Département de la Haute-Savoie (74)

Commune de COMBLOUX et DEMI-QUARTIER

- Les Portes du Mont Blanc -

Aménagement du domaine skiable

« Remplacement du télésiège de BEAUREGARD »

Notice de présentation

Les Portes du Mont-Blanc
Combloux - Cordon - Demi-Quartier- La Giettaz - Megève - Sallanches
SIVU Espace Jaillet

SIVU ESPACE JAILLET
Mairie de Megève
1, Place de l'Eglise
BP 23
74120 MEGÈVE
Tél : 04 50 58 65 20

Février 2024

Sommaire

A. CONTEXTE DU PROJET 2

B. PRESENTATION DU PROJET 5

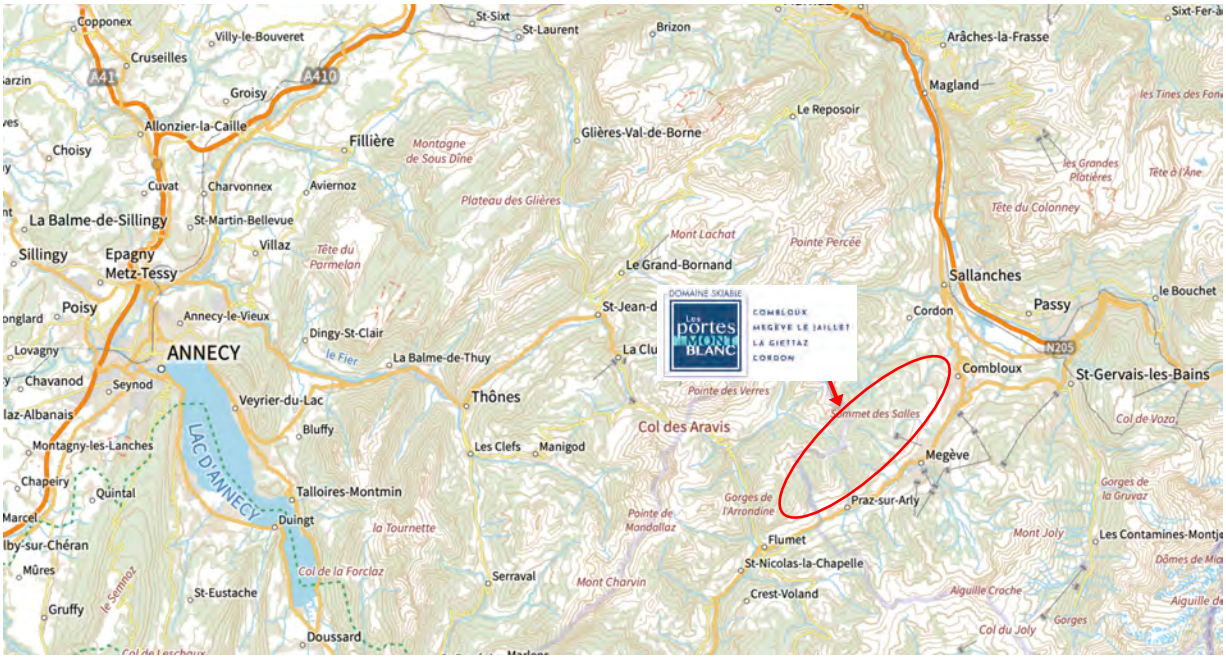
C. LE CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE 7

D. LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE 8

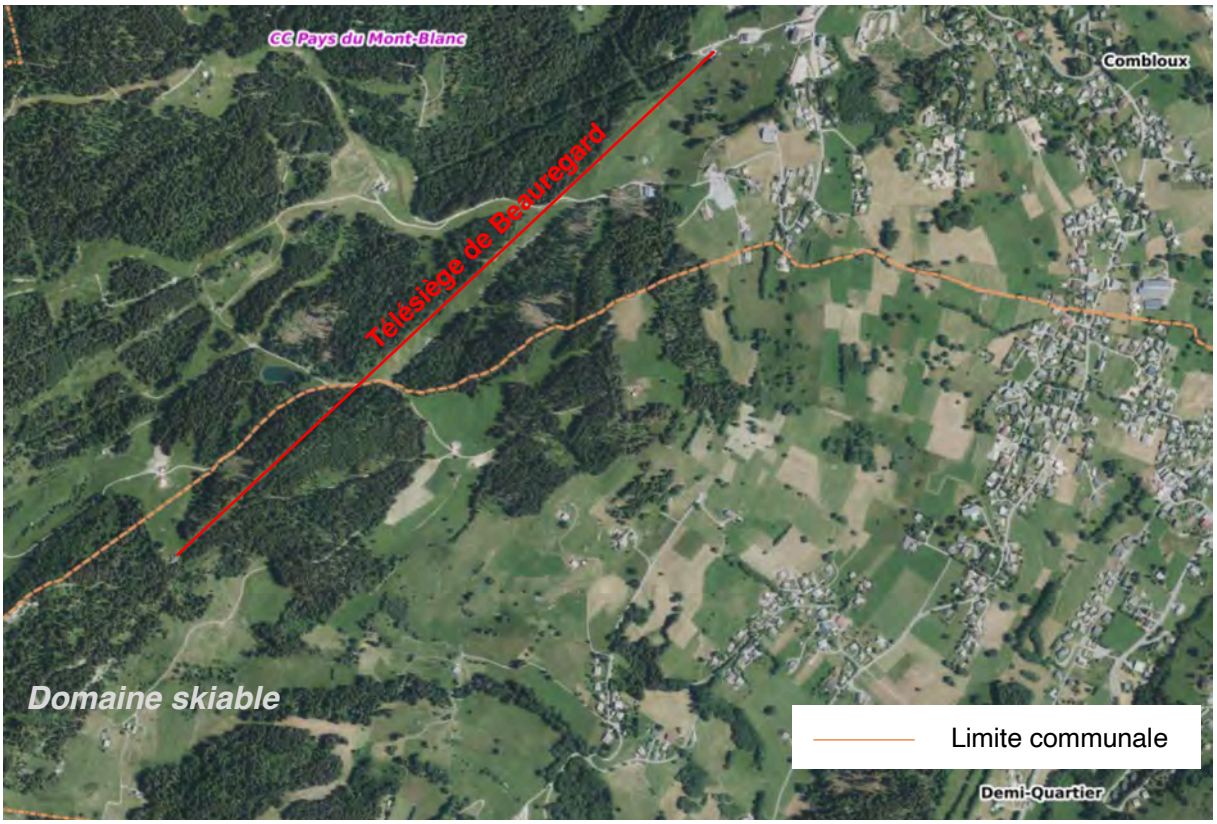
1. Définition d'une opération d'aménagement 8
2. Consultation du public 8
3. A quoi sert une enquête publique ? 9

A. CONTEXTE DU PROJET

La présente enquête publique concerne le projet de **remplacement du télésiège existant de Beauregard** situé au sein du domaine skiable des Portes du Mont-Blanc, sur le territoire des communes de COMBLOUX et de DEMI-QUARTIER, à l'est du département de la HAUTE-SAVOIE (74), dans la région Rhône-Alpes,



Localisation à l'échelle départementale. Source du fond de carte : Géoportail, Janvier 2022.



Localisation à l'échelle communale. Source du fond de carte : Géoportail, Janvier 2021.

Le projet est porté par la SEM[1] Les Portes du Mont-Blanc qui exploite actuellement le domaine skiable des Portes du Mont-Blanc via une délégation de service public.

Le SIVU[2] Espace Jaillet, délégataire de ce service public, est composé des 6 communes suivantes :

* en Haute-Savoie :
  - Combloux
  - Cordon
  - Megève
  - Demi-Quartier
  - Sallanches

* en Savoie :
  La Giettaz

Fonctionnement administratif de la SEM Portes du Mont Blanc.
Source : SEM, Janvier 2022

La SEM Les Portes du Mont-Blanc travaille en collaboration étroite avec les communes et le SIVU Espace Jaillet. La convention de délégation de service public se termine le 30 septembre 2041.

Le domaine skiable est essentiellement sur les territoires des de : Combloux, Megève, Demi-Quartier et La Giettaz.

Toutefois il est important de souligné que cette DSP est actuellement en cours de renouvellement.

L'enquête publique est donc lancée de manière anticipée pour permettre au futur candidat, s'il le souhaite, de réaliser le plus rapidement possible cet appareil qui est aujourd'hui obsolète et peu fiable.

Celui-ci est d'ailleurs à nouveau tombé en panne de 9h45 à14h30 le samedi 10 février 2024, premier jour des vacances scolaire, créant des problèmes considérables pour les clients de la station et les équipes de la SEM.

[1] SEM : Société d'Economie Mixte
[2] SIVU : Syndicat Intercommunal à Vocation Unique

Le projet a pour objectif général de remplacer le télésiège existant de Beauregard (pinces débrayables 4 places) par un appareil de conception plus fiable et plus récente afin de fiabiliser et sécuriser l'accès des skieurs au domaine skiable au départ de Combloux.

Le télésiège de Beauregard est un élément vital du domaine des Portes du Mont-Blanc puisqu'il est le seul appareil au départ de Combloux permettant d'accéder au domaine skiable.

Le projet retenu permettra de :

- **Fiabiliser l'exploitation** : la technologie utilisée pour les télésièges débrayables de première génération comme le télésiège actuel est aujourd'hui obsolète et ceci complexifie l'exploitation avec des pannes souvent imprévisibles et des pièces détachées de moins en moins disponible. Avec la construction d'une installation correspondant au standard de la technologie débrayable actuelle, la station disposera d'une réactivité importante du constructeur en cas de panne pour fourniture de pièces neuves limitant ainsi le risque de perte d'exploitation.

- **Améliorer la disponibilité de l'appareil :** l'altitude de l'appareil actuel le rend particulièrement sensible au problème de givre. Avec la construction d'un garage à véhicules (sièges et cabines