisme et des loisirs joue un rôle majeur dans le développement territorial. Selon la CCI de Savoie, ce secteur à forte valeur ajoutée se montre particulièrement dynamique et entraîne dans son élan de nombreux autres secteurs économique locaux.

Parmi les multiples attraits de la Maurienne, on peut citer le Parc National de la Vanoise, ses nombreuses stations de sports d'hiver et ses cols mythiques qui concourent au succès du Tour de France.

Le commerce en Maurienne

Synthèse et enjeux du commerce

- Une offre commerciale large et diversifiée qui satisfait les besoins courants.
- Une évasion commerciale peu compressible compensée par les apports touristiques.
- Une forte évolution de la densité commerciale dans les stations en lien avec le développement du tourisme. Ce développement reste fragile car très lié à la saisonnalité.
- Des besoins accrus sur Porte de Maurienne et La Chambre.
- Une problématique cruciale de dévitalisation des centres, avec une vacance importante des locaux en centres bourgs.
- Un fonctionnement plutôt multipolaire, véritable appui pour une offre de commerce et de services de proximité.
- Un déséquilibre entre les périphéries/centres urbains qui interpellent les complémentarités à soutenir entre offre centrale et offre de périphérie.

Peu d'enjeux de renforcement quantitatif, mais des enjeux qualitatifs et d'organisation spatiale de l'offre :

- Polarisation du commerce avec une logique de desserte de proximité.
- Maintien de l'offre au cœur des centralités urbaines et recherche de complémentarité avec les pôles commerciaux.
- Animation commerciale et logique de coopération et mise en réseau des professionnels.
- Consommation foncière, intégration environnementale, accessibilité.

L'offre foncière économique en Maurienne

Aujourd'hui l'environnement des entreprises est encore insuffisamment porteur, avec une gestion des zones d'activité à une échelle essentiellement communale voire intercommunale, un « stock » de foncier encore important mais très dispersé sur la Maurienne et des tènements souvent de petite taille.

La disponibilité du foncier et la question de prix ne sont pas les facteurs déclenchant pour attirer des entreprises, dans une stratégie de rayonnement. Autrement dit l'accueil des entreprises devient un concept global à décliner sur le territoire.

Il y a donc à trouver un équilibre entre une réponse aux besoins locaux, de proximité, en cohérence avec une armature territoriale repensée, et l'ouverture souhaitée pour un positionnement stratégique de développement économique plus ouvert.

Les chantiers & l'infrastructure Lyon-Turin

Si la mise en service de la section internationale du projet Lyon-Turin est prévue à un horizon encore lointain (2028), la réalité des travaux a commencé il y a plusieurs années déjà (depuis 2002).

Après les études préalables nécessaires, ces travaux se sont notamment concrétisés par la réalisation de descenderies. La fonction principale de ces descenderies est de reconnaître la roche dans laquelle sera réalisé l'ouvrage principal, la connaissance du terrain rencontré permettant de déterminer le mode de creusement du tunnel de base, en traditionnel ou au tunnelier, ainsi que le coût associé.

Trois descenderies ont ainsi déjà été réalisées :

- Villarodin-Bourget/Modane, d'une longueur de 4 km, terminée fin 2007
- La Praz, d'une longueur de 2,6 km, terminée début 2009
- St-Martin-La Porte, d'une longueur de tunnel de 2,4 km, achevée courant juin 2010.

TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) et le groupement d'entreprises de Saint-Martin-La-Porte, conduit par Spie Batignolles TPCI, ont réceptionné mi-janvier 2016 le tunnelier permettant l'excavation (à partir de l'été 2016) d'une galerie de reconnaissance de 9 km depuis Saint-Martin-La-Porte en direction de l'Italie.

La réalisation de cette galerie s'intègre dans les travaux de reconnaissance menés précédemment.

La galerie sera excavée dans l'axe et au diamètre du futur tube sud du tunnel transfrontalier de 57 kilomètres. Il est prévu de réaliser cette galerie de reconnaissance en 5 à 8 ans. Il mobilisera directement jusqu'à 450 personnes, sous-traitants compris, et au plus fort de l'activité.

Le nouveau chantier de Saint-Martin-La-Porte est mené à partir du pied de la descenderie existante, qui permet de rejoindre, environ 80 mètres en contrebas, le niveau du futur tunnel international.

En Italie est également en cours de réalisation la galerie d'accès de La Maddalena, sur la commune de Chiomonte, en Val de Suse dont 4265 mètres ont été excavés (sur 7500 mètres).

Organisation et dynamiques du territoire

Le rythme de développement des espaces artificialisés s'est réduit sur la période 2013-2016 par rapport à la période précédente 2006-2016, en lien avec le pic de la construction neuve et des chantiers évoqués plus haut, excepté en Cœur de Maurienne Arvan

En Maurienne-Galibier, entre 2013 et 2016, le retour d'espaces de chantiers à l'état naturel ou agricole étant supérieur à l'artificialisation (sur Valloire et Valmeinier notamment, travaux d'aménagement de pistes sur les domaines skiabls alpins), le solde apparaît négatif.

Au sein de la Haute-Maurienne Vanoise, la croissance de l'artificialisation des communes n'excède pas 10 %.

De même, aucune commune de la Porte de Maurienne ne dépasse 11 % de croissance.

En Cœur de Maurienne Arvan, plusieurs communes ont connu une importante artificialisation entre 2006 et 2016 :

- Saint Pancrace, où l'évolution a été la plus forte avec 46 % de croissance (16 ha.).
- Villarembert, à 15 %.
- Saint-Julien-Mont-Denis, à 13 %.

D'autres communes ont connu une très forte artificialisation entre 2006 et 2016 :

- Saint-François-Longchamp (commune nouvelle), à 14 %.
- Saint-Martin-de-la-Porte, à 13 %.
- Saint-Colomban-des-Villard, à 12 %.
- Orelle, à 12 % également.

Certaines communes, malgré une croissance d'artificialisation faible, ont une croissance importante en valeur absolue.

- Val-Cenis (commune nouvelle), avec environ 26 ha. artificialisés pour 7 % de croissance entre 2006 et 2016.
- Modane, environ 15 ha. artificialisés (8 % de croissance).
- Saint-Michel-de-Maurienne, environ 14 ha. artificialisés (9 % de croissance).

L'armature urbaine

L'absence de commune de plus de 10 000 habitants en Maurienne et donc de centralité avec une masse critique suffisante questionne l'armature urbaine actuelle du territoire. De plus de nouvelles dynamiques sont en jeu sur le territoire qui bousculent les équilibres actuels entre les pôles. Enfin l'étendue de la vallée est une spécificité à prendre en considération pour assurer une cohérence territoriale.

- Un maillage qui évolue.
- Une dégradation forte des centres bourgs.
- St Jean de Maurienne : une taille critique insuffisante pour un rayonnement sur la Maurienne. Un statut de ville centre à conforter ?
- Modane-Fourneaux et Saint-Michel-de-Maurienne : des potentialités et des difficultés avec des questions sur la desserte ferroviaire future.
- Un fonctionnement urbain confus autour de La Chambre : 2ème agglomération de Maurienne (5 000 habitants).
- Aiguebelle-Randens et Aiton : un pôle adapté aux nouveaux besoins ? comment rester attractif par une offre de foncier raisonnée ?
- Haute Maurienne : une organisation multipolaire satisfaisante ?
- Des stations–villages émergentes en tant que pôles de proximité : quelle reconnaissance et place dans l'armature territoriale ?

Le territoire compose trois principales entités qui sont à la fois paysagères et vécues, et au sein desquelles l'intercommunalité s'est recomposée :

- Porte de Maurienne et bassin de la Chambre, où émerge l'agglomération de La Chambre et où stagne l'agglomération d'Aiguebelle, dans un contexte de pression démographique externe, avec une fonction touristique importante à Saint-François Longchamp et dans la Vallée des Villards.
- Cœur de Maurienne, Arves et Galibier, où les deux grands pôles urbains connaissent des difficultés démographiques, plus marquées à Saint-Michel-de-Maurienne, mais avec une activité touristique très importante.
- La Haute-Maurienne-Vanoise, où le principal pôle urbain connaît également des difficultés démographiques, avec une offre touristique diversifiée et offrant un vaste territoire très préservé.

Dans ce contexte, la place et le rôle de Saint-Jean de Maurienne dans l'armature urbaine sont questionnés : une place à conforter (TGV, SMUR...) mais qui ne peut être exclusive compte tenu de l'étendue de la vallée et des concurrences extérieures. Cette problématique a été identifiée comme centrale dans l'élaboration du SCoT.

Quelle est la taille critique d'une ville centre sur la vallée (attractivité pour les habitants et investisseurs venant de l'extérieur...) ?

Ces problématiques ont été identifiées comme centrales dans l'élaboration du SCoT.

Des dynamiques en mutation sont observées concernant les centralités : vers le bassin de la Chambre, vers les stations avec des polarités touristiques, vers Aiguebelle, Aiton et le Parc Arc-Isère, déprise démographique sur Modane et Saint-Michel-de-Maurienne. Quelle place et quel rôle donner aux agglomérations émergentes de La Chambre, de Aiguebelle-Randens ? Comment conforter les pôles de Modane-Fourneaux et de St Michel-de-Maurienne ? De manière transversale, la problématique de dévitalisation des centres villes et centres bourgs et de leur requalification est cruciale.

Ces enjeux urbains recoupent les problématiques de vieillissement, d'attractivité résidentielle, de mobilité, de renouvellement économique, de relation entre fond de vallée et montagne, de préservation des richesses agricoles ou naturelles qui ont été identifiées.

Evaluation environnementale

Les richesses naturelles

Les milieux naturels diversifiés de la Maurienne constituent des habitats propices à des espèces rares de la flore et de la faune. A ce titre, ils sont protégés par des dispositifs européens, nationaux ou départementaux. Les différents outils de gestion permettent la préservation d'espèces et espaces protégés ou menacés mais ils ont également un rôle touristique et économique pour le territoire (Parc de la Vanoise en particulier).

Pour la flore, l'enjeu principal est la protection des espèces fragilisées mais aussi des espèces participant à l'identité du paysage de Maurienne. Pour la faune, la sauvegarde des espèces patrimoniales en danger est l'enjeu principal. La maîtrise des dérangements de la faune sauvage par les activités humaines est une condition nécessaire à la conservation de ces espèces particulièrement sensibles en périodes de reproduction et sur les zones d'hivernage (lignes électriques, remontées mécaniques, ski hors-piste, via-ferrata...).

Les fonctionnalités écologiques

Le territoire et ses milieux variés constituent un vaste espace de vie autant pour les végétaux que pour les animaux. Les dynamiques observées poussent à accentuer les différentes politiques de protection. En effet, les populations d'espèces sensibles faune/flore sont stables ou augmentent depuis la création des espaces de protection ; en particulier sur le territoire du Parc National de Vanoise.

Concernant les fonctionnalités écologiques, il est nécessaire de préserver des continuités écologiques en fond de vallée, qu'elles soient terrestres ou aquatiques. En effet, de nombreux obstacles à l'écoulement sont recensés sur le territoire (barrages, seuils en rivière...). Des exemples de réalisations sont à suivre comme les passages à faune intégrés lors de la réalisation de l'A43.

La qualité physico-chimique des cours d'eau sur la Maurienne est plutôt bonne. Sur certains tronçons de l'Arc (stations aval) et quelques affluents (Valloirette, Arvan, Bugeon), la qualité écologique est dégradée en qualité moyenne. Seul l'état physico-chimique du ruisseau d'Albiez est mauvais.

L'état écologique des cours d'eau du bassin versant de l'Arc est moyen à bon. Les contrôles montrent une dégradation de la qualité de l'état écologique de l'Arc entre l'amont et l'aval. Les affluents suivants ont un bon état écologique en 2015 : Doron de Termignon, Neuvache, Glandon et Merlet.

L'assainissement

La majorité des communes disposent d'un assainissement collectif. Une douzaine de communes sont en assainissement individuel ou mixte. Les rejets sont effectués dans les cours d'eau du territoire et peuvent être source de pollution. Les stations d'épuration à proximité des stations de ski montrent des capacités restantes plus faibles que le reste du territoire.

Les contrôles sur les installations individuelles montrent que les équipements sont incomplets ou parfois non conformes. Un suivi régulier est nécessaire pour éviter les pollutions.

Les risques naturels

Le Pays de Maurienne est parcouru par plusieurs cours d'eau dont le principal est l'Arc qui a creusé la vallée. Ces cours d'eau ont un régime torrentiel et sont sujets à des inondations peu fréquentes mais violentes.

Le territoire est soumis aux risques naturels spécifiques à la montagne : risque d'avalanche, de mouvements de terrain (glissements, éboulements, coulées de boue, retrait/gonflement des argiles) et risque sismique. Les conséquences de ces phénomènes devront être prises en compte pour les futures constructions (insertion dans la pente, constructions parasismiques...).

Des moyens de protections sont mise en œuvre pour limiter l'impact de ces risques sur la population. Néanmoins, des conflits avec les infrastructures sont possibles.

Les communes de Saint-Sorlin-d'Arves et la Haute Maurienne avec Lanslevillard, Bessans, Bonneval sont sensibles aux coupures des vies routières liées au risque d'avalanche.

Les stations concernées par des problèmes éventuels d'accessibilité liés au risque mouvements de terrain sont les suivantes : Saint-François-Longchamp, Valloire, Valmeinier et Valfréjus. Les communes de Montgellafrey et Montaimont sont également concernées.

Les conséquences de ces phénomènes devront être prises en compte pour les futures constructions (insertion dans la pente, constructions parasismiques...).

Les risques industriels

La Maurienne est desservie par la fibre optique et de nombreuses installations de télécommunications (stations hertziennes, centres radioélectriques, lignes électriques, antennes relais téléphoniques...). Un principe de précaution vis-à-vis du risque électromagnétique lié à ces installations est de rigueur pour l'urbanisation nouvelle.

La vallée concentre les infrastructures et l'énergie hydraulique, les activités se sont donc naturellement implantées dans ce secteur. Un risque est lié aux principaux établissements industriels dont 6 sites SEVESO. Les Plans de Prévention des Risques Technologiques de ces établissements précisent les modalités d'urbanisation à proximité.

La Maurienne est également concernée par le Transport de Matières Dangereuses lié à l'approvisionnement des établissements industriels par l'A43 ou la voie ferrée et au passage du gazoduc en entrée de vallée.

Plusieurs barrages de grande ampleur ont été créés pour la production d'hydroélectricité dont 2 grands barrages concernés par les cartes de risque liées à la rupture de barrage : Bissorte et Mont-Cenis. La rupture du premier aurait un impact important sur la vallée de l'Arc, la rupture du barrage de Mont-Cenis aurait un impact sur la commune de Lanslebourg-Mont-Cenis.

Sensibilité de la ressource eau

Après analyse, plusieurs enjeux commencent à émerger. Se pose ici, le problème du réchauffement climatique et donc l'incidence sur la ressource en eau et en neige.

L'enjeu ici, porte sur la fonte des glaces, marqueur du réchauffement climatique en milieu montagnard. Le stock nivo-glaciaire de Savoie a reculé de -32% en une cinquantaine d'années. C'est le cas en Maurienne du glacier de Saint-Sorlin, dont la perte est de l'ordre de 1 mètre par an.

Une étude prévisionnelle a été conduite en 2005, afin d'estimer le niveau du glacier pour le début du siècle suivant. En extrapolant, la réduction de la superficie englacée du bassin de l'Arc constatée au cours de la période 1975 – 2006, les résultats sont pessimistes puisque le glacier devrait totalement disparaître d'ici 2100. Il est possible que la superficie des glaciers de Haute-Maurienne se réduise de

40 % dans les 20 années qui viennent, et que ces glaciers aient totalement disparu d'ici la fin de ce siècle.

La ressource en eau en Maurienne est de bonne qualité et abondante. L'enquête menée par Arbor&Sens en 2016 a fait ressortir peu de conflits d'usages sur le territoire ; ils sont principalement liés à la production de neige de culture (CC de l'Arvan, Modane et Valloire où les captages sont utilisés simultanément pour l'alimentation des habitants et des canons à neige) et à l'agriculture pendant la période d'été où l'arrosage est nécessaire (CC de l'Arvan, Saint-Léger).

Néanmoins, des problèmes quantitatifs se manifestent en période d'étiage hivernal (CC de l'Arvan) ou en période de sécheresse (Porte de Maurienne de façon épisodique, Haute-Maurienne par manque de précipitations).

Energie

Les ressources naturelles du territoire de Maurienne sont inégalement exploitées. Les ressources en bois peuvent être utilisées pour l'énergie ou la construction mais plusieurs caractéristiques rendent difficile l'exploitation des forêts (relief, desserte insuffisante...).

L'hydroélectricité est prépondérante (2.781 GWh/an) mais le territoire est doté de nombreuses ressources à exploiter : solaire, bois, géothermie, éolien, déchets... Les gisements mobilisables les plus importants concernent le bois énergie (325 GWh/an) et l'hydroélectricité par microcentrales (276 GWh/an).

Le développement des énergies renouvelables sur le territoire passe par une exploitation raisonnée et coordonnée de l'ensemble des ressources. Le mix énergétique favorisera les ressources actuellement sous exploitées (solaire, bois, géothermie). Ces ressources naturelles peuvent permettre d'accroître l'indépendance énergétique et contenir la facture énergétique de l'ensemble des acteurs du territoire.

Justification des choix.

Les différents temps de débat ont animé l'appropriation de la démarche SCoT et accompagné les décisions politiques autour du projet :

- L'ambition politique qui fonde le projet SCoT.
- Les 4 défis à relever qui structurent et organisent à la fois le projet PADD et le DOO.
- Les principaux éléments de prospective qui ont alimenté et structuré les réflexions et les débats de concertation autour du projet avec la formalisation de scénarios de développement.
- Les priorités qui se sont dégagées et qui ont permis de valider une stratégie de développement pour la Maurienne à horizon 2030.
- Les principaux points de vigilance en termes d'enjeux environnementaux.

4 scénarii ont été retenus et ont permis de dégager la stratégie souhaitée pour la Maurienne
Ces scénarii ont été des supports créatifs pour la Maurienne 2030 :

- Scénario 1 : La Maurienne, une mosaïque de territoires communautaires.
- Scénario 2 : La Maurienne, maillon régional et transfrontalier.
- Scénario 3 : La Maurienne, vallée logistique.
- Scénario 4 : La Maurienne, vallée-métropole rurale alpine.

Une stratégie de développement a été développée autour de 4 défis à relever :

Défi 1 : reconnaître, préserver, valoriser les « communs » que partagent les Mauriennais.

- Orientation N° 1 : Préserver les espaces et les paysages naturels Mauriennais et la biodiversité qui les habite.
- Orientation N° 2 : préserver et valoriser les grands et micro paysages de Maurienne.
- Orientation n° 3 : Préserver et valoriser les patrimoines urbains et bâtis, majeurs ou plus ordinaires.

Défi 2 : construire et adapter un modèle de développement économique Mauriennais ouvert et transalpin.

- Orientation N° 1 : Se doter d'une stratégie économique foncière et immobilière à l'échelle Maurienne intégrant l'exigence du développement durable.
- Orientation N° 2 : Soutenir une politique entrepreneuriale innovante, solidaire et interconnectée.
- Orientation N° 3 : Conforter le rôle économique de l'agriculture rurale, alpine et solidaire de Maurienne.
- Orientation N°4 : Se positionner comme un territoire de ressourcement authentique « Made in Maurienne ».
- Orientation N° 5 : Promouvoir l'utilisation des ressources locales et renouvelables.

Défi 3 : habiter une « vallée-métropole-rurale alpine », accessible.

- Orientation N° 1 : Affirmer et structurer une armature urbaine multi-polarisée.
- Orientation N° 2 : Décliner par secteur l'ambition démographique et résidentielle du territoire.
- Orientation N° 3 : Promouvoir un urbanisme privilégiant le renouvellement urbain, économisant le foncier et participant à la transition énergétique.
- Orientation N° 4 : Organiser les fonctions commerciales sur la Vallée de la Maurienne, en cohérence avec l'armature urbaine et le développement de nouvelles pratiques sociales et sociétales.
- Orientations N° 5 : Composer avec les risques, les réduire et limiter les nuisances.

Défi 4 : Organiser une gouvernance performante et ouverte.

Compatibilité du projet SCoT

Le Code de l'urbanisme, par les articles L111-1-1, L111-1-12 et L111-1-13, introduit une hiérarchie entre les différents documents d'urbanisme, plans et programmes et un rapport de compatibilité entre certains d'entre eux.

Ainsi, le SCoT du Pays Maurienne doit être compatible avec certains documents, plans et programmes qui s'imposent à lui. A l'inverse, le SCoT s'impose à d'autres documents, plans ou programmes, qui doivent intégrer ses objectifs et orientations.

Documents avec lesquels le SCoT doit être compatible :

- SDAGE Rhône Méditerranée
- Les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI)
- La Loi Montagne
- La Charte du Parc National de la Vanoise

Documents avec lesquels le SCoT doit prendre en compte :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)
- La Charte de Développement Durable du Pays de Maurienne
- Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)
- Le Plan Climat Énergie Territorial
- Le Schéma Interrégional du Massif des Alpes

Prise en compte des autres plans et programmes :

- Le Plan Régional de l'Agriculture Durable
- Le Schéma Régional d'Aménagement de Rhône-Alpes
- Le Schéma Régional de Gestion Sylvicole des forêts privées de Rhône-Alpes
- Le Plan d'Élimination Départemental des Déchets Ménagers et Assimilés de Savoie (PEDMA)
- Le plan départemental de gestion des déchets du BTP de Savoie
- Le Cadre régional « matériaux et carrières » de Rhône-Alpes
- Le Schéma Départemental des Carrières de Savoie
- Le Schéma Régional Climat Air Énergie de Rhône-Alpes (SRCAE)

Les documents sur lesquels le SCoT s'impose :

Les documents qui doivent être compatibles avec le SCoT du Pays Maurienne selon l'article L.142-1 du Code de l'urbanisme sont :

- les programmes locaux de l'habitat (PLH),
- les plans de déplacements urbains (PDU),
- les schémas de développement commercial (SDC),
- les plans locaux d'urbanisme (PLU),
- les cartes communales,
- les plans de sauvegarde et de mise en valeur,
- la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L.113-16,
- les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'État.

Il en est de même pour les autorisations prévues par l'article L. 752-1 du code de commerce, celles prévues à l'article L. 212-7 du code du cinéma et de l'image animée et les permis de construire tenant lieu d'autorisation d'exploitation commerciale prévus à l'article L. 425-4.

Le Code de l'urbanisme spécifie que lorsque l'un de ces documents est approuvé avant l'approbation du SCoT, il doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans à compter de l'approbation de celui-ci (article L.142-2).

Ces documents doivent particulièrement prendre en compte les prescriptions inscrites dans le Document d'Orientations et d'Objectifs relatives :

- Au partage équilibré des espaces (espaces urbanisés, naturels, agricoles, etc.) ;
- A l'organisation et la structuration spatiale de l'espace ;
- A la maîtrise et à la stratégie d'urbanisation, de logement, et de déplacements qui se veulent durables et appropriées au territoire ;
- A la préservation et la valorisation des ressources naturelles

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) détaille les objectifs stratégiques fixés par les élus. Il s'agit du projet politique du SCoT.

- Conformément à l'Article L141-4 du Code de l'Urbanisme, le PADD fixe les objectifs des politiques publiques en matière de d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.
- Ces objectifs doivent répondre aux enjeux de développement durable, en impulsant la transition énergétique et écologique, en anticipant les mutations liées au changement climatique.
- Le PADD n'est ni prescriptif, ni opposable. Il sera traduit dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) qui lui est opposable aux tiers.

Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)

Les choix stratégiques retenus par les élus du territoire ont été exprimés au travers de 4 défis développés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du SCoT. Chaque défi est interdépendant des 3 autres.

- Renouveler le regard sur le territoire et promouvoir une image dynamique.
- L'ancrage territorial pour faire reconnaître les richesses plurielles comme ressources pour un développement « Made in Maurienne ».
- Une volonté politique d'ouverture y compris transfrontalière.
- Affirmer la culture humaniste dans le développement et l'ouverture du territoire.
- L'organisation du territoire repose sur un concept de « vallée-métropole rurale alpine » accessible.
- L'attractivité, un défi à relever pour retrouver une croissance démographique modérée : 45 860 habitants en 2030.
- Une gouvernance renforcée à l'échelle Maurienne pour faire vivre les solidarités.

En résumé quatre défis :

- Reconnaître, préserver, valoriser les « communs » que partagent les Mauriennais
- Construire et adapter un modèle de développement économique Mauriennais, ouvert et transalpin
- Habiter une « vallée-métropole rurale alpine » accessible
- Organiser une gouvernance performante et ouverte

Les Unités Touristiques Nouvelles (UTN) Structurantes inscrites au SCoT

L'acte II de la Loi Montagne a précisé les typologies de projets touristiques que les SCoT doivent porter.

Les projets ci-dessous ne reflètent donc pas l'ensemble du projet touristique du SCoT, mais ne constituent qu'une liste partielle mais conforme au cadre législatif en vigueur et les études réalisées à l'heure actuelle pour les projets suivants :

- 6 UTN pour les remontées mécaniques, pistes associées et extension des domaines skiabiles :
4 de restructuration et renforcement des secteurs d'altitude UTN n° 1, 3, 7, 8
2 liaisons entre domaine UTN n° 2, 5.
- 1 UTN hébergement touristique Club Med de Valloire UTN n° 4.
- 1 UTN pour un ascenseur valléen UTN n° 6.
- 1 UTN pour un itinéraire cyclable en fond de vallée d'Aiton à Bonneval sur Arc : UTN n° 9.
- 1 UTN équipement et hébergement autour du cyclo et eaux thermales de Saint Jean de Maurienne UTN n° 10.

UTN S n°1, Création de remontées mécaniques et pistes associées sur le domaine skiable alpin de St François Longchamp (Grande Combe, Bosse à Hélène et Roc Noir)

Le projet se trouve en partie dans une ZNIEFF de type II, zonage environnemental peu contraignant. Les 3 télésièges débrayables (TSD) sont à proximité immédiate de zones humides d'altitude ; absence d'impact à démontrer sinon compensation à 200%.

Les 3 TDS sont proches de la zone Natura 2000 du Massif de la Lauzière. Les TSD ont été positionnés en dehors de ce périmètre protégé pour éviter un dérangement important, mais il est possible qu'un flux minime (<5% du total) pourrait tout de même fréquenter cet espace en s'éloignant des pistes.

Cette fréquentation sera du même type que celle des skieurs de randonnée, d'ailleurs déjà présente sur ces sites.

UTN S n°2 : Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin Commune d' Albiez-Montrond et Montricher-Albanne

Projet du téléski (TK) des Vallons dans une ZNIEFF de type II, zonage environnemental peut contraignant.

Projet de TSD Plan Corbé et TSD Arpette sur des zones humides d'altitude. Proximité de landes, fonctionnalité des milieux naturels à préserver. Cette UTN Structurante est éloignée des espaces protégés du territoire (cœur du Parc National de Vanoise, sites classés, zones Natura 2000).

Ces sites protégés ne seront donc pas impactés.

La création de la gare d'arrivée entraînera la destruction d'habitats naturels par terrassement. Il s'agira principalement de pelouses alpines et subalpines et de milieux rocheux (éboulis...). Parmi les habitats potentiellement détruits, on compte des zones humides dont certaines de très petites superficies. Conformément à la réglementation, après une délimitation précise des zones humides impactées et l'application des mesures de réduction et d'évitement, les impacts résiduels devront être compensés à hauteur de 200 % de la surface de zones humides détruites ou dégradées.

L'installation des pylônes de remontées mécaniques entraîneront des destructions localisées. Nous ne disposons pas à ce stade du projet des éléments permettant le calcul des surfaces supplémentaires impactées. Compte-tenu de la situation des remontées mécaniques, ces destructions localisées concerneront en grande partie des habitats d'intérêt communautaire.

Les habitats naturels du site d'étude constituent des habitats pour les espèces protégées ; qu'il s'agisse des pelouses et prairies, des landes, des bosquets ou des milieux rocheux. Il est donc essentiel de limiter autant que possible les emprises des terrassements, de l'artificialisation mais aussi de toutes les emprises temporaires en phase chantier (circulation d'engins, entreposage engins et matériaux...). L'implantation de structures localisées, telles que les pylônes des remontées mécaniques, devra éviter dans la mesure du possible les secteurs les plus sensibles (zones humides...).

UTN S n°3 : Création de 2 remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA Galibier-Thabor. Commune de Valloire

Les projets de TSD se trouvent en ZNIEFF de type II, zonage environnemental peut contraignant. Projets en partie sur des zones humides d'altitude ; absence d'impact à démontrer sinon compensation à 200%. Proximité de landes, fonctionnalité des milieux naturels à préserver.

Les remontés mécaniques (RM) sont à proximité de la zone Natura 2000 du Massif du Mont Thabor. Il est possible qu'une partie minime du flux de skieurs s'aventure en dehors des pistes suffisamment loin pour fréquenter ce site protégé (flux < 5% du total).

Les RM et axes de pistes ont été positionnés à l'écart de ce périmètre protégé pour éviter un dérangement important. Cette fréquentation sera du même type que celle des skieurs de randonnée, d'ailleurs déjà présente sur ces sites.

UTN S n°4 : Création d'un Club Med à Valloire

La commune de Valloire n'est pas concernée par des espaces protégés pour leur qualité naturelle (Parc National Vanoise, zone Natura 2000...). Le site a fait l'objet d'un diagnostic, du couvert forestier est présent sur le secteur, fonctionnalité de ces espaces à préserver. Les inventaires menés sur le terrain identifient une prairie pâturée et une petite zone humide, habitats protégés par la directive Habitat 92/43/CEE.

Au total, la mise en œuvre du projet implique la suppression de 14 915 m² d'habitats et la modification de 29 578 m² d'habitats. On considère ici que tout ce qui n'est pas supprimé dans l'emprise du projet sera alors modifié (vision la plus globale). Dans les faits, une partie de ces surfaces considérées comme modifiées ne seront pas impactées. Ces opérations sont le fait du terrassement, du défrichage et de la construction des infrastructures (bâtiments et routes), ainsi que de la mise en œuvre du chantier.

Le dossier UTN du projet propose plusieurs mesures d'évitement (mise en défens du chantier vis-à-vis des zones sensibles, conditions spécifiques de stockage d'hydrocarbures, gestion optimisée du chantier), de réduction (re-végétalisation des espaces terrassés non construits, règles pour limiter l'introduction de plantes invasives) et d'accompagnement (AMO écologique en phase chantier) pour limiter l'impact du projet sur les habitats. Les impacts résiduels sont faibles à modérés.

UTN S n°5 : Créer une liaison entre les domaines skiables de Valmeinier et Valfréjus en intégrant un accès depuis Orelle : « Croix du Sud »

Communes de Valmeinier – Orelle - Modane

La zone d'étude définie accueille 1 ZNIEFF de type II. Ce zonage n'a pas de portée réglementaire mais il atteste d'enjeux patrimoniaux concernant les habitats, la faune et la flore.

La zone d'étude comprend plusieurs zones humides, essentiellement sur les replats ; absence d'impact à démontrer sinon compensation à 200%.

La zone d'étude est concernée partiellement (versant Valfréjus) par du couvert boisé. L'enjeu porte surtout sur l'interconnexion entre la liaison et le Domaine Skiable de Valfréjus.

Fonctionnalité des milieux naturels à préserver.

L'extrémité Est de la liaison (côté Valfréjus) est en limite zone Natura 2000 et du site classé "Mont Thabor", il est possible qu'une partie minime du flux de skieurs s'aventurent en dehors des pistes, suffisamment loin pour fréquenter ces sites protégés.

Les RM et les axes de pistes ont été positionnés à l'écart (et en dehors des périmètres protégés) pour éviter un dérangement important. Cette fréquentation sera du même type que celle des skieurs de randonnée, d'ailleurs déjà présente sur ces sites.

UTN S n°6 : Création d'un ascenseur valléen Valfréjus – Modane - La Norma Communes de Modane et Villarodin - Le Bourget

Pas de milieux sensibles pour le téléporté Modane-Valfréjus, le site est éloigné des secteurs protégés. Le téléporté Modane-La Norma passe au-dessus d'une ZNIEFF de type I « Forêts de résineux de l'ubac de la Haute Maurienne ». Cette vaste zone englobe les forêts de résineux de la rive gauche de l'Arc, dans la partie haute de la vallée de la Maurienne. De Villarodin à Lanslebourg, la zone présente une richesse de milieux et d'espèces conduisant à une très grande biodiversité. Bien que ce secteur se situe à proximité immédiate de la station de ski de La Norma, il a été épargné par les aménagements (pistes, remontées mécaniques).

Fonctionnalité des milieux naturels à préserver.

La zone Natura 2000 la plus proche concerne les « Formations forestières et herbacées des Alpes interne ».

Il est possible qu'une partie minimale du flux de skieurs s'aventure en dehors des pistes, suffisamment loin pour fréquenter ce site protégé mais cette fréquentation sera du même type que celle des skieurs de randonnée, d'ailleurs déjà présente sur ce site.

UTN S n°7 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA d'Aussois (secteurs Grand Chatelard et Col des Hauts)

Projet du Chatelard dans une ZNIEFF de type I du Fonds d'Aussois, projets de Fournache et Col des Hauts dans une ZNIEFF de type II, peu contraignante du point de vue réglementaire.

Proximité d'une zone Natura 2000 et du Cœur de Parc Vanoise, il est possible que ces espaces protégés soient fréquentés par une partie minimale du flux de skieurs s'aventurant en dehors des pistes.

Les RM et axes de pistes ont été positionnés à l'écart pour éviter un dérangement important, cette fréquentation sera du même type que celle des skieurs de randonnée, d'ailleurs déjà présente sur ces sites.

La gare d'arrivée du TS du Col des Hauts a justement été positionnée à une altitude de 100m inférieure au col pour éviter tout accès et bascule de l'autre côté en face Nord. Cette situation devrait limiter la fréquentation de ce vallon à une part très faible de skieurs.

Proximité de zones humides de faible taille, absence d'impact a priori.

UTN S n°8 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA de Val-Cenis (liaison haute)

Projet du Col Rondouillards et de la liaison haute situés en ZNIEFF de type II, zonage peu contraignant. Projet de liaison vers La Turra en ZNIEFF de type I « Plateau du Mont Cenis ».

La diversité des roches, des expositions, l'influence climatique des vallées internes et la présence du lac contribuent à une diversité biologique exceptionnelle. Projet de liaison vers La Turra passant au-dessus d'une zone humide ; absence d'impact à démontrer, sinon compensation à 200%.

Les liaisons sont à proximité de plusieurs espaces protégés (zone Natura 2000 « Réseau de Vallons d'Altitude à Caricion », site inscrit du Plateau du MontCenis et APPB du Montcenis et vallon de Savine).

Il est possible qu'une partie minime du flux de skieurs s'aventure en dehors des pistes, suffisamment loin pour fréquenter ces sites protégés.

Les RM et axes de pistes ont été positionnés en dehors des périmètres protégés pour éviter un dérangement important. Cette fréquentation sera du même type que celle des skieurs de randonnée, d'ailleurs déjà présente sur ces sites.

UTN S n°9 : Création d'un itinéraire cyclable de fond de vallée d'Aiton à Bonneval sur Arc

Le tracé de cette piste cyclable a été choisi de façon à limiter l'impact sur les milieux naturels.

Il passe la plupart du temps sur des chemins existants ou reprend la route départementale. L'itinéraire traverse ou jouxte des espaces naturels qui sont règlementés et qui présentent des valeurs patrimoniales à protéger : traversée deux Espaces Naturels Sensibles (Ecopôle des Hurtières à Saint-Alban-des-Hurtières et la plaine du Canada et du Vernay à Saint-Rémy de Maurienne), passage à moins de 50m ou traversée d'une vingtaine de ZNIEFF, traversée d'un site Natura 2000 (SIC « Réseau de zones humides et alluviales des Hurtières »).

Les secteurs pouvant faire l'objet d'un impact sur les milieux et la biodiversité ont été prospectés en été 2018 (intégralité des linéaires du tracé de type « voie verte » ou prévoyant des aménagements hors voiries, soit 55km sur les 145km du projet total), les autres linéaires ne faisant pas l'objet d'aménagements en milieux naturels ont été écartés de l'analyse (absence d'impacts).

Des mesures d'évitement, de réduction ou d'accompagnement ont été proposées pour améliorer l'itinéraire sur les secteurs à enjeux. 2 parties de l'itinéraire ont fait l'objet d'un ajustement car les enjeux étaient trop importants : sur le secteur de Bessans (chemin carrossable plutôt que passage dans le lit majeur) et le secteur de Saint-Rémy-de-Maurienne (contournement d'étang).

UTN S n°10 : Création d'un centre international du Vélo exploitant les eaux thermales Commune de Saint-Jean-de-Maurienne

Le projet sera localisé entre la future gare internationale et le centre Louis Armand. Ce secteur est actuellement non urbanisé mais ne fait pas partie d'un espace protégé par un zonage ou un inventaire. Il s'agit d'une prairie avec une faible sensibilité. Le terrain est cependant proche d'une ZNIEFF de type I couvrant les espaces forestiers à l'Ouest de la commune, il est donc possible qu'il existe des interactions avec cette zone.

Il n'y a pas d'entité paysagère sur le secteur, patrimoine remarquable à protéger et valoriser sur la commune de Saint-Jean-de-Maurienne.

Création d'équipements à proximité de bâtiments collectifs d'habitation et de la future gare internationale, intégration paysagère à travailler pour offrir une vue qualitative et attractive depuis les voies ferrées, première image de St Jean de Maurienne pour les touristes arrivant par le train.

Pour une capacité d'accueil de 200 lits, environ 5000 m² de SDP, le besoin foncier est d'environ 2,7 ha. La consommation d'espace est relativement faible comparé aux besoins fonciers pour l'habitat.

Le projet couvrira des milieux naturels qui ne seront pas restitués

En conclusion, le SCoT contribue à préserver l'attractivité des Domaines Skiables, notamment les plus menacés, c'est à dire les plus petits en taille (superficie et nombre de pistes), ceux qui sont isolés des autres stations ou ceux les plus bas en altitude, pour éviter le recours excessif à la neige de culture.

Cette préservation passe selon les cas par : des extensions de domaines skiabiles avec création de pistes et implantation de remontées mécaniques et/ou la création de liaisons inter domaines (pistes et/ou RM) « par le haut » lorsque cela est techniquement et réglementairement possible.

Au total, 10 UTN Structurantes ont été retenues dont 6 extensions de domaines skiabiles, 1 projet d'hébergement, 1 projet d'ascenseur valléen, 1 projet d'itinéraire cyclable en fond de vallée et 1 projet d'équipement structurant (centre international du vélo).

Les prescriptions sur la protection des milieux de la Trame Verte et Bleue Maurienne ainsi que les exigences concernant l'urbanisation nouvelle (justification de l'adéquation avec les ressources en eau existantes et les capacités des réseaux d'assainissement) limitent les impacts des projets d'UTN sur les milieux naturels.

1.4 Avis des personnes publiques associées

Le dossier d'enquête a été envoyé aux Personnes Publiques associées en date du 28 mai 2019.

- CC Canton de La Chambre	Avis favorable
- CC Maurienne Galibier	Avis favorable
- Cœur de Maurienne Arvan	Avis favorable
- CC Haute Maurienne	Avis favorable
- CC Porte de Maurienne	Pas d'avis
- CC Arlysère	Pas d'avis
- CC Briançonnais	Pas d'avis
- CC Oisans	Avis favorable
- CCI Savoie	Avis favorable
- Chambre Agriculture Savoie Mt Blanc	Très favorable
- Chambre Métiers et Artisanat Savoie	Avis favorable
- Comité de Massif des Alpes	Avis favorable
- Conseil Dpt Savoie	4 observations
- CDPENAF	Avis favorable
- Conseil Régional Rhône-Alpes Auvergne	Pas d'avis
- CR Propriété Forestière	Pas d'avis
- Espace Belledonne	Pas d'avis
- FRAPNA/FNE	Défavorable volets tourisms et microcentrales
- INAO	Ne s'oppose pas, voir impact foncier des UTN
- LPO	Pas d'avis
- Métropole Savoie	Avis favorable
- MRAE	Plusieurs remarques d'amélioration
- Parc National de la Vanoise	2 observations
- Préfecture DDT	Avis favorable avec 2 réserves
- SCoT Grenoble	Pas d'avis
- SCoT Tarentaise Vanoise	2 observations

Avis les plus importants

Les points les plus importants concernés par l'avis défavorable sur 2 volets et l'avis avec réserves concernent les UTN et les microcentrales.

Pour les UTN :

- suppression de l'UTN 2 : FRAPNA Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin.
- suppression de l'UTN 5 : FRAPNA Créer une liaison entre les domaines skiabiles de Valmeinier et Valfréjus en intégrant un accès depuis Orelle : « Croix du Sud ».
- suppression de l'UTN 7 : FRAPNA Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA d'Aussois (secteurs Grand Chatelard et Col des Hauts).
- suppression de l'UTN 8 : FRAPNA Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA de Val-Cenis (liaison haute).
- Risque de glissement de terrain sur l'UTN 4 Club Med à Valloire à requalifier : réserve DDT.

Pour les remontées mécaniques :

- Ajuster l'enveloppe gravitaire du DSA dans le PNV à Bonneval sur Arc : réserve DDT.

Pour les microcentrales : FRAPNA Impacts de trop nombreuses microcentrales sur les milieux naturels.

Recommandations particulières

Comité de Massif des Alpes

Attention aux risques naturels existants.

Attention à l'insertion paysagère et urbaine des projets UTN.

Limiter les effets sur les habitats naturels et les espèces.

Avoir une démarche vertueuse de transition énergétique.

Institut National de l'Origine et de la qualité (INAO)

Les UTN représentent une surface d'une centaine d'hectares.

Nécessité de consulter les agriculteurs du territoire impacté.

Parc Naturel de la Vanoise

Attention aux limites du PNV en ce qui concerne le glacier de Pisailas sur la commune de Bonneval sur Arc et aussi sur la commune d'Aussois afin d'éviter une bascule gravitaire dans les pentes du vallon du ruisseau de Bonne nuit.

CDPENAF, DDT Aménagement et Urbanisme

La FRAPNA (FNE) relève :

- un manque de précision concernant la définition des UTN, notamment sur le plan économique.
- trop de lits froids et création de 22.800 nouveaux lits.
- La ressource en eau, les microcentrales et l'impact des dispositifs d'irrigation.

CCI de Savoie

Regrette que le projet d'UTN Structurante ne fasse pas état d'une Hôtellerie de Plein Air.

Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc

Ne souhaite pas l'interdiction d'irrigation des pelouses sèches.

Identification des enjeux des surfaces agricoles différents du tableau initial, surfaces stratégiques.

FRAPNA

Pas d'étude économique des UTN.

Préfecture, DDT

Prise en compte du PNV sur Bonneval sur Arc.

Risques naturels concernant l'UTN 4 Club Med Valloire.

Manque de cohérence entre le PADD et le DOO, objectifs et orientations.

La création de l'UTN 8, extension du domaine skiable de Val-Cenis (liaison haute) est en contradiction avec la volonté de protection.

Revoir les remontées mécaniques Mont Cenis-Fort de la Turra et Combe de Clery et les pistes associées.

Revoir les ressources en eau potable pour Albiez-Montrond, Aussois, Bonneval sur Arc et Lanslevillard.

Revoir le traitement des eaux usées de : Aiguebelle/Randens, Albiez-Montrond, Albiez le Jeune, Bonneval sur Arc, Valloire/Valmeignier/Karellis.

Manque de précisions de la consommation d'espaces.

Nécessité d'appréhender les conséquences des défrichements sur les aménagements forestiers.

Mieux prendre en compte l'hébergement des saisonniers et les logements vacants.

Le projet Lyon-Turin n'intègre pas les déplacements hors TGV, il faut anticiper les liaisons TER à l'échelle de la vallée.

Mettre en valeur la transition énergétique dans les UTN.

Mission Régionale d'Autorité Environnementale

L'évaluation environnementale des impacts écologiques et paysagers des UTN est insuffisante.

Réflexion à engager pour la reconquête de logements vacants par rapport à la création de lits neufs.

Consommation d'espaces de 125 hectares dont 85 ha pour l'UTN 5 Croix du Sud jugés excessifs.

Protection de l'environnement (Natura2000, ZNIEFF1) les UTN sont en contradiction avec le dossier présenté.

Demande de reconsidérer les localisations d'UTN Aussois, Croix du Sud, Val-Cenis.

II- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2-1 Préparation de l'enquête

2-1-1 Désignation de la commission d'enquête

Le Président du Syndicat du Pays de Maurienne a demandé au Tribunal Administratif de Grenoble la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique concernant le projet du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Maurienne.

Par décision n° E19000197/38 du 2 juillet 2019, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble a désigné Mr Delétang Christian, Président de la Commission d'Enquête, Mrs Jean-Michel Charrière et Philippe Nivelles, commissaires enquêteurs, pour effectuer cette enquête publique.

Après sa désignation, les commissaires enquêteurs ont déclaré :

- n'avoir aucune attache particulière avec le territoire concerné par l'enquête publique.
- n'avoir en aucune manière eu à connaître ce dossier au titre de ses activités professionnelles antérieures.
- n'avoir aucun intérêt personnel au projet.

2-1-2 Organisation de l'enquête

- Le 12 juillet 2019, les commissaires enquêteurs ont pris connaissance des dossiers au siège du Syndicat du Pays de Maurienne en présence du Président Mr Yves Durbet, du vice-président en charge du SCoT Mr Jean-Claude Raffin et de Mr Fabien Bonnafous agent du SPM chargé du SCoT.
- L'organisation de l'enquête, du 16 septembre au 19 octobre 2019 inclus, a été faite ce jour-là.
- Mr le Président du SPM a prescrit l'arrêté n° ARR2019-01 du 26/08/2019 définissant les modalités de cette enquête. (Annexe 1)
- Les dossiers d'enquête ainsi que les registres ont été visés le 3/09/2019 par le président de la commission d'enquête.
- La commission d'enquête a rencontré les responsables du SPM le 5/09/2019, Mrs JC. Raffin vice-président et F. Bonnafous agent chargé du SCoT, Mr Y. Durbet le président étant absent excusé.

Les points suivants ont été discutés :

- Desserte ferroviaire : intégrer par TELT la desserte ferroviaire entre Saint Jean et Suse par TER pour compenser la ligne TGV qui ne desservira plus Saint Michel et Modane. Nouvelle gare TGV provisoire de Saint Jean.
- Point sur les réunions publiques : nombre de participants et thèmes abordés.
- Evolution du nombre d'intercommunalités, services communs ?
- Hôpitaux publics, Saint Jean et Modane, évolution possible.
- Démographie, Friches industrielles, Créations d'emplois.
- UTN 7 Aussois, voir la modification de l'enveloppe du SCoT si évolution du projet
- Les eaux usées, suivi de l'évolution des lits touristiques.
- Erreur sur le DOO, Défi 3 page 89 : il s'agit de la RD 1006 et non de la RN90.
- Les avis de PPA.

2-1-3 Information du public

- Publication dans la presse

Les publications ont bien été faites dans les conditions prévues dans les supports suivants :

- Le Dauphiné Libéré du 29/08 et du 19/09/ 2019.
- La Maurienne du 29/08 et 19/09/ 2019.

- Affichage

- L'affichage de l'arrêté a été fait dans tous les sites de permanences.
- Certificats d'affichage en pièce jointe n° 2.

- Information complémentaire

- L'information du public a également été faite par le site dématérialisé.

2-1-4 Permanences

L'arrêté de mise à l'enquête du Président du Syndicat du Pays de Maurienne n° ARR 2019-01 du 26/08/2019 a définis les modalités de l'enquête publique qui a lieu du 16 septembre au 19 octobre 2019 à 12h00 et qui a institué quinze permanences où un commissaire enquêteur recevra le public aux lieux, dates et heures suivants :

<u>Permanences</u>	<u>Date</u>	<u>Heures</u>
Val d'Arc - Mairie d'Aiguebelle	Mardi 24/9	9 à 12h
Modane - Mairie	Jeudi 26/9	9 à 12h
Valloire - Mairie	Jeudi 26/9	16 à 19h
St Michel de Maurienne - Mairie	Vendredi 27/9	9 à 12h
St Julien Montdenis - Mairie	Vendredi 27/9	16 à 19h
St Rémy de Maurienne - Mairie	Lundi 30/9	9 à 12h
Val Cenis - Mairie de Termignon	Lundi 30/09	16 à 19h
La Chambre - Mairie	Mardi 1/10	9 à 12h
St Jean de Maurienne - Centre Louis Armand	Mardi 1/10	16 à 19h
St Sorlin d'Arves - Mairie	Mercredi 2/10	16 à 19h
Val d'Arc - Mairie d'Aiguebelle	Samedi 5/10	9 à 12h
Modane - Mairie	Mardi 8/10	16 à 19h
St Michel de Maurienne - Mairie	Jeudi 10/10	16 à 19h
La Chambre - Mairie	Vendredi 18/10	16 à 19h
St Jean de Maurienne - Mairie	Samedi 19/10	9 à 12h

2-2 Déroulement de l'enquête

Des visites et observations sur registre en mairie (env.100), surtout à Valloire et à Modane.
Beaucoup d'avis sur le registre dématérialisé (env. 1100).

2-3 Fin de l'enquête

Les registres d'enquête ont été clos par le commissaire enquêteur Pdt de la CE et récupéré les 21 et 22 octobre par le Pdt de la CE.

Des réunions de la Commission d'Enquête ont été faites :

- Avec le Club Méditerranée, le maire de Valloire et le SPM le 24 octobre aux Verneys à Valloire.
- Avec FNE/FRAPNA le 4 novembre au siège du SPM.
- Avec le SPM et les responsables des remontées mécaniques le 26 novembre :
UTN S 1, 2, 3, 5, 6, 7 et 8.

Le Procès Verbal des questions au Pdt du SPM a été fait le 5 novembre au siège du SPM.
(PJ n° 3)

Une demande de délai supplémentaire pour la remise du rapport et des conclusions motivées a été faite au Président du SPM (PJ n°5)

Une réunion a eu lieu avec Mr le Sous Préfet de Saint-Jean de Maurienne le 14 novembre, concernant la réserve du Préfet pour l'UTN S 4 Club Med Valloire. (PJ n°4)

La remise du Mémoire en réponse du Président du Syndicat du Pays de Maurienne a eu lieu le 29 novembre au siège du SPM. (PJ n° 6)

Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête ont été remis à Monsieur le Président du Syndicat du Pays de Maurienne le 12 décembre 2019 au siège du SPM.

III OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le nombre d'observations du public est de :

- Sur le registre dématérialisé : 1107 observations
- Reçue par mail : 17 observations
- Sur registre en mairie de La Chambre : 5 observations
- Sur registre en mairie de Modane : 18 observations
- Sur registre en mairie de Saint Jean de Maurienne : 4 observations
- Sur registre en mairie de Saint Julien Montdenis : 0 observation
- Sur registre en mairie de Saint Michel de Maurienne : 3 observations
- Sur registre en mairie de Saint Rémy de Maurienne : 0 observation
- Sur registre en mairie de Saint Sorlin d'Arves : 2 observations
- Sur registre en mairie de Val d'Arc-Aiguebelle : 0 observation
- Sur registre en mairie de Val Cenis-Termignon : 2 observations
- Sur registre en mairie de Valloire : 47 observations
- Sur registre au siège du SPM : 5 observations

Soit un total de : 1210 observations

A noter que 2 observations reçues le 20 et 22 octobre (AVNEA en doublon), et donc hors délai, n'ont pas été prises en compte et qu'il y a beaucoup de doublon de la part de certains dépositaires surtout sur le registre dématérialisé.

Les différentes observations ont également été classées, à titre indicatif, en fonction du lieu d'habitation des dépositaires :

- | | | | | % |
|--------------------------------------|----------------|-----------------|--|-------|
| • Organismes : | Favorable 16, | défavorable 21 | | 43/57 |
| • Résidents permanents Maurienne : | Favorable 198, | défavorable 28 | | 88/12 |
| • Résidences secondaires : | Favorable 3, | défavorable 15 | | 17/83 |
| • Résidence non définie et anonyme : | Favorable 250, | défavorable 467 | | 35/65 |
| • Vacanciers : | Favorable 21, | défavorable 50 | | 30/70 |

Il apparaît que les résidents permanents en Maurienne sont en général favorables au SCoT et les différentes UTN, même s'il faut y mettre quelques nuances.

Récapitulatif des observations par UTN et SCoT

UTN 1 St François Longchamp		UTN 2 Albiez Karellis		UTN 3 Galibier Thabor		UTN 4 Clubmed Valloire		UTN 5 Croix du Sud		UTN 6 Ascenseur valléen		UTN 7 Aussois		UTN 8 Val- Cenis		UTN 9 Itin. Cyclable		UTN10 Vélo StJM		SCoT	
Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa
1	11	67	21	5	22	313	462	50	45	70	7	5	13	8	8	12	1	1	1	94	101

Le tableau récapitulatif des observations du public par UTN S est en PJ n° 1

Les observations du public par UTN et le SCoT.

UTN S n°1, Création de remontées mécaniques et pistes associées sur le domaine skiable alpin de St François Longchamp (Grande Combe, Bosse à Hélène et Roc Noir)

Un avis favorable pour le développement des stations.

11 avis défavorables dont : Sept avis défavorables liés au changement climatique et au nombre de lits froids, provenant d'une même famille. Et Deux avis défavorables contre l'extension du domaine skiable.

UTN S n°2 : Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin Commune d' Albiez-Montrond et Montricher-Albanne

67 Avis favorables

Maintien de l'économie, de l'emploi, des agriculteurs et du tourisme.

21 Avis défavorables

Impacts sur les zones humides, Les risques d'avalanches.

Le traitement des eaux usées à revoir.

Atteintes des paysages, Préservation des crêtes.

Trop de lits froids.

UTN S n°3 : Création de 2 remontés mécaniques et pistes associées en extension du DSA Galibier-Thabor Commune de Valloire.

5 avis favorables

Pouvoir continuer à vivre dans la vallée.

Une belle opportunité pour Valloire : commerce, emplois et attractivité.

Vivre et travailler au pays.

22 avis défavorables

Contre l'extension du domaine skiable et le Club Med.

L'impact sur la faune sauvage, espace Natura2000.

Changement climatique.

UTN S n°4 : Création d'un Club Med à Valloire

313 Avis favorables

Respect des paysages par CM, Bon respect de l'environnement.

Respecte l'intégrité architecturale du hameau du Verneys.

L'aménagement des transports des vacanciers.

Apport économique d'un tel projet, L'économie du village/station.

Le télésiège du Verneys plafonne actuellement à 6.000 passagers/jour, bien en dessous de sa capacité journalière.

462 avis défavorables

Impacts paysagers, droit de vue des Verneys, pas de béton.

Impacts sur le milieu agricole.

Impact sur la circulation : air et flux.

Pas d'impact positif sur le commerce et l'emploi locaux.

Réserve sur les risques naturels.

UTN S n°5 : Créer une liaison entre les domaines skiabiles de Valmeinier et Valfréjus en intégrant un accès depuis Orelle : « Croix du Sud »

50 avis favorables

Revitalisation de Valfréjus, Valmeinier, Valloire.

45 avis défavorables

Impacts négatifs sur la faune (corridor écologique) et sur 85 ha de montagne proche de site classé (Mont Thabor).

Sécurité sur les retours des skieurs en cas de panne de remontées mécaniques ou phénomène climatique.

Parking d'Orelle déjà saturé.

UTN S n°6 : Création d'un ascenseur valléen Valfréjus – Modane - La Norma

Communes de Modane et Villarodin - Le Bourget

70 avis favorables

Redynamiser Modane.

Refaire de Modane/Fourneaux une station de ski comme il y a 50 ans.

Allègement des déplacements, mise en place de transports collectifs.

Hébergements touristique et saisonniers à Modane.

7 avis défavorables

Protection des espèces protégées.

Impact sur la forêt.

UTN S n°7 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA d'Aussois (secteurs Grand Chatelard et Col des Hauts)

5 avis favorables

Emploi et commerce.

13 avis défavorables

Lits froids trop nombreux, pas besoins de nouvelles constructions.

Impacts sur le PNV (Col des Hauts).

Contre l'extension du domaine skiable.

Impacts paysagers des nouvelles constructions (tourisme d'été) et des nouvelles remontées mécaniques.

UTN S n°8 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA de Val-Cenis (liaison haute)

8 Avis favorables

Impact économique, Emplois et commerce.

8 Avis défavorables

Impacts visuels au Col du Mont-Cenis.

Impacts importants sur la faune, la flore et la biodiversité.

Enjeux environnementaux sur Vallon Cléry.

UTN S n°9 : Création d'un itinéraire cyclable de fond de vallée d'Aiton à Bonneval sur Arc

12 Avis favorables

Propositions de modification de l'itinéraire :

Obs n° 3 La Chambre, G. Durieux, maire : Il serait judicieux d'emprunter la rive droite à partir de Saint Rémy de Maurienne jusqu'au carrefour de Sainte Marie de Cuines.

Les cyclistes emprunteraient la voie foulée par Hannibal et ses troupes et profiteraient des plans d'eau et de la base de loisirs des Attignours pour arriver sur la commune de La Chambre.

Obs n° 619 S. André : proposition de piste cyclable "les balcons de Maurienne" avec un parcours en boucle tout le long de la vallée qui pourrait être créé à mi pente entre la vallée et les villages/stations ?

Relier les nombreux hameaux qui composent la vallée (de Montgellafrey au Col du Chaussy, d'Hermillon (Champessuit) à St Julien (Grenis-Montdenis), de Beaune à Thil, Villarodin, Aussois etc... jusqu'à Termignon.

Puis demi-tour dans le sens descendant, de Termignon vers Valfréjus puis vers Valmeinier puis vers Valloire vers Albanne, etc...

Pour qu'au fil du temps, celle-ci devienne une boucle qui parte d'Aiton pour revenir à Aiton.

Emprunter la rive droite à partir de ST Marie de Cuines jusqu'au carrefour de ST Marie de Cuines.

Prendre en compte des itinéraires adaptés à tout cyclotouriste

Créer l'hébergement et la restauration nécessaire

1 Avis défavorable

UTN S n°10 : Création d'un centre international du Vélo exploitant les eaux thermales Commune de Saint-Jean-de-Maurienne

1 avis favorable : Complémentaire alternatif au tout ski.

1 avis défavorable

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Nous avons aussi rassemblés dans ces 195 avis beaucoup observations qui ne précisait pas d'UTN. Ces avis sont traités dans les thèmes ci-dessous.

94 Avis favorables : Bon travail du SPM.

101 Avis défavorables

Etudes environnementale et économique insuffisantes.

Manque de cohérence entre le PADD et le DOO.

Contradiction entre ce qui est écrit au niveau environnemental dans le PADD et les UTN.

Contre la construction de nouvelles micro-centrales.

Les carrières qui sont limités dans l'extension de leurs exploitations (Apprin, Gypse de Maurienne, Vicat).

PADD/ DOO

Apporter plus de cohérence entre le PADD et le DOO sur les objectifs et les orientations.

Clarifier la protection de l'environnement entre le PADD et les UTN.

Mettre en concordance le DOO avec le PADD, (par ex. différence sur le nombre d'habitants) et être précis sur les prescriptions qui devront et non « pourront » être respectées.

Observation n° 441 PEDELAGRABE Vincent : SRADDET Aura.

Le projet de SCoT est en cours d'enquête publique. L'enquête publique du SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes vient d'être finalisée. Il est probable que le SRADDET soit adopté avant le SCoT.

Est-ce que le SCoT Maurienne respecte la compatibilité avec le futur SRADDET. Pour information le SRADDET est cité une fois (sur une thématique) dans le DOO. Il sera souhaitable que le SCoT de Maurienne fasse la démonstration qu'il est compatible avec le SRADDET au terme de l'enquête publique.

Transports

Les liaisons ferroviaires dans la vallée de la Maurienne après la mise en place de la liaison ferroviaire Lyon-Turin par TGV.

Mettre en place une mobilité dans la vallée et entre les villages.

Transition énergétique

La mise en valeur de la transition énergétique pour tous les projets de constructions de nouveaux lits d'une part, et pour l'ensemble de la vallée d'autre part à l'horizon 2030 ?

Le problème de la consommation des industries électro intensives dans les objectifs TEPOS ?

Agriculture

Apporter des précisions sur les consommations d'espaces, revoir l'UTN5 de 85 ha.
Les conséquences des défrichements sur les aménagements forestiers ?

Environnement

Suivi de la qualité de l'air ? Si oui, comment ?
Expliciter la prise en compte de la ressource en eau et du traitement des EU dans les UTN ?
Comment limiter la construction de nouvelles microcentrales ?

Impact paysager

Observation n° 84 Marc RENOU : Nous avons un appartement au Gennevray à Aussois. Nous subissons des atteintes à notre bien. Nous avons une vue à 180° quand nous l'avions acheté et déjà la municipalité nous en a enlevé la moitié en permettant la construction des flocons d'argent par Goélia.

Le projet actuel veut nous amener des bâtiments juste devant nos fenêtres et nous supprimer la vue.

Notre appartement avait une valeur qui est déjà en partie perdue.

Nous souhaitons le vendre, mais n'y arrivons pas car le projet bloque tout. Avez-vous pensé à nous indemniser pour tous ces désagréments ?

Quelles améliorations des impacts écologiques et paysagers dans les UTN ?

Hébergements

Construction de 22.800 nouveaux lits alors qu'il y a 95.000 lits froids dont il est prévu d'en réhabiliter 11.600.

L'hébergement des saisonniers ?

Divers

Demandes de nouvelles UTN

DDT, est-elle dans le projet de SCoT ?

Obs 378 : La commune de St Alban d'Hurtières possède sur son territoire un vaste espace de loisirs contiguë au lac de la plaine des Hurtières, recevant chaque année plus de 60.000 personnes pendant la période estivale.

Mis en évidence comme étant le site touristique majeur à développer dans les conclusions de l'étude stratégique touristique du territoire Porte de Maurienne, étude menée par le bureau d'études Alterespaces en 2019, cette zone est classée UT dans le PLU de la commune. Un emplacement de 4 à 6 hectares est destiné à recevoir un camping, dont la faisabilité est actuellement étudiée par un investisseur privé.

Ayant entamé la révision de son PLU, la commune de St Alban souhaiterait voir figurer cette zone comme UTN dans le futur SCOT Maurienne.

Exploitations des carrières

(APPRIN, Gypse Maurienne, Vicat)

Obs 882 Unicem : Nous proposons que la rédaction du chapitre optimisation et réemploi des ressources minérales précise que, compte tenu des possibilités de remises en état écologique ou agricole des carrières, les extensions ou les nouvelles carrières permettant un maintien des capacités de production locale peuvent être étudiés dans les espaces naturels, paysagers ou agricoles dits à protéger. Elles pourront être autorisées dès lors que le projet permet de répondre aux enjeux des zones concernées.

Observation n° 894 Vicat :

Laisser la possibilité à des demandes d'extension comme d'ouverture de site d'extraction en « réservoir de biodiversité », sous réserve de la compatibilité du projet avec la réglementation générale et de la stricte application de la séquence « éviter-réduire-compenser ».

Clarifier la rédaction du P1.1 de l'objectif n°2 défi 1, afin qu'une extension de sites existant en « réservoir de biodiversité », si elle est compatible avec la réglementation et les enjeux environnementaux relevés par l'étude d'impact, ne puisse faire l'objet d'un recours contentieux sur la base du SCOT.

Engager les rédacteurs de PLU à associer les exploitants locaux afin de définir un zonage autour des carrières existantes qui laissera, au moment voulu, la possibilité de demander une extension en conformité avec la réglementation générale et les conclusions de l'étude d'impact ; une mesure de ce type est abordée p.88 du DOO sous l'angle des nuisances, elle devrait aussi intégrer la notion de pérennisation du gisement et de l'activité ; Enfin, associer d'une façon générale la profession lorsque des enjeux liés à l'extraction des matériaux sont abordés dans un PLU relevant du SCOT Pays de Maurienne.

Obs 977 et courrier SPM 2 Apprin

Souhaite que le SCOT lui laisse la possibilité d'exploiter des granulats en limite de ce réservoir de biodiversité, seule une partie infime de ce réservoir sera concernée. Il propose donc de modifier la rédaction du DOO qui précise que les éventuels sites d'extractions se localisent préférentiellement en dehors des réservoirs de biodiversités.

Obs 1111 et mail 14 : SOGYMA (Gypse de Maurienne)

Le territoire du SCOT présente des ressources en gypse, matériau d'intérêt national. Les carrières de Maurienne représentent une ressource minérale stratégique en gypse à l'échelle de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et du quart Sud Est de la France.

Il souhaite que l'accessibilité à ces gisements stratégiques soit préservée par les documents d'urbanisme et propose que l'objectif n°2 soit modifié et intègre clairement dans le cadre de ces exceptions, la possibilité d'exploiter la ressource minérale stratégique que constitue le gypse et/ou l'anhydrite dans les réservoirs de biodiversité compte tenu des contraintes d'implantation des gisements de gypse, gouvernées par la géologie locale, afin de pérenniser la filière d'exploitation du gypse en Maurienne et préserver une ressource minérale stratégique.

Il propose que dans le chapitre « Optimisation et réemploi des ressources minérales » soit précisé que compte tenu des capacités des exploitants à réaliser des remises en état écologiques ou agricoles de qualité, les extensions puissent être envisagées dans les espaces naturels ou agricole dits à protéger. Ces extensions ou nouvelles autorisations pourront être autorisées dès lors que le projet répond aux enjeux du secteur concerné.

Il sollicite que la carrière de Gypse de Maurienne (et son périmètre possible d'extension / zones tampons) soit mentionnée sur le plan « les espaces de développement urbain et économique » au même titre que les autres activités industrielles et économiques majeures qui participent au développement de la vallée de la Maurienne.

IV QUESTIONS AU PRESIDENT du SPM et Mémoire en réponse

Les questions concernant les avis des Personnes Publiques Associées et les observations du public sont classées par thèmes.

Document remis à Monsieur le Président du Syndicat du Pays de Maurienne, le 5 novembre 2019.

Remise du Mémoire en réponse du SPM le 29 novembre 2019.

Les questions de la Commission d'enquête au SPM sont en italiques

Questions générales concernant le SCoT

PADD/ DOO

Apporter plus de cohérence entre le PADD et le DOO sur les objectifs et les orientations.

Clarifier la protection de l'environnement entre le PADD et les UTN.

Mettre en concordance le DOO avec le PADD, (par ex. différence sur le nombre d'habitants) et être précis sur les prescriptions qui devront (et non pourront) être respectées.

TRANSPORTS

Comment anticipez-vous les liaisons ferroviaires dans la vallée de la Maurienne après la mise en place de la liaison ferroviaire Lyon-Turin par TGV ?

Une étude va être lancée prochainement pour anticiper la mise en service du tunnel de base et identifier les dessertes optimales à l'échelle transfrontalière à mettre en place sur la ligne historique. Les territoires porteurs de cette étude sont regroupés dans la Conférence des Hautes Vallées (CHAV) : le Pays de Maurienne, le Pinerolese, la vallée de Suze, le Briançonnais et le Pays des Ecrins.

Comment mettre en place une mobilité dans la vallée et entre les villages ?

Le SCoT a défini l'armature urbaine de la Maurienne et identifie les nœuds de mobilités stratégiques. Des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle sont développées depuis plusieurs années (pour les populations permanentes et touristiques) sur certains secteurs de Maurienne : le réseau de transport collectif à l'année sur la 3CMA, et les lignes de transport collectif en hiver et en été sur l'ensemble de la Haute Maurienne Vanoise. A cela s'ajoute les lignes de bus en saison hivernale des gares TGV vers les stations.

Outre ces dispositifs existants, les communautés de communes et le SPM travaillent dans le cadre du TEPOS Maurienne (Territoire à Energie Positive) et du programme européen transfrontalier (PITER) à l'expérimentation sur de nouvelles formes de mobilités douces et sur la mise en place de réseau de covoiturage sur les axes structurants (entre les pôles du fond de vallée et en transversal vers les pôles relais en altitude).

Ces actions s'inscrivent dans le cadre de la planification prévue par le SCoT mais leur mise en œuvre opérationnelle se fera par les Communautés de Communes ou par le Syndicat du Pays de Maurienne (SPM). Ce dernier va en effet assurer la mise en œuvre opérationnelle du dispositif d'autostop organisé via le programme européen Alcotra. Pour rappel, le SPM a pris la compétence éco mobilité afin de promouvoir, sensibiliser, développer, exploiter, gérer des services liés à l'éco mobilité ou toutes autres solutions alternatives à la voiture individuelle à l'échelle de la vallée.

FONCIER

Comment appréhender les conséquences des défrichements sur les aménagements forestiers ?

La définition des projets (UTN comme opérations d'habitat) pouvant nécessiter des défrichements prendra en compte les aménagements forestiers existants et à réaliser. Le DOO précise en p50 et 51 les orientations concernant l'exploitation de la forêt pour maintenir l'accessibilité des gisements et anticiper l'exploitation future.

TRANSITION ENERGETIQUE

Comment envisagez-vous la mise en valeur de la transition énergétique pour tous les projets de constructions de nouveaux lits d'une part, et pour l'ensemble de la vallée d'autre part à l'horizon 2030?

Le DOO du SCoT intègre les objectifs ambitieux du TEPOS Maurienne. Leur mise en œuvre concernera toute la Maurienne et l'ensemble des projets de construction. Chaque commune devra par le biais de son PLU traduire les orientations du SCOT dans le règlement et le zonage du PLU. Les solutions techniques retenues seront donc différentes d'une commune à l'autre, en fonction des gisements d'énergies renouvelables mobilisables, de la présence ou non d'un réseau de chaleur etc... Cette approche permettra de tenir compte des spécificités locales tout en s'inscrivant dans les objectifs Maurienne fixés par le TEPOS.

Comment intégrez-vous les consommations des industries électro intensives dans les objectifs TEPOS ?

L'industrie est le plus gros consommateur d'énergie (1 547 930MWh/an) en Maurienne, avec un peu plus de la moitié de la consommation totale du territoire. Les activités consommatrices sont surtout la métallurgie (avec 1 052 593 MWh/an, soit 68% de la consommation de l'industrie), et le secteur chimie (21%).

L'objectif du TEPOS Maurienne pour l'industrie est de réduire d'ici 2050 de 15% le total des consommations de l'industrie, soit un gain de 231 GW.

ENVIRONNEMENT

Suivi de la qualité de l'air ? Si oui, comment ?

Des dispositifs de suivi de la qualité de l'air sont en place en Maurienne et gérés par TransAlp'air. La station de mesure permanente se situe en milieu urbain, rue Charles Dulin à St Jean de Maurienne. Elle mesure les poussières en suspension (PM10), le dioxyde d'azote (NO2), l'Ozone (O3) et le dioxyde de soufre (SO2). Des stations mobiles sont également mises en place sur le reste de la Maurienne notamment à proximité de l'A43.

Explicitier la prise en compte de la ressource en eau et du traitement des EU dans les UTN ?

L'évaluation environnementale du SCoT a identifié les situations en tensions concernant l'eau potable et l'assainissement pour les différentes UTN S. Elle indique également les solutions à mettre en œuvre ou à étudier préalablement à la réalisation des projets : cela peut concerner une amélioration de STEP non fonctionnelle à date, un renforcement de réseau, une augmentation de capacité de STEP, la création de réservoir d'eau potable, etc... L'ensemble de ces solutions techniques seront à approfondir dans les années à venir lors des études de définition des projets et dans le cadre de la révision des PLU concernés.

Quelle politique allez-vous mettre en place pour limiter la construction de nouvelles microcentrales ?

L'exploitation des ressources hydroélectriques par la réalisation de microcentrales répond aux objectifs du TEPOS et du SCoT. Le DOO du SCoT intègre les objectifs du TEPOS et demande aux PLU d'être « TEPOS compatibles ». Ceci signifie que chaque commune devra étudier le gisement d'énergies renouvelables mobilisable sur son territoire et prendre en compte les sensibilités ou contraintes relatives à l'exploitation de ces ressources. Le DOO précise que la création de nouveaux sites de production sera possible :

- s'ils ne perturbent pas le fonctionnement de la trame bleue.
- s'ils respectent les exigences du Code de l'Environnement (maintien des débits réservés...).
- s'ils sont conformes au SDAGE pour que les projets n'obèrent pas l'objectif de restauration de la continuité à long terme.

Quelles améliorations des impacts écologiques et paysagers prévoyez-vous d'apporter dans les UTN ?

L'évaluation environnementale du SCoT identifie les milieux concernés par les projets UTN S et les sensibilités ou fragilités associés. Ces éléments constituent des points de vigilance environnementaux et paysagers à prendre en compte dans les études de définition à réaliser ces prochaines années. L'objectif sera d'éviter au maximum d'impacter ces milieux en adaptant les tracés de remontées mécaniques et des pistes. Pour les secteurs impactés, des mesures compensatoires seront alors définies sur la base des tracés définitifs. Ces études de définition techniques (à venir) sont nécessaires pour fixer les mesures de compensation. Ceci justifie que ces éléments ne puissent être déterminés dans le SCoT.

HEBERGEMENTS

Comment allez-vous gérer l'hébergement des saisonniers ?

La Maurienne présente la particularité d'avoir un fort taux de pluriactif vivant à l'année sur le territoire. Ceci signifie qu'une partie des saisonniers du tourisme vivent à l'année en Maurienne et exercent une ou plusieurs autres activités sur le territoire le reste de l'année. L'hébergement de ce type de saisonniers est donc pris en compte dans le SCoT par le développement des résidences principales. Pour les saisonniers extérieurs à la Maurienne, ne venant que pour une saison (été ou hiver), bien que des logements soient proposés par de nombreux employeurs, il reste des besoins de logements. Afin que des réponses adéquates soient mises en place, la loi Montagne « Acte 2 » a introduit l'obligation pour toutes les communes touristiques au sens du code du tourisme de signer avec l'État une convention pour le logement des travailleurs saisonniers. Ces conventions sont en cours de finalisation.

Quelle structure pour accompagner la réhabilitation des 11.600 lits froids sur les 95.000 actuels et revoir à la baisse la création de 22.800 lits neufs ?

L'objectif du SCoT de réhabiliter 11.600 lits et de les remettre en marché d'ici 2030 est particulièrement ambitieux. Il nécessitera des moyens conséquents pour mobiliser les propriétaires concernés et les accompagner dans la définition des programmes de travaux et de remise en tourisme de leurs biens. Pour cela, de nombreuses actions sont déjà mises en place à différentes échelles en fonction des sites.

Ces premières expérimentations devraient être fortement renforcées dès 2020 avec le soutien financier du Département pour généraliser les politiques propriétaires et « changer de calibre ». Nous pouvons citer les travaux de la CC Haute Maurienne Vanoise, régulièrement citée en référence sur cette question, qui depuis plus de 3 ans mobilise et accompagne les propriétaires (connaissance du

parc, accompagnement sur les dispositifs réglementaires et fiscaux, démarché qualité, remise en marché...). Le SIVAV (Syndicat Intercommunal des Vallées de l'Arvan et des Villards), engagé de longue date sur le classement des hébergements, étoffe ses actions avec l'ouverture d'espaces propriétaires et la mise en place d'une démarche qualité hébergements. Nombreuses stations (Valloire, Valmeinier, St François Longchamp...) ont également développé des services à disposition des hébergeurs (centrales de réservation, conciergeries...). Elles ont de plus fait appel à des prestataires type Affiniski et Lichôs pour accompagner les propriétaires dans la définition des programmes de travaux et de remise en marché des biens.

Comment allez-vous envisager la construction de 1.700 lits neufs dans la vallée ?

Les lits nouveaux à construire en dehors des stations pourront l'être en vallée (à proximité des plans d'eau par ex, en milieu urbain...) mais aussi hors stations en mobilisant par exemple le patrimoine fortifié d'exception en Maurienne. En dehors de l'UTN Structurantes de St Jean de Maurienne, les autres opérations seront inscrites et définies dans les différents PLU, dans le respect des orientations concernant la diversification du parc d'hébergements touristiques. Les programmes de renouvellement urbain en cours d'étude sur le pôle de vie majeur de Modane-Fourneaux pourront intégrer une offre d'hébergements touristiques en lien avec les stations situées à proximité et accessibles en transport en commun ou par ascenseurs valléens.

EMPLOIS

L'industrie représente 15% de l'emploi en Maurienne. Comment pensez-vous pouvoir réhabiliter les friches industrielles afin de stabiliser, voire d'augmenter, le nombre d'emplois ?

La Maurienne s'investit de longue date dans l'accompagnement du tissu industriel (en développement de zones d'activités nouvelles comme en réhabilitation des friches) historiquement par le biais de Maurienne Expansion et depuis peu par l'antenne Maurienne de l'agence Auvergne Rhône Alpes Entreprises. La Maurienne a en outre été retenue dans le dispositif « Territoires d'Industries » début 2019. Co-piloté par l'Etat et le Conseil régional, ce dispositif vise à renforcer l'accompagnement et le développement des industries de la vallée.

Concernant les friches industrielles, un observatoire a été réalisé par l'EPFL de la Savoie pour identifier et qualifier l'ensemble des friches économiques. Cette base de connaissance permettra de prioriser à court terme les interventions nécessaires pour mobiliser ce foncier économique et engager un programme de renouvellement urbain. Les Communautés de Communes sont compétentes en la matière. Sur le plan opérationnel, une distinction est à faire : sont considérées comme friches industrielles tout bâtiment non occupé par une activité économique à date. Certaines configurations particulières (bâtiments, situations...) ne permettent pas une reprise en l'état et justifient un programme de renouvellement urbain. Pour de nombreux sites en revanche, une transmission en l'état à un repreneur peut tout à fait être envisagée. Le SCoT considère donc cette dernière catégorie plus comme des biens immobiliers économiques à mobiliser que des friches industrielles.

DIVERS

La mise en place d'une UTN sur Bonneval sur Arc conforme aux remarques du PNV et de la DDT, est-elle dans le projet de SCoT ? Et si oui, comment l'intégrez-vous ?

L'UTN concernant Bonneval sur Arc porte sur la création d'un hameau nouveau sur le Vallonet (1500 lits environ). La demande de la commune, déposée pendant l'enquête publique, d'intégrer dans le SCoT l'UTN obtenue en 2017, a reçu un avis favorable du bureau SCoT. Il a cependant été acté en réunion qu'en cas de recours sur le SCoT sur cette UTN S, le SPM utiliserait la possibilité de sursoir à statuer pour retirer du SCoT cette UTN S du Vallonet. Il serait alors nécessaire d'engager une modification du SCoT pour intégrer l'UTN du Vallonet.

La commune de Saint Alban des Hurtières demande la création d'une UTN, non prévue dans le projet de SCoT. Quelle suite entendez-vous donner à cette demande ?

Les dernières discussions avec la collectivité et le porteur de projet permettraient d'envisager un dimensionnement de projet en limite inférieure du seuil de 5ha. Ce serait donc le PLU qui porterait ce projet sous forme d'une UTN Locale.

Les carrières sont limitées dans l'extension de leurs exploitations (Pelouse sèche). Envisagez-vous de revoir les périmètres dans lesquels leurs exploitations pourront survivre ?

L'écriture du DOO dans sa version arrêtée et soumise à enquête publique pose problème en effet pour envisager la pérennité de l'exploitation des carrières existantes.

La DREAL a identifié ce point après la période de consultation de 3 mois.

Nous avons eu des échanges avec eux et les services de l'Etat pour convenir d'un ajustement des prescriptions du DOO concernant l'exploitation des matériaux d'une part, et la protection des réservoirs de biodiversité d'autre part.

Ces ajustements de rédaction ont depuis été concertés positivement avec les professionnels du secteur et seront apportés au SCoT avant approbation.

Questions concernant les UTN S

UTN S n°1, Création de remontées mécaniques et pistes associées sur le domaine skiable alpin de St François Longchamp :

Vérifier les impacts potentiels sur la zone Natura 2000, les zones humides et ZNIEFF.

Les secteurs concernés sont hors Natura 2000 et ZNIEFF. Certains axes de remontées mécaniques survolent des zones humides répertoriées, notamment sur le secteur du télésiège de Bosse à Hélène. Les phases de définition du projet dans les années à venir éviteront au maximum ces zones humides pour implanter les pylônes.

UTN S n°2 : Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin Commune d' Albiez-Montrond et Montricher-Albanne.

*Il y a un risque d'avalanche fort sur le versant d'Albiez.
Comment le problème de sécurité est-il traité ?*

Le projet a pris en compte le risque d'avalanches. Une étude des risques nivologiques a été faite par la société Engineerisk.

Elle définit :

Les recommandations pour le dimensionnement des ouvrages concernés par les risques d'avalanches

Les moyens de sécurisation à mettre en oeuvre pour l'exploitation du secteur : Construction d'un Catex pour sécuriser le site.

A ce jour, sur le site d'Albiez, sont utilisés le grenadage à main, le PIDA hélico et l'avalancheur.

UTN S inscrite dans le SCoT arrêté, avec une arrivée aux Chaudannes

Comme il est envisagé d'équiper le secteur du plan de l'Arpette d'un Télésiège (Tk des 3 Cotes), il faudra sécuriser la zone du dessus, soit la partie droite du Mont Emy.

Sur la zone, il y a également des vents dominants qui arrivent du Nord-Ouest. La Zone du Col des Chaudannes est impactée par ces vents. Il existe donc un risque de fermeture de la liaison dans la configuration SCoT arrêté.

De plus, tous les couloirs et talwegs sont en travers du tracé. Les écoulements d'avalanche tendent donc à aller vers la ligne du télésiège.

Pour une arrivée Pointe de Chaudannes tel que retenu dans le SCoT arrêté, il y aurait 9 couloirs principaux à traiter.

Variante avec une arrivée dans le secteur des Arpons (à l'Est du col d'Albanne) :

Ce secteur est mieux protégé du vent et le futur télésiège dessert des pistes coté Karellis plus adaptées aux débutant car c'est une zone bleue.

De plus, en cas de panne/fermeture d'un appareil sur les Karellis (TS Chaudannes ou TS Arpons) il en restera un des 2 pour garantir le retour des clients, ce qui n'est pas réciproque sur la solution précédente.

Un autre avantage – indéniable - est qu'il n'y aura qu'une seule zone de déclenchement à traiter au lieu de deux, soit 4 couloirs à droite et 2 à gauche de l'arrivée du télésiège (au lieu de 9 couloirs pour une arrivée à la pointe des Chaudannes).

Ces 2 options de tracé présentent chacune des avantages et des inconvénients, du point de vue des risques, de l'intégration paysagère et en termes d'exploitation de la remontée mécanique. L'objectif d'ici l'approbation du SCoT est d'aboutir à un tracé ajusté pour s'adapter aux observations faites sur le SCoT arrêté (par les PPA et lors de l'enquête publique) et concernant les dimensions risque et paysage de ce projet de liaison.

Sur les moyens à mettre en oeuvre, le projet intègrera les dispositifs suivants :

Les Gazex: Solution la plus pratique (car possible de déclencher depuis un ordinateur au bureau à tout moment = purge au fur et à mesure des chutes de neige) et certainement la plus rapide, mais la plus onéreuse : estimation de 1,35M€ pour sécuriser l'ensemble des 2 secteurs dans la solution « Chaudannes ». Si la solution « Arpons » est retenue, le cout diminue mais reste approximativement aux alentours de 600K€.

Le Catex : Solution sécuritaire, pratique, mais plus longue de mise en oeuvre si l'on sécurise la solution « Chaudannes ». Coût relativement élevé quand même : estimation de 800K€ pour sécuriser les 2 zones. Environ 4 à 500K€ pour sécuriser la solution « Arpons ».

Préservation des paysages

Si l'arrivée est à la pointe des Chaudannes, il y aura plus de terrassement et d'impact sur le paysage que si l'arrivée est aux Arpons pour lequel il n'y aura qu'un passage de crête.

Il restera seulement le terrassement du TSD des Chaudannes en provenance des Karellis.

Nombreux sites de reproduction du Tétrasyre à proximité des TSD. L'aménagement devra permettre la cohabitation entre cette espèce emblématique et les activités de sport d'hiver.

Le projet entrainera la destruction de la flore sur les zones terrassées. Une modification des conditions édaphiques et hydriques par tassement du sol (circulation d'engins lourds) ou modification des écoulements (terrassement en particulier) peut également entrainer un impact indirect sur les stations d'orchis de Traunsteiner.

Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?

Pour la conception du projet de liaison, un diagnostic environnemental du site a été réalisé préalablement aux études de conception. Ce diagnostic réalisé par la société Téréo a identifié les enjeux environnementaux et le projet a été adapté par rapport aux enjeux identifiés.

Le Tétrasyre :

Pour le Tétrasyre, l'étude Téréo précise « Le Tétrasyre semble utiliser la zone d'étude comme place de chant mais ne reste pas en nuit sur le site. Bien que non protégée, cette espèce constitue un enjeu de conservation »

Les mesures de protection correspondantes seront mises en oeuvre comme la mise en place de «visualisateurs» sur les câbles pour supprimer le risque de collision avec les câbles.

L'étude d'impact environnementale sera jointe aux dossiers de permis de construire et d'aménager décrira pour chaque projet l'ensemble des modalités de préservation à mettre en oeuvre.

Quel intérêt présente cette liaison du fait de l'absence de piste sur le versant haut d'Albiez lié au risque d'avalanche ?

Il serait effectivement souhaitable que le plan d'aménagement prévoit une piste de liaison.

Pour appréhender les contraintes environnementales ainsi que les contraintes d'exploitation (ouverture, sécurisation, PIDA), il est tout d'abord nécessaire de bénéficier d'un examen in concreto des flux skieurs que va générer le projet de liaison.

Quel est le justificatif économique d'un tel projet ?

La liaison Albiez-Karellis est indispensable au maintien du domaine skiable d'Albiez.

Depuis 2017, et la reprise en gestion du domaine skiable par SSDS, filiale à 100 % de la société d'économie mixte « Savoie Stations Ingénierie Touristique », un équilibre d'exploitation a été retrouvé et le passif de l'EPIC, précédent gestionnaire du domaine skiable, a été apuré. Dans le même temps, la Commune et les établissements financiers se sont accordés sur un échéancier de règlement de la dette bancaire de la collectivité.

Cependant le redressement de la station n'est qu'à mi-chemin. Seul un plan de développement, raisonné et raisonnable permettra à la station de faire face à ses échéances, au maintien et au renouvellement des installations. Ce plan de développement, indispensable à la poursuite d'activité de la station, repose sur le projet de liaison entre Albiez et les Karellis.

Le principal motif économique à la liaison est, pour Albiez, l'accroissement de la durée d'exploitation du domaine skiable – qui passera de 3 à 4 mois - et ainsi permettra de mieux couvrir les charges fixes d'exploitation du domaine skiable d'Albiez d'une part, et de favoriser son équilibre d'exploitation d'autre part.

Elle permettra aux clients d'Albiez de bénéficier d'une plus grande surface skiable :

- d'accéder à une zone en altitude avec une plus grande garantie d'enneigement ;
- d'accéder au domaine skiable des Karellis.

Le prix du forfait, ramené à la journée / skieur, sera maîtrisé compte tenu de la forte intermédiation du mode de commercialisation.

Le financement de cette liaison reposera, pour l'essentiel, sur la construction et l'exploitation des 1.100 lits prévus dans le projet de SCoT sur le territoire de la commune d'Albiez.

Le processus de réalisation de ces nouveaux lits touristiques devrait prochainement démarrer avec le dépôt, avant la fin de l'année, de 3 demandes de permis construire.

SSIT, qui intervient dans l'intérêt général des stations de sports d'hiver et notamment des stations moyennes comme Albiez, va investir dans deux projets de promotion.

En effet, ces nouveaux lits touristiques seront exploités sous la forme de Résidence Hôtelière - c'est à dire sous la forme de « lits durablement chauds » - et ce grâce à la mise la place récente d'une conciergerie sur la station.

Une nécessaire maîtrise des charges d'exploitation devra se poursuivre. Une partie du parc des remontées mécaniques – notamment situé au plus bas de la station - devra être désarmé compte tenu du coût important d'entretien induit par l'âge de ces appareils.

En conclusion, le projet de liaison entre Albiez et les Karellis est indispensable à la poursuite d'activité du domaine skiable de la station et, par voie de conséquences, au maintien de l'activité économique de nombreux socio professionnels.

La station des Karellis va s'inscrire dans la stratégie actuelle de développement des grands domaines qui permettra d'offrir à ses clients plus de pistes bleues dans un secteur ensoleillé. Elle pourra commercialiser un forfait avec une plus forte marge ce qui lui permettra d'accroître sa capacité d'autofinancement pour les besoins propres de son domaine skiable.

A noter que pour les Karellis cette opportunité se fait sans charge d'investissement additionnelle puisque l'ensemble des charges d'investissement et d'exploitation seront portées par Albiez.

Ici encore nous évoluons d'un plan neige à une optimisation des stations existantes conformément aux orientations du PADD du SCoT.

Les lits froids

Une conciergerie existe depuis quelques mois sur le territoire de la commune d'Albiez. Cette conciergerie est déployée par AFFINISKI, filiale à 100% de SSIT, sous la marque « Destination Montagne ». Les résultats sont très encourageants avec, du fait de ce dispositif, la remise en marché de lits qui n'étaient pas ou très peu proposés à la location.

Par ailleurs, AFFINISKI poursuit sa mission visant à créer, maintenir et (re) mettre en marché des lits touristiques sur la station avec des résultats encourageants.

UTN S n°3 : Création de 2 remontés mécaniques et pistes associées en extension du DSA Galibier-Thabor Commune de Valloire

Proximité avec la zone Natura 2000 et le site classé du Mont Thabor, zone riche en biodiversité. (Site de reproduction du Tétrás lyre). Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?

La Société d'Économie Mixte (SEM) Valloire étudie l'opportunité de développer ses activités hivernales entre le sommet du Grand plateau et le Pas des Griffes, objet de l'UTN S n°3. Considérant l'importance des enjeux de biodiversité sur le secteur, elle a mandaté un bureau d'études pour la réalisation d'inventaires de terrain afin de mieux caractériser et localiser ces enjeux.

Dans le cadre de la réalisation de ce projet, la SEM Valloire met en place une stratégie de mesures afin d'être en corrélation avec la loi et la préservation du patrimoine naturel. Ce chapitre énonce celles qui sont en cours d'élaboration au sein de la société mixte.

Pour les mesures d'évitement, de réduction, de compensation, une hiérarchisation des priorités est proposée en fonction des enjeux environnementaux (Priorité 1 = priorité haute, Priorité 2 = priorité secondaire, Priorité 3 = priorité faible).

1. Mesures administratives :

Si le projet devait se réaliser, la SEM entreprendrait une étude d'impacts sur l'environnement, un dossier loi sur l'eau, un dossier CNPN ainsi qu'une notice d'incidence Natura 2000.

2, 3, 4, 5 : Mesures d'évitement, de réduction, de compensation, de limitation des accès.

ZSC des « Landes, prairies et habitats rocheux du massif du Mont Thabor ».

L'accès naturel depuis la ligne de crête qui lie le sommet du Croy de Père jusqu'au pas des Griffes est une succession de barres rocheuses limitant naturellement le basculement sur la zone N 2000. Par ailleurs si le projet devait se réaliser un système de fermeture hermétique temporaire de type filets sur potences serait disposé durant la saison hivernale puis démonté à la fin de la saison.

Au-delà, la typologie géographique du terrain empêchera tout accès gravitaire au versant Est. A l'aval, le retour gravitaire vers le nord et le domaine skiable existant, interdira naturellement l'accès au fond de la vallée de l'aiguille noire en dessous de la côte d'altitude 2000.

UTN S n°4 : Création d'un Club Med à Valloire

Etude des risques naturels de glissement de terrains, levée de la réserve du Préfet avant l'approbation du SCoT. Quelles sont les démarches envisagées avec la Préfecture ?

Cette réserve a été levée par le Préfet (cf courrier du 18 novembre 2019 en PJ n° 4)

Quelle sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?

L'ensemble des mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité dans le cadre de la réalisation du projet Club Med de Valloire est présenté dans le dossier d'enquête en annexe 3.

ME : mesures d'évitement, MR : mesures de réduction, MC : mesures de compensation, MA : mesures d'accompagnement.

Ces mesures sont mises en place pour :

La faune, la flore, les habitats, la protection des continuités écologiques, sur les éléments d'environnement, pour supprimer, réduire ou compenser les effets sur le paysage.

UTN S n°5 : Créer une liaison entre les domaines skiables de Valmeinier et Valfréjus en intégrant un accès depuis Orelle : « Croix du Sud »

Explication des impacts sur les zones protégées Natura 2000, ZNIEFF et du site classé du Mont Thabor.

Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?

Le niveau de détail des études actuelles (faisabilité) ne permet pas d'avoir les emprises précises des aménagements et ce sont les études d'avant-projet techniques et environnementales qui permettront de définir les terrassements de pistes nécessaires (cubatures, surfaces...) et les implantations des appareils de remontées mécaniques (notamment implantation des pylônes et des gares). C'est sur la base de ce projet consolidé que pourront être menées les investigations et dossiers réglementaires (environnement et urbanisme).

En effet, les remontées mécaniques transportant plus de 1500 p/h ainsi que l'aménagement de pistes de ski de plus de 2ha en site vierge sont soumis à la rubrique 43 de l'annexe du R122-2 du Code de l'Environnement. L'ensemble du programme devra donc faire l'objet d'une évaluation environnementale qui devra aborder toutes les thématiques précitées. Des inventaires faunistiques et floristiques - menés sur la zone d'étude- seront garants de la bonne complétude et de l'analyse environnementale.

Ces éléments permettront d'affiner pour chaque opération les effets sur l'environnement et d'engager le maître d'ouvrage sur des mesures dimensionnées à la hauteur des enjeux. Concernant les interfaces avec les zonages d'inventaires et réglementaires, des dossiers devront être présentés aux services de l'Etat pour mesurer les effets et concerter les parties prenantes lors des études d'avant-projet.

D'autres demandes d'autorisation pourront également être exigées des services de l'Etat notamment en respect du Code Forestier et des articles R.411-1 à R.411-5 du Code de l'Environnement.

Quelle réduction de la consommation d'espace mettez-vous en œuvre (85 ha prévus) ?

Le projet représente actuellement bien une nouvelle surface de piste damée de 85ha prévisionnelle. Cependant, cette surface ne représente pas une surface artificialisée mais bien une surface de piste balisée : en été, l'impact sera donc nul sauf au niveau des zones terrassées.

L'objectif est de créer des itinéraires skiabiles suivant autant que possible les mouvements du terrain pour limiter les terrassements au strict minimum. Ceux-ci seront principalement cantonnés aux zones de crêtes (col des Marches et col des Sarrasins) afin de créer les zones d'arrivées des appareils et les départs de pistes.

La surface totale à travailler en terrassement (pistes et appareils) est ainsi estimée dans l'étude de faisabilité à 40ha (dont la majorité en surfacage, c'est-à-dire reprise de la partie superficielle du terrain pour enlever les blocs rocheux, sans mouvements de terre conséquents).

Et ce afin de maintenir une zone la moins artificielle possible hors exploitation.

Parking d'Orelle à agrandir, Comment ?

Le chiffrage du projet global prend en compte ce besoin, avec un budget alloué à l'extension des parkings d'Orelle : extension au sol et le cas échéant création de niveaux couverts en surélévation du parking existant (sans dépasser 1 à 2 niveaux).

N'y aura-t-il pas un conflit d'eau entre les différents usages (neige de culture, population) ?

L'objectif de ce projet est de consolider le produit ski en altitude pour les stations concernées.

Les altitudes des pistes projetées dans le vallon de Bissorte sont comprises entre 2300 et 3000m. Aucun système de neige de culture n'est prévu dans le cadre du projet dans ce secteur

Comment prenez-vous en charge la sécurité des skieurs entre 2 vallons en cas de panne des remontées mécaniques ou d'aléas climatiques ?

Le projet présenté a bien pris en compte cette nécessité en proposant le cumul de plusieurs solutions intégrées au chiffrage global :

La mise en place d'un appareil téléporté moderne entre Orelle-Francoz et le refuge des Marches. Ces appareils ont un taux de disponibilité proche de 100% et doivent assurer l'aller et le retour des skieurs à la journée ainsi que l'évacuation des blessés en cas de besoin vers la vallée. Plusieurs stations présentent ce cas de figure et sont totalement opérationnelles : Orelle/Val Thorens ou Causerets par exemple

L'évacuation de la zone de Bissorte sera donc réalisable par 3 voies : la télécabine vers Orelle/Francoz, le télésiège vers Valmeinier, le télésiège vers Valfréjus. Dans tous les cas, la prise d'un seul de ces appareils permet ensuite un accès gravitaire aux stations par des pistes balisées.

Une panne généralisée de tous les appareils du secteur, ou un empêchement d'exploiter simultanément paraît très peu probable.

Dans le cas de phénomène météo soudain, l'enjeu restera identique à la plupart des grands domaines alpins, avec la possibilité d'anticiper les fermetures et de rapatrier en marche lente via les téléportés.

La réalisation d'un bâtiment de services à l'arrivée de la future télécabine, au niveau du point bas des Marches. Ce bâtiment intégré à la gare d'arrivée de l'appareil comprendra à minima : toilettes, vestiaires, salle hors sac, locaux pisteurs et stockage, garage dameuse.

Le dimensionnement précis de ce bâtiment devra permettre d'assurer le stockage provisoire des skieurs en transit dans la vallée de Bissorte en cas de panne des appareils en attente d'évacuation. Aucune offre d'hébergement ni de restauration n'est par contre prévue, hormis celle hypothétique dans le refuge existant des Marches (20 lits).

Quel est la justification économique d'un tel projet ?

Création d'un nouveau produit support d'un argument marketing et commercial puissant pour attirer une clientèle de skieurs et développer la clientèle étrangère (proximité du bassin italien),

Un projet qui permet de répondre aux évolutions des attentes de la clientèle : naturalité, garantie neige, convénience, ...

Un projet qui n'implique pas directement la création importante de nouveaux hébergements mais qui est susceptible de créer une dynamique d'optimisation du parc existant et de rénovation,

D'un projet de type « *Plan Neige* » à un projet de « *Stations optimisées* »

UTN S n°6 : Création d'un ascenseur valléen Valfréjus – Modane - La Norma

Quel sont les hébergements à développer sur Modane/Fourneaux ?

Comment est envisagée la réhabilitation des logements vacants sur Modane/Fourneaux ?

Il est programmé 500 lits à Val Fréjus et 500 lits à la Norma.

Pourquoi ne pas les implanter à Modane /Fourneaux pour redynamiser ?

Le DOO définit une capacité maximale de lits nouveaux sur les stations de Valfréjus et La Norma de 500 lits sur chaque site contrairement aux autres stations plus généralement dotées d'environ 1000 lits.

Ceci s'explique notamment par les capacités existantes en renouvellement urbain sur le pôle de Modane/Fourneaux.

Cette stratégie de développement d'une offre en fond de vallée (1700 lits prévus dans le DOO sur toute la Maurienne hors station) s'articule sur Modane-Fourneaux avec le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) en cours de création sur la gare TER/TGV de Modane.

Ces hébergements nouveaux en fond de vallée pourront également s'inscrire dans une logique de diversification, axée sur des séjours multi-sites été comme hiver (à l'échelle de toute la Haute Maurienne voire d'une partie de la Maurienne : forfait ski Haute Maurienne Vanoise permettant de skier une journée sur chaque station...).

De plus l'agglomération Modane-Fourneaux a perdu en trois décennies de l'ordre de 40% de sa population (environ 2400 habitants) et le nombre de logement vacants est important. Une partie pourra être requalifiée en hébergement touristique.

Une réflexion globale, impulsée par le Préfet de la Savoie, démarre actuellement sur le périmètre des communes de Modane et Fourneaux : elle vise à concevoir une stratégie complète de renouvellement urbain, en intégrant les dimensions d'habitat permanent et touristique, de mobilité, d'économie (industrie, artisanat et tourisme), de mobilité. La mise en œuvre de cette réflexion pourra aboutir à la création d'hébergements touristiques en renouvellement dans ce pôle de vie, par la mobilisation de bâtiments existants ou par déconstruction/renouvellement.

***Comment développer la mobilité en fond de vallée vers l'ascenseur valléen ?
Comment éviter la circulation automobile entre Modane et les stations ?***

Le départ de l'ascenseur Valléen vers les deux stations est positionné au niveau du PEM (Pôle d'Echanges Multimodal) et gare SNCF TER/TGV et gare routière.

La CCHMV a mis en place des transports collectifs vers tous les villages et stations de la Haute Maurienne Vanoise. Des forfaits de skis communs correspondent au même territoire.

Ces navettes desservent également les autres quartiers de Modane (Loutraz et Ville) de et vers la gare. La gare de Modane est également terminus de la ligne italienne TER depuis Turin (Italie)

Quel est la justification économique d'un tel projet ?

La CCHMV finance actuellement des navettes en hiver et en été entre la gare de Modane et les stations de La Norma et Valfréjus. Le cout de fonctionnement annuel de ces 2 lignes s'élève à 250k€. Cette somme correspond à 50% du fonctionnement annuel prévisible du futur ascenseur valléen.

La justification économique d'un tel projet devra en plus des forfaits nouveaux grâce à la facilité d'accès, devra également prendre en compte les retombées économiques sur les communes en vallée par les logements touristiques réhabilités ou nouveaux.

***Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?
(papillonAppolon et forêt) ?***

Le niveau de détail des études actuelles (faisabilité) ne permet pas d'avoir les emprises précises des aménagements et ce sont les études d'avant-projet techniques et environnementales qui permettront de définir les implantations des appareils de remontées mécaniques (notamment implantation des pylônes et des gares).

C'est sur la base de ce projet consolidé que pourront être menées les investigations et dossiers réglementaires (environnement et urbanisme).

UTN S n°7 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA d'Aussois (secteurs Grand Chatelard et Col des Hauts)

De nombreux lits froids existent : Comment justifiez-vous le besoin de nouvelles constructions ?

Aussois est l'une des stations qui compte le moins de « lits froids » en Maurienne (selon la définition habituellement retenue). En réalité, ce sont plutôt des « lits tièdes » car une assez forte fréquentation persiste après la fin des baux, compte tenu de l'attractivité de la station-village durant toute l'année.

Cette UTN S n°7 porte sur le domaine skiable et pas sur l'offre d'hébergements nouveaux

***Impacts sur le PNV (Col des Haut) : comment rendre impossible le basculement côté PNV ?
Pourquoi cette extension du domaine skiable ?***

Comment réduire l'impact paysager des nouvelles constructions (tourisme d'été) et des nouvelles remontées mécaniques ?

Une extension à des altitudes élevées, pour une utilisation optimale de l'espace communal, hors zone Cœur du Parc National de la Vanoise. Pour répondre aux préoccupations du changement climatique et assurer le plus possible l'enneigement naturel.

TK du Grand Chatelard

Situé dans une combe bien enneigée, abritée. Aménagement qui demande peu de terrassement, ni pour les pistes ni pour l'implantation du téléski : pentes modérées et topographie régulières.

Projet en continuité « logique » avec le projet de TS de la Fournache.

On étend le domaine skiable vers le haut « à peu de frais ».

Les mesures de protection installées contre les avalanches pour le domaine de la Fournache (CATEX) seront légèrement complétées, sans gros travaux.

TS du Col des Hauts

Construction d'un télésiège et extension du domaine skiable à des altitudes élevées, en continuité directe avec les 2 télésièges débrayables du Grand Jeu et de l'Armoise, qui constituent la « colonne vertébrale » du domaine skiable alpin d'Aussois. Situation dans un cirque enneigé, qui conserve la neige jusque tard dans le printemps. La construction du télésiège ne demande pas de terrassement particulier. La gare de départ sera installée dans une zone de très faible pente.

La gare d'arrivée sera construite à une altitude de 2850m, donc sous la crête Sud du Col des Hauts. Elle a été volontairement décalée vers le bas (-120m d'altitude par rapport au col), pour éviter que les skieurs ne tentent de rejoindre la Combe de Bonnenuit: celle-ci est située dans le Cœur du PNV, et s'avère actuellement déjà bien fréquentée par les skieurs de randonnée. La réalisation du télésiège n'apportera pas de fréquentation supplémentaire dans ce secteur protégé. D'ailleurs, pour plus de précautions, des filets pourront être installés sur la crête.

Au total, pour ces 2 projets, les impacts paysagers sont particulièrement modérés.

Quel est la justification économique d'un tel projet ?

Ces projets sont en adéquation avec les projets de création de nouveaux lits touristiques (1200 lits sur les 10 ans à venir) et de progression modérée de la fréquentation touristique. Depuis 60 ans, le moteur du développement a été le tourisme, et en particulier le tourisme lié au ski. On peut penser que des investissements en ce domaine (pour un horizon 30 ans – 40 ans) restent raisonnables et réalistes.

Le village-station d'Aussois a su trouver ainsi un certain équilibre entre tourisme d'hiver, tourisme d'été, des formes d'hébergement particulièrement diversifiées, la valorisation d'un riche patrimoine naturel, architectural, culturel, une agriculture vivante, des commerces et artisans locaux...

Ce type de développement a permis une progression régulière de la population permanente de 320 habitants en 1968 à 683 habitants aujourd'hui, avec une vraie vie de village animée toute l'année, une école de 60 enfants (à 3 classes)...

UTN S n°8 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA de Val-Cenis (liaison haute)

Mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et les zones protégées ?

Le niveau de détail des études actuelles (faisabilité) ne permet pas d'avoir les emprises précises des aménagements et ce sont les études d'avant-projet techniques et environnementales qui permettront de définir les implantations des appareils de remontées mécaniques (notamment implantation des pylônes et des gares). C'est sur la base de ce projet consolidé que pourront être menées les investigations et dossiers réglementaires (environnement et urbanisme).

Les implantations des appareils et des pistes seront proposées après étude de l'observatoire environnemental de la CCHMV, afin d'éviter et de réduire au maximum l'impact des équipements.

Concernant l'équipement dans le vallon de Cléry :

L'UTN S du SCoT arrêté présente un allègement considérable par rapport à l'UTN initiale obtenue en 2005 (1 seul appareil ou lieu de 2). Il n'y a plus d'appareil dans la partie haute du vallon de Cléry. En compensation, il est proposé de créer une zone protégée par APPB sur le fond du vallon de Cléry. Les pistes dans la partie basse du vallon de Cléry seront des pistes naturelles sans modelage – piste rouge/noire et piste verte en utilisant la piste militaire. Ces pistes militaires, existantes, pourront être utilisées par les engins lors de la création des remontées mécaniques, ce qui limitera sensiblement l'impact sur le milieu naturel et sur le paysage.

Pour ce qui concerne la liaison Mont-Cenis / Turra :

Téléphérique plutôt que télécabine pour limiter l'impact visuel (pas de pylône).

Cet appareil s'inscrit bien dans le cadre de la diversification hiver / Eté.

Pour l'été : ouverture à des circuits pédestre ou VTT (piste militaire). Rénovation des bâtiments du fort avec espaces d'interprétation (militaire, ou montagne, géologie...)

Pour l'hiver : des mesures pourront être mise en oeuvre pour interdire le ski sur le versant du Col du Mont-Cenis. Utilisation du terrain naturel et de la piste militaire pour créer des pistes Rouge/noire et verte (pas de remodelage par terrassement)

Comment limiter la consommation d'espaces ?

Contradiction entre les enjeux environnementaux et ce projet : comment allez-vous traiter les enjeux de biodiversité (Forêt d'Arc, Val de Cléry, liaison Mont-Cenis/La Turra ?

Il est important de repositionner le projet d'UTN S de Val Cenis par rapport à l'ensemble du domaine skiable existant d'une part, et par rapport aux surfaces de la commune faisant l'objet de protection d'autre part. Dans les 2 cas l'extension envisagée dans cette UTN S apparait comme mineure.

La superficie totale de la commune de Val-Cenis est de : 45 487ha.

Les espaces protégés sur la commune sont constitués de (source Observatoire des territoires de Savoie) :

- Codeur du PNV : 18 385 Ha (source arrêté du 5 avril 2007 relatif aux modes de calcul de la superficie du cœur des parcs nationaux – version consolidée du 2 Octobre 2019) ;
- APPB du Mont-Cenis et vallon de Savine : 1 105 Ha
- Zones Natura 2000 : 1 207 Ha (3 zones)
- Sites inscrits : 2 199 Ha (3 sites)
- ZNIEF 1 : 14 629 Ha (20 zones)
- ZNIEF2 : 8 292 Ha (3 zones)
- Forêt de protection : 616 Ha (2 zones – Bramans et Termignon). Sans compter tourbières et zones humides.

En ne comptant que les superficies protégées par le PNV, APPB et Natura 2000, (20 697 Ha) près de la moitié du territoire communal est protégé.

Le tracé des remontées mécaniques et pistes de ski (UTN 8) ne concerne aucun espace actuellement protégé, ni même les forêts de Bramans ou Termignon

UTN S n°9 : Création d'un itinéraire cyclable de fond de vallée d'Aiton à Bonneval sur Arc

Comment intégrer cette proposition de piste cyclable "les balcons de Maurienne" avec un parcours en boucle tout le long de la vallée qui pourrait être créé à mi pente entre la vallée et les villages/stations ?

Relier les nombreux hameaux qui composent la vallée (de Montgellafrey au Col du Chaussy, d'Hermillon (Champessuit) à St Julien (Grenis-Montdenis), de Beaune à Thil, Villarodin, Aussois etc...jusqu'à Termignon. Puis demi-tour dans le sens descendant, de Termignon vers Valfréjus puis vers Valmeinier puis vers Valloire vers Albanne, etc...Pour qu'au fil du temps, celle-ci devienne une boucle qui parte d'Aiton pour revenir à Aiton.

Emprunter la rive droite à partir de Ste Marie de Cuines jusqu'au carrefour de Ste Marie de Cuines.

L'UTN S n°9 inscrite au SCoT ne concerne pas les « balcons de Maurienne ». Il s'agit au contraire du développement d'un équipement structurant, en fond de vallée, en grande partie sur l'emprise de chemin ou petites routes existantes. En parallèle de cet équipement majeur, connecté aux grands vélos routes européennes, d'autres circuits pourront être mis en place en complément.

Pensez-vous prendre en compte des itinéraires adaptés aux capacités de chaque cyclotouriste ?

La cible visée par cet itinéraire de fond de vallée est double : « endurant » (cyclo sportifs et cyclotouristes d'une part) et familles d'autre part.

Des aménagements liés à cette activité (hébergement et restauration) seront-ils développés sur les parcours ?

Un réseau de haltes (principales et secondaires) est prévu tous les 16km.

Elles seront construites en même temps que les tronçons de l'itinéraire cyclable.

Leur coût a été intégré au chiffrage global.

De plus, un label « accueil vélo » existe sur le territoire et intègre des hébergeurs et des restaurateurs (cf détail dans l'annexe 4 jointe à cette note).

**UTN S n°10 : Création d'un centre international du Vélo exploitant les eaux thermales
Commune de Saint-Jean-de-Maurienne.**

En cas d'impossibilité d'exploitation des eaux thermales, le CIV sera-t'il créé ? La prise en compte de la transition énergétique sera- t'elle intégrée au projet ? Et si oui, sous quelles formes ?

Les études relatives aux eaux thermales sont en cours (durée de 4 ans minimum).
Les premiers résultats sont rassurants sur les aspects quantité annuelle et chaleur des eaux.
La poursuite des études permettra de connaître leurs propriétés thermales.

Le programme définitif de l'opération sera donc à établir dans les années à venir sur la base des conclusions de ces études et en fonction de la position de l'ARS.

Quoi qu'il en soit, ces eaux pourront être exploitées dans cette opération de deux manières :

- eaux chaudes pour une offre bien être, balnéo (avec ou sans propriété thermique)
- valorisation de la chaleur dans le bilan énergétique du fonctionnement de cet établissement

Ce second point relatif à la transition énergétique devra être au cœur du programme de l'opération.
La fiche UTN du DOO du SCoT pourrait être complétée (au même titre que celle du Club Med de Valloire) pour tenir compte des remarques de l'Etat et de la MRAE à ce sujet : pour ces opérations immobilières de grande taille, la fiche UTN du DOO pourrait exiger que ces opérations aient recours à une source d'énergie renouvelable pour les besoins de chaleur et intègrent une production d'ENR, sauf en cas d'impossibilité technique à démontrer sur la base d'une étude de faisabilité.

V ANALYSE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

L'analyse des avis des PPA, de l'Autorité Environnementale, des observations du public et du Mémoire en réponse du SPM par la commission d'enquête conduit globalement à deux points qu'il nous paraît important de préciser :

1- L'Objectif du SCoT :

Au vu des avis du public concernant certaines UTN S, qui à leur point de vue, manquaient de précisions dans le descriptif du SCoT, il nous paraît important de bien préciser les points suivants :

Le projet du SCoT du Pays de Maurienne est d'inscrire dans son programme jusqu'à 2030 les projets qu'il serait possible de faire, de créer en quelque sorte le cadre dans lequel devra s'inscrire le Plan Local d'Urbanisme de chaque commune (ou de PLUi) et de chaque projet. Cela veut dire que ces projets ne seront pas forcément faits, mais que les projets n'y figurant pas ne pourront pas se faire.

Le PLU de chaque commune devra être révisé afin de se mettre en conformité avec le SCoT et cela nécessitera à chaque fois une enquête publique avec avis des personnes Publiques Associées et de l'Autorité environnementale.

Les projets de constructions au sein de chaque commune ou de chaque structure privée devront être en conformité avec le SCoT et le PLU (ou PLUi), et cela nécessitera à chaque fois une enquête publique avec avis des Personnes Publiques Associées et l'Autorité environnementale. C'est à ce stade que les futurs projets devront être décrits et définis avec précision afin de respecter toutes les règles économiques, environnementales et être en conformité avec toutes les prescriptions.

2- Les avis opposés en matière d'environnement et d'impact économique :

Les avis peuvent être résumés en deux points de vue différents :

Ceux qui sont pour la protection de leur environnement immédiat et de l'environnement en général.

Ceux qui veulent sauvegarder l'économie de leurs stations et de leurs villages, afin de préserver l'avenir de leurs enfants.

Il nous semble que ces deux points de vue apparemment opposés ne sont pas incompatibles et que le développement économique d'une vallée peut et doit se faire en intégrant la protection de l'environnement et de notre planète la Terre.

Ce point de vue doit être bien intégré dans le SCoT, les PLU (ou PLUi) et dans chaque projet.

L'analyse des avis par la commission d'enquête porte sur les points suivants :

1 - PADD/DOO

Apporter plus de cohérence entre le PADD et le DOO sur les objectifs et les orientations, car il y a des différences au niveau de certaines données.

Au niveau des prescriptions remplacer le « pourront » par « devront » être respectées.

2-TOURISME et UTN S

La commission constate une divergence entre les élus, les habitants des villages de montagne et les Associations de défense de l'environnement ainsi que certaines observations du public concernant le développement des domaines skiables.

Les élus, soucieux de l'avenir des habitants de leur communes et face au réchauffement climatique, pensent gagner quelques années d'activité, en agrandissant les domaines skiables vers des altitudes toujours plus élevées tout en respectant les différents règlements (limites du Parc de la Vanoise, des zones protégées, etc.).

Les UTN S de stations sont contestées du fait qu'elles :

- défigurent les paysages, perturbent et détruisent faune et biodiversité,
- réduisent la surface des terres agricoles,
- rendent moins attractives les randonnées en été,
- consomment beaucoup d'énergie accentuant le réchauffement climatique, y compris les déplacements.
- augmentent les usages d'utilisation de l'eau, qui deviendra de plus en plus rare, et le traitement des eaux usées.

La commission constate le manque d'informations sur la partie économique des UTN S.

Analyse de chaque UTN S.

UTN S n°1, Création de remontées mécaniques et pistes associées sur le domaine skiable alpin de St François Longchamp :

Pour limiter l'impact sur les paysages, nous recommandons de baisser la gare d'arrivée du TS de la Grande Combe.

Dans ces conditions, la commission d'enquête est **FAVORABLE** à cette UTN.

UTN S n°2 : Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin Commune d'Albiez-Montrond et Montricher-Albanne.

L'impact économique de 17,4 millions d'Euros du projet, dont 1,2 millions à charge de la commune d'Albiez, nous paraît disproportionné compte-tenu :

- De l'intérêt incertain pour les skieurs des Karellis d'aller à Albiez.
- Du problème de sécurité et d'appréhension des skieurs sur le retour très pentu vers Albiez.

Que pour les Karellis le projet se fait sans charge d'investissement additionnel puisque l'ensemble des charges d'investissement et d'exploitation seront portées par Albiez, ce qui va à l'encontre du chiffre d'affaire des remontées mécaniques par lit touristique pour la commune d'Albiez.

(Source : Diagnostic stratégique territorial du 30 avril 2019, page 178)

Que ce projet semble disproportionné par rapport aux capacités financières de la commune d'Albiez (Budget annexe des remontées mécaniques).

Que dans l'avis 2018-0164 de la Chambre Régionale des comptes en date du 26 juin 2017, il est proposé la limitation des dépenses d'équipement à celles strictement nécessaire à la sécurité des personnes et des biens.

L'impact paysager sur la Pointe des Chaudannes et sur le massif des Aiguilles d'Arves nous paraît inacceptable car visible de toute la vallée de l'Arvan.

Dans ces conditions, la commission d'enquête est **FAVORABLE SOUS RESERVES** :

- Que le TK Vallons ne franchisse pas la crête du Col d'Albanne
- De supprimer la liaison TS Albiez/ Karellis

UTN S n°3 : Création de 2 remontés mécaniques et pistes associées en extension du DSA Galibier-Thabor Commune de Valloire

Nous demandons de baisser les gares d'arrivée des télésièges (insertion paysagère) et de prendre les mesures adaptées pour éviter toute bascule gravitaire dans ce secteur protégé.

Dans ces conditions, la commission d'enquête est **FAVORABLE** à cette UTN.

UTN S n°4 : Création d'un Club Med à Valloire

Pour les risques naturels, le Préfet a fait une levée de réserve (Courrier du 18 novembre 2019 en PJ n° 3), compte-tenu de l'analyse des risques faite par un géologue.

Pour la transition énergétique le Club Med va opter pour la suppression du fioul.

Après une visite sur le terrain, la zone classée agricole est en fait des feuillus et arbustes, le projet n'a donc aucun impact sur l'agriculture, la faune, la flore et la biodiversité.

En ce qui concerne l'aspect visuel, l'insertion paysagère du projet a bien été prise en compte.

Dans ces conditions, la commission d'enquête est **FAVORABLE** à cette UTN.

UTN S n°5 : Créer une liaison entre les domaines skiables de Valmeinier et Valfréjus en intégrant un accès depuis Orelle : « Croix du Sud »

Ce projet traverse des zones humides, référencées comme réservoirs de biodiversité. Il se situe à proximité immédiate du site classé du Thabor.

Les enjeux environnementaux ne sont pas suffisamment pris en compte dans le dossier présenté à l'enquête.

L'impact du surfacage de 40 hectares pour les huit remontées mécaniques et les pistes de ski associées aurait un impact important sur la biodiversité et le visuel de ce versant totalement vierge.

Pour ce qui est de l'économie de ce projet, l'équilibre financier pour les collectivités territoriales n'est pas explicite et reste à démontrer.

La solution au problème, proposée dans le mémoire en réponse concernant la sécurité des skieurs en cas de pannes des remontées mécaniques ou de tempête, ne nous a pas convaincu.

Compte-tenu des impacts paysagers, environnementaux, économiques et sécuritaires, la commission d'enquête est **DEFAVORABLE** à cette UTN.

UTN S n°6 : Création d'un ascenseur valléen Valfréjus – Modane - La Norma

Les réponses apportées pour les transports, la justification économique et les mesures pour la protection de la faune, la flore et la biodiversité, sont satisfaisantes en l'état actuel de ce dossier au niveau du SCoT.

Les réponses du SPM concernant la stratégie de nouveaux hébergements et le renouvellement du bâti existant sont satisfaisantes ; il faudra veiller à réhabiliter voire développer les hébergements sur Modane/Fourneaux avant la programmation de nouveaux lits sur Val Fréjus et la Norma.

Dans ces conditions, la Commission d'enquête est **FAVORABLE** à cette UTN

UTN S n°7 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA d'Aussois (secteurs Grand Chatelard et Col des Hauts)

Les réponses apportées par SPM concernant, les impacts sur le PNV et les impacts paysagers sont claires et satisfaisantes.

Cependant il nous paraît important d'être vigilant sur les impacts visuels concernant le télésiège de La Fournache, dus aux gares de départ et d'arrivée.

Pour le Col des Hauts, il faudra empêcher le basculement des skieurs vers la Combe de Bonnenuit et mettre en cohérence les documents sur l'altitude de la gare d'arrivée.

La Commission d'enquête est **FAVORABLE avec les RECOMMANDATIONS ci-dessus.**

UTN S n°8 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA de Val-Cenis (liaison haute)

Les impacts sur la faune, la flore et les zones protégées, de ce projet sont en contradiction avec la volonté de protection de l'environnement exprimée dans le PADD et le DOO.

Pour ce qui concerne la liaison Mont-Cenis / Turra : le fait de prévoir un téléphérique (pas de pylône) permet de réduire l'impact visuel et s'inscrit bien dans le cadre de la diversification hiver / Été.

Pour l'hiver : des mesures devront être mise en œuvre pour interdire le ski sur le versant du Col du Mont-Cenis et sans remodelage par terrassement.

Pour ce qui est de la Combe de Cléry, cette zone classée ZNIEFF de type 1 est à protéger.

Nous considérons que les travaux de terrassement important à la réalisation du projet du TS du Col des Rondouillards défigureront ce site remarquable.

Dans ces conditions, la commission d'enquête décide qu'il y a lieu de revoir à la baisse l'étendue de cette UTN S et est **FAVORABLE** :

- Avec **RECOMMANDATION**, en créant une zone protégée APBB sur la Combe de Cléry.
- Avec **RESERVE**, en supprimant le projet du Col des Rondouillards.

UTN S n°9 : Création d'un itinéraire cyclable de fond de vallée d'Aiton à Bonneval sur Arc

Les réponses apportées par le SPM sont claires et satisfaisantes.

Dans ces conditions, la commission d'enquête est **FAVORABLE**.

UTN S n°10 : Création d'un centre international du Vélo exploitant les eaux thermales Commune de Saint-Jean-de-Maurienne.

Les réponses apportées par le SPM sont claires et satisfaisantes.

Dans ces conditions, la commission d'enquête est **FAVORABLE**.

NOUVELLES DEMANDES D'UTN S

L'éventuelle mise en place d'une UTN S sur Bonneval sur Arc n'est pas à prendre en compte dans le SCoT car elle ne figure pas dans le dossier présenté à l'enquête publique.

La commune de Saint Alban d'Hurtières demande la création d'une UTN non prévue dans le projet de SCoT. Cette demande pourrait s'intégrer dans une UTN locale.

3-TRANSPORTS : Réponses satisfaisantes du SPM

4- FONCIER : Réponses satisfaisantes du SPM

5- TRANSITION ENERGETIQUE : Réponses satisfaisantes du SPM

En ce qui concerne les microcentrales, il serait judicieux de développer :
L'opportunité des chutes Eaux Potables et Eaux Usées dans la production d'énergie électrique.
Le photovoltaïque et la géothermie

6- ENVIRONNEMENT : Réponses satisfaisantes du SPM pour les UTN 4, 6, 9 et 10.

L'opportunité du développement de la desserte par les transports en commun est un élément favorable, en Maurienne 70% des transports sont en voiture individuelle.

7- HEBERGEMENTS

La commission d'enquête est d'accord avec les éléments du dossier et la réponse du SPM.

8- EMPLOIS : La commission d'enquête prend note des réponses du SPM.

9- CARRIERES : Les réponses de SPM sont satisfaisantes.

Fait à Saint-Jean de Maurienne, le 12 décembre 2019

Christian Delétang
Président de la Commission d'enquête

Jean-Michel Charrière
Commissaire enquêteur

Philippe Nivelles
Commissaire enquêteur

ANNEXE

Arrêté du Président du Syndicat du Pays de Maurienne



ARRETE N°ARR2019_01

ARRETE PORTANT ENQUETE PUBLIQUE
RELATIVE A L'ELABORATION DU SCOT DU PAYS DE MAURIENNE

Monsieur le Président du Syndicat du Pays de Maurienne,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment son article L143-22 ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2013-1242 en date du 18 décembre 2013, fixant le périmètre du SCoT du Pays de Maurienne,

Vu les modifications statutaires du Syndicat du Pays de Maurienne (SPM) en date du 26 août 2015 et 13 décembre 2018,

Vu la délibération du comité syndical, du 14 septembre 2015, prescrivant l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Maurienne

Vu la délibération du comité syndical, du 4 juillet 2017, actant le débat du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Vu la délibération du comité syndical, du 30 avril 2019, tirant le bilan de la concertation effectuée dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;

Vu la délibération du comité syndical, du 30 avril 2019, arrêtant le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;

Vu l'ordonnance du Président du tribunal administratif de Grenoble n°E19000197/38 en date du 2/07/2019, désignant Monsieur Christian DELETANG en qualité de Président de la commission d'enquête pour l'enquête publique relative à l'élaboration du SCoT du Pays de Maurienne, ainsi que MM Jean-Michel CHARRIERE et Philippe NIVELLE en qualité de commissaires enquêteurs ;

Vu le dossier d'enquête publique ;

Arrête :

Article 1^{er} : le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Maurienne est soumis à enquête publique du lundi 16 septembre 2019 à 9h00 au samedi 19 octobre à 12h00.

Article 2 : Au terme de cette enquête, le SCoT du Pays de Maurienne pourra être approuvé par délibération du Comité Syndical du Syndicat du Pays de Maurienne.

Article 3 : Le Président du tribunal administratif de Grenoble a désigné Monsieur Christian DELETANG en qualité de Président de la commission d'enquête, ainsi que MM Jean-Michel CHARRIERE et Philippe NIVELLE en qualité de commissaires enquêteurs.

Article 4 : Le dossier d'enquête publique, constitué du projet de SCoT arrêté, des avis exprimés par les collectivités et organismes associés ou consultés, ainsi que des éléments portés à la connaissance de l'établissement public par le Préfet, peut être consulté :

- en permanence sur le site internet à l'adresse suivante : <https://www.democratie-active.fr/scot-maurienne/>
- au siège de l'établissement public en charge du SCoT (SPM) aux jours et horaires habituels d'ouverture
- dans les mairies des communes mentionnées à l'article 6 comme lieux d'enquête, aux jours et horaires habituels d'ouverture.

Le siège de l'établissement public en charge du SCoT, situé dans l'Ancien Evêché - Place de la cathédrale, 73300 Saint-Jean-de-Maurienne, constitue le siège de la présente enquête publique, où toute correspondance relative à l'enquête publique peut être adressée à M. le Président de la commission d'enquête.

Article 5 : Des registres d'enquête, à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le Président de la commission d'enquête, sont ouverts dans les différents lieux d'enquête mentionnés à l'article 6 ci-après, afin de permettre au public de présenter ses observations et propositions, aux jours et horaires habituels d'ouverture, qu'un commissaire enquêteur soit présent ou non.

Le public peut également exprimer ses observations et propositions du lundi 16 septembre 2019 à 9h00 au samedi 19 octobre à 12h00 :

- par voie postale à l'adresse de l'établissement public en charge du SCoT : A l'attention du Président de la commission d'enquête publique du SCoT, Syndicat du Pays de Maurienne, Ancien Evêché - Place de la cathédrale – BP82, 73303 Saint-Jean-de-Maurienne Cedex.
- Par voie électronique, soit sur registre dématérialisé à l'adresse suivante : <https://www.democratie-active.fr/scot-maurienne/> soit par mail à l'adresse dédiée suivante : scot-maurienne@democratie-active.fr

Article 6 : Un commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations aux lieux, jours et heures suivants :

- mardi 24 septembre de 9h00 à 12h00 à Val d'Arc, en Mairie déléguée d'Aiguebelle Val d'Arc (salle de réunion au 1er étage)
- jeudi 26 septembre de 9h00 à 12h00 à Modane, en Mairie (salle du conseil municipal au 1er étage)
- jeudi 26 septembre de 16h00 à 19h00 à Valloire en Mairie (salle de réunion au rdc)
- vendredi 27 septembre de 9h00 à 12h00 à St Michel de Maurienne en Mairie (salle bleue au rdc)
- vendredi 27 septembre de 16h00 à 19h00 à St Julien Montdenis en Mairie (salle du conseil au rdc)
- lundi 30 septembre de 9h00 à 12h00 à St Rémy de Maurienne en Mairie (salle de réunion au rdc)
- lundi 30 septembre de 16h00 à 19h00 à Termignon Val Cenis, en Mairie (salle du conseil municipal)
- mardi 1er octobre de 9h00 à 12h00 à La Chambre en Mairie (salle de réception au rdc)
- mardi 1er octobre de 16h00 à 19h00 à St Jean de Maurienne, place du Champ de foire (salle 1.9 au Centre Louis Armand)
- mercredi 2 octobre de 16h00 à 19h00 à St Sorlin d'Arves en Mairie
- samedi 5 octobre de 9h00 à 12h00 à Val d'Arc, en Mairie déléguée d'Aiguebelle Val d'Arc (salle de réunion du 1er étage)
- mardi 8 octobre 16h00 à 19h00 à Modane, en Mairie (salle du conseil municipal au 1er étage)
- jeudi 10 octobre de 16h00 à 19h00 à St Michel de Maurienne en Mairie (salle bleue au rdc)
- vendredi 18 octobre de 16h00 à 19h00 à La Chambre en Mairie (salle de réception au rdc)
- samedi 19 octobre de 9h00 à 12h00 à St Jean de Maurienne, en Mairie (salle du conseil municipal)

A l'expiration du délai d'enquête prévu à l'article 1, les registres d'enquêtes seront remis sans délais à la commission d'enquête et clos par elle.

Après mise en œuvre des mesures prévues à l'article R-123-18 du Code de l'Environnement en vue de recueillir les observations éventuelles de la personne responsable du projet à l'issue de l'enquête publique, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête sont adressés au Président de l'établissement public en charge du SCoT (SPM) et au Président du tribunal administratif de Grenoble dans le mois suivant la clôture de l'enquête publique sauf accord du Président du SPM sur une date ultérieure, et pourront être consultés au siège de l'établissement public en charge du SCoT.

Une copie du rapport et des conclusions est également adressée par le Président du SPM aux Maires des communes où ont été tenues des permanences des commissaires enquêteurs ainsi qu'en Préfecture de la Savoie, où elle est tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête sont publiés sur le site internet de l'établissement public en charge du SCOT, où ils sont tenus à disposition du public pendant un an.

Article 7 : Le dossier d'enquête publique du projet de SCoT arrêté comporte notamment, au sein du rapport de présentation, l'évaluation environnementale du projet. La Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE), en qualité d'autorité compétente en matière d'environnement, a exprimé en date du 22 août 2019 un avis sur le projet de SCoT soumis à enquête publique (2019-ARA-AUPP-00730). L'évaluation environnementale et l'avis de la MREA peuvent être consultés, avec l'ensemble du dossier, aux lieux d'enquête désignés à l'article 6 ci-avant et sur le dossier d'enquête publique accessible à l'adresse suivante <https://www.democratie-active.fr/scot-maurienne/> .

Article 8 : Des informations complémentaires relatives au SCoT et à l'enquête publique sont disponibles sur le site <https://www.maurienne.fr> et peuvent être demandées pendant la durée de l'enquête auprès du Président et de la Directrice de l'établissement public en charge du SCoT.

Article 9 : Monsieur le Président du SPM et les membres de la commission d'enquête sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté ;

Une ampliation de cet arrêté sera en outre transmise à :

- Monsieur le Préfet de la Savoie
- Monsieur le Président du tribunal administratif de Grenoble
- Monsieur Christian DELETANG, Président de la commission d'enquête, ainsi que MM Jean-Michel CHARRIERE et Philippe NIVELLE membres de la commission d'enquête.

Article 10 : Le présent arrêté peut être contesté :

- Soit en saisissant le tribunal administratif de Grenoble d'un recours contentieux dans les deux mois à partir de la date de la dernière formalité le rendant exécutoire,
- Soit par recours gracieux auprès de Monsieur le Président du SPM adressé par écrit dans les délais de deux mois. Cette démarche interrompt les délais de recours contentieux. Le délai de deux mois pour saisir le juge commencera à courir lorsque ce recours aura été rejeté de manière expresse ou implicite par l'administration.

Fait à St Jean de Maurienne, le 26/08/2019

Le Président du Syndicat du Pays de Maurienne
M. Yves DURBET



PIECES JOINTES

- 1- Tableau des observations du public par thèmes**
- 2- Certificats d'affichages**
- 3- Procès Verbal au SPM**
- 4- Courrier du Préfet UTN S 4**
- 5- Demande de délai pour remise du rapport et conclusions**
- 6- Mémoire en réponse du SPM et annexe**

Je soussigné, Mr Durieux Gérald , Maire de la commune de La Chambre ,
certifie avoir procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet arrêté de SCoT
du Pays de Maurienne en Mairie, du 28 aout 2019 au 19 octobre 2019.

Signature et tampon de la Mairie

Le Maire,
Gérald DURIEUX



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, **RAFFIN Jean-Claude**, Maire de la commune de **MODANE**, certifie avoir procédé à l’affichage de l’avis d’enquête publique portant sur le projet arrêté de SCoT du Pays de Maurienne en Mairie de **MODANE – Services Techniques Municipaux – 90 Rue de Polset – 73500 MODANE**, du 29 aout 2019 au 19 octobre 2019.

Fait à Modane, le 20 octobre 2019

Le Maire,



Jean-Claude RAFFIN



Services Administratifs

Hôtel de Ville - BP 8 - 73500 Modane
tél. 04 79 05 04 01 - fax 04 79 05 35 59
e-mail : secretariat@modane.fr

Services Techniques

90, rue de Polset - BP 8 - 73500 Modane
tél. 04 79 05 11 72 fax 04 79 05 34 29
e-mail : st@modane.fr

www.modane.fr

Je soussigné, Yves DURBET, Président du Syndicat du Pays de Maurienne, certifie avoir procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet arrêté de SCoT du Pays de Maurienne en au siège du Syndicat, du 29 aout 2019 au 20 octobre 2019.

Signature et tampon du SPM

The image shows a handwritten signature in blue ink, which appears to be 'Yves Durbet', written over a circular official stamp. The stamp is also in blue ink and contains the text 'SYNDICAT DU PAYS DE MAURIENNE' around the top edge and '(SAVOIE)' at the bottom. In the center of the stamp is a heraldic emblem featuring a mountain, a river, and a sun. Two stars are positioned on either side of the emblem.

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné Pierre-Marie CHARVOZ, Maire de la commune de Saint-Jean-de-Maurienne,

CERTIFIE

avoir procédé à l’affichage de l’avis d’enquête publique portant sur le projet arrêté de SCoT du Pays de Maurienne en Maire,

du 30 août au 20 octobre 2019.

Fait à Saint-Jean-de-Maurienne, le 21 octobre 2019.

Le Maire,

Pierre-Marie CHARVOZ



Je soussigné, *Paul TOURNABIAN*, Maire de la commune de *S^t Julien N^o Demus*,
certifie avoir procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet arrêté de SCoT
du Pays de Maurienne en Mairie, du *29* aout 2019 au *20* octobre 2019.

Signature et tampon de la Mairie



Je soussigné, *Jean-Jichel GALLIÖZ*, Maire de la commune de *SAINTE MICHEL DE MAURIE*, certifie avoir procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet arrêté de SCoT du Pays de Maurienne en Mairie, du *26* aout 2019 au *19* octobre 2019.

Signature et tampon de la Mairie



*Arrondissement de
Saint-Jean-de-Maurienne*



MAIRIE
de
Saint-Rémy-de-Maurienne

- 55 Route de la Lauzière -

Je soussigné, CHRISTIAN ROCHETTE, Maire de la commune de SAINT REMY DE MAURIENNE
Certifie avoir procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet arrêté de
SCOT du PAYS DE MAURIENNE en Mairie du 29.08.2019 au 20.10.2019.

Le Maire

CH.ROCHETTE



Je soussigné, **Robert BAUMAN**, Maire de la commune de **St Sorlin d'Arves**,
certifie avoir procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet arrêté de SCoT
du Pays de Maurienne en Mairie, du **30** aout 2019 au **20** octobre 2019.

Signature et tampon de la Mairie



Je soussigné, **Jacques ARNOUX**, Maire de la commune de **Val-Cenis**,
certifie avoir procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet arrêté de SCoT
du Pays de Maurienne en Mairie, du **29** aout 2019 au **20** octobre 2019.

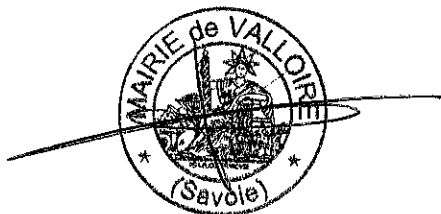
Signature et tampon de la Mairie

Le Maire,
Jacques ARNOUX



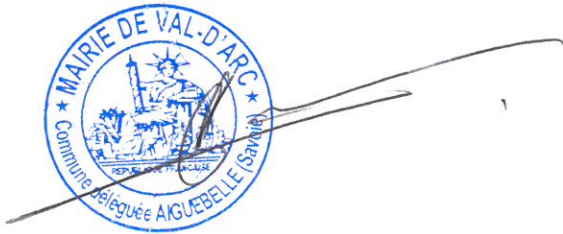
Je soussigné, JEAN-PIERRE ROUGEUX, Maire de la commune de VALLOIRE,
certifie avoir procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet arrêté de SCoT
du Pays de Maurienne en Mairie, du 29 aout 2019 au 20 octobre 2019.

Signature et tampon de la Mairie



Je soussigné, Hervé GENON, Maire de la commune de Aiguebelle, commune
déleguée de Val-d'Arc
certifie avoir procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet arrêté de SCoT
du Pays de Maurienne en Mairie, du 29 aout 2019 au 20 octobre 2019.

Signature et tampon de la Mairie



Enquête Publique sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Maurienne Procès-Verbal de la commission d'enquête

A Monsieur le Président du Syndicat du Pays de Maurienne

L'enquête publique concernant le projet de SCoT a été clôturée le 19 octobre 2019 à 12h00.

Les avis des Personnes Publiques Associées et les observations du public sont résumées dans ce Procès-Verbal.

En ce qui concerne le nombre d'observations du public, en voici une synthèse

- Sur le registre dématérialisé : 1107 observations
- Reçue par mail : 18 observations
- Sur registre en mairie de La Chambre : 5 observations
- Sur registre en mairie de Modane : 18 observations
- Sur registre en mairie de Saint Jean de Maurienne : 4 observations
- Sur registre en mairie de Saint Julien Montdenis : 0 observations
- Sur registre en mairie de Saint Michel de Maurienne : 3 observations
- Sur registre en mairie de Saint Rémy de Maurienne : 0 observation
- Sur registre en mairie de Saint Sorlin d'Arves : 2 observations
- Sur registre en mairie de Val d'Arc-Aiguebelle : 0 observation
- Sur registre en mairie de Val Cenis-Termignon : 2 observations
- Sur registre en mairie de Valloire : 47 observations
- Sur registre au siège du SPM : 5 observations

Soit un total de : 1211 observations

A noter que 2 observations reçues le 20 et 22 octobre, et donc hors délai, n'ont pas été prise en compte et qu'il y a eu beaucoup de doublon de la part de certains dépositaires surtout sur le registre dématérialisé.

Récapitulatif des observations par UTN et SCoT

UTN 1 St François Long champ		UTN 2 Albiez Karellis		UTN 3 Galibier Thabor		UTN 4 Club med Valloire		UTN 5 Croix du Sud		UTN 6 Ascen seur valléen		UTN 7 Aussois		UTN 8 Val- Cenis		UTN 9 Itin. Cyclable		UTN 10 Vélo StJM		SCoT	
Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa	Fav	Défa
1	10	67	21	5	22	316	464	49	42	67	12	5	12	5	10	10	1	0	1	94	101

Les différentes observations ont également été classées, à titre indicatif, en fonction du lieu d'habitation des déposataires lorsque celui-ci est indiqué :

- Organismes et associations : Favorable 16, défavorable 21 43/57 %
- Résidents permanents en Maurienne : Favorable 198, défavorable 28 88/12 %
- Résidences secondaires : Favorable 3, défavorable 15 17/83 %
- Résidences non définie et anonymes : Favorable 250, défavorable 467 35/65 %
- Vacanciers : Favorable 21, défavorable 50 30/70 %

Il apparaît que les résidents permanents en Maurienne sont en général favorables au SCoT et les différentes UTN, même s'il faut y mettre quelques nuances, et que beaucoup des avis défavorables semblent issus de personnes n'habitant pas la vallée de la Maurienne.

Les avis des Personnes Publiques Associées et de la Mission Régionale pour l'Autorité Environnementale.

Avis les plus importants : Les points essentiels concernés par l'avis défavorable sur 2 volets et l'avis avec réserves concernent les UTN et les microcentrales.

La FNE/FRAPNA pour la suppression des UTN :

- 2 : Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin
- 5 : Créer une liaison entre les domaines skiables de Valmeinier et Valfréjus en intégrant un accès depuis Orelle : « Croix du Sud »
- 7 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA d'Aussois (secteurs Grand Chatelard et Col des Hauts)
- 8 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA de Val-Cenis (liaison haute)

Le Préfet de la Savoie : Réserve sur le risque de glissement de terrain sur l'UTN 4 Club Med à Valloire à requalifier

Pour les remontées mécaniques : Ajuster l'enveloppe gravitaire du DSA dans le PNV à Bonneval sur Arc : réserve DDT

Pour les microcentrales : Impacts de trop nombreuses microcentrales sur les milieux naturels : FRAPNA

Recommandations particulières

Comité de Massif des Alpes

- Attention aux risques naturels existants
- Attention à l'insertion paysagère et urbaine des projets UTN.
- Limiter les effets sur les habitats naturels et les espèces
- Avoir une démarche vertueuse de transition énergétique

Institut National de l'Origine et de la qualité (INAO)

- Les UTN représentent une surface d'une centaine d'hectares.
- Nécessité de consulter les agriculteurs du territoire impacté.

Parc Naturel de la Vanoise

- Attention aux limites du PNV en ce qui concerne le glacier de Pisailas sur la commune de Bonneval sur Arc et aussi sur la commune d'Aussois afin d'éviter une bascule gravitaire dans les pentes du vallon du ruisseau de Bonne nuit.

CDPENAF, DDT Aménagement et Urbanisme : La FRAPNA (FNE) relève :

- Un manque de précision concernant la définition des UTN, notamment sur le plan économique
- Trop de lits froids et création de 22.800 nouveaux lits.
- La ressource en eau, les microcentrales et l'impact des dispositifs d'irrigation
- Pas d'étude économique des UTN

CCI de Savoie

- Dommage que le projet d'UTN Structurante ne fasse pas état d'une Hôtellerie de Plein Air

Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc

- Ne souhaite pas l'interdiction d'irrigation des pelouses sèches
- Identification des enjeux des surfaces agricoles différents du tableau initial, surfaces stratégiques

Préfecture, DDT

- Prise en compte du PNV sur Bonneval sur Arc
- Risques naturels concernant l'UTN 4 Club Med Valloire
- Manque de cohérence entre le PADD et le DOO, objectifs et orientations
- La création de l'UTN 8, extension du domaine skiable de Val-Cenis (liaison haute) est en contradiction avec la volonté de protection des milieux naturels.
- Revoir les remontées mécaniques Mont Cenis-Fort de la Turra et Combe de Clery et les pistes associées
- Revoir les ressources en eau potable pour Albiez-Montrond, Aussois, Bonneval sur Arc et Lanslevillard
- Revoir le traitement des eaux usées de : Aiguebelle/Randens, Albiez-Montrond, Albiez le Jeune, Bonneval sur Arc, Valloire/Valmeinier/Karellis.
- Manque de précisions de la consommation d'espaces
- Nécessité d'appréhender les conséquences des défrichements sur les aménagements forestiers
- Mieux prendre en compte l'hébergement des saisonniers et les logements vacants
- Le projet Lyon-Turin n'intègre pas les déplacements hors TGV, il faut anticiper les liaisons TER à l'échelle de la vallée
- Mettre en valeur la transition énergétique dans les UTN

Mission Régionale d'Autorité Environnementale

- L'évaluation environnementale des impacts écologiques et paysagers des UTN est insuffisante.
- Réflexion à engager pour la reconquête de logements vacants par rapport à la création de lits neufs
- Consommation d'espaces de 125 hectares dont 85 ha pour l'UTN 5 Croix du Sud jugés excessifs
- Protection de l'environnement (Natura2000, ZNIEFF) les UTN sont en contradiction avec le dossier présenté.
- Demande de reconsidérer les localisations d'UTN Aussois, Croix du Sud, Val-Cenis.

Les observations du public par UTN et le SCoT.

UTN S n°1, Création de remontées mécaniques et pistes associées sur le domaine skiable alpin de St François Longchamp (Grande Combe, Bosse à Hélène et Roc Noir)

- Un avis favorable pour le développement des stations
- Neuf avis défavorables dont : Sept avis défavorables liés au changement climatique et au nombre de lits froids, provenant d'une même famille. Et deux avis défavorables contre l'extension du domaine skiable.

UTN S n°2 : Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin Commune d' Albiez-Montrond et Montricher-Albanne

- 67 Avis favorables
- Maintien de l'économie, de l'emploi, des agriculteurs et du tourisme
- 21 Avis défavorables
- Impacts sur les zones humides, Les risques d'avalanches
- Le traitement des eaux usées à revoir
- Atteintes des paysages, Préservation des crêtes
- Trop de lits froids

UTN S n°3 : Création de 2 remontés mécaniques et pistes associées en extension du DSA Galibier-Thabor Commune de Valloire.

- 5 avis favorables
- Pouvoir continuer à vivre dans la vallée
- Une belle opportunité pour Valloire : commerce, emplois et attractivité
- Vivre et travailler au pays
- 22 avis défavorables
- Contre l'extension du domaine skiable et le Club Med
- L'impact sur la faune sauvage, espace Natura2000
- Changement climatique

UTN S n°4 : Création d'un Club Med à Valloire

- 316 Avis favorables
- Respect des paysages par CM, Bon respect de l'environnement
- Respecte l'intégrité architecturale du hameau du Verneys
- L'aménagement des transports des vacanciers
- Apport économique et d'emploi d'un tel projet, L'économie du village/station
- Le télésiège des Verneys plafonne actuellement à 6.000 passagers/jour bien en dessous de sa capacité journalière.

- 464 avis défavorables
- Impacts paysagers, droit de vue des Verneys, pas de béton.
- Impacts sur le milieu agricole
- Impact sur la circulation : air et flux
- Pas d'impact positif sur le commerce et l'emploi locaux

UTN S n°5 : Créer une liaison entre les domaines skiables de Valmeinier et Valfréjus en intégrant un accès depuis Orelle : « Croix du Sud »

- 50 avis favorables
- Revitalisation de Valfréjus, Valmeinier, Valloire
- 40 avis défavorables
- Impacts négatifs sur la faune (corridor écologique) et sur 85 ha de montagne proche de site classé (Mont Thabor)
- Sécurité sur les retours des skieurs en cas de panne de remontées mécaniques ou phénomène climatique.
- Parking d'Orelle déjà saturé.

**UTN S n°6 : Création d'un ascenseur valléen Valfréjus – Modane - La Norma
Communes de Modane et Villarodin - Le Bourget**

- 60 avis favorables
- Redynamiser Modane
- Refaire de Modane/Fourneau une station de ski comme il y a 50 ans
- Allègement des déplacements, mise en place de transports collectifs
- Hébergements touristique et saisonniers à Modane
- 12 avis défavorables
- Protection des espèces protégées
- Impact sur la forêt

UTN S n°7 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA d'Aussois (secteurs Grand Chatelard et Col des Hauts)

- 5 avis favorables
- Emploi et commerce
- 12 avis défavorables
- Lits froids trop nombreux, pas besoins de nouvelles constructions
- Impacts sur le PNV (Col des Hauts) Contre l'extension du domaine skiable
- Impacts paysagers des nouvelles constructions (tourisme d'été) et des nouvelles remontées mécaniques

UTN S n°8 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA de Val-Cenis (liaison haute)

- 5 Avis favorables
- Impact économique, Emplois et commerce

- 10 Avis défavorables
- Impacts visuels au Col du Mont-Cenis
- Impacts importants sur la faune, la flore et la biodiversité
- Enjeux environnementaux sur Vallon Cléry

UTN S n°9 : Création d'un itinéraire cyclable de fond de vallée d'Aiton à Bonneval sur Arc

- 10 Avis favorables
- Proposition de modification de l'itinéraire
- Prendre en compte des itinéraires adaptés à tout cyclotouriste
- Créer l'hébergement et la restauration nécessaire

- 1 Avis défavorable

UTN S n°10 : Création d'un centre international du Vélo exploitant les eaux thermales Commune de Saint-Jean-de-Maurienne

- 1 avis favorable
- Complémentaire alternatif au tout ski

- 1 avis défavorable

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Nous avons aussi rassemblés dans ces 195 avis beaucoup observations qui ne précisait pas d'UTN.

- 94 Avis favorables
- Bon travail du SPM

- 101 Avis défavorables
- Les carriers qui sont limités dans l'extension de leurs exploitations (Pelouse sèche etc...)
- Etudes environnementale et économique insuffisantes
- Manque de cohérence entre le PADD et le DOO.
- Contradiction entre ce qui est écrit au niveau environnemental dans le PADD et les UTN.
- Construction de 22.800 nouveaux lits alors qu'il y a 95.000 lits froids dont il est prévu d'en réhabiliter 11.600.
- Contre la construction de nouvelles micro-centrales

Questions au Syndicat du Pays de Maurienne

Questions générales concernant le SCoT

PADD/DOO

- Apporter plus de cohérence entre le PADD et le DOO sur les objectifs et les orientations.
- Clarifier la protection de l'environnement entre le PADD et les UTN.
- Mettre en concordance le DOO avec le PADD, (par ex. différence sur le nombre d'habitants) et être précis sur les prescriptions qui devront (et non pourront) être respectées.

Transports

- Comment anticipez-vous les liaisons ferroviaires dans la vallée de la Maurienne après la mise en place de la liaison ferroviaire Lyon-Turin par TGV ?
- Comment mettre en place une mobilité dans la vallée et entre les villages ?

Foncier

- Apporter des précisions sur les consommations d'espaces, revoir l'UTN⁵ de 85 ha. /
- Comment appréhender les conséquences des défrichements sur les aménagements forestiers ?

Transition énergétique

- Comment envisagez-vous la mise en valeur de la transition énergétique pour tous les projets de constructions de nouveaux lits d'une part, et pour l'ensemble de la vallée d'autre part à l'horizon 2030 ?
- Comment intégrez-vous les consommations des industries électro intensives dans les objectifs TEPOS ?

Environnement

- Suivi de la qualité de l'air ? Si oui, comment ?
- Expliciter la prise en compte de la ressource en eau et du traitement des EU dans les UTN ?
- Quelle politique allez-vous mettre en place pour limiter la construction de nouvelles microcentrales ?
- Quelles améliorations des impacts écologiques et paysagers prévoyez-vous d'apporter dans les UTN ?

Hébergements

- Comment allez-vous gérer l'hébergement des saisonniers ?
- Quelle structure pour accompagner la réhabilitation des 11.600 lits froids sur les 95.000 actuels et revoir à la baisse la création de 22.800 lits neufs ?
- Comment allez-vous envisager la construction de 1.700 lits neufs dans la vallée ?

Emplois

- L'industrie représente 15% de l'emploi en Maurienne. Comment pensez-vous pouvoir réhabiliter les friches industrielles afin de stabiliser, voire d'augmenter, le nombre d'emplois ?

Divers

- La mise en place d'une UTN sur Bonneval sur Arc conforme aux remarques du PNV et de la DDT, est-elle dans le projet de SCoT ? Et si oui, comment l'intégrez-vous ?
- La commune de Saint Alban d'Hurtières demande la création d'une UTN, non prévue dans le projet de SCoT. Quelle suite entendez-vous donner à cette demande ?
- Les carriers sont limités dans l'extension de leurs exploitations (Pelouse sèche). Envisagez-vous de revoir les périmètres dans lesquels leurs exploitations pourront survivre ?

Questions concernant les UTN

UTN S n°1, Création de remontées mécaniques et pistes associées sur le domaine skiable alpin de St François Longchamp :

Vérifier les impacts potentiels sur la zone Natura 2000, les zones humides et ZNIEFF.

UTN S n°2 : Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin Commune d' Albiez-Montrond et Montricher-Albanne.

Il y a un risque d'avalanche fort sur le versant d'Albiez.

Comment le problème de sécurité est-il traité ?

Nombreux sites de reproduction du Tétrás lyre à proximité des TSD. L'aménagement devra permettre la cohabitation entre cette espèce emblématique et les activités de sport d'hiver. Quelles mesures mettrez-vous en place ?

Le projet entraînera la destruction de la flore sur les zones terrassées. Une modification des conditions édaphiques et hydriques par tassement du sol (circulation d'engins lourds) ou modification des écoulements (terrassément en particulier) peut également entraîner un impact indirect sur les stations d'orchis de Traunsteiner.

Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?

Quel intérêt présente cette liaison du fait de l'absence de piste sur le versant haut d'Albiez lié au risque d'avalanche ?

Quel est le justificatif économique d'un tel projet ?

UTN S n°3 : Création de 2 remontés mécaniques et pistes associées en extension du DSA Galibier-Thabor Commune de Valloire

Proximité avec la zone Natura 2000 et le site classé du Mont Thabor, zone riche en biodiversité. (Site de reproduction du Tétrás lyre). Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?

UTN S n°4 : Création d'un Club Med à Valloire

Etude des risques naturels de glissement de terrains, levée de la réserve Préfectorale avant l'approbation du SCoT. Quelles sont les démarches envisagées avec la Préfecture ?

Quelle sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?

UTN S n°5 : Créer une liaison entre les domaines skiables de Valmeinier et Valfréjus en intégrant un accès depuis Orelle : « Croix du Sud »

Explication des impacts sur les zones protégées Natura 2000, ZNIEFF et du site classé du Mont Thabor.

Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?

Quelle réduction de la consommation d'espace mettez-vous en œuvre (85 ha prévus) ?

Parking d'Orelle à agrandir, Comment ?

N'y aura-t-il pas un conflit d'eau entre les différents usages (neige de culture, population) ?

Comment prenez-vous en charge la sécurité des skieurs entre 2 vallons en cas de panne des remontées mécaniques ou d'aléas climatiques ?

Quel est la justification économique d'un tel projet ?

UTN S n°6 : Création d'un ascenseur valléen Valfréjus – Modane - La Norma

Quel sont les hébergements à développer sur Modane/Fourneaux ?

Comment est envisagée la réhabilitation des logements vacants sur Modane/Fourneaux ?

Il est programmé 500 lits à Val Fréjus et 500 lits à la Norma.

Pourquoi ne pas les implanter à Modane /Fourneaux pour redynamiser ?

Comment développer la mobilité en fond de vallée vers l'ascenseur valléen ?

Comment éviter la circulation automobile entre Modane et les stations ?

Quel est la justification économique d'un tel projet ?

Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?
(papillon Appolon et forêt) ?

UTN S n°7 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA d'Aussois (secteurs Grand Chatelard et Col des Hauts)

De nombreux lits froids existent : Comment justifiez-vous le besoin de nouvelles constructions ?

Impacts sur le PNV (Col des Haut) : comment rendre impossible le basculement côté PNV ?

Comment réduire l'impact paysager des nouvelles constructions (tourisme d'été) et des nouvelles remontées mécaniques

Quel est la justification économique d'un tel projet ?

UTN S n°8 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA de Val-Cenis (liaison haute)

Mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et les zones protégées ?

Comment limiter la consommation d'espaces ?

Contradiction entre les enjeux environnementaux et ce projet : comment allez-vous traiter les enjeux de biodiversité (Forêt d'Arc, Val de Cléry, liaison Mont-Cenis/La Turra ?

UTN S n°9 : Création d'un itinéraire cyclable de fond de vallée d'Aiton à Bonneval sur Arc

Comment intégrer cette proposition de piste cyclable "les balcons de Maurienne" avec un parcours en boucle tout le long de la vallée qui pourrait être créé à mi pente entre la vallée et les villages/stations ?

- Relier les nombreux hameaux qui composent la vallée (de Montgellafrey au Col du Chaussy, d'Hermillon (Champessuit) à St Julien (Grenis-Montdenis), de Beaune à Thil, Villarodin, Aussois etc...jusqu'à Termignon.
- Puis demi-tour dans le sens descendant, de Termignon vers Valfréjus puis vers Valmeinier puis vers Valloire vers Albanne, etc...
- Pour qu'au fil du temps, celle-ci devienne une boucle qui parte d'Aiton pour revenir à Aiton.
- Emprunter la rive droite à partir de ST Marie de Cuines jusqu'au carrefour de ST Marie de Cuines.

Pensez-vous prendre en compte des itinéraires adaptés aux capacités de chaque cyclotouriste ?

Des aménagements liés à cette activité (hébergement et restauration) seront-ils développés sur les parcours ?

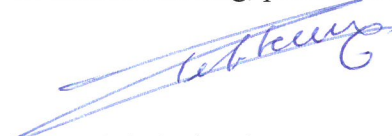
UTN S n°10 : Création d'un centre international du Vélo exploitant les eaux thermales Commune de Saint-Jean-de-Maurienne.

En cas d'impossibilité d'exploitation des eaux thermales, le CIV sera-t'il créé ? La prise en compte de la transition énergétique sera-t'elle intégrée au projet ? Et si oui, sous quelles formes ?

Monsieur le Président, si vous le souhaitez, vous disposez d'un délai de 15 jours pour répondre à la commission d'enquête aux questions posées dans ce procès-verbal.

Fait à Saint-Jean de Maurienne, le 5 novembre 2019

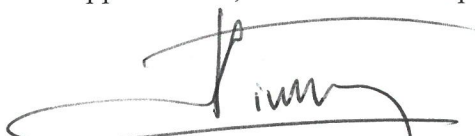
Christian Delétang, président de la commission d'enquête



Jean-Michel Charrière, commissaire enquêteur



Philippe Nivelles, commissaire enquêteur



Document remis à Monsieur le Président du Syndicat du Pays de Maurienne le 5 novembre 2019.



PRÉFET DE LA SAVOIE

PREFET

Monsieur Christian DELETANG
Commissaire enquêteur

Chambéry, le **18 NOV. 2019**

Monsieur,

Lors de votre entretien du 14 novembre 2019 avec le sous-préfet de Saint Jean de Maurienne, vous avez demandé si les études fournies par le maître d'ouvrage du projet de Club Méditerranée de Valloire permettaient de lever la réserve sur l'UTN4.

Dans mon avis sur le projet de SCOT arrêté, j'ai en effet émis une réserve en matière de prise en compte des risques dans l'UTN 4- Valloire - celle-ci étant située sur un secteur où les bureaux d'études ont identifié un risque de glissement de terrain qualifié de fort. Je conclus ma réserve de la façon suivante : *« en conséquence, le projet ne pourra être maintenu qu'à la condition expresse que les études de risques concluent à requalifier l'aléa permettant la constructibilité du site ».*

Le maître d'ouvrage de l'UTN a missionné un bureau d'études pour réaliser ce travail. Outre, les sondages et autres investigations, il a mis en place des inclinomètres qui doivent être suivis pendant un an pour couvrir un cycle complet (gel/dégel, pluies, ..), soit jusqu'en juin 2020, pour permettre de vérifier le comportement du versant.

Ce bureau d'études a produit début octobre 2019 un rapport intermédiaire qui permet de requalifier l'aléa fort en aléa moyen laissant ainsi ouverte la possibilité de construire moyennant des aménagements et des dispositions constructives qui restent à définir.

A ce stade, je considère donc que la réserve liée à la localisation de l'UTN peut être levée puisque la possibilité de construire paraît ouverte ; néanmoins, la construction définitive ne pourra se réaliser qu'une fois les études totalement achevées et les dispositions constructives validées.

Je vous prie de croire Monsieur, en l'expression de mes sincères salutations.

Le Préfet


Louis LAUGIER

Christian Delétang

Saint Jean de Maurienne, le 26 /11/2019

Président de la Commission d'enquête

à

Monsieur Yves Durbet
Président du Syndicat du
Pays de Maurienne

REÇU LE
28 NOV. 2019

Copie à Mr le Président du
Tribunal Administratif de Grenoble

**Objet : EP 19000197/38. Elaboration du SCoT du Pays de Maurienne
Demande de délai supplémentaire pour la remise du rapport.**

Monsieur le Président

L'enquête publique concernant l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Maurienne a été close le samedi 19 octobre à 12h00.

Il y a eu environ 1.200 observations du public, dont environ 1.100 par voie dématérialisée, ce qui représente environ 600 pages de documents.

Compte-tenu de la complexité de cette enquête, et surtout du nombre d'observations, le Procès Verbal de la commission d'enquête ne vous a été remis que le 5 novembre soit avec 10 jours de retard par rapport au délai règlementaire d'une semaine.

Dans ces conditions, vous disposez normalement d'un délai de 15 jours pour nous remettre votre « Mémoire en réponse ». Cependant, compte-tenu du nombre important de questions posées, il nous paraît tout à fait normal que vous dépassiez ce délai. Vous nous avez informés que la remise de ce document pourrait être prévue pour le 29/11/2019.

De ces faits, la remise du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête ne pourra pas respecter le délai règlementaire de 1 mois après la fin de l'enquête.

Nous demandons donc un délai supplémentaire afin de pouvoir poursuivre notre travail le plus efficacement possible.

Nous pensons pouvoir vous remettre notre rapport et nos conclusions motivées, environ 15 jours après la réception de votre « Mémoire en réponse » soit avant le 15/12/2019.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les meilleures.

Christian Delétang
Président de la Commission d'enquête





Schéma de Cohérence Territoriale

« Mémoire en réponse » du SPM suite aux questions formulées dans le procès-verbal de synthèse d'enquête publique du SCoT

Questions générales concernant le SCoT

Transports

- *Comment anticipez-vous les liaisons ferroviaires dans la vallée de la Maurienne après la mise en place de la liaison ferroviaire Lyon-Turin par TGV ?*

Une étude va être lancée prochainement pour anticiper la mise en service du tunnel de base et identifier les dessertes optimales à l'échelle transfrontalière à mettre en place sur la ligne historique. Les territoires porteurs de cette étude sont regroupés dans la Conférence des Hautes Vallées (CHAV) : le Pays de Maurienne, le Pinerolese, la vallée de Suze, le Briançonnais et le Pays des Ecrins.

- *Comment mettre en place une mobilité dans la vallée et entre les villages ?*

Le SCoT a défini l'armature urbaine de la Maurienne et identifie les nœuds de mobilités stratégiques. Des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle sont développées depuis plusieurs années (pour les populations permanentes et touristiques) sur certains secteurs de Maurienne : le réseau de transport collectif à l'année sur la 3CMA, et les lignes de transport collectif en hiver et en été sur l'ensemble de la Haute Maurienne Vanoise. A cela s'ajoute les lignes de bus en saison hivernale des gares TGV vers les stations.

Outre ces dispositifs existants, les communautés de communes et le SPM travaillent dans le cadre du TEPOS Maurienne (Territoire à Energie Positive) et du programme européen transfrontalier (PITER) à l'expérimentation sur de nouvelles formes de mobilités douces et sur la mise en place de réseau de covoiturage sur les axes structurants (entre les pôles du fond de vallée et en transversal vers les pôles relais en altitude).

Ces actions s'inscrivent dans le cadre de la planification prévue par le SCoT mais leur mise en œuvre opérationnelle se fera par les Communautés de Communes ou par le Syndicat du Pays de Maurienne (SPM). Ce dernier va en effet assurer la mise en œuvre opérationnelle du dispositif d'autostop organisé via le programme européen Alcotra. Pour rappel, le SPM a pris la compétence écomobilité afin de promouvoir, sensibiliser, développer, exploiter, gérer des services liés à l'écomobilité ou toutes autres solutions alternatives à la voiture individuelle à l'échelle de la vallée.

Foncier

- *Comment appréhender les conséquences des défrichements sur les aménagements forestiers ?*

La définition des projets (UTN comme opérations d'habitat) pouvant nécessiter des défrichements prendra en compte les aménagements forestiers existants et à réaliser. Le DOO précise en p50 et 51 les orientations concernant l'exploitation de la forêt pour maintenir l'accessibilité des gisements et anticiper l'exploitation future.

Transition énergétique

- *Comment envisagez-vous la mise en valeur de la transition énergétique pour tous les projets de constructions de nouveaux lits d'une part, et pour l'ensemble de la vallée d'autre part à l'horizon 2030 ?*

Le DOO du SCoT intègre les objectifs ambitieux du TEPOS Maurienne. Leur mise en œuvre concernera toute la Maurienne et l'ensemble des projets de construction. Chaque commune devra par le biais de son PLU traduire les orientations du SCOT dans le règlement et le zonage du PLU. Les solutions techniques retenues seront donc différentes d'une commune à l'autre, en fonction des gisements d'énergies renouvelables mobilisables, de la présence ou non d'un réseau de chaleur etc... Cette approche permettra de tenir compte des spécificités locales tout en s'inscrivant dans les objectifs Maurienne fixés par le TEPOS.

- *Comment intégrez-vous les consommations des industries électro intensives dans les objectifs TEPOS ?*

L'industrie est le plus gros consommateur d'énergie (1 547 930MWh/an) en Maurienne, avec un peu plus de la moitié de la consommation totale du territoire. Les activités consommatrices sont surtout la métallurgie (avec 1 052 593 MWh/an, soit 68% de la consommation de l'industrie), et le secteur chimie (21%).

L'objectif du TEPOS Maurienne pour l'industrie est de réduire d'ici 2050 de 15% le total des consommations de l'industrie, soit un gain de 231 GWh.

Environnement

- *Suivi de la qualité de l'air ? Si oui, comment ?*

Des dispositifs de suivi de la qualité de l'air sont en place en Maurienne et gérés par TransAlp'air. La station de mesure permanente se situe en milieu urbain, rue Charles Dulin à St Jean de Maurienne. Elle mesure les poussières en suspension (PM10), le dioxyde d'azote (NO2), l'Ozone (O3) et le dioxyde de soufre (SO2). Des stations mobiles sont également mises en place sur le reste de la Maurienne notamment à proximité de l'A43.

- *Expliciter la prise en compte de la ressource en eau et du traitement des EU dans les UTN ?*

L'évaluation environnementale du SCoT a identifié les situations en tensions concernant l'eau potable et l'assainissement pour les différentes UTN S. Elle indique également les solutions à mettre en œuvre ou à étudier préalablement à la réalisation des projets : cela peut concerner une amélioration de STEP non fonctionnelle à date, un renforcement de réseau, une augmentation de capacité de STEP, la création de réservoir d'eau potable, etc... L'ensemble de ces solutions techniques seront à approfondir dans les années à venir lors des études de définition des projets et dans le cadre de la révision des PLU concernés.

- *Quelle politique allez-vous mettre en place pour limiter la construction de nouvelles microcentrales ?*

L'exploitation des ressources hydroélectriques par la réalisation de microcentrales répond aux objectifs du TEPOS et du SCoT. Le DOO du SCoT intègre les objectifs du TEPOS et demande aux PLU d'être « TEPOS

compatibles ». Ceci signifie que chaque commune devra étudier le gisement d'énergies renouvelables mobilisable sur son territoire et prendre en compte les sensibilités ou contraintes relatives à l'exploitation de ces ressources. Le DOO précise que la création de nouveaux sites de production sera possible :

- s'ils ne perturbent pas le fonctionnement de la trame bleue
 - s'ils respectent les exigences du Code de l'Environnement (maintien des débits réservés...)
 - s'ils sont conformes au SDAGE pour que les projets n'obèrent pas l'objectif de restauration de la continuité à long terme.
- *Quelles améliorations des impacts écologiques et paysagers prévoyez-vous d'apporter dans les UTN ?*

L'évaluation environnementale du SCoT identifie les milieux concernés par les projets UTN S et les sensibilités ou fragilités associés. Ces éléments constituent des points de vigilance environnementaux et paysagers à prendre en compte dans les études de définition à réaliser ces prochaines années. L'objectif sera d'éviter au maximum d'impacter ces milieux en adaptant les tracés de remontées mécaniques et des pistes. Pour les secteurs impactés, des mesures compensatoires seront alors définies sur la base des tracés définitifs. Ces études de définition techniques (à venir) sont nécessaires pour fixer les mesures de compensation. Ceci justifie que ces éléments ne puissent être déterminés dans le SCoT.

Hébergements

- *Comment allez-vous gérer l'hébergement des saisonniers ?*

La Maurienne présente la particularité d'avoir un fort taux de pluriactif vivant à l'année sur le territoire. Ceci signifie qu'une partie des saisonniers du tourisme vivent à l'année en Maurienne et exercent une ou plusieurs autres activités sur le territoire le reste de l'année. L'hébergement de ce type de saisonniers est donc pris en compte dans le SCoT par le développement des résidences principales. Pour les saisonniers extérieurs à la Maurienne, ne venant que pour une saison (été ou hiver), bien que des logements soient proposés par de nombreux employeurs, il reste des besoins de logements. Afin que des réponses adéquates soient mises en place, la loi Montagne « Acte 2 » a introduit l'obligation pour toutes les communes touristiques au sens du code du tourisme de signer avec l'État une convention pour le logement des travailleurs saisonniers. Ces conventions sont en cours de finalisation.

- *Quelle structure pour accompagner la réhabilitation des 11.600 lits froids sur les 95.000 actuels et revoir à la baisse la création de 22.800 lits neufs ?*

L'objectif du SCoT de réhabiliter 11 600 lits et de les remettre en marché d'ici 2030 est particulièrement ambitieux. Il nécessitera des moyens conséquents pour mobiliser les propriétaires concernés et les accompagner dans la définition des programmes de travaux et de remise en tourisme de leurs biens. Pour cela, de nombreuses actions sont déjà mises en place à différentes échelles en fonction des sites.

Ces premières expérimentations devraient être fortement renforcées dès 2020 avec le soutien financier du Département pour généraliser les politiques propriétaires et « changer de calibre ». Nous pouvons citer les travaux de la CC Haute Maurienne Vanoise, régulièrement citée en référence sur cette question, qui depuis plus de 3 ans mobilise et accompagne les propriétaires (connaissance du parc, accompagnement sur les dispositifs réglementaires et fiscaux, démarché qualité, remise en marché...). Le SIVAV (Syndicat Intercommunal des Vallées de l'Arvan et des Villards), engagé de longue date sur le classement des hébergements, étoffe ses actions avec l'ouverture d'espaces propriétaires et la mise en place d'une démarche qualité hébergements. Nombreuses stations (Valloire, Valmeinier, St François Longchamp...) ont également développé des services à disposition des hébergeurs (centrales de réservation, conciergeries...). Elles ont de plus fait appel à des prestataires type Affiniski et Lichôs pour accompagner les propriétaires dans la définition des programmes de travaux et de remise en marché des biens.

- *Comment allez-vous envisager la construction de 1.700 lits neufs dans la vallée ?*

Les lits nouveaux à construire en dehors des stations pourront l'être en vallée (à proximité des plans d'eau par ex, en milieu urbain...) mais aussi hors stations en mobilisant par exemple le patrimoine fortifié d'exception en Maurienne. En dehors de l'UTN Structurantes de St Jean de Maurienne, les autres opérations seront inscrites et définies dans les différents PLU, dans le respect des orientations concernant la diversification du parc d'hébergements touristiques. Les programmes de renouvellement urbain en cours d'étude sur le pôle de vie majeur de Modane-Fourneaux pourront intégrer une offre d'hébergements touristiques en lien avec les stations situées à proximité et accessibles en transport en commun ou par ascenseurs valléens.

Emplois

- *L'industrie représente 15% de l'emploi en Maurienne. Comment pensez-vous pouvoir réhabiliter les friches industrielles afin de stabiliser, voire d'augmenter, le nombre d'emplois ?*

La Maurienne s'investit de longue date dans l'accompagnement du tissu industriel (en développement de zones d'activités nouvelles comme en réhabilitation des friches) historiquement par le biais de Maurienne Expansion et depuis peu par l'antenne Maurienne de l'agence Auvergne Rhône Alpes Entreprises. La Maurienne a en outre été retenue dans le dispositif « Territoires d'Industries » début 2019. Co-piloté par l'Etat et le Conseil régional, ce dispositif vise à renforcer l'accompagnement et le développement des industries de la vallée.

Concernant les friches industrielles, un observatoire a été réalisé par l'EPFL de la Savoie pour identifier et qualifier l'ensemble des friches économiques. Cette base de connaissance permettra de prioriser à court terme les interventions nécessaires pour mobiliser ce foncier économique et engager un programme de renouvellement urbain. Les Communautés de Communes sont compétentes en la matière. Sur le plan opérationnel, une distinction est à faire : sont considérées comme friches industrielles tout bâtiment non occupé par une activité économique à date. Certaines configurations particulières (bâtiments, situations...) ne permettent pas une reprise en l'état et justifient un programme de renouvellement urbain. Pour de nombreux sites en revanche, une transmission en l'état à un repreneur peut tout à fait être envisagée. Le SCoT considère donc cette dernière catégorie plus comme des biens immobiliers économiques à mobiliser que des friches industrielles.

Divers

- *La mise en place d'une UTN sur Bonneval sur Arc conforme aux remarques du PNV et de la DDT, est-elle dans le projet de SCoT ? Et si oui, comment l'intégrez-vous ?*

L'UTN concernant Bonneval sur Arc porte sur la création d'un hameau nouveau sur le Vallonet (1500 lits environ). La demande de la commune, déposée pendant l'enquête publique, d'intégrer dans le SCoT l'UTN obtenue en 2017, a reçu un avis favorable du bureau SCoT. Il a cependant été acté en réunion qu'en cas de recours sur le SCoT sur cette UTN S, le SPM utiliserait la possibilité de sursoir à statuer pour retirer du SCoT cette UTN S du Vallonet. Il serait alors nécessaire d'engager une modification du SCoT pour intégrer l'UTN du Vallonet.

- *La commune de Saint Alban des Hurtières demande la création d'une UTN, non prévue dans le projet de SCoT. Quelle suite entendez-vous donner à cette demande ?*

Les dernières discussions avec la collectivité et le porteur de projet permettraient d'envisager un dimensionnement de projet en limite inférieure du seuil de 5ha. Ce serait donc le PLU qui porterait ce projet sous forme d'une UTN Locale.

- *Les carrières sont limités dans l'extension de leurs exploitations (Pelouse sèche). Envisagez-vous de revoir les périmètres dans lesquels leurs exploitations pourront survivre ?*

L'écriture du DOO dans sa version arrêtée et soumise à enquête publique pose problème en effet pour envisager la pérennité de l'exploitation des carrières existantes. La DREAL a identifié ce point après la période de consultation de 3 mois. Nous avons eu des échanges avec eux et les services de l'Etat pour convenir d'un ajustement des prescriptions du DOO concernant l'exploitation des matériaux d'une part, et la protection des réservoirs de biodiversité d'autre part. Ces ajustements de rédaction ont depuis été concertés positivement avec les professionnels du secteur et seront apportés au SCoT avant approbation.

Questions concernant les UTN

UTN S n°1, Création de remontées mécaniques et pistes associées sur le domaine skiable alpin de St François Longchamp :

Vérifier les impacts potentiels sur la zone Natura 2000, les zones humides et ZNIEFF.

Les secteurs concernés sont hors Natura 2000 et ZNIEFF. Certains axes de remontées mécaniques survolent des zones humides répertoriées, notamment sur le secteur du télésiège de Bosse à Hélène. Les phases de définition du projet dans les années à venir éviteront au maximum ces zones humides pour implanter les pylônes.

Voir note et cartographies correspondantes en **annexe 1**.

UTN S n°2 : Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin Commune d'Albiez-Montrond et Montricher-Albanne.

Il y a un risque d'avalanche fort sur le versant d'Albiez.

Comment le problème de sécurité est-il traité ?

Nombreux sites de reproduction du Tétralyre à proximité des TSD. L'aménagement devra permettre la cohabitation entre cette espèce emblématique et les activités de sport d'hiver.

Quelles mesures mettez-vous en place ?

Le projet entraînera la destruction de la flore sur les zones terrassées. Une modification des conditions édaphiques et hydriques par tassement du sol (circulation d'engins lourds) ou modification des écoulements (terrassement en particulier) peut également entraîner un impact indirect sur les stations d'orchis de Traunsteiner.

*Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?
Quel intérêt présente cette liaison du fait de l'absence de piste sur le versant haut d'Albiez lié au risque d'avalanche ?*

Quel est le justificatif économique d'un tel projet ?

Risque d'avalanche sur le secteur d'Albiez :

Le projet a pris en compte le risque d'avalanches. Une étude des risques nivologiques a été faite par la société Engineerisk. Elle définit :

- Les recommandations pour le dimensionnement des ouvrages concernés par les risques d'avalanches ;
- Les moyens de sécurisation à mettre en œuvre pour l'exploitation du secteur : Construction d'un Catex pour sécuriser le site.

A ce jour, sur le site d'Albiez, sont utilisés le grenadage à main, le PIDA hélico et l'avalancheur

- UTN S inscrite dans le SCoT arrêté, avec une arrivée aux Chaudannes

Comme il est envisagé d'équiper le secteur du plan de l'Arpette d'un Télési (Tk des 3 Cotes), il faudra sécuriser la zone du dessus, soit la partie droite du Mont Emy.

Sur la zone, il y a également des vents dominants qui arrivent du Nord-Ouest. La Zone du Col des Chaudannes est impactée par ces vents. Il existe donc un risque de fermeture de la liaison dans la configuration SCoT arrêté.

De plus, tous les couloirs et talwegs sont en travers du tracé. Les écoulements d'avalanche tendent donc à aller vers la ligne du télésiège.

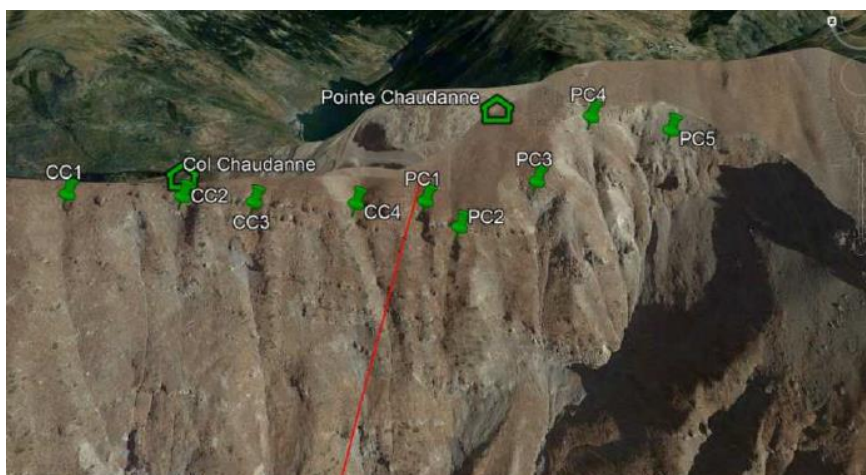
La photo ci-dessous illustre cela :



Pour une arrivée Pointe de Chaudanne tel que retenu dans le SCoT arrêté, il y aurait 9 couloirs principaux à traiter. Ci-dessous un plan de situation de ces 9 couloirs :

En rouge, l'axe du TS et son arrivée.

En Vert, les 9 couloirs à traiter



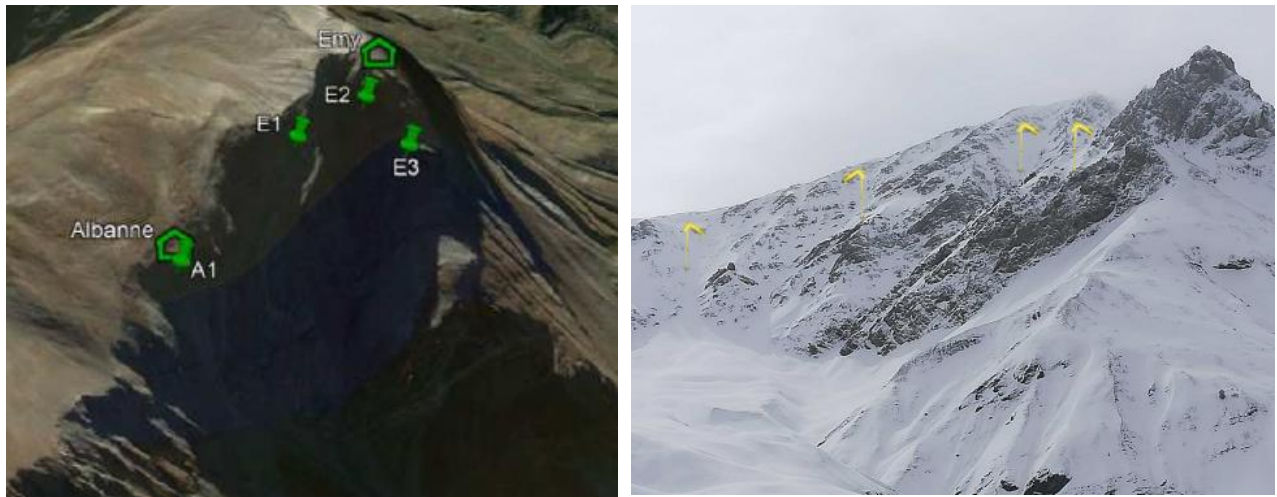
- Variante avec une arrivée dans le secteur des Arpons (à l'Est du col d'Albanne) :

Ce secteur est mieux protégé du vent et le futur télésiège dessert des pistes coté Karellis plus adaptées aux débutant car c'est une zone bleue.

De plus, en cas de panne/fermeture d'un appareil sur les Karellis (TS Chaudannes ou TS Arpons) il en restera un des 2 pour garantir le retour des clients, ce qui n'est pas réciproque sur la solution précédente.

Un autre avantage – indéniable - est qu'il n'y aura qu'une seule zone de déclenchement à traiter au lieu de deux, soit 4 couloirs à droite et 2 à gauche de l'arrivée du télésiège (au lieu de 9 couloirs pour une arrivée à la pointe des Chaudannes).

Les photos ci-dessous indiquent les 4 principaux couloirs à sécuriser coté EMY (Les 4 épingles en vert indiquent les couloirs à traiter).



→ Ces 2 options de tracé présentent chacune des avantages et des inconvénients, du point de vue des risques, de l'intégration paysagère et en termes d'exploitation de la remontée mécanique. L'objectif d'ici l'approbation du SCoT est d'aboutir à un tracé ajusté pour s'adapter aux observations faites sur le SCoT arrêté (par les PPA et lors de l'enquête publique) et concernant les dimensions risque et paysage de ce projet de liaison.

Sur les moyens à mettre en œuvre, le projet intégrera les dispositifs suivants :

- **Les Gazex** : Solution la plus pratique (car possible de déclencher depuis un ordinateur au bureau à tout moment = purge au fur et à mesure des chutes de neige) et certainement la plus rapide, mais la plus onéreuse : estimation de 1,35M€ pour sécuriser l'ensemble des 2 secteurs dans la solution « Chaudannes ». Si la solution « Arpons » est retenue, le cout diminue mais reste approximativement aux alentours de 600K€.
- **Le Catex** : Solution sécuritaire, pratique, mais plus longue de mise en œuvre si l'on sécurise la solution « Chaudannes ». Coût relativement élevé quand même : estimation de 800K€ pour sécuriser les 2 zones. Environ 4 à 500K€ pour sécuriser la solution « Arpons ».

Préservation des paysages :

Si l'arrivée est à la pointe des Chaudannes, il y aura plus de terrassement et d'impact sur le paysage que si l'arrivée est aux Arpons pour lequel il n'y aura qu'un passage de crête.

Il restera seulement le terrassement du TSD des Chaudannes en provenance des Karellis.

Mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore la biodiversité :

Pour la conception du projet de liaison, un diagnostic environnemental du site a été réalisé préalablement aux études de conception. Ce diagnostic réalisé par la société Téréo a identifié les enjeux environnementaux et le projet a été adapté par rapport aux enjeux identifiés.

- Le Tetra Lyre :

Pour le Tétralyre, l'étude Téréo précise

Le tétralyre semble utiliser la zone d'étude comme place de chant mais ne reste pas en repos la nuit sur le site. Bien que non protégée, cette espèce constitue un enjeu de conservation.

Les mesures de protection correspondantes seront mises en œuvre comme la mise en place de « visualisateurs » sur les câbles pour supprimer le risque de collision avec les câbles.

L'étude d'impact environnementale sera jointe aux dossiers de permis de construire et d'aménager décrira pour chaque projet l'ensemble des modalités de préservation à mettre en œuvre.

Quel intérêt présente cette liaison du fait de l'absence de piste sur le versant haut d'Albiez lié au risque d'avalanche ?

Il serait effectivement souhaitable que le plan d'aménagement prévoit une piste de liaison.

Pour appréhender les contraintes environnementales ainsi que les contraintes d'exploitation (ouverture, sécurisation, PIDA), il est tout d'abord nécessaire de bénéficier d'un examen in concreto des flux skieurs que va générer le projet de liaison.

Quel est le justificatif économique de cette liaison ?

La liaison Albiez-Karellis est indispensable au maintien du domaine skiable d'Albiez.

Depuis 2017, et la reprise en gestion du domaine skiable par SSDS, filiale à 100 % de la société d'économie mixte « Savoie Stations Ingénierie Touristique », un équilibre d'exploitation a été retrouvé et le passif de l'EPIC, précédent gestionnaire du domaine skiable, a été apuré. Dans le même temps, la Commune et les établissements financiers se sont accordés sur un échéancier de règlement de la dette bancaire de la collectivité.

Cependant le redressement de la station n'est qu'à mi-chemin. Seul un plan de développement, raisonné et raisonnable permettra à la station de faire face à ses échéances, au maintien et au renouvellement des installations. Ce plan de développement, indispensable à la poursuite d'activité de la station, repose sur le projet de liaison entre Albiez et les Karellis.

Le principal motif économique à la liaison est, pour Albiez, l'accroissement de la durée d'exploitation du domaine skiable – qui passera de 3 à 4 mois - et ainsi permettra de mieux couvrir les charges fixes d'exploitation du domaine skiable d'Albiez d'une part, et de favoriser son équilibre d'exploitation d'autre part.

Elle permettra aux clients d'Albiez de bénéficier d'une plus grande surface skiable :

- d'accéder à une zone en altitude avec une plus grande garantie d'enneigement ;
- d'accéder au domaine skiable des Karellis.

Le prix du forfait, ramené à la journée / skieur, sera maîtrisé compte tenu de la forte intermédiation du mode de commercialisation.

Le financement de cette liaison reposera, pour l'essentiel, sur la construction et l'exploitation des 1.100 lits prévus dans le projet de SCoT sur le territoire de la commune d'Albiez.

Le processus de réalisation de ces nouveaux lits touristiques devrait prochainement démarrer avec le dépôt, avant la fin de l'année, de 3 demandes de permis construire.

SSIT, qui intervient dans l'intérêt général des stations de sports d'hiver et notamment des stations moyennes comme Albiez, va investir dans deux projets de promotion.

En effet, ces nouveaux lits touristiques seront exploités sous la forme de **Résidence Hôtelière** - c'est à dire sous la forme de « lits durablement chauds » - et ce grâce à la mise la place récente d'une conciergerie sur la station.

Une nécessaire maîtrise des charges d'exploitation devra se poursuivre. Une partie du parc des remontées mécaniques – notamment situé au plus bas de la station - devra être désarmé compte tenu du coût important d'entretien induit par l'âge de ces appareils.

En conclusion, le projet de liaison entre Albiez et les Karellis est indispensable à la poursuite d'activité du domaine skiable de la station et, par voie de conséquences, au maintien de l'activité économique de nombreux socio professionnels.

La station des Karellis va s'inscrire dans la stratégie actuelle de développement des grands domaines qui permettra d'offrir à ses clients plus de pistes bleues dans un secteur ensoleillé. Elle pourra commercialiser un forfait avec une plus forte marge ce qui lui permettra d'accroître sa capacité d'autofinancement pour les besoins propres de son domaine skiable.

A noter que pour les Karellis cette opportunité se fait sans charge d'investissement additionnelle puisque l'ensemble des charges d'investissement et d'exploitation seront portées par Albiez.

Ici encore nous évoluons d'un plan neige à une **optimisation des stations existantes** conformément aux orientations du PADD du SCoT.

Les lits froids

Une conciergerie existe depuis quelques mois sur le territoire de la commune d'Albiez. Cette conciergerie est déployée par AFFINISKI, filiale à 100% de SSIT, sous la marque « Destination Montagne ». Les résultats sont très encourageants avec, du fait de ce dispositif, la remise en marché de lits qui n'étaient pas ou très peu proposés à la location.

Par ailleurs, AFFINISKI poursuit sa mission visant à créer, maintenir et (re) mettre en marché des lits touristiques sur la station avec des résultats encourageants.

Jusqu'à présent, il n'existait ni agent de location, ni conciergeries. Affiniski, titulaire de la carte d'agent immobilier gestion, proposera des mandats de gestion ce qui, là encore, devrait remettre ne marché les lits qui en étaient sortis.

UTN S n°3 : Création de 2 remontés mécaniques et pistes associées en extension du DSA Galibier-Thabor Commune de Valloire

Proximité avec la zone Natura 2000 et le site classé du Mont Thabor, zone riche en biodiversité. (Site de reproduction du Tétraste lyre). Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?

La Société d'Économie Mixte (SEM) Valloire étudie l'opportunité de développer ses activités hivernales entre le sommet du Grand plateau et le Pas des Griffes, objet de l'UTN S n°3. Considérant l'importance des enjeux de biodiversité sur le secteur, elle a mandaté un bureau d'études pour la réalisation d'inventaires de terrain afin de mieux caractériser et localiser ces enjeux.

Dans le cadre de la réalisation de ce projet, la SEM Valloire met en place une stratégie de mesures afin d'être en corrélation avec la loi et la préservation du patrimoine naturel. Ce chapitre énonce celles qui sont en cours d'élaboration au sein de la société mixte.

Pour les mesures d'évitement, de réduction, de compensation, une hiérarchisation des priorités est proposée en fonction des enjeux environnementaux (Priorité 1 = priorité haute, Priorité 2 = priorité secondaire, Priorité 3 = priorité faible).

1. Mesures administratives :

Si le projet devait se réaliser, la SEM entreprendrait une étude d'impacts sur l'environnement, un dossier loi sur l'eau, un dossier CNPN ainsi qu'une notice d'incidence Natura 2000.

2. Mesures d'évitement :

N°	Mesure	Description	Priorité
1	Eviter le passage sur les habitats à haute valeur patrimoniale.	Éviter et conserver une distance de sécurité vis-à-vis des habitats et stations d'espèces à fort enjeu (zones humides, Silène de Suède, Camélée striée, habitats de l'Apollon, habitats d'hivernage des Galliformes).	1
2	Maintenir une pression de pâturage modérée par les troupeaux.	Le pâturage est susceptible de provoquer des atteintes aux habitats ainsi qu'un dérangement pour les espèces sauvages. Il conviendrait de limiter leur accès à cette zone afin de réduire la pression exercée.	3
3	Limiter les terrassements.	Limiter le remodelage de terrain de façon à garder un maximum d'habitats intacts.	1

3. Mesures de réduction :

N°	Mesure	Description	Priorité
1	Limiter la surface du projet.	Chercher à limiter, autant que possible, les emprises de projets en utilisant les potentialités du relief naturel.	1
2	Réaliser les travaux à des périodes en adéquation avec les cycles biologiques des espèces faunistiques et floristiques.	Adapter le planning des travaux, notamment durant les périodes de reproduction des oiseaux, des amphibiens et des chiroptères.	1
3	Limiter l'impact sur le déplacement des rapaces et des galliformes.	Mettre en place des avertisseurs visuels au niveau des câbles pour les rapaces et les galliformes.	1
4	Limiter le ski hors-piste.	Mettre en place des zones de défend pour préserver des zones de quiétude pour la faune, en particuliers pour les galliformes.	1
5	Limiter le fonctionnement des remontées mécaniques.	Stopper le fonctionnement des télésièges au printemps, en été et en automne.	1
6	Limiter la période de ski dans la zone.	Eviter l'utilisation d'enneigeurs afin de limiter la durée d'activité de ski dans le but de préserver des périodes de quiétude pour la faune.	2
7	Limiter l'impact sur les sols.	Utiliser des machines de chantier ayant un impact limité sur les sols.	3
8	Limiter le développement de pistes.	Limiter le nombre de création de piste pour ne pas créer davantage d'accès dans cette zone sensible.	1
9	Limiter l'accès au site.	Interdire la circulation sur les pistes durant l'été (sauf les ayant droit).	1
10	Limiter le dérangement durant la période hivernale.	Limiter l'utilisation des dameuses dans ce secteur.	2

4. Mesures de compensation :

N°	Mesure	Description	Priorité
1	Renaturer les zones terrassées.	Réensemencer les zones terrassées avec un mélange grainier d'espèces indigènes adaptées aux milieux naturels et recréer ainsi un biotope montagnard.	1
2	Compenser les zones humides détruites.	En cas de destruction des habitats humides, recréer ces habitats à titre compensatoire à une hauteur de 200 %.	1

5. Mesures de limitation des accès :

- ZSC des « Landes, prairies et habitats rocheux du massif du Mont Tabor ».

L'accès naturel depuis la ligne de crête qui lie le sommet du Crey de Pérè jusqu'au pas des Griffes est une succession de barres rocheuses limitant naturellement le basculement sur la zone N 2000. Par ailleurs si le projet devait se réaliser un système de fermeture hermétique temporaire de type filets sur potences serait disposé durant la saison hivernale puis démonté à la fin de la saison.

Au-delà, la typologie géographique du terrain empêchera tout accès gravitaire au versant Est.

A l'aval, le retour gravitaire vers le nord et le domaine skiable existant, interdira naturellement l'accès au fond de la vallée de l'aiguille noire en dessous de la côte d'altitude 2000.

L'**annexe n°2** jointe à cette note détaille les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité.

UTN S n°4 : Création d'un Club Med à Valloire

Etude des risques naturels de glissement de terrains, levée de la réserve Préfectorale avant l'approbation du SCoT. Quelles sont les démarches envisagées avec la Préfecture ?

Cette réserve a été levée par le Préfet (cf courrier du 18 novembre 2019).

Quelle sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?

L'ensemble des mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité dans le cadre de la réalisation du projet Club Med de Valloire est présenté dans le rapport joint à cette note, en **annexe 3**.

Voici ci-dessous la synthèse de ces mesures :

ME : mesures d'évitement

MR : mesures de réduction

MC : mesures de compensation

MA : mesures d'accompagnement

Les mesures pour la faune

ME5 - Limitation horaire des activités de chantier

MR5 - Calendrier de chantier

MR6 - Réduction de la pollution lumineuse

MR7 - Renaturation, traitement paysager et aménagement en faveur de la biodiversité

MR8 – Toitures-terrasses végétalisées

Les mesures pour la flore

- ME1 - Concertation avec les agriculteurs et mise en défens du chantier vis-à-vis des activités agropastorales
- ME2 - Mise en défens des zones sensibles
- ME3 - Définition des conditions de stockage d'hydrocarbures
- ME4 - Gestion optimisée du chantier
- MR1 - Revégétalisation des espaces terrassés non construits
- MR2 - Règles d'usages pour limiter la prolifération de plantes invasives

Les mesures sur les habitats

- ME1 - Concertation avec les agriculteurs et mise en défens du chantier vis-à-vis des activités agropastorales
- ME2 - Mise en défens des zones sensibles
- ME3 - Définition des conditions de stockage d'hydrocarbures
- ME4 - Gestion optimisée du chantier
- MR1 - Revégétalisation des espaces terrassés non construits
- MR2 - Règles d'usages pour limiter la prolifération de plantes invasives

Mesures pour la protection des continuités écologiques

Les mesures vis-à-vis des continuités écologiques sont celles déjà déployées dans les rubriques habitats-flore-faune, soit, pour rappel :

- ME1 - Concertation avec les agriculteurs et mise en défens du chantier vis-à-vis des activités agropastorales
- ME2 - Mise en défens des zones sensibles
- ME3 - Définition des conditions de stockage d'hydrocarbures
- ME4 - Gestion optimisée du chantier
- ME5 - Limitation horaire des activités de chantier
- MR1 - Revégétalisation des espaces terrassés non construits
- MR2 - Règles d'usages pour limiter la prolifération de plantes invasives
- MR5 - Calendrier de chantier
- MR6 - Réduction de la pollution lumineuse
- MR7 - Renaturation, traitement paysager et aménagement en faveur de la biodiversité
- MR8 – Toitures-terrasses végétalisées

Les mesures sur les éléments d'environnement

- MR3 - Insertion de critères énergétiques dans le cahier des charges et formation des gestionnaires
- MR4 - Gestion optimisée du chantier en phase opérationnelle
- MA3 - Mise en place de navettes gratuites par la commune

Mesures pour supprimer, réduire ou compenser les effets sur le paysage

- MR1 - Revégétalisation des espaces terrassés non construits
- MR9 - Masque de chantier autour du périmètre
- MR10 - Modèle topographique
- MA5 - Concertation ABF et SDAP préalablement au permis

UTN S n°5 : Créer une liaison entre les domaines skiables de Valmeinier et Valfréjus en intégrant un accès depuis Orelle : « Croix du Sud »

Explication des impacts sur les zones protégées Natura 2000, ZNIEFF et du site classé du Mont Thabor. Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ?

Quelle réduction de la consommation d'espace mettez-vous en œuvre (85 ha prévus) ?

Parking d'Orelle à agrandir, Comment ?

N'y aurait-il pas un conflit d'eau entre les différents usages (neige de culture, population) ?

Comment prenez-vous en charge la sécurité des skieurs entre 2 vallons en cas de panne des remontées mécaniques ou d'aléas climatiques ?

Quelle est la justification économique d'un tel projet ?

Mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité

Le niveau de détail des études actuelles (faisabilité) ne permet pas d'avoir les emprises précises des aménagements et ce sont les études d'avant-projet techniques et environnementales qui permettront de définir les terrassements de pistes nécessaires (cubatures, surfaces...) et les implantations des appareils de remontées mécaniques (notamment implantation des pylônes et des gares). **C'est sur la base de ce projet consolidé que pourront être menées les investigations et dossiers réglementaires (environnement et urbanisme).**

En effet, les remontées mécaniques transportant plus de 1500 p/h ainsi que l'aménagement de pistes de ski de plus de 2ha en site vierge sont soumis à la rubrique 43 de l'annexe du R122-2 du Code de l'Environnement. L'ensemble du programme devra donc faire l'objet d'une évaluation environnementale qui devra aborder toutes les des thématiques précitées. Des inventaires faunistiques et floristiques - menés sur la zone d'étude- seront garants de la bonne complétude et de l'analyse environnementale. Ces éléments permettront d'affiner pour chaque opération les effets sur l'environnement et d'engager le maître d'ouvrage sur des mesures dimensionnées à la hauteur des enjeux. Concernant les interfaces avec les zonages d'inventaires et réglementaires, des dossiers devront être présentés aux services de l'Etat pour mesurer les effets et concerter les parties prenantes lors des études d'avant-projet. D'autres demandes d'autorisation pourront également être exigées des services de l'Etat notamment en respect du Code Forestier et des articles R. 411-1 à R. 411-5 du Code de l'Environnement.

Mesures prises pour la réduction de consommation d'espace (85ha prévus) :

Le projet représente actuellement bien une nouvelle surface de piste damée de 85ha prévisionnelle. Cependant, cette surface ne représente pas une surface artificialisée mais bien une surface de piste balisée : en été, l'impact sera donc nul sauf au niveau des zones terrassées. L'objectif est de créer des itinéraires skiables suivant autant que possible les mouvements du terrain pour limiter les terrassements au strict minimum. Ceux-ci seront principalement cantonnés aux zones de crêtes (col des Marches et col des Sarrasins) afin de créer les zones d'arrivées des appareils et les départs de pistes. La surface totale à travailler en terrassement (pistes et appareils) est ainsi estimée dans l'étude de faisabilité à 40ha (dont la majorité en surfaçage, c'est-à-dire reprise de la partie superficielle du terrain pour enlever les blocs rocheux, sans mouvements de terre conséquents). Et ce afin de maintenir une zone la moins artificielle possible hors exploitation.

Par ailleurs, le projet se situe totalement en dehors du périmètre du site classé du Thabor. Ceci est conforme aux décisions ministérielles datant de la création de ce site classé, comme l'atteste le courrier de la Ministre VOYNET (voir **annexe 4**) rappelant que le périmètre retenu « permet la création d'un domaine skiable unique des quatre communes mauriennaises de Modane, Orelle, Valloire et Valmeinier ».

Parking d'Orelle :

Le chiffrage du projet global prend en compte ce besoin, avec un budget alloué à l'extension des parkings d'Orelle : extension au sol et le cas échéant création de niveaux couverts en surélévation du parking existant (sans dépasser 1 à 2 niveaux).

Conflit d'eau entre les différents usages (neige de culture VS population) ?

L'objectif de ce projet est de consolider le produit ski en altitude pour les stations concernées. Les altitudes des pistes projetées dans le vallon de Bissorte sont comprises entre 2300 et 3000m. Aucun système de neige de culture n'est prévu dans le cadre du projet dans ce secteur.

Prise en charge de la sécurité des skieurs entre les 2 vallons en cas de panne des RM ou aléas climatiques :

Le projet présenté a bien pris en compte cette nécessité en proposant le cumul de plusieurs solutions intégrées au chiffrage global :

- La mise en place d'un appareil téléporté moderne entre Orelle Francoz et le refuge des Marches. Ces appareils ont un taux de disponibilité proche de 100% et doivent assurer l'aller et le retour des skieurs à la journée ainsi que l'évacuation des blessés en cas de besoin vers la vallée. Plusieurs stations présentent ce cas de figure et sont totalement opérationnelles : Orelle/Val Thorens ou Cauterets par exemple ;
- L'évacuation de la zone de Bissorte sera donc réalisable par 3 voies : la télécabine vers Orelle/Francoz, le télésiège vers Valmeinier, le télésiège vers Valfréjus. Dans tous les cas, la prise d'un seul de ces appareils permet ensuite un accès gravitaire aux stations par des pistes balisées. Une panne généralisée de tous les appareils du secteur, ou un empêchement d'exploiter simultanément paraît très peu probable. Dans le cas de phénomène météo soudain, l'enjeu restera identique à la plupart des grands domaines alpins, avec la possibilité d'anticiper les fermetures et de rapatrier en marche lente via les téléportés.
- La réalisation d'un bâtiment de services à l'arrivée de la future télécabine, au niveau du point bas des Marches. Ce bâtiment intégré à la gare d'arrivée de l'appareil comprendra à minima : toilettes, vestiaires, salle hors sac, locaux pisteurs et stockage, garage dameuse. Le dimensionnement précis de ce bâtiment devra permettre d'assurer le stockage provisoire des skieurs en transit dans la vallée de Bissorte en cas de panne des appareils en attente d'évacuation. Aucune offre d'hébergement ni de restauration n'est par contre prévue, hormis celle hypothétique dans le refuge existant des Marches (20 lits).

Quelle est la justification économique d'un tel projet ?

- Création d'un nouveau produit support d'un argument marketing et commercial puissant pour attirer une clientèle de skieurs et développer la clientèle étrangère (proximité du bassin italien),
- Un projet qui permet de répondre aux évolutions des attentes de la clientèle : naturalité, garantie neige, convénience, ...
- Un projet qui n'implique pas directement la création importante de nouveaux hébergements mais qui est susceptible de créer une dynamique d'optimisation du parc existant et de rénovation,
- D'un projet de type « *Plan Neige* » à un projet de « *Stations optimisées* ».

UTN S n°6 : Création d'un ascenseur valléen Valfréjus – Modane - La Norma

Quel sont les hébergements à développer sur Modane/Fourneaux ? Comment est envisagée la réhabilitation des logements vacants sur Modane/Fourneaux ?

Il est programmé 500 lits à Val Fréjus et 500 lits à la Norma. Pourquoi ne pas les implanter à Modane /Fourneaux pour redynamiser ?

Comment développer la mobilité en fond de vallée vers l'ascenseur valléen ? Comment éviter la circulation automobile entre Modane et les stations ?

Quel est la justification économique d'un tel projet ?

Quelles sont les mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ? (papillon Appolon et forêt) ?

Hébergements à développer sur Modane/Fourneaux :

Le DOO définit une capacité maximale de lits nouveaux sur les stations de Valfréjus et La Norma de 500 lits sur chaque site contrairement aux autres stations plus généralement dotées d'environ 1000 lits. Ceci s'explique notamment par les capacités existantes en renouvellement urbain sur le pôle de Modane/Fourneaux. Cette stratégie de développement d'une offre en fond de vallée (1700 lits prévus dans le DOO sur toute la Maurienne hors station) s'articule sur Modane-Fourneaux avec le Pôle d'Echange Multimodale (PEM) en cours de création sur la gare TER/TGV de Modane. Ces hébergements nouveaux en fond de vallée pourront également s'inscrire dans une logique de diversification, axée sur des séjours multi-sites été comme hiver (à l'échelle de toute la Haute Maurienne voire d'une partie de la Maurienne : forfait ski Haute Maurienne Vanoise permettant de skier une journée sur chaque station...).

De plus l'agglomération Modane-Fourneaux a perdu en trois décennies de l'ordre de 40% de sa population (environ 2400 habitants) et le nombre de logement vacants est important. Une partie pourra être requalifiée en hébergement touristique.

Une réflexion globale, impulsée par le Préfet de la Savoie, démarre actuellement sur le périmètre des communes de Modane et Fourneaux : elle vise à concevoir une stratégie complète de renouvellement urbain, en intégrant les dimensions d'habitat permanent et touristique, de mobilité, d'économie (industrie, artisanat et tourisme), de mobilité. La mise en œuvre de cette réflexion pourra aboutir à la création d'hébergements touristiques en renouvellement dans ce pôle de vie, par la mobilisation de bâtiments existants ou par déconstruction/renouvellement.

Mobilités en fond de vallée :

Le départ de l'ascenseur Valléen vers les deux stations est positionné au niveau du PEM (Pôle d'Echanges Multimodal) et gare SNCF TER/TGV et gare routière.

La CCHMV a mis en place des transports collectifs vers tous les villages et stations de la Haute Maurienne Vanoise. Des forfaits de skis communs correspondent au même territoire.

Ces navettes desservent également les autres quartiers de Modane (Loutraz et Ville) de et vers la gare. La gare de Modane est également terminus de la ligne italienne TER depuis Turin (Italie).

Justification économique d'un tel projet :

La CCHMV finance actuellement des navettes en hiver et en été entre la gare de Modane et les stations de La Norma et Valfréjus. Le cout de fonctionnement annuel de ces 2 lignes s'élève à 250k€. Cette somme correspond à 50% du fonctionnement annuel prévisible du futur ascenseur vallée.

La justification économique d'un tel projet devra en plus des forfaits nouveaux grâce à la facilité d'accès, devra également prendre en compte les retombées économiques sur les communes en vallée par les logements touristiques réhabilités ou nouveaux.

Mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité (papillon et forêt) :

Le niveau de détail des études actuelles (faisabilité) ne permet pas d'avoir les emprises précises des aménagements et ce sont les études d'avant-projet techniques et environnementales qui permettront de définir les implantations des appareils de remontées mécaniques (notamment implantation des pylônes et des gares). C'est sur la base de ce projet consolidé que pourront être menées les investigations et dossiers réglementaires (environnement et urbanisme).

UTN S n°7 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA d'Aussois (secteurs Grand Chatelard et Col des Hauts)

De nombreux lits froids existent : Comment justifiez-vous le besoin de nouvelles constructions ?

Impacts sur le PNV (Col des Hauts) : comment rendre impossible le basculement côté PNV ?

Comment réduire l'impact paysager des nouvelles constructions (tourisme d'été) et des nouvelles remontées mécaniques

Quel est la justification économique d'un tel projet ?

Lits froids :

Aussois est l'une des stations qui compte le moins de « lits froids » en Maurienne (selon la définition habituellement retenue). En réalité, ce sont plutôt des « lits tièdes » car une assez forte fréquentation persiste après la fin des baux, compte tenu de l'attractivité de la station-village durant toute l'année. Cette UTN S n°7 porte sur le domaine skiable et pas sur l'offre d'hébergements nouveaux.

Impacts sur le PNV :

Pourquoi cette extension du domaine skiable ?

Une extension à des altitudes élevées, pour une utilisation optimale de l'espace communal, **hors zone Cœur du Parc National de la Vanoise**. Pour répondre aux préoccupations du changement climatique et assurer le plus possible l'enneigement naturel.

TK du Grand Châtelard :

Situé dans une combe bien enneigée, abritée. Aménagement qui demande **peu de terrassement**, ni pour les pistes ni pour l'implantation du télésiège : pentes modérées et topographie régulières.

Projet en continuité « logique » avec le projet de TS de la Fournache. On étend le domaine skiable vers le haut « à peu de frais ».

Les mesures de protection installées contre les avalanches pour le domaine de la Fournache (CATEX) seront légèrement complétées, sans gros travaux.

TS du Col des Hauts

Construction d'un télésiège et extension du domaine skiable à des altitudes élevées, en **continuité directe** avec les 2 télésièges débrayables du Grand Jeu et de l'Armoise, qui constituent la « colonne vertébrale » du domaine skiable alpin d'Aussois. Situation dans un cirque enneigé, qui conserve la neige jusque tard dans le printemps. La construction du télésiège ne demande pas de terrassement particulier. La gare de départ sera installée dans une zone de très faible pente.

La gare d'arrivée sera construite à une altitude de 2850m, donc sous la crête Sud du Col des Hauts. **Elle a été volontairement décalée vers le bas (-120m d'altitude par rapport au col), pour éviter que les skieurs ne tentent de rejoindre la Combe de Bonnenuit** : celle-ci est située dans le Cœur du PNV, et s'avère actuellement déjà bien fréquentée par les skieurs de randonnée. La réalisation du télésiège n'apportera pas de fréquentation supplémentaire dans ce secteur protégé. D'ailleurs, pour plus de précautions, des filets pourront être installés sur la crête.

Au total, pour ces 2 projets, les impacts paysagers sont particulièrement modérés.

Approche économique :

Ces projets sont en adéquation avec les projets de création de nouveaux lits touristiques (1200 lits sur les 10 ans à venir) et de progression modérée de la fréquentation touristique. Depuis 60 ans, le moteur du développement a été le tourisme, et en particulier le tourisme lié au ski. On peut penser que des investissements en ce domaine (pour un horizon 30 ans – 40 ans) restent raisonnables et réalistes. Le village-station d'Aussois a su trouver ainsi un certain équilibre entre tourisme d'hiver, tourisme d'été, des formes d'hébergement particulièrement diversifiées, la valorisation d'un riche patrimoine naturel, architectural, culturel, une agriculture vivante, des commerces et artisans locaux... Ce type de développement a permis une progression régulière de la population permanente de 320 habitants en 1968 à 683 habitants aujourd'hui, avec une vraie vie de village animée toute l'année, une école de 60 enfants (à 3 classes)...

UTN S n°8 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA de Val-Cenis (liaison haute)

Mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et les zones protégées ?

Comment limiter la consommation d'espaces ?

Contradiction entre les enjeux environnementaux et ce projet : comment allez-vous traiter les enjeux de biodiversité (Forêt d'Arc, Val de Cléry, liaison Mont-Cenis/La Turra ?

Mesures prises pour éviter les impacts sur la faune, la flore et les zones protégées :

Le niveau de détail des études actuelles (faisabilité) ne permet pas d'avoir les emprises précises des aménagements et ce sont les études d'avant-projet techniques et environnementales qui permettront de définir les implantations des appareils de remontées mécaniques (notamment implantation des pylônes et des gares). C'est sur la base de ce projet consolidé que pourront être menées les investigations et dossiers réglementaires (environnement et urbanisme).

Les implantations des appareils et des pistes seront proposées après étude de l'observatoire environnemental de la CCHMV, afin d'éviter et de réduire au maximum l'impact des équipements.

Concernant l'équipement dans le vallon de Cléry :

L'UTN S du SCoT arrêté présente un allègement considérable par rapport à l'UTN initiale obtenue en 2005 (1 seul appareil ou lieu de 2). Il n'y a plus d'appareil dans la partie haute du vallon de Cléry. En compensation, il est proposé de **créer une zone protégée par APPB sur le fond du vallon de Cléry.**

Les pistes dans la partie basse du vallon de Cléry seront des pistes naturelles sans modelage – piste rouge/noire et piste verte en utilisant la piste militaire. Ces pistes militaires, existantes, pourront être utilisées par les engins lors de la création des remontées mécaniques, ce qui limitera sensiblement l'impact sur le milieu naturel et sur le paysage.

Pour ce qui concerne la liaison Mont-Cenis / Turra :

Téléphérique plutôt que télécabine pour limiter l'impact visuel (pas de pylône).

Cet appareil s'inscrit bien dans le cadre de la diversification hiver / Été.

Pour l'été : ouverture à des circuits pédestre ou VTT (piste militaire). Rénovation des bâtiments du fort avec espaces d'interprétation (militaire, ou montagne, géologie...)

Pour l'hiver : des mesures pourront être mise en œuvre pour interdire le ski sur le versant du Col du Mont-Cenis. Utilisation du terrain naturel et de la piste militaire pour créer des pistes Rouge/noire et verte (pas de remodelage par terrassement).

Cohérence entre PADD (protection des communs, de l'environnement) et domaine skiable :

Il est important de repositionner le projet d'UTN S de Val Cenis par rapport à l'ensemble du domaine skiable existant d'une part, et par rapport aux surfaces de la commune faisant l'objet de protection d'autre part. Dans les 2 cas l'extension envisagée dans cette UTN S apparait comme mineure.

La superficie totale de la commune de Val-Cenis est de : **45 487ha**.

Les espaces protégés sur la commune sont constitués de (source Observatoire des territoires de Savoie) :

Cœur du PNV : 18 385 Ha (source arrêté du 5 avril 2007 relatif aux modes de calcul de la superficie du cœur des parcs nationaux – version consolidée du 2 Octobre 2019) ;

APPB du Mont-Cenis et vallon de Savine : 1 105 Ha

Zones Natura 2000 : 1 207 Ha (3 zones)

Sites inscrits : 2 199 Ha (3 sites)

ZNIEF 1 : 14 629 Ha (20 zones)

ZNIEF2 : 8 292 Ha (3 zones)

Forêt de protection : 616 Ha (2 zones – Bramans et Termignon). Sans compter tourbières et zones humides.

En ne comptant que les superficies protégées par le PNV, APPB et Natura 2000, (20 697 Ha) près de la moitié du territoire communal est protégé.

Le tracé des remontées mécaniques et pistes de ski (UTN 8) ne concerne aucun espace actuellement protégé, ni même les forêts de Bramans ou Termignon.

UTN S n°9 : Création d'un itinéraire cyclable de fond de vallée d'Aiton à Bonneval sur Arc

Comment intégrer cette proposition de piste cyclable "les balcons de Maurienne" avec un parcours en boucle tout le long de la vallée qui pourrait être créé à mi pente entre la vallée et les villages/stations ?

Relier les nombreux hameaux qui composent la vallée (de Montgellafrey au Col du Chaussy, d'Hermillon (Champessuit) à St Julien (Grenis-Montdenis), de Beaune à Thil, Villarodin, Aussois etc...jusqu'à Termignon.

Puis demi-tour dans le sens descendant, de Termignon vers Valfréjus puis vers Valmeinier puis vers Valloire vers Albanne, etc...

Pour qu'au fil du temps, celle-ci devienne une boucle qui parte d'Aiton pour revenir à Aiton.

Emprunter la rive droite à partir de ST Marie de Cuines jusqu'au carrefour de ST Marie de Cuines.

L'UTN S n°9 inscrite au SCoT ne concerne pas les « balcons de Maurienne ». Il s'agit au contraire du développement d'un équipement structurant, en fond de vallée, en grande partie sur l'emprise de chemin ou petites routes existantes. En parallèle de cet équipement majeur, connecté aux grandes vélos routes européennes, d'autres circuits pourront être mis en place en complément.

Pensez-vous prendre en compte des itinéraires adaptés aux capacités de chaque cyclotouriste ?

La cible visée par cet itinéraire de fond de vallée est double : « endurant » (cyclo sportifs et cyclotouristes d'une part) et familles d'autre part.

Des aménagements liés à cette activité (hébergement et restauration) seront-ils développés sur les parcours ?

Un réseau de haltes (principales et secondaires) est prévu tous les 16km. Elles seront construites en même temps que les tronçons de l'itinéraire cyclable. Leur coût a été intégré au chiffrage global. De plus, un label « accueil vélo » existe sur le territoire et intègre des hébergeurs et des restaurateurs (cf détail dans l'annexe 5 jointe à cette note).

UTN S n°10 : Création d'un centre international du Vélo exploitant les eaux thermales Commune de Saint-Jean-de-Maurienne.

En cas d'impossibilité d'exploitation des eaux thermales, le CIV sera-t-il créé ? La prise en compte de la transition énergétique sera-t-elle intégrée au projet ? Et si oui, sous quelles formes ?

Les études relatives aux eaux thermales sont en cours (durée de 4 ans minimum). Les premiers résultats sont rassurants sur les aspects quantité annuelle et chaleur des eaux. La poursuite des études permettra de connaître leurs propriétés thermales. Le programme définitif de l'opération sera donc à établir dans les années à venir sur la base des conclusions de ces études et en fonction de la position de l'ARS. Quoiqu'il en soit, ces eaux pourront être exploitées dans cette opération de deux manières :

- eaux chaudes pour une offre bien être, balnéo (avec ou sans propriété thermales)
- valorisation de la chaleur dans le bilan énergétique du fonctionnement de cet établissement

Ce second point relatif à la transition énergétique devra être au cœur du programme de l'opération. La fiche UTN du DOO du SCoT pourrait être complétée (au même titre que celle du Club Med de Valloire) pour tenir compte des remarques de l'Etat et de la MRAE à ce sujet : pour ces opérations immobilières de grande taille, la fiche UTN du DOO pourrait exiger que ces opérations aient recours à une source d'énergie renouvelable pour les besoins de chaleur et intègrent une production d'ENR, sauf en cas d'impossibilité technique à démontrer sur la base d'une étude de faisabilité.



Schéma de Cohérence Territoriale

ANNEXES au « Mémoire en réponse » du SPM

Annexe 1 : Note et cartographies concernant le domaine skiable alpin de St François Longchamp

Annexe 2 : Rapport détaillant les mesures pour préserver la faune patrimoniale (novembre 2019) concernant le projet d'extension du domaine skiable alpin de Galibier-Thabor (SEM Valloire)

Annexe 3 : Rapport détaillant les mesures prévues à l'échelle du projet Club Med de Valloire pour éviter-réduire-compenser-accompagner les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité (Commune de Valloire, Club Med)

Annexe 4 : Courrier de la Ministre VOYNET relatif au site classé du Thabor et à la création d'un domaine skiable unique sur les communes de Modane, Orelle, Valloire et Valmeinier

Annexe 5 : Note de Maurienne Tourisme concernant l'itinéraire cyclable de fond de vallée

Annexe 1 : Note et cartographies concernant le domaine skiable alpin de St François Longchamp



PROJET SCOT RM DE SAINT FRANCOIS LONGCHAMP



St François Longchamp, le 13 novembre 2019

Commentaire SCOT Maurienne : domaine skiable

Cheval Noir :

En prévision du remplacement du télésiège du « Rocher blanc » mis en service en 1997 et du télésiège de « côte 2305 » mis en service en 1980, l'option d'un télésiège pour remplacer ces deux télésièges est la plus favorable :

- Nombre de pylônes sera fortement diminué par rapport à l'existant
- Les travaux de terrassement au sommet du télésiège de « côte 2305 » étant très important (manque de place), l'arrivée du futur télésiège est située en amont côté du « Cheval noir »
- La zone Natura 2000 sur la commune de Saint François Longchamp et de la Léchère se situe sur le massif de la Lauzière, la zone scot n'est pas concernée
- Pas de zone humide sur le secteur de la gare d'arrivée.
- La zone envisagée est hors zone ZNIEF (quadrillage rouge)
- L'emprise de la gare d'arrivée du télésiège sur la « Cheval noir » est d'environ 85 m² (pinces fixes)
- Une piste rouge de ski d'environ 700 m rejoignant la piste de ski du renard depuis l'arrivée du télésiège est à concevoir, ce sera principalement un enfouissement de rochers sur le cheminement
- Un système de déclenchement à distance est à prévoir pour sécuriser la piste (Gazex ou Catex)

Bosse à Hélène :

- Pour faciliter l'accès au col de la Madeleine, au secteur de la Lauzière et à la liaison avec la station de Valmorel, l'arrivée d'un télésiège sur le lieu-dit « la bosse à Hélène » est la zone qui se prête le mieux pour désengorger le télésiège du Frêne et suppléer à la piste du « Col » tracée sur terrain naturel qui est plat, qui remonte par endroit, un des points noirs du domaine skiable de Saint François Longchamp, des travaux envisagés pour la construction d'une réelle piste donnant accès au col de la Madeleine puis au télésiège de la Lauzière s'avère très compliqué dans sa conception et au niveau du foncier.
- La zone Natura 2000 se trouve sur le versant de la Lauzière, donc ne concerne pas cet appareil.
- L'arrivée de la gare du télésiège se situe en bordure extérieure de la zone ZNIEF (quadrillage rouge)
- Pas de zone humide sur la zone de la gare d'arrivée du télésiège
- L'emprise de la gare d'arrivée du télésiège sur la « Bosse à Hélène » est d'environ 350 m² (pinces débrayables)
- Une piste bleue de 100 m sur terrain naturel rejoindra la piste du « Col » au niveau du départ de la piste du « Dôme »
- Une piste bleue d'environ 200 m sur terrain naturel rejoindra la piste du « Col » côté « Col de la madeleine »

Roche Cornue :

- En prévision du remplacement du télésiège du « Schuss » mis en service en 1976 modifié en 2001, l'option du démontage du télésiège pour la mise en place d'un télésiège dont la gare de départ se trouverait à proximité du départ du télésiège du « Soleil rouge » arrivant au niveau du « Roche Cornue », la plateforme actuelle de l'arrivée du télésiège du « Schuss » nécessitant de gros travaux de terrassement.
- La zone Natura 2000 se trouve sur l'autre versant de la vallée côté du secteur de « la Lauzière » donc ne concerne pas cet appareil.
- La gare d'arrivée du télésiège « Roche cornue » se situe en dehors de la zone ZNIEF (quadrillage rouge)
- Pas de zone humide sur la zone de la gare d'arrivée du télésiège
- L'emprise de la gare d'arrivée du télésiège de la Cornue est d'environ 85 m² (pinces fixes)
- Une piste rouge de ski d'environ de 500 m est à créer pour rejoindre la piste des « Crèches » depuis la gare d'arrivée du télésiège

Ces 3 projets sont essentiels pour l'optimisation de l'exploitation du domaine skiable de Saint François Longchamp et pour le domaine joint avec Valmorel appelé « le Grand domaine ». L'implantation de ces projets ne concerne pas la zone de Natura 2000 située sur les communes de Saint François Longchamp et de la Léchère, pas de gros travaux sur des zones humides du domaine skiable.

Les flux en direction du col de la Madeleine et de Valmorel seront mieux maîtrisés et ventilés sur le domaine.

Le renouveau de nos vieux téléskis dont celui du « Schuss » et celui de « Côte 3205 » qui sont exclusivement réservés aux très bons skieurs au vu de leur difficulté, sera un atout supplémentaire pour l'attractivité de la station de Saint François Longchamp.

L'extension en zone vierge ne dépasse pas 5 ha, elle est donc très limitée.

Zone Natura 2000

Zone verte = ZNIEFF: Massif de la Lauzière



Zone verte = Z NIEFF: Environs du lac du loup



Situation

Localisation à l'adresse
Rue, Avenue, Hameau... : ex : 3 rue de Savoie
Code postal et/ou localité : ex : 75006 PARIS
Rechercher Effacer les résultats

Localisation parcellaire
Choisissez une région
Localiser

Légende
Contenu de la carte
 Ouvrages CASCADE
 Natura2000
 Autres zones protégées
 Paysages
 Zones humides
 Parcs
 Réserves
Communes
RPG2013 (ilots)
Sélection automatique (Niveaux de gris)
Fond IGN automatique
Sélection automatique (Couleurs IGN)
Fond IGN automatique
Photographies aériennes (Niveaux de gris)
BD Ortho

Choisissez une échelle Zones favorites

ZNIEFF de type 1 :
73120001
- NOM : Massif de la Lauzière

RGF93/Lambert 93 Position : 967770.73, 6488761.52

ZNIEFF

Situation

Localisation à l'adresse
Rue, Avenue, Hameau... : ex : 3 rue de Savoie
Code postal et/ou localité : ex : 75006 PARIS
Rechercher Effacer les résultats

Localisation parcellaire
Choisissez une région
Localiser

Légende

- Contenu de la carte
- Ouvrages CASCADE
- Natura2000
- Autres zones protégées
- Paysages
- Zones humides
- Parcs
- Réserves
- Communes
- RPG2013 (îlots)
- Sélection automatique (Niveaux de gris)
- Fond IGN automatique
- Sélection automatique (Couleurs IGN)
- Fond IGN automatique
- Photographies aériennes (Niveaux de gris)
- BD Ortho

Choisissez une échelle Zones favorites

ZNIEFF de type 1 : 73120001
- NOM : Massif de la Lauzière

RGF93/Lambert 93 Position : 967770.73, 6488761.52

ZNIEFF

Géo-IDE carto

Natura 2000 en Savoie

Ecologie et Développement Durable

Chisissez une échelle Zones favorites

Situation

Localisation à l'adresse

Rue, Avenue, Hameau... : ex : 3 rue de Savoie

Code postal et/ou localité : ex : 75006 PARIS

Rechercher Effacer les résultats

Localisation parcellaire

Choisissez une région

Localiser

Légende

- Contenu de la carte
 - Ouvrages CASCADE
 - Natura2000
 - Autres zones protégées
 - Paysages
 - Zones humides
 - Parcs
 - Réserves
- Communes
- RPG2013 (îlots)
- Sélection automatique (Niveaux de gris)
- Fond IGN automatique
- Sélection automatique (Couleurs IGN)
- Fond IGN automatique
- Photographies aériennes (Niveaux de gris)
- BD Ortho

RGF93/Lambert 93 Position : 971170.63, 6480731.42

Zone Natura 2000

Géo-IDE carto

Natura 2000 en Savoie

Ecologie et Développement Durable

Chisissez une échelle Zones favorites

Situation

Localisation à l'adresse

Rue, Avenue, Hameau... : ex : 3 rue de Savoie

Code postal et/ou localité : ex : 75006 PARIS

Rechercher Effacer les résultats

Localisation parcellaire

Chisissez une région

Localiser

Légende

- Contenu de la carte
- Ouvrages CASCADE
- Natura2000
- Autres zones protégées
- Paysages
- Zones humides
- Parcs
- Réserves
- Communes
- RPG2013 (îlots)
- Sélection automatique (Niveaux de gris)
- Fond IGN automatique
- Sélection automatique (Couleurs IGN)
- Fond IGN automatique
- Photographies aériennes (Niveaux de gris)
- BD Ortho

Échelle : 1/50 000, 4km

RGF93/Lambert 93 Position : 973432.81, 6490600.38

Zones humides

Annexe 2 : Rapport détaillant les mesures pour préserver la faune patrimoniale (novembre 2019) concernant le projet d'extension du domaine skiable alpin de Galibier-Thabor (SEM Valloire)

UTN 3 GALIBIER THABOR,

MESURES POUR PRESERVER LA FAUNE
PATRIMONIALE (NOVEMBRE 2019)



Maître d'ouvrage :

SEM VALLOIRE

Jean-Marie MARTIN (PDG): pdg.sem@valloire.net : 06 07 47 57 61Bruno Duval (directeur): directeur.sem@valloire.net : 06 08 91 37 40Eric Viallet (Chef des Pistes): eric.viallet@valloire.net : 06 83 88 66 58**Rédaction du dossier :**

 <p>Société d'économie mixte Route des Charbonnières 73450 Valloire 04 79 59 03 90 www.Valloire.net</p>	<p>Eric Viallet <i>Chef du service des pistes et de la sécurité de la Station de Valloire</i> 06 83 88 66 58 Eric.viallet@valloire.net</p>
 <p>Avis Vert Sàrl Rue de Veyrier 19, 1227 Carouge. SUISSE +41 22 301 50 01 www.avis-vert.ch</p>	<p>Nicolas Balverde <i>Ingénieur, cogérant</i> 06 74 65 03 15 nb@avis-vert.ch</p>

TABLE DES MATIERES

A.	<i>Introduction</i>	4
1.	Présentation du projet UTN Crey de Péré-Aiguille Noire	4
2.	Règlementation UTN	5
B.	<i>Présentation du site Projet</i>	6
1.	Description du site Crey de Péré – Aiguille Noire	6
2.	Zonages à portée réglementaire	8
3.	Corridors biologiques	10
4.	Patrimoine écologique	10
i.	Les habitats naturels	10
ii.	La flore.....	11
iii.	La faune.....	13
C.	<i>Mesures de conservation du patrimoine naturel</i>	15
1.	Mesures administratives	15
2.	Mesures d'évitement	15
3.	Mesures de réduction	16
4.	Mesures de compensation	16
D.	<i>Conclusion</i>	18

A. INTRODUCTION

Dans le cadre de l'élaboration du SCOT du pays de Maurienne, il est demandé à la SEM Valloire d'établir ses projets de développement potentiels.

Introduit par la loi "Solidarité et Renouvellement Urbain" du 13 décembre 2000 (loi SRU), le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est un document stratégique de planification à l'échelle d'un bassin de vie dont la vocation est de préciser l'organisation du territoire et son développement dans les 15 à 20 prochaines années. Le Syndicat du Pays de Maurienne (SPM) a lancé cette démarche en 2014.

C'est dans ce cadre de démarche participative, que la SEM Valloire, en tant qu'acteur du territoire participe à l'élaboration du SCOT. Elle participe à l'économie locale, au développement de la région mais aussi elle produit des impacts sur son environnement de d'actions.

Bien consciente de limiter son impact mais surtout de conserver, voir même de valoriser son patrimoine naturel, la SEM s'est fixée **3 objectifs** dans les années à venir :

- **Conserver** la faune et la flore patrimoniale montagnarde ;
- **Limiter** son impact sur l'environnement tout en permettant un développement mesuré pour garantir les emplois locaux ;
- Mettre en place des **nouvelles techniques** de restauration des milieux naturels.

Ce document permet dans le cadre de l'enquête publique du SCOT, de répondre à des interrogations que la population pourrait se poser sur le développement de la station de Valloire et l'adéquation avec la conservation des espaces et des espèces.

1. PRESENTATION DU PROJET UTN CREY DE PERE-AIGUILLE NOIRE

La Société d'Économie Mixte (SEM) Valloire souhaite étudier l'opportunité de développer ses activités hivernales dans le secteur du Crey de Péré, entre le sommet du Grand plateau et le Pas des Griffes. Considérant l'importance des enjeux de biodiversité sur le secteur, elle a mandaté un bureau d'études pour la réalisation d'inventaires de terrain afin de mieux caractériser et localiser ces enjeux.

La proposition concerne les projets d'implantations des remontées mécaniques sur le secteur allant du Crey de Péré vers le sud, jusqu'au du Pas des Griffes.

2. REGLEMENTATION UTN

Le régime des opérations d'aménagement dans les zones de montagne comporte quelques particularités.

Les opérations de développement touristique répondent à certains critères (L.145-9 et R.145-10 du Code de l'urbanisme) qualifiés « d'Unités Touristiques Nouvelles (UTN) ». Les UTN doivent respecter la qualité des sites et les grands équilibres naturels.

Définition de l'UTN :

Est considérée comme unité touristique nouvelle toute opération de développement touristique, en zone de montagne, ayant pour objet ou pour effet, en une ou plusieurs tranches :

- 1) Soit de construire des surfaces destinées à l'hébergement touristique ou de créer un équipement touristique comprenant des surfaces de plancher ;
- 2) Soit de créer des remontées mécaniques ;
- 3) Soit de réaliser des aménagements touristiques ne comprenant pas de surfaces de plancher dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat.

Une étude d'environnement est demandée et l'ensemble du dossier doit être mis à la disposition du public.

Le but étant de déterminer la cohérence du projet par rapport à l'économie locale, à l'agriculture et à l'environnement.

Les textes applicables sont les suivants :

- L.145-1 et suivants du Code de l'urbanisme ;
- R.145-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Ces articles sont issus des textes législatifs et réglementaires suivants :

- Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains ;
- Loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux ;
- Décret n°2006-1683 du 22 décembre 2006 relatif à l'urbanisme en montagne et modifiant le Code de l'urbanisme.

B. PRESENTATION DU SITE PROJET

1. DESCRIPTION DU SITE CREY DE PERE – PAS DES GRIFFES

Le projet s'inscrit dans le secteur biogéographique des Alpes centrales. L'Arc alpin est caractérisé par l'importance du relief qui s'accompagne d'une faible occupation humaine et d'une forte spécificité climatique et biologique.

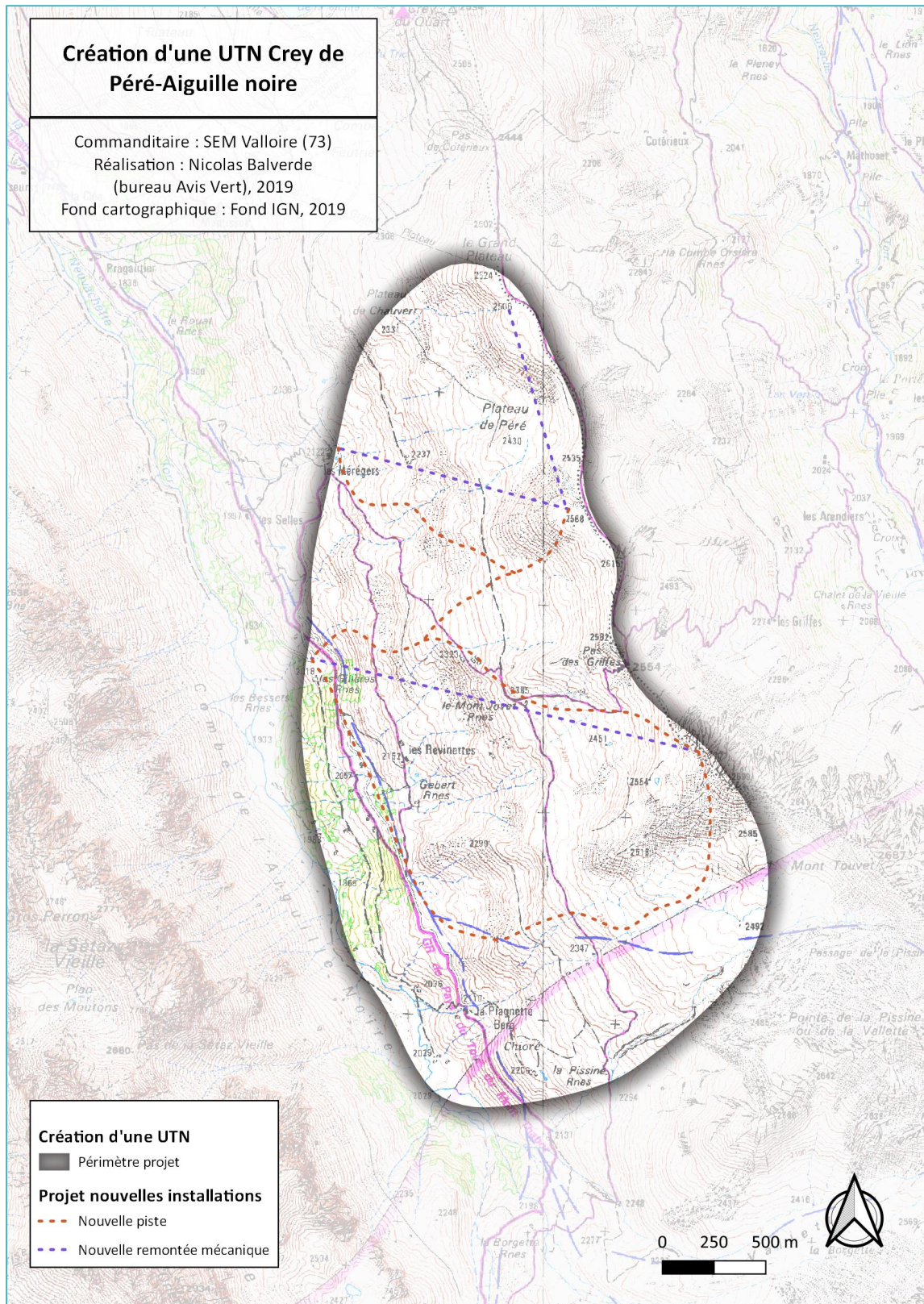
Le climat de la zone d'étude est caractérisé par de fortes amplitudes thermiques saisonnières et des précipitations moyennes moins importantes que sur les reliefs des Alpes externes.

Le substratum géologique de l'aire d'étude rapprochée est constitué de coulées, glissements, éboulis et dépôts glaciaires de nature variée. Le socle rocheux, appartenant au Houiller Briançonnais, est émergeant sur les crêtes et escarpements. Il est principalement constitué de schistes et de grès.

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans un vaste versant d'orientation ouest-sud-ouest. S'étageant entre 1 968 m et 2 699 m d'altitude, elle recoupe les étages subalpin et alpin.

Le bas du versant est couvert par un boisement dense d'aulnes verts et de bouleaux. Le reste de l'aire d'étude est en revanche couvert par une végétation très basse de landes, pelouses et éboulis.

Un réseau de petits ruisseaux draine l'aire d'étude vers la Neuvachette, torrent important qui s'écoule au fond de la combe de l'Aiguille Noire en direction du nord.



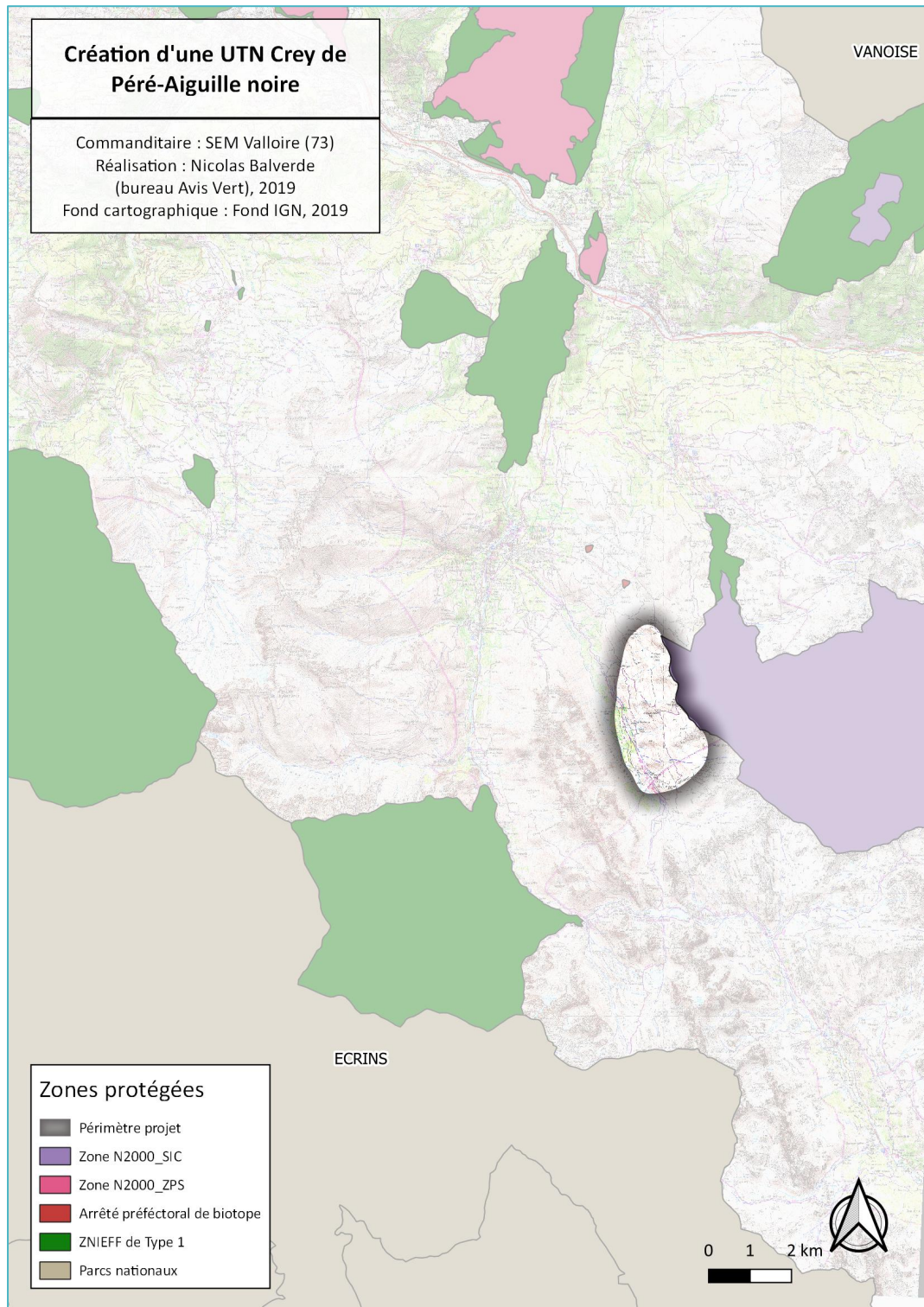
Cartographie 1 périmètre projet

2. ZONAGES A PORTEE REGLEMENTAIRE

Une zone d'APPB, une zone de protection spéciale (ZPS, Natura 2000 directive « Oiseaux»), cinq zones spéciales de conservation (ZSC, Natura 2000 directive « Habitats, Faune, Flore») et l'aire d'adhésion d'un Parc National sont recensés dans un périmètre de 10 km autour du projet. En particulier, la ZSC des « Landes, prairies et habitats rocheux du massif du Mont Thabor » est en contact avec l'aire d'étude rapprochée au niveau des crêtes allant du Crey de Péré jusqu'au Pas des Griffes

Type	Code national	Nom	Distance au projet (km)
APPB	FR3800784	Marais de la Séa et marais des Citres	1
ZPS	FR8212006	Perron des Encombres	8.2
ZSC	FR9301499	Landes, prairies et habitats rocheux du massif du Mont Thabor	0
		Clarée	1.7
			8
	FR9301497	Plateau d'Emparis - Goleon	8.2
	FR8201782	Perron des Encombres Combeynot - Lautaret - Ecrins	8.2
	FR9301498		
Parc National	FR3400005	Parc National des Ecrins (Aire d'adhésion)	6
	FR3300005	Parc National des Ecrins	9.1

Photo 1 Zonages à portée réglementaire



Cartographie 2 des zones protégées

3. CORRIDORS BIOLOGIQUES

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de la région Rhône-Alpes identifie les grands massifs entourant la zone d'étude (Thabor, Galibier, Grandes Rousses) ainsi que la vallée de la Neuvache, à l'est, comme des réservoirs de biodiversité. Plus morcelés et de taille plus modeste, les espaces boisés situés en fond de vallon sont également identifiés comme des réservoirs de biodiversité. Les espaces urbanisés autour de Valloire et les espaces fortement aménagés sous le Crey du Quart sont identifiés comme des espaces artificialisés. La Neuvachette, qui longe l'aire d'étude rapprochée, est signalée comme un cours d'eau d'intérêt écologique.

Dans ce contexte marqué par la présence de grands réservoirs de biodiversité, la plus grande partie de l'aire d'étude rapprochée est considérée comme une zone de perméabilité forte, tandis que la partie nord, incluse dans le domaine skiable, est de perméabilité moyenne. Les espaces à forte présence de zones humides, au nord et au sud de la zone d'étude, sont considérés comme des espaces perméables aquatiques, participant donc du bon fonctionnement de la trame bleue.

À l'échelle locale, on identifie l'axe de la Neuvachette et des boisements d'Aulnes qui l'accompagnent comme un corridor terrestre et aquatique important, pouvant jouer un rôle de refuge et de circulation de la faune. Par ailleurs, on peut identifier, au sein de l'aire d'étude, un gradient d'artificialisation croissant du sud vers le nord, avec une présence accrue de pistes, infrastructures et constructions ainsi qu'une fréquentation humaine plus importante à proximité du domaine skiable. Dans ce contexte, le fond du vallon de l'Aiguille Noire, moins aménagé et moins fréquenté, joue le rôle d'une espace refuge pour la faune.

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit en bordure du domaine skiable existant sur des espaces de forte perméabilité. L'aire d'étude élargie est caractérisée par la présence de réservoirs de biodiversité majeurs.

Le maintien de qualité des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques constitue un enjeu modéré.

4. PATRIMOINE ECOLOGIQUE

I. LES HABITATS NATURELS

Les habitats naturels de la zone d'étude sont des habitats relativement communs en zone alpine, aux étages subalpin et alpin. Ils forment ici un vaste ensemble relativement préservé.

Ce caractère relativement « vierge » participe grandement de la valeur patrimoniale que l'on peut accorder aux habitats naturels de l'aire d'étude rapprochée.

Ces habitats sont, pour la plupart, des habitats d'intérêt communautaire. On identifie, par ailleurs, des faciès de pelouse à Nard raide relativement diversifiés qui pourraient être rattachés à un habitat prioritaire. Enfin, les habitats humides des bas marais alcalins sont identifiés comme menacés à l'échelle régionale.

Les zones humides et le réseau de ruisseaux qui irriguent l'aire d'étude rapprochée sont également relativement préservés des perturbations qui touchent habituellement ce type de

milieux (sur-piétinement, drainage, eutrophisation). Ils constituent des espaces protégés à préserver.

Si l'état de conservation est globalement favorable dans les zones reculées, des perturbations d'origine anthropique sont décelables autour des chalets, pistes et reposoirs à bétail, liées aux aménagements (pistes, chalets) et à la plus forte pression de pâturage qui dénature les communautés végétales.

La sensibilité de ces habitats est importante en raison des conditions particulières qui permettent leur existence. Les habitats humides sont, en particulier, sensibles au piétinement et aux modifications de leur alimentation en eau (qualité et quantité). Les habitats de pelouse et de lande sont sensibles à toute modification de la pression de pâturage. Les habitats de haute altitude, enfin, sont sensibles à toutes les perturbations car leur régénération est très lente en raison des conditions climatiques extrêmes.

Le maintien de la qualité de ces habitats, en particulier dans la moitié sud de l'aire d'étude, constitue un enjeu important.

II. LA FLORE

32 espèces sont déterminantes pour l'inventaire ZNIEFF. Elles ne sont pas menacées mais sont remarquables pour leur rareté ou leur caractère indicateur de la qualité des milieux. Leur conservation constitue un enjeu modéré.

10 espèces d'orchidées font l'objet d'une réglementation internationale de commerce (Convention de Berne). Neuf espèces peuvent faire l'objet d'une réglementation préfectorale permanente ou temporaire (réglementation de cueillette). **Une espèce** est citée à l'annexe V de la directive européenne « Habitat, Faune, Flore » (espèces d'intérêt communautaire dont le prélèvement dans la nature et l'exploitation sont susceptibles de faire l'objet de mesures de gestion). Ces espèces représentent un enjeu relativement faible sur l'aire d'étude.

4 espèces sont identifiées **sur la liste rouge de la flore vasculaire de Rhône-Alpes** comme quasi menacées (NT), vulnérable (VU), voire en danger d'extinction (EN). Ces mêmes espèces font l'objet d'une protection régionale ou nationale.

1 autre espèce, le Saule glauque, n'est pas menacée mais fait l'objet d'une protection régionale. Ces espèces protégées ou menacées représentent des enjeux forts à majeur à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée.

Une importante diversité végétale est représentée sur l'aire d'étude rapprochée. Le nombre important de taxons observés peut être expliqué par la grande surface de l'aire d'étude, l'existence d'un important gradient d'altitude et de nombreux biotopes différents. Cette diversité végétale est également liée à la qualité des milieux rencontrés et à l'importance biogéographique du secteur (zone charnière entre Alpes du sud et Alpes du nord), qui voit donc s'entrecroiser les cortèges méridionaux et septentrionaux.

Cinq espèces représentent des enjeux de conservation importants à l'échelle de l'aire d'étude : la Camélee striée, le Saule glauque, la Swertie pérenne, la petite Utriculaire et la Silène de Suède. Ces cinq espèces sont protégées.

La sensibilité des cortèges végétaux aux perturbations d'origine anthropique est importante. En particulier, les espèces inféodées au milieux humides (dont le Saule glauque, la Swertie pérenne et la petite Utriculaire) sont sensibles au piétinement et aux modifications des conditions d'alimentation en eau de leurs biotopes (drainage, érosion, eutrophisation).

De manière générale, la préservation des espèces végétales patrimoniales constitue un enjeu fort sur l'aire d'étude rapprochée.

III. LA FAUNE

34 espèces d'oiseaux sont potentiellement nicheuses sur le site dont 28 sont protégées nationalement et 4 sont patrimoniales. **19 présentent** des enjeux sur le site, réparties sur tous les habitats de l'aire d'étude. Les habitats arborés, rupestres et aquatiques présentent un enjeu modéré par la concentration d'espèces à enjeu et par leur sensibilité. Les enjeux sont forts pour les Galliformes (Lagopède alpin et Tétrasyre) par leur patrimonialité et leur sensibilité aux aménagements de montagne, ainsi que pour leurs habitats.

2 espèces de reptiles et une espèce d'amphibien protégées sont recensées sur le site. L'enjeu pour les reptiles et les amphibiens est modéré. Les habitats rudéraux sont protégés du point de vue faunistique alors que les habitats aquatiques le sont en tant que zones humides. L'enjeu pour les habitats rudéraux et aquatiques est donc modéré.

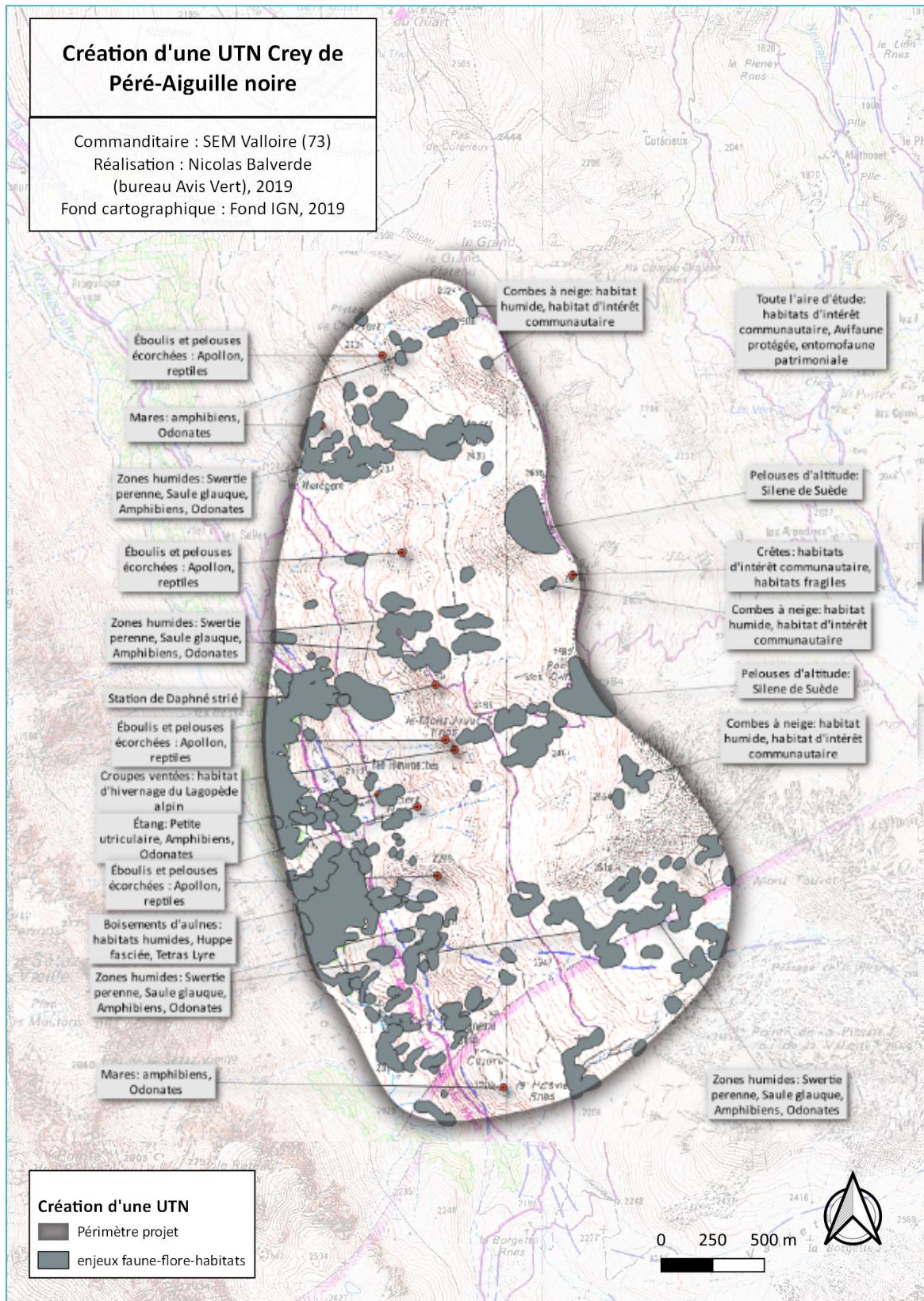
Le site n'accueille **aucune espèce de mammifère** protégée susceptible de se reproduire sur le site. Trois espèces d'enjeu modéré exploitent les boisements et les pelouses du site à toute altitude.

3 espèces de chiroptères présentent un enjeu modéré sur le site. Les boisements du site semblent impropres au gîte excepté les arbres plus âgés bordant la piste d'exploitation. Le boisement au sud de la zone d'étude présente un enjeu modéré comme zone de transit et de chasse desservant le fond du vallon.

3 espèces de lépidoptères sont protégées, dont deux le sont au titre des individus et des habitats. L'enjeu pour les lépidoptères est fort avec la présence de **8 espèces à enjeu** sur le site. Les habitats rupestres herbacés et les zones humides herbacées présentent un enjeu fort sur le site.

Aucune espèce d'odonates protégée ni patrimoniale n'a été contactée. Cependant, deux espèces présentent un enjeu sur le site. L'enjeu pour ce groupe est modéré sur l'ensemble du site, hormis sur la mare accueillant l'Agrion à fer de lance, où l'enjeu est important.

L'enjeu pour les orthoptères est faible.



Cartographie 3 des enjeux faune-flore-habitats

C. MESURES DE CONSERVATION DU PATRIMOINE NATUREL

Dans le cadre de la réalisation de ce projet, la SEM met en place une stratégie de mesures afin d'être en corrélation avec la loi et la préservation du patrimoine naturel. Ce chapitre énonce celles qui sont en cours d'élaboration au sein de la société mixte.

Pour les mesures d'évitement, de réduction, de compensation, une hiérarchisation des priorités est proposée en fonction des enjeux environnementaux (Priorité 1 = priorité haute, Priorité 2 = priorité secondaire, Priorité 3 = priorité faible).

1. MESURES ADMINISTRATIVES

Si le projet devait se réaliser, la SEM entreprendrait une étude d'impacts sur l'environnement, un dossier loi sur l'eau, un dossier CNPN ainsi qu'une notice d'incidence Natura 2000.

2. MESURES D'ÉVITEMENT

N°	Mesure	Description	Priorité
1	Éviter le passage sur les habitats à haute valeur patrimoniale.	Éviter et conserver une distance de sécurité vis-à-vis des habitats et stations d'espèces à fort enjeu (zones humides, Silène de Suède, Camélee striée, habitats de l'Apollon, habitats d'hivernage des Galliformes).	1
2	Maintenir une pression de pâturage modérée par les troupeaux.	Le pâturage est susceptible de provoquer des atteintes aux habitats ainsi qu'un dérangement pour les espèces sauvages. Il conviendrait de limiter leur accès à cette zone afin de réduire la pression exercée.	3
3	Limiter les terrassements.	Limiter le remodelage de terrain de façon à garder un maximum d'habitats intacts.	1

3. MESURES DE RÉDUCTION

N°	Mesure	Description	Priorité
1	Limiter la surface du projet.	Chercher à limiter, autant que possible, les emprises de projets en utilisant les potentialités du relief naturel.	1
2	Réaliser les travaux à des périodes en adéquation avec les cycles biologiques des espèces faunistiques et floristiques.	Adapter le planning des travaux, notamment durant les périodes de reproduction des oiseaux, des amphibiens et des chiroptères.	1
3	Limiter l'impact sur le déplacement des rapaces et des galliformes.	Mettre en place des avertisseurs visuels au niveau des câbles pour les rapaces et les galliformes.	1
4	Limiter le ski hors-piste.	Mettre en place des zones de défend pour préserver des zones de quiétude pour la faune, en particuliers pour les galliformes.	1
5	Limiter le fonctionnement des remontées mécaniques.	Stopper le fonctionnement des télésièges au printemps, en été et en automne.	1
6	Limiter la période de ski dans la zone.	Eviter l'utilisation d'enneigeurs afin de limiter la durée d'activité de ski dans le but de préserver des périodes de quiétude pour la faune.	2
7	Limiter l'impact sur les sols.	Utiliser des machines de chantier ayant un impact limité sur les sols.	3
8	Limiter le développement de pistes.	Limiter le nombre de création de piste pour ne pas créer davantage d'accès dans cette zone sensible.	1
9	Limiter l'accès au site.	Interdire la circulation sur les pistes durant l'été (sauf les ayant droit).	1
10	Limiter le dérangement durant la période hivernale.	Limiter l'utilisation des dameuses dans ce secteur.	2

4. MESURES DE COMPENSATION

N°	Mesure	Description	Priorité
1	Renaturer les zones terrassées.	Réensemencer les zones terrassées avec un mélange grainier d'espèces indigènes adaptées aux milieux naturels et recréer ainsi un biotope montagnard.	1
2	Compenser les zones humides détruites.	En cas de destruction des habitats humides, recréer ces habitats à titre compensatoire à une hauteur de 200 %.	1

5. MESURE DE LIMITATION DES ACCES

- ZSC des « Landes, prairies et habitats rocheux du massif du Mont Thabor ».

L'accès naturel depuis la ligne de crête qui lie le sommet du Crey de Père jusqu'au pas des Griffes est une succession de barres rocheuses limitant naturellement le basculement sur la zone N 2000. Par ailleurs si le projet devait se réaliser un système de fermeture hermétique temporaire de type filets sur potences serait disposé durant la saison hivernale puis démonté à la fin de la saison.

Au-delà, la typologie géographique du terrain empêchera tout accès gravitaire au versant Est.

A l'aval, le retour gravitaire vers le nord et le domaine skiable existant, interdira naturellement l'accès au fond de la vallée de l'aiguille noire en dessous de la côte d'altitude 2000.

D. CONCLUSION

La combe de l'Aiguille Noire constitue un milieu relativement préservé des influences humaines. Elle constitue un espace important pour la biodiversité, même si cette importance peut être relativisée au regard de celle des nombreux espaces protégés qui l'entourent. Replacé dans le contexte historique de l'aménagement du domaine skiable de Valloire, ce vallon peut être identifié comme étant une zone naturelle vers laquelle ont pu trouver refuge un certain nombre d'espèces.

L'équilibre entre les pratiques agropastorales traditionnelles et le milieu naturel sur l'aire d'étude rapprochée semble aujourd'hui favorable puisqu'il permet le maintien d'une biodiversité importante. Cet équilibre est cependant fragile et pourrait être remis en cause si le chargement pastoral venait à évoluer.

Les enjeux naturalistes sont présents sur toute l'aire d'étude rapprochée mais des zones de plus fort enjeu ont pu être mises en évidence, en lien avec la présence d'habitats et d'espèces végétales et animales à fort enjeu. Ainsi, les stations de Camélée striée, de petite Utriculaire, de Silène de Suède, les zones humides ou encore les habitats thermophiles constituent des zones à protéger.

L'ouverture au ski de ce secteur suppose la création de 2 remontées mécaniques, de terrassements en gare amont et aval et sur les axes des appareils ainsi que de pistes d'exploitation. Elle suppose également une augmentation de la fréquentation humaine, principalement en période hivernale. Ces modifications peuvent potentiellement engendrer des impacts importants sur le milieu naturel. Il convient, dès la conception du projet et tout au long de son élaboration, de tenir compte des enjeux biologiques qui ont pu être identifiés afin de limiter les effets néfastes potentiels.

Sur la base de l'analyse des enjeux écologiques du secteur et au vu des premiers éléments du projet, les préconisations suivantes peuvent être formulées :

- Chercher à limiter, autant que possible, les emprises de projets en utilisant les potentialités du relief naturel ;
- Éviter et conserver une distance de sécurité vis-à-vis des habitats et stations d'espèces à fort enjeu (zones humides, Silène de Suède, Camélée striée, habitats de l'Apollon, habitats d'hivernage des Galliformes) ;
- Adapter le planning des travaux, en respectant notamment les périodes de reproduction des oiseaux, des amphibiens et des chiroptères ;
- Renaturer au mieux les terrassements réalisés ;
- Maintenir une pression de pâturage modérée par les troupeaux.
- Empêcher matériellement durant la période d'exploitation l'accès aux zones de protection identifiées.

L'obtention des autorisations de travaux nécessitera, *a minima*, la réalisation d'une étude d'impact environnemental et une notice d'incidence Natura 2000. Toute suppression de zones humides nécessite la mise en œuvre de compensation à hauteur de 200 %.

Enfin, si les mesures d'évitement et de réduction envisagées dans l'étude d'impact ne permettent pas de réduire suffisamment l'impact sur les espèces protégées, une demande de dérogation au titre des espèces protégées (dossier CNPN) devra être effectuée, donnant éventuellement lieu à compensation.

Enfin, l'extension du domaine skiable au-delà des limites existantes nécessitera une modification pour mise en conformité des documents d'urbanismes ainsi qu'une procédure spécifique d'autorisation d'UTN ou de prise en compte dans le projet de SCoT.

Annexe 3 : Rapport détaillant les mesures prévues à l'échelle du projet Club Med de Valloire pour éviter-réduire-compenser-accompagner les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité (Commune de Valloire, Club Med)



Unité Touristique Nouvelle

Synthèse des mesures prévues au dossier UTN pour le projet Club Med de Valloire



Date : novembre 19

N° affaire : 20191544

N° réf. : 19TEC0818C

INTRODUCTION



Dans le cadre de l'enquête publique (16/9/19 au 19/10/19) menée à l'échelle du SCoT intégrant l'UTN du Club Med du hameau Les Verneys, le Commissaire-enquêteur interroge sur **les mesures prévues à l'échelle de ce projet pour éviter les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité.**

Le SCoT du Pays de Maurienne porte 10 UTN structurantes : l'UTN « Club Med – Hameau des Verneys – Valloire » est répertoriée comme l'« UTN S4 ».

L'opération se situe au hameau des Verneys au Sud de Valloire, à une altitude de 1600m, en rive droite de la Valloirette. L'UTN consiste à implanter un village de vacances Club Med sur la commune de Valloire. L'objectif est de développer une offre hôtelière haut de gamme durablement marchande absente de Valloire actuellement. Cette opération vise une clientèle haut de gamme internationale (4 et 5 tridents) ce qui permettra de diversifier la clientèle de Valloire en hiver et en été (fonctionnement 8 mois sur 12).

L'opération comprend 1050 lits touristiques (environ 430 chambres) et intègre le logement d'environ 400 employés.

Une commercialisation dimanche/dimanche sera réalisée pour éviter d'engorger les accès les samedis de chassés croisés (en fond de vallée et sur l'agglomération chambérienne).

Le présent document constitue la synthèse de ces mesures.

SOMMAIRE

Introduction.....	3
SOMMAIRE	4
1. Méthodologie : « séquence E.R.C. » et mesures d’accompagnement.....	6
2. Mesures d’évitement	7
ME1 - Concertation avec les agriculteurs et mise en défens du chantier vis-à-vis des activités agro-pastorales – à intégrer dans le plan d’installation de chantier :.....	7
ME2 - Mise en défens des zones sensibles - à intégrer dans le plan d’installation de chantier : 7	
ME3 - Définition des conditions de stockage d’hydrocarbures - à intégrer dans le plan d’installation de chantier :.....	7
ME4 - Gestion optimisée du chantier :.....	8
ME5 - Limitation horaire des activités de chantier :	8
3. Mesures de réduction	10
MR1 - Revégétalisation des espaces terrassés non construits :.....	10
MR2 - Règles d’usages pour limiter la prolifération de plantes invasives :.....	10
MR3 – Insertion de critères énergétiques dans le cahier des charges et formation des gestionnaires :	10
MR4 – Gestion optimisée du chantier :.....	11
MR5 - Calendrier de chantier :	11
MR6 - Réduction de la pollution lumineuse :.....	11
MR7 - Renaturation, traitement paysager en faveur de la biodiversité :	12
MR8 – Toitures-terrasses végétalisées :.....	12
MR9 - Masque de chantier tout autour du périmètre et gestion du chantier :.....	13
MR10 - Modèle topographique :.....	13
MR11 - Favoriser les séjours du dimanche au dimanche :.....	13
MR12 - Nettoyage quotidien de la chaussée pendant les travaux :.....	13
MR13 - Nettoyage complet après travaux :	13
MR14 - Renaturation après travaux, remise en état agricole de qualité des surfaces dégradées :	14
4. Mesure de compensation.....	15
MC1 - Indemnisation des exploitants :.....	15
5. Mesures d’accompagnement :	16
MA1 - Création d'un réservoir d'eau potable par la commune :	16
MA2 - Vérification de manière précise des conditions de fonctionnement de l’ensemble de la chaîne d’adduction par la commune :.....	16

MA3 - Mise en place de navettes gratuites par la commune :	17
MA4 - Collecte des graisses usées :	17
MA5 - Concertation ABF et SDAP préalablement au permis :	17
MA6 - Travaux d'amélioration de la fonctionnalité des espaces pastoraux :	18
5.1. Synthèse	18
6. Récapitulatif des thèmes et des mesures suite à la demande du commissaire-enquêteur.	19
Les mesures pour la faune.....	19
Les mesures pour la flore	19
Les mesures sur les habitats.....	19
Mesures pour la protection des continuités écologiques	19
Les mesures sur les éléments d'environnement.....	20
Mesures pour supprimer, réduire ou compenser les effets sur le paysage.....	20

1. METHODOLOGIE : « SEQUENCE E.R.C. » ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La séquence « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Elle s'applique aux projets et aux plans et programmes soumis à évaluation environnementale ainsi qu'aux projets soumis à diverses procédures au titre du code de l'environnement (autorisation environnementale, dérogation à la protection des espèces, évaluation des incidences Natura 2000, etc.).

L'intégration de l'environnement le plus tôt possible dans la conception d'un projet, plan ou programme est nécessaire pour une bonne application de la séquence ERC et ainsi pour permettre le moindre impact possible.

Les impacts d'un projet, plan ou programme sur l'environnement entraînent une dégradation de la qualité environnementale. La meilleure façon de préserver les milieux naturels est de s'attacher, en premier lieu, à **éviter ces impacts**. Pour cela, les mesures envisagées peuvent concerner des choix fondamentaux liés au projet (évitement géographique ou technique). Il peut s'agir, par exemple, de modifier le tracé d'une route pour éviter un site Natura 2000. Dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités à un coût raisonnable, il convient de **réduire la dégradation** restante par des solutions techniques de minimisation :

- spécifiques à la phase de chantier (comme l'adaptation de la période de réalisation des travaux pour réduire les nuisances sonores) ;
- spécifiques à l'ouvrage lui-même (comme la mise en place de protections anti-bruit).

En dernier recours, des **mesures compensatoires** doivent être engagées pour apporter une contrepartie positive si des impacts négatifs persistent, visant à conserver globalement la qualité environnementale des milieux. En effet, ces mesures ont pour objectif l'absence de perte nette, voire un gain écologique (mêmes composantes : espèces, habitats, fonctionnalités...) : l'impact positif sur la biodiversité des mesures doit être au moins équivalent à la perte causée par le projet, plan ou programme. Pour cela, elles doivent être pérennes, faisables (d'un point de vue technique et économique), efficaces et facilement mesurables. Pour que l'équivalence soit stricte, le gain doit être produit à proximité du site impacté. C'est pourquoi la définition de mesures compensatoires satisfaisantes est indissociable de l'identification et de la caractérisation préalables des impacts résiduels du projet et de l'état initial du site d'impact et du site de compensation. Les mesures compensatoires font appel à des actions de réhabilitation, de restauration et/ou de création de milieux. Elles doivent être complétées par des mesures de gestion conservatoire (ex. : pâturage extensif, entretien de haies, etc.) afin d'assurer le maintien de la qualité environnementale des milieux. Elles doivent être additionnelles aux politiques publiques existantes et aux autres actions inscrites dans le territoire, auxquelles elles ne peuvent pas se substituer, et être conçues pour durer aussi longtemps que l'impact.

2. MESURES D'EVITEMENT

Compte-tenu des possibles impacts sur l'environnement avant, pendant et après les travaux, des mesures évitement sont prévues.

ME1 - Concertation avec les agriculteurs et mise en défens du chantier vis-à-vis des activités agro-pastorales – à intégrer dans le plan d'installation de chantier :

L'enjeu agropastoral est important sur le site. Les agriculteurs seront informés du programme des travaux. Cette information en amont du projet est impérative pour la bonne organisation du chantier lors des périodes de terrassement notamment. Les travaux pourront être signalés par des barrières amovibles type piquet et filet utilisées sur le domaine skiable ou par une clôture électrique durant la période de pâture de la zone.

Cela permettra également de limiter la divagation du public sur ces zones.

Cette signalisation évitera une déambulation des troupeaux sur les secteurs terrassés.

ME2 - Mise en défens des zones sensibles - à intégrer dans le plan d'installation de chantier :

La mesure a pour objectif de réduire les impacts dus à d'éventuelles déambulations à proximité des aires les plus sensibles situées dans la zone d'étude. Il s'agit des espaces où ont été identifiés des habitats à forte valeur patrimoniale comme les zones humides.

En effet, le projet n'engendre pas directement d'impact sur les habitats humides. Par contre, des habitats identifiés se situent à proximité de zones de travaux. Le risque d'impact n'est donc pas à négliger.

Une note informative renseignera clairement les entreprises de la limite de zone de chantier et de l'interdiction de déambuler ou de déposer tout matériel et matériaux dans la zone. De plus, ces zones seront matérialisées par un périmètre interdit.

ME3 - Définition des conditions de stockage d'hydrocarbures - à intégrer dans le plan d'installation de chantier :

Tout stock d'hydrocarbures sur site sera évité si ce n'est dans des conditions de sécurité optimales garanties par des dispositifs de récupération de fuites : cuves à double paroi et bac de rétention au volume réglementaire.

ME4 - Gestion optimisée du chantier :

Choix des entreprises

Afin de préserver au mieux les habitats et le milieu naturel, les entreprises retenues devront s'engager à respecter la réglementation en vigueur, à savoir :

- Le décret n° 77-254 du 8 mars 1997 relatif à la réglementation du déversement des huiles et lubrifiants dans les eaux souterraines et superficielles ;
- L'obligation de stockage, de récupération et élimination des huiles de vidanges des engins de chantier ;
- Les déchets devront être acheminés vers des centres adaptés à leur nature pour leur élimination ou leur stockage. Le site devra être nettoyé en fin de chantier.

Plan de circulation (gestion avec le plan d'installation de chantier)

Un plan de circulation des engins sera établi afin de limiter la circulation à des zones strictes de circulation établies au préalable. Cela permettra de réduire les impacts sur la végétation engendrés par la phase de travaux et d'éviter la divagation des engins en dehors des voies réservées à cet effet.

Ce plan permettra notamment :

- de cadrer les transports des matériaux sur le site et de les rationaliser (trajets courts et polluants) ;
- d'éviter les dépôts sauvages ;
- d'éviter les impacts sur les habitats environnants périphériques aux zones du projet ;
- de gérer le stationnement des engins de chantier sur le site (pelles mécaniques, bulldozers, timberjack, tombereaux, etc.) ;
- d'éviter les pollutions des nappes phréatiques par les hydrocarbures et les huiles de moteur ;
- d'encadrer les pratiques touristiques sur le site en travaux.

Accès aux chantiers (gestion avec le plan d'installation de chantier)

Les accès au chantier seront établis et communiqués avant la phase de travaux. La zone de chantier sera alors desservie par une voie carrossable. Le plan d'accès et de circulation délimitera physiquement les zones d'intervention de chantier au moyen de piquets tors à béton et des cordes. Cela permettra de réduire l'impact et d'éviter toute divagation des engins. Une attention particulière sera portée aux habitats sensibles.

Les secteurs défrichés et terrassés feront l'objet d'une réparation soignée du terrain (décapage et remise en place de la terre végétale suivie par un reverdissement immédiat.

ME5 - Limitation horaire des activités de chantier :

La présence potentielle d'une faune sensible induit un impact de dérangement. La limitation de ce dérangement en période sensible de l'année est mise en place par une mesure de réduction. Par contre, en dehors des périodes de grande sensibilité (hors reproduction par exemple), il est également nécessaire de traiter le maximum d'impacts possibles.

Pour éviter le dérangement aux horaires les plus sensibles de la journée, la totalité du chantier sera limitée par des horaires stricts.

SYNTHESE DES MESURES PREVUES AU DOSSIER UTN POUR LE PROJET CLUB MED DE VALLOIRE

ME	MESURES D'EVITEMENT	thème
ME1	Concertation avec les agriculteurs et mise en défens du chantier vis-à-vis des activités agropastorales	habitats/flore/continuité écologique/agriculture
ME2	Mise en défens des zones sensibles	habitats/flore/continuité écologique/agriculture
ME3	Définition des conditions de stockage d'hydrocarbures	habitats/flore/continuité écologique/santé hygiène et les commodités du voisinage
ME4	Gestion optimisée du chantier	habitats/flore/continuité écologique/santé hygiène et les commodités du voisinage
ME5	Limitation horaire des activités de chantier	faune/continuité écologique/santé hygiène et les commodités du voisinage

3. MESURES DE REDUCTION

Au vu des effets du projet sur son territoire et son environnement, des mesures de réduction de ces effets sont envisagées. Elles sont répertoriées ci-après et s'appliquent à plusieurs thèmes également présentés.

MR1 - Revégétalisation des espaces terrassés non construits :

Plusieurs mesures seront mises en place pour limiter au maximum les impacts générés par les travaux et la mise à nu des sols avec notamment le ré-enherbement des surfaces terrassées non construites. Cette mesure permettra :

- Une cicatrisation plus rapide du couvert végétal ;
- D'éviter le lessivage des zones décapées ;
- D'augmenter la stabilité des terrains mis à nu.

MR2 - Règles d'usages pour limiter la prolifération de plantes invasives :

Les véhicules de chantier devront être inspectés et si besoin nettoyés avant leur arrivée sur site et dans une zone prévue à cet effet. Cette zone ne permettra pas que les eaux de ruissellement contenant potentiellement des espèces invasives s'écoulent dans le milieu naturel.

De plus :

- L'apport de terre végétale sera contrôlé pour s'assurer de ne pas contenir de débris végétaux pouvant être des espèces invasives ;
- Les portions de sols décapées devront être revégétalisées le plus rapidement possible avec un mélange de plantes locales contrôlées.

MR3 – Insertion de critères énergétiques dans le cahier des charges et formation des gestionnaires :

Les mesures de réduction préconisées en faveur du climat et de la consommation énergétique reposent sur l'insertion de critères énergétiques dans le cahier des charges et aussi sur la formation des gestionnaires à l'utilisation cohérente des bâtiments qui seront livrées. Cette réduction des émissions passe par :

- L'isolation des nouveaux bâtiments,
- L'application stricte de la RT 2012,
- La limitation des déplacements liés à certains besoins de services et de commerces des habitants permanents et touristiques,

Ces préconisations serviront de base pour la rédaction du cahier des charges dans la suite du projet.

MR4 – Gestion optimisée du chantier :

Par ailleurs, une gestion rationnelle et optimisée du chantier, ayant recours autant que possible à des entreprises régionales et à du matériel neuf et performant, limitera ainsi les déplacements exogènes et donc les émanations de GES.

MR5 - Calendrier de chantier :

Cette mesure, parfois considérée comme une mesure d'évitement est un engagement important de la part du maître d'ouvrage.

Dans l'étude d'impact, un travail d'affinage de ce calendrier en fonction des périodes sensibles sera apporté. Il permet toutefois de garantir que la conservation des espèces n'est pas remise en cause sur le site et écarte la potentialité de destruction d'individus ou de nichée.

La date d'ouverture du domaine skiable et plus globalement les conditions climatiques de l'automne à cette altitude (pluies, froid, neige, état des sols, etc.) engagent le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et les entreprises à travailler dans des délais courts pour des réalisations importantes et en altitude.

Pour la définition du planning de chantier pour la création du Club Med, seront pris en compte :

- Les périodes sensibles des espèces dont les impacts ont été évalués de forts avant les mesures (rouge-gorge familier, bruant jaune, mésange noire, mésange charbonnière...)
- Les périodes de nidification des espèces pour lesquelles la destruction des couvées ou des individus peut être impactés par les travaux
- Les espèces dont les périodes sensibles peuvent être dérangées par les travaux (représentés par les espèces les plus sensibles citées ci-dessus)
- Les périodes de fontes de la neige, induisant la mise en eau des talwegs (qui alimentent les zones plus humides du versant en amont des travaux)
- L'arrivée des premières neiges et des vagues de froid de début novembre,
- L'attitude de la zone d'étude.

De manière générale, il peut être préconisé des travaux répartis sur 2 ans ou débutant après le 15 août. Cette date est communément admise pour les travaux en milieux alpins comme moins impactant pour les espèces à enjeu présentes. En effet, à cette date, la période de reproduction se termine et les premières couvées sont pour la plus part du temps autonomes.

MR6 - Réduction de la pollution lumineuse :

La pollution lumineuse a un impact très fort sur l'environnement :

- Destruction de nombreux insectes et donc diminution des ressources alimentaires pour les insectivores.
- Perturbation de l'horloge biologique de nombreuses espèces (sommeil, reproduction...).
- Création d'un stress supplémentaire pour les espèces qui fuient la lumière.
- Désorientation de certaines espèces lors de leur migration nocturne.

Diminuer cette pollution c'est donc agir pour la protection de la biodiversité.

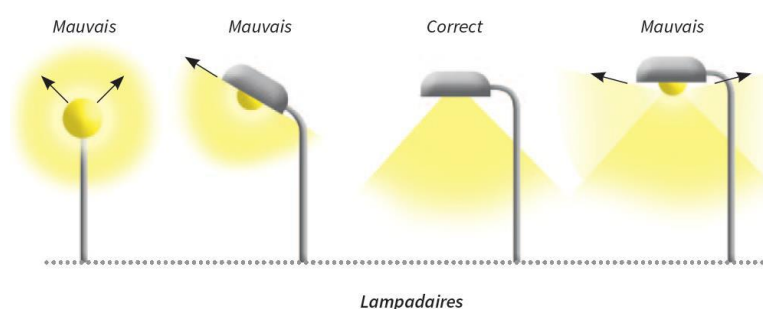
De manière générale :

- Eviter les lampadaires de type « boule », ils éclairent le ciel.
- Diriger toujours la lumière vers le bas.
- Installer des minuteurs ou des détecteurs de mouvement.

Au bord des routes : pour des raisons de sécurité il faut garder une bonne visibilité des bordures de route et de la chaussée. Il est recommandé d'installer des ampoules encastrées avec un verre plat.

En lotissement : choisir des lampadaires de petites tailles, orientés vers le bas.

L'éclairage de sécurité : équiper les projecteurs d'abat-jours pour diriger la lumière vers le sol, installer également des détecteurs de mouvement pour limiter l'éclairage permanent.



MR7 - Renaturation, traitement paysager en faveur de la biodiversité :

Les espaces verts sont devenus des éléments importants dans la vie des habitants : ils contribuent à un cadre de vie agréable et améliorent l'impression de « bien-être ». De plus, ils sont souvent considérés comme d'importants vecteurs et supports de biodiversité, aux côtés des espaces privés (jardins, boisements...).

Le maximum de surface libre (non construites) devra profiter de ces opérations, un plan de réaménagement paysager pourra être programmé pour restituer le caractère naturel de cette zone.

MR8 – Toitures-terrasses végétalisées :

Si possible et dans la perspective de restauration ou protection de la biodiversité et de l'Environnement en milieu urbain, les toitures-terrasses du bâtiment pourront être recouvertes de végétation.

Certains cortèges faunistiques trouveront ici des zones de substitution et recréeront ainsi certains équilibres naturels. Une revégétalisation riche en sédum favorisera la présence de lépidoptère et d'hyménoptère favorisant eux-mêmes la présence de chiroptères. Le contexte du projet (contexte climatique, bilan besoin/ressource, espèces présentes pouvant être favorisées) devra être respecté.

A noter que cette mesure peut avoir des effets bénéfiques pour des groupes d'espèces non inventoriés jusqu'ici (ex : chiroptères).

MR9 - Masque de chantier tout autour du périmètre et gestion du chantier :

En effet, le projet s'implantera à proximité immédiate du hameau des Verneys et sur une zone où l'activité touristique est importante (passage route du Galibier, statues de paille / neige / glace) entre autres. Des nuisances paysagères sur les secteurs en co-visibilité se produiront pendant la phase travaux.

Une bonne gestion du chantier permettra d'éviter toute nuisance : gestion des matériels et engins, stockage effectués soigneusement, mise en place de palissades ...

MR10 - Modèle topographique :

Le profil des terrains remaniés devra être en cohérence avec la topographie du site. Un adoucissement des profils sera recherché afin de faciliter l'intégration paysagère de l'ouvrage.

Une attention particulière sera accordée à la qualité des terrassements paysagers, des mouvements de terrains, des raccordements de niveaux des talus et talwegs pour que la nouvelle topographie s'inscrive délicatement dans le site (...). Le travail de « couture » proposé visera donc à favoriser la renaissance plus ou moins spontanée de la végétation endémique de ces milieux. Grâce à des ensemencements particuliers, la nature reprendra petit à petit ses droits et recolonisera à moyen terme les espaces extérieurs. Dans le cadre des mesures d'accompagnement (MA3), l'AMO environnement et contrôle pourra surveiller la bonne intégration topographique du projet.

MR11 - Favoriser les séjours du dimanche au dimanche :

Le projet Club Med est de toute façon conçu pour que la voiture soit oubliée le temps du séjour. La clientèle se déplacera à pied ou avec les dispositifs proposés par la commune telles que les navettes desservant les différents quartiers de Valloire ou la voie douce descendant le long de la Valloirette. L'ensemble du personnel est logé dans le village, le projet ne génère donc pas de circulation quotidienne domicile – lieu de travail.

MR12 - Nettoyage quotidien de la chaussée pendant les travaux :

Des particules et morceaux divers pourraient être projetés sur la chaussée de la D902, pouvant générer des crevaisons des vélos sur ce trajet de la route du Col du Galibier (40 000 ascensions annuelles en période d'ouverture du col) et des nuisances pour les populations résidentes et touristiques. Il s'agit de nettoyer la route quotidiennement pour les éviter.

MR13 - Nettoyage complet après travaux :

A l'issue des travaux et sur les secteurs rendus à l'agriculture, tout élément ayant pu servir pendant les travaux et qui pourrait entraîner des conséquences préjudiciables sur les animaux sera enlevé et le terrain sera nettoyé.

MR14 - Renaturation après travaux, remise en état agricole de qualité des surfaces dégradées :

Il serait souhaitable que les travaux dégradent le moins possible les prairies pâturées, afin qu'elles puissent retrouver leur qualité agronomique et leur rendement dès l'année suivante. Pour les secteurs terrassés, un effort particulier sera fait pour leur remise en état dans un objectif de production agricole : épaisseur et qualité de la terre végétale décapée puis remise, qualité et composition des semis, apports de matière organique, ... Cette remise en état est une condition indispensable pour que cet impact ne devienne pas permanent.

MR	MESURES DE REDUCTION	
MR1	Revégétalisation des espaces terrassés non construits	Habitats/flore/continuité du écologique/paysage
MR2	Règles d'usages pour limiter la prolifération de plantes invasives	Habitats/flore/continuité du écologique/paysage
MR3	Insertion de critères énergétiques dans le cahier des charges et formation des gestionnaires	Climatique
MR4	Gestion optimisée du chantier	Climatique/santé hygiène et les commodités du voisinage
MR5	Calendrier de chantier	Faune/continuité écologique/santé hygiène et les commodités du voisinage
MR6	Réduction de la pollution lumineuse	Faune/continuité écologique
MR7	Renaturation, traitement paysager et aménagement en faveur de la biodiversité	Faune/continuité écologique
MR8	Toitures-terrasses végétalisées	Faune/continuité écologique
MR9	Masque de chantier autour du périmètre	Paysage/santé hygiène et les commodités du voisinage
MR10	Modèle topographique	Paysage/santé hygiène et les commodités du voisinage
MR11	Favoriser les séjours du dimanche au dimanche	santé hygiène et les commodités du voisinage
MR12	Nettoyage quotidien de la chaussée pendant les travaux	santé hygiène et les commodités du voisinage
MR13	Nettoyage complet après travaux	Agriculture/santé hygiène et les commodités du voisinage
MR14	Renaturation près travaux, remise en état agricole de qualité des surfaces dégradées	Agriculture

4. MESURE DE COMPENSATION

MC1 - Indemnisation des exploitants :

Le maître d'ouvrage doit également se baser et utiliser les protocoles d'accord signés avec la profession agricole, ainsi que le barème d'indemnisation des dommages causés aux cultures pour la perte temporaire et définitive de surface agricole.

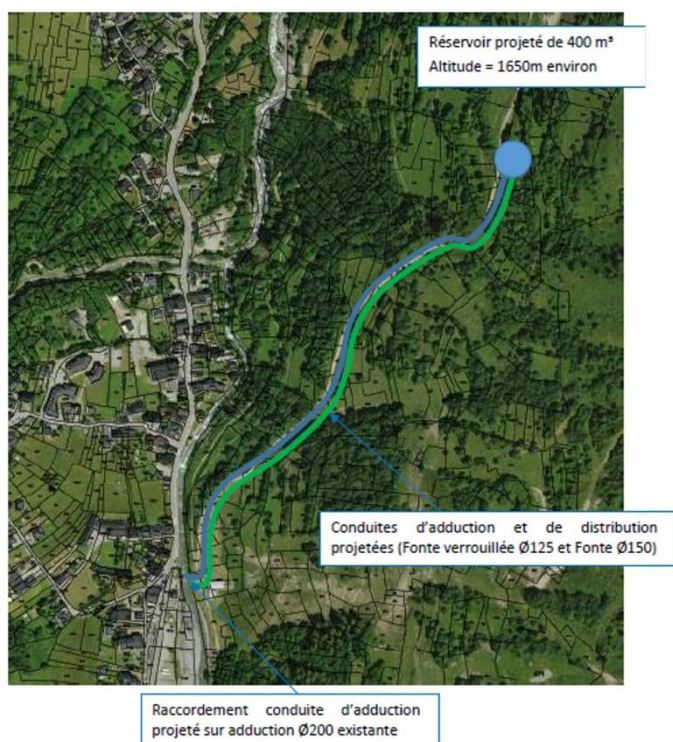
MC	MESURES DE COMPENSATION	
MC1	Indemnisation des exploitants	Agriculture

5. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT :

Les mesures qui permettent d'accompagner le projet pour une meilleure acceptation de celui-ci sur le site sont les Mesures d'Accompagnement. Le projet en compte 11, s'appliquant à plusieurs thèmes développé ci-après.

MA1 - Création d'un réservoir d'eau potable par la commune :

Le réservoir de Chozeaux-Verneys se situant à une altitude de 1595 m et le point bas de l'emprise du projet de Club Med se situant à une altitude de 1560m, la pression délivrée par le réseau sera au maximum de 3,5 bars. Il sera donc nécessaire d'envisager la création d'un nouveau réservoir.



Les besoins moyens supplémentaires pour le Club Med sont d'environ 240m³/j, avec des besoins en pointe de l'ordre de 365m³/j. Par hypothèse, Par hypothèse, les besoins journaliers moyens du Club Med ainsi que le volume nécessaire à la défense incendie, ont été intégré dans le dimensionnement du réservoir.

Le nouveau réservoir, à une altitude de 1650m environ, serait alimenté par la conduite d'adduction Ø200 provenant du réservoir de la Charmette.

Le tracé des réseaux projetés se situe dans l'emprise du projet de Club Med, il sera donc nécessaire de prévoir une convention pour l'accès aux ouvrages (intervention réseaux et réservoir).

MA2 - Vérification de manière précise des conditions de fonctionnement de l'ensemble de la chaîne d'adduction par la commune :

- En 1^{ère} approche et sur la base des hypothèses de besoins de pointe du SDAEP et des futurs abonnés, le bilan besoins-ressources reste excédentaire en situation future 2030 (marge de 300 m³/j environ).
- Il sera envisagé la mise en place d'un suivi régulier du débit du captage afin de disposer d'informations plus précises sur l'évolution de la ressource (mise en place d'un seuil avec mesure en continu du niveau d'eau par exemple). Ces informations sont très importantes pour vérifier le débit disponible au niveau de la ressource et anticiper un éventuel risque de déficit. Ce suivi est inscrit au budget 2019 de la commune.
- Pour le débit d'étiage de 45 l/s pris en compte dans le bilan besoins-ressources (ressource disponible de 3900m³/j), les vitesses sont relativement élevées dans la conduite d'adduction du réservoir de la Charmette de diamètre 150mm (plus de 2,5m/s). Dans la réalité, les vitesses sont encore plus élevées car la conduite fonctionne essentiellement en gravitaire (pas en charge).

- Il sera nécessaire de vérifier de manière plus précise les conditions de fonctionnement de l'ensemble de la chaîne d'adduction avec une modélisation du réseau intégrant le projet de Club Med.

Sur la base des hypothèses de développement de la commune de Valloire intégrant le projet Club Med, le bilan besoins-ressources en eau potable reste excédentaire en situation future 2030 (marge de 314 m³/j environ). Cependant, cette marge de l'ordre de 8% de la ressource est jugée limitée. A ce titre, la commune a engagé la plupart des travaux prescrits dans le SDAEP de 2012 pour réduire les fuites du réseau et poursuit un programme préventif (changement de l'adduction de l'unité de distribution des Choseaux Villes et des Granges, remplacement progressif des anciens branchements d'eau potable).

Ces actions ont permis de réduire les pertes sur le réseau mais la mesure reste à faire. L'actualisation du SDAEP de 2012 est prévue courant 2019 par la commune de Valloire.

L'utilisation de deux sources (Frédière Haute et basse) de manière simultanée et plus longtemps qu'actuellement reste une solution à terme envisageable pour sécuriser l'alimentation en eau potable.

MA3 - Mise en place de navettes gratuites par la commune :

Le raccordement du village Club Med et le renforcement des rotations permettre de limiter voire de supprimer au recours de la voiture individuelle des résidents. De ce fait, il y aura réduction de la production de GES.

MA4 - Collecte des graisses usées :

Les pics d'azote étaient liés aux graisses produites par les restaurateurs, et ce malgré la présence de bacs à graisses (plus ou moins bien entretenus). La collecte des graisses en fût pourrait être examinée. L'azote Ammoniacal est principalement issu des eaux usées dites « eaux grises » provenant des toilettes et également des huiles de cuisines et de friture. Une solution pour remédier aux rejets de graisses dans les systèmes d'épuration des déchets (sachant qu'il est normalement interdit de les rejeter dans les réseaux d'eaux usées) est la collecte des graisses usées en fût. Celle-ci pourrait être imaginée à dans le périmètre d'action de la STEP, à savoir les 6 communes du canton : Montricher / Karellis - Saint-Martin-La-Porte – Saint-Martin-d'Arc – Saint-Michel-de-Maurienne – Valloire et Valmeinier.

Le Club Med serait équipé d'une installation individuelle : fosse à graisse avec pompage dans le village. Cela permettrait de ne pas saturer la qualité des effluents.

MA5 - Concertation ABF et SDAP préalablement au permis :

Une concertation sera organisée en amont du projet entre l'architecte du Club Med, l'Architecte Conseil et le Paysagiste Conseil du Département.

MA6 - Travaux d'amélioration de la fonctionnalité des espaces pastoraux :

Nous avons relevé le besoin de passages canadiens, cependant, il sera nécessaire de voir précisément avec l'exploitant d'autres besoins.

5.1. SYNTHESE

MA	MESURE D'ACCOMPAGNEMENT	Thème
MA1	Création d'un réservoir d'eau potable par la commune	Infrastructure
MA2	Vérification de manière précise des conditions de fonctionnement de l'ensemble de la chaîne d'adduction par la commune	Infrastructure
MA3	Mise en place de navettes gratuites par la commune	Climatique
MA4	Collecte des graisses usées	Infrastructure
MA5	Concertation ABF et SDAP préalablement au permis	Paysage
MA6	Travaux d'amélioration de la fonctionnalité des espaces pastoraux	Agriculture

6. RECAPITULATIF DES THEMES ET DES MESURES SUITE A LA DEMANDE DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR.

Les mesures pour la faune

ME5 - Limitation horaire des activités de chantier

MR5 - Calendrier de chantier

MR6 - Réduction de la pollution lumineuse

MR7 - Renaturation, traitement paysager et aménagement en faveur de la biodiversité

MR8 – Toitures-terrasses végétalisées

Les mesures pour la flore

ME1 - Concertation avec les agriculteurs et mise en défens du chantier vis-à-vis des activités agropastorales

ME2 - Mise en défens des zones sensibles

ME3 - Définition des conditions de stockage d'hydrocarbures

ME4 - Gestion optimisée du chantier

MR1 - Revégétalisation des espaces terrassés non construits

MR2 - Règles d'usages pour limiter la prolifération de plantes invasives

Les mesures sur les habitats

ME1 - Concertation avec les agriculteurs et mise en défens du chantier vis-à-vis des activités agropastorales

ME2 - Mise en défens des zones sensibles

ME3 - Définition des conditions de stockage d'hydrocarbures

ME4 - Gestion optimisée du chantier

MR1 - Revégétalisation des espaces terrassés non construits

MR2 - Règles d'usages pour limiter la prolifération de plantes invasives

Mesures pour la protection des continuités écologiques

Les mesures vis-à-vis des continuités écologiques sont celles déjà déployées dans les rubriques habitats-flore-faune, soit, pour rappel :

ME1 - Concertation avec les agriculteurs et mise en défens du chantier vis-à-vis des activités agropastorales

ME2 - Mise en défens des zones sensibles

ME3 - Définition des conditions de stockage d'hydrocarbures

ME4 - Gestion optimisée du chantier

ME5 - Limitation horaire des activités de chantier

MR1 - Revégétalisation des espaces terrassés non construits

MR2 - Règles d'usages pour limiter la prolifération de plantes invasives

MR5 - Calendrier de chantier

MR6 - Réduction de la pollution lumineuse

MR7 - Renaturation, traitement paysager et aménagement en faveur de la biodiversité

MR8 – Toitures-terrasses végétalisées

Les mesures sur les éléments d'environnement

MR3 - Insertion de critères énergétiques dans le cahier des charges et formation des gestionnaires :

MR4 - Gestion optimisée du chantier en phase opérationnelle

MA3 - Mise en place de navettes gratuites par la commune

Mesures pour supprimer, réduire ou compenser les effets sur le paysage

MR1 - Revégétalisation des espaces terrassés non construits

MR9 - Masque de chantier autour du périmètre

MR10 - Modèle topographique

MA5 - Concertation ABF et SDAP préalablement au permis

Annexe 4 : Courrier de la Ministre VOYNET relatif au site classé du Thabor et à la création d'un domaine skiable unique sur les communes de Modane, Orelle, Valloire et Valmeinier

**La Ministre de l'Aménagement du Territoire
et de l'Environnement**

Paris, le 25 AOUT 2000

N/Réf. : CPE/C/0006525/5

V/Réf. : MB/CL

Monsieur le Député,

Vous avez souhaité la révision du périmètre de classement, sur le territoire communal de Modane, du site du versant savoyard du massif du Mont-Thabor.

En préambule, il faut rappeler que le classement au titre des sites du massif du Mont-Thabor a été demandé, en 1983, par le comité interministériel U.T.N. en contrepartie des équipements accordés aux stations de Valmeinier et Valfréjus. Le versant haut-alpin du Mont-Thabor a été classé par décret en date du 31 juillet 1992. Le projet de classement du versant savoyard du massif du Mont-Thabor a été transmis au Conseil d'Etat en vue de son examen.

La délimitation retenue pour le site dans le département de la Savoie est l'aboutissement d'une longue concertation locale et concilie à mon sens la protection de l'essentiel des zones de haute montagne à forts enjeux paysagers et la prise en compte des projets d'aménagement des domaines skiables.

En effet, tout au long de l'étude de ce dossier, de nombreuses réductions ont été apportées au périmètre, en particulier sur la commune de Modane, pour permettre d'une part l'ambitieux projet de création d'un domaine skiable unique des quatre communes mauriennaises de Modane, Orelle, Valloire et Valmeinier et d'autre part, l'extension du domaine skiable communal par l'exclusion de la zone située au sud de la route stratégique du Fréjus afin d'assurer la liaison Le Lavoir-Le Jeu.

.../...

Monsieur Michel BOUVARD
Député de la Savoie
Vice-Président du Conseil Général
Conseiller municipal de Chambéry
Assemblée Nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS CEDEX 07 SP

Le projet de classement comporte sur Modane deux vastes unités paysagères, le haut vallon de Charmaix et la Combe de la Grande Montagne d'une part et le vallon de Fontaine Froide d'autre part. L'exclusion de ce dernier remettrait en cause le classement dans son ensemble. Rappelons également qu'il a été répertorié dans l'analyse paysagère comme un des espaces les plus remarquables et que son maintien dans le site a été approuvé tant par la commission départementale des sites que par la commission supérieure.

Il ne m'apparaît pas opportun de retenir cette réserve de la commune de Modane, alors que toutes les autres observations de celle-ci ont été prises en compte. J'ai noté par ailleurs que ce secteur était peu adapté à un aménagement pour la pratique du ski.

En l'état actuel de ce dossier et dans l'attente de l'avis du Conseil d'Etat, je ne peux que confirmer cette position, déjà exprimée à plusieurs reprises, à savoir notamment le maintien du vallon de Fontaine Froide dans le projet de classement du site.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de ma considération distinguée.



Dominique VOYNET

Annexe 5 : Note de Maurienne Tourisme concernant l'itinéraire cyclable de fond de vallée



Maurienne Tourisme

info@maurienne-tourisme.com

Ancien Evêché
Place de la Cathédrale
73300 St Jean de Maurienne

Note de synthèse

Pourquoi le vélo en Maurienne ?

La Maurienne est le seul endroit au monde à concentrer autant de cols mythiques du Tour de France c'est pourquoi la marque « La Maurienne le plus grand domaine cyclable du monde® » a été créée. C'est ainsi qu'en 2012 des actions autour du vélo ont commencé à se structurer pour proposer aux cyclistes, quels qu'ils soient, des offres de séjours adaptées à leurs attentes.

Quelques dates clés :

2010 : création de la marque « La Maurienne le plus grand domaine cyclable du monde® »
2012 : le Tour de France fait étape en Maurienne
2012 / 13 : mise en œuvre d'un label pour accueillir les cyclistes
2014 : signature d'un partenariat avec la FFC et accueil des stages d'entraînement des équipes de France de cyclisme parallèlement lancement d'une expérimentation autour du VAE
2015 : le Tour de France revient en Maurienne et l'Etape du Tour se déroule entre Saint de Maurienne et La Toussuire en passant notamment par les Lacets de Montvernier
2016 : la gouvernance autour du vélo se met en place peu à peu et des études sur un itinéraire cyclable de fond de vallée sont lancées
2017 : un plan stratégique autour du développement du vélo sous toutes ses formes est validé sur 3 ans
2018 : un plan d'équipements lié au vélo et vélo à assistance électrique est mis en œuvre sur 2 ans
2019 : le tracé de l'itinéraire cyclable est quasiment finalisé, une centaine de labellisés accueil cyclistes couvrent le territoire, les plus grands cycloportifs s'entraînent en Maurienne et grâce au VAE de nouvelles pratiques se profilent.

Aujourd'hui, le vélo en Maurienne est envisagé sous toutes ses formes à travers différentes pratiques et pour de multiples usages.

Quand les institutions réalisent des aménagements ou installent des équipements à destination des cyclistes, elles touchent aussi bien l'habitant local, que le vacancier ou encore l'itinérant. Le projet d'itinéraire cyclable de fond de vallée est un bel exemple.

Cet itinéraire a plusieurs vocations :

- Si on se place à un niveau macroéconomique, cet itinéraire (entre Aiton et Bonneval sur Arc avec la variante Mont Cenis) est le maillon clé d'un réseau cycliste européen qui se développe largement. Cet itinéraire, qui vient d'être inscrit au schéma national des véloroutes sous l'appellation V67, permettra de relier la V63 (elle-même reliée à l'eurovélo 17 c'est-à-dire la Via Rhôna) à AIDA (itinéraire italien à vélo entre Moncenisio et Trieste) et à l'Eurovelo 8 qui part du Sud de l'Espagne pour rejoindre les Pays de l'Est en passant par Turin.
- Si on porte la réflexion à une échelle plus locale, cet itinéraire permettra de faire le lien entre les bourgs centres de Maurienne mais également entre le fond de vallée, les grands cols et les stations.
- Enfin cet itinéraire va favoriser la sécurisation des cyclistes, la mobilité locale, et devrait inciter à la découverte du territoire à vélo.

Outre l'itinéraire, celui-ci doit être complété par un certain nombre de services gages de qualité d'accueil. Avec le développement **du label Accueil vélo ou Qualité cyclo Maurienne**, le client a la possibilité de trouver des hébergements adaptés à sa demande. A ce jour un réseau d'acteurs labellisés



Maurienne Tourisme

info@maurienne-tourisme.com

Ancien Evêché
Place de la Cathédrale
73300 St Jean de Maurienne

s'est constitué et répond au mieux aux attentes des cyclistes même s'il existe encore des marges de progression.

La Maurienne se structure peu à peu autour du vélo pour répondre à de nouveaux marchés qui apparaissent. Outre le cyclo-grimpeur, la Maurienne peut désormais atteindre des cibles qu'elle ne touchait pas jusqu'à présent.

En effet avec le développement du VAE, l'approche de la montagne à vélo change et celle-ci devient de plus en plus accessible.

Il s'agit de **découvrir ou redécouvrir** la montagne à travers un mode de déplacement doux et ludique.

Le cycliste - qu'il soit habitant local, travailleur, de passage ou en séjour – peut ainsi profiter des patrimoines qui lui sont offerts tout au long de son parcours.

C'est ici qu'on peut allier savoir faire locaux et attractivité du territoire. En Maurienne, il existe des produits locaux « terroir de montagne », des traditions et des savoir faire qui permettent de proposer au client une expérience spécifique.

Il s'agit de favoriser les circuits courts économiques en mettant en exergue :

- la qualité des aménagements et services aux cyclistes (hébergeurs, restaurateurs, producteurs, prestataires de services, moniteurs ...),
- la découverte du terroir local
- la culture d'une vallée de passage transfrontalière.

Enfin un dernier volet lié au vélo n'est pas encore très exploité en Maurienne mais devrait être amené à se développer ; il s'agit du **vélo et de la santé** en zone de montagne. Que ce soient les seniors ou les plus jeunes le vélo peut toucher tout type de population et permettre, le cas échéant, de participer au maintien en forme (bien être) voire même à la guérison de certains maux sociétaux (physiques ou mentales). Ce dernier aspect n'est pas encore développé en Maurienne mais les acteurs du territoire s'y attèlent peu à peu.

DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

Syndicat du Pays de Maurienne

Elaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Maurienne Enquête publique du 16 septembre au 19 octobre 2019

CONCLUSIONS MOTIVEES

Président de la Commission d'Enquête : Mr Christian DELÉTANG

Commissaires-enquêteurs : Mr Jean-Michel CHARRIERE et Mr Philippe NIVELLE

Décision du Tribunal Administratif de Grenoble n° E19000197/38 du 2 juillet 2019

Arrêté du Président du Syndicat du Pays de Maurienne n° ARR 2019-01 du 26/08/2019

Conclusions motivées de la commission d'enquête

Le Syndicat du Pays de Maurienne a élaboré son projet de Schéma de Cohérence Territoriale par arrêté du 30 avril 2019.

Le Schéma de Cohérence Territoriale est un projet du territoire du Pays de Maurienne qui s'étend sur une longueur de 120 km et doit exprimer l'ambition politique et la volonté des acteurs locaux des 53 communes pour les 15 années à venir : que voulons-nous pour la Maurienne ? Quel développement ? Quel aménagement ? Aussi bien en termes d'organisation du territoire, économiques (dont le tourisme, l'agriculture, le commerce...), environnementales, d'habitat, de mobilités, que de grands projets structurants.

Ce projet se décline par une approche spatiale et en termes d'urbanisme, à l'échelle Maurienne. Les orientations et objectifs du projet SCoT seront à traduire localement notamment dans les PLU ou les PLUi, en respectant les principes du SCoT.

Les différents temps de débat ont animé l'appropriation de la démarche SCoT et accompagné les décisions politiques autour du projet :

- L'ambition politique qui fonde le projet SCoT.
- Les 4 défis à relever qui structurent et organisent à la fois le projet PADD et le DOO.
- Les principaux éléments de prospective qui ont alimenté et structuré les réflexions et les débats de concertation autour du projet avec la formalisation de scénarios de développement.
-
- Les priorités qui se sont dégagées et qui ont permis de valider une stratégie de développement pour la Maurienne à horizon 2030.
- Les principaux points de vigilance en termes d'enjeux environnementaux.

Une stratégie de développement a été développée autour de 4 défis à relever :

- Défi 1 : reconnaître, préserver, valoriser les « communs » que partagent les Mauriennais.
- Défi 2 : construire et adapter un modèle de développement économique Mauriennais ouvert et transalpin.
- Défi 3 : habiter une « vallée-métropole-rurale alpine », accessible.
- Défi 4 : Organiser une gouvernance performante et ouverte.

Les dix projets d'Unités Touristiques Nouvelles (UTN) Structurantes inscrites au SCoT concernent :

- L'UTN S 1 Création de remontées mécaniques et pistes de ski sur Saint François Longchamp.
- L'UTN S 2 Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du Domaine Skiable Alpin.
- L'UTN S 3 Création de 2 remontées mécaniques et piste associées DSA Galibier-Thabor.
- L'UTN S 4 Création d'un hébergement touristique Club Med à Valloire.
- L'UTN S 5 Création d'une liaison Valmeinier-Valfréjus-Orelle (Croix du Sud).
- L'UTN S 6 Création d'un ascenseur valléen entre Modane, La Norma et Valfréjus.
- L'UTN S 7 Création de remontées mécaniques et pistes DSA Aussois.
- L'UTN S 8 Création de remontées mécaniques et pistes DSA Val-Cenis liaison haute.
- L'UTN S 9 Itinéraire cyclable en fond de vallée d'Aiton à Bonneval sur Arc.
- L'UTN S 10 Equipement et hébergement du cyclo et eaux thermales Saint Jean de Maurienne.

Vu :

- Le Code de l'Environnement : Articles L123-1 à L123-18, et R123-1 à R123-27
- Le Code de l'Urbanisme : Articles L 103-2 à L 103-4 et L143-9 et suivants
- La délibération du Syndicat du Pays de Maurienne du 30 avril 2019 sur le bilan de la concertation.
- L'arrêté du Syndicat du Pays de Maurienne du 30 avril 2019 concernant le projet de Schéma de Cohérence Territorial
- L'ordonnance n° E19000197/38 du 2 juillet 2019 de Mr le Président du Tribunal Administratif de Grenoble désignant Mr Christian Delétang comme président de la commission d'enquête et Mrs Jean-Michel Charrière et Philippe Nivelles, commissaires-enquêteurs.
- L'arrêté du Monsieur le Président du Syndicat du Pays de Maurienne n° ARR 2019-01 du 26/08/2019 concernant l'ouverture de cette enquête publique pour « L'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Maurienne »
- Les pièces du dossier soumis à cette enquête publique
- Les avis des Personnes Publiques Associées
- L'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale
- Les avis du public sur les registres d'enquêtes et le registre dématérialisé
- Les réponses du SPM aux questions posées par la commission d'enquête dans son procès-verbal

La commission d'enquête, après l'analyse de tous les avis, observations et réponses aux questions posées, émet les conclusions motivées suivantes :

Tenir compte des recommandations suivantes :

Dossiers

- Apporter plus de cohérence entre le PADD et le DOO sur les objectifs et les orientations, car il y a des différences au niveau de certaines données.
- Remplacer pour certaines prescriptions l'expression « **pourront** » par « **devront** » car les prescriptions sont **des obligations** et **non des recommandations**.

UTN S

UTN S n°3 : Création de 2 remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA Galibier-Thabor Commune de Valloire :

Nous demandons de baisser le niveau altimétrique des gares d'arrivée des télésièges afin qu'elles ne dépassent pas le sommet de crête (insertion paysagère) et de prendre les mesures adaptées pour éviter toute bascule gravitaire dans ce secteur protégé.

UTN S n°4 : Création d'un Club Med à Valloire

- L'analyse des risques de glissement de terrain réalisée par un géologue étant positive, le Préfet a fait une levée de réserve (Courrier du 18 novembre 2019 PJ n° 4).
- Le Club Med, afin de réduire les rejets de gaz à effet de serre, va opter pour la suppression du fioul et son remplacement par des énergies propres.
- La commission d'enquête, après la visite du terrain sur lequel seront construits les bâtiments, a constaté que la zone classée agricole est en fait des feuillus et arbustes. Elle en conclue que le projet n'a donc aucun impact sur l'agriculture, la faune, la flore et la biodiversité ainsi que sur l'aspect visuel à partir du hameau des Verneys car l'insertion paysagère du projet a bien été prise en compte

UTN S n°6 : Création d'un ascenseur valléen Valfréjus – Modane - La Norma

Communes de Modane et Villarodin - Le Bourget : il faudra veiller à réhabiliter voire développer les hébergements sur Modane/Fourneaux

La commission d'enquête recommande qu'avant toute programmation de construction de nouveaux lits sur Val Fréjus et la Norma, une étude approfondie soit faite sur la réhabilitation et le développement des hébergements sur Modane/Fourneaux

UTN S n°7 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA d'Aussois (secteurs Grand Chatelard et Col des Hauts)

La commission d'enquête demande une grande vigilance lors de la construction des gares de départ et d'arrivée du télésiège de La Fournache afin que les impacts visuels soient minima.

Pour le Col des Hauts : la commission d'enquête demande :

- que le basculement des skieurs vers la Combe de Bonnenuitsoit interdit.
- La mise en cohérence les documents concernant l'altitude de la gare d'arrivée.

Avis favorable sous réserves

UTN S n°2 : Création d'une liaison Albiez-Karellis et extension du domaine skiable alpin
Commune d' Albiez-Montrond et Montricher-Albanne.

L'impact économique de 17,4 millions € du projet, dont 1,2 millions à charge de la commune d'Albiez, nous paraît disproportionné compte-tenu :

De l'intérêt incertain pour les skieurs des Karellis d'aller à Albiez

La commission d'enquête met en avant le problème de sécurité et d'appréhension des skieurs sur le retour très pentu vers Albiez.

Que pour les Karellis le projet se fait sans charge d'investissement additionnel puisque l'ensemble des charges d'investissement et d'exploitation seront portées par Albiez (source mémoire en réponse du SPM), ce qui va à l'encontre du chiffre d'affaire des remontées mécaniques par lit touristique pour Albiez. (Source : Diagnostic stratégique territorial du 30 avril 2019, page 178)

Que ce projet semble disproportionné par rapport aux capacités financières de la commune d'Albiez (Budget annexe des remontées mécaniques).

Que dans l'avis 2018-0164 de la Chambre Régionale des Comptes en date du 26 juin 2017, il est proposé la limitation des dépenses d'équipement à celles strictement nécessaire à la sécurité des personnes et des biens.

L'impact paysager du TS Albiez/Karellis sur la Pointe des Chaudannes et sur le massif des Aiguilles d'Arves nous paraît **inacceptable** car visible de toute la vallée de l'Arvan, ce qui sera amplifié lors d'une éventuelle création de piste.

Dans ces conditions, la commission d'enquête est :

FAVORABLE SOUS RESERVES :

- Que le TK Vallons ne franchisse pas la crête du Col d'Albanne.
- Et que soit supprimée la liaison TS Albiez/ Karellis

UTN S n°8 : Création de remontées mécaniques et pistes associées en extension du DSA de Val-Cenis (liaison haute)

La commission d'enquête considère que:

- Les impacts sur la faune, la flore et les zones protégées, de ce projet sont en contradiction avec la volonté de protection de l'environnement exprimée dans le PADD et le DOO.
- Les importants travaux de terrassement nécessaires à la réalisation du projet du TS du Col des Rondouillards défigureront ce site remarquable.
- La ZNIEFF de type 1 de la Combe de Cléry est à protéger.

La commission d'enquête demande de revoir cette UTN S en :

- **SUPPRIMANT** le projet du Col des Rondouillards
- **CREANT** une zone protégée APBB sur la Combe de Cléry
- **INTERDISANT** tout terrassement sur la Combe de Cléry.

La commission d'enquête est **FAVORABLE** au téléphérique reliant le col du Mont Cenis au Fort de la Turra.

Avis défavorable :

UTN S n°5 : Créer une liaison entre les domaines skiabiles de Valmeinier et Valfréjus en intégrant un accès depuis Orelle : « Croix du Sud » Communes de Valmeinier – Orelle - Modane

La commission d'enquête constate que :

Le projet traverse des zones humides, référencées comme réservoirs de biodiversité et se situe à proximité immédiate du site classé du Thabor.

L'impact du surfaçage de 40 hectares pour les huit remontées mécaniques et les pistes de ski associées auront un impact important sur la biodiversité et le visuel de ce versant totalement vierge.

Les enjeux environnementaux sont insuffisamment pris en compte dans le dossier présenté à l'enquête.

En ce qui concerne l'économie de ce projet, la commission d'enquête considère que :

L'équilibre financier pour les collectivités territoriales n'est pas explicite et reste à démontrer.

La solution au problème, proposée dans le mémoire en réponse concernant la sécurité des skieurs en cas de panne des remontées mécaniques ou d'aléa climatique, ne nous a pas convaincu et plus particulièrement le téléporté.

Compte-tenu des impacts paysagers, environnementaux, économiques et sécuritaires, la commission d'enquête est **DEFAVORABLE** à cette UTN S.

La commission d'enquête émet un avis favorable au projet de Schéma de Cohérence Territoriale du Syndicat du Pays de Maurienne :

Assorti des réserves suivantes qui pourront être levées après études et présentation de nouveaux projets lors d'une révision du SCoT.

UTN S 2- Liaison Albiez/Karrelis

Que le TK Vallons ne franchisse pas la crête du Col d'Albanne.

Supprimer la liaison TS Albiez/Karellis.

UTN S 5- Croix du Sud

Supprimer cette UTN S

UTN S 8- Val Cenis

Liaison Mont Cenis / Fort de la Turra à équiper d'un téléphérique.

Vallon de Cléry : mise en place d'un APBB.

Supprimer le TS Col des Rondouillards.

Les recommandations de la commission d'enquête sont détaillées en pages 73 et 74 auxquelles il convient de se reporter.

Fait à Saint-Jean de Maurienne, le 12 décembre 2019

Christian Delétang
Président de la Commission d'enquête

Jean-Michel Charrière
Commissaire enquêteur

Philippe Nivelles
Commissaire enquêteur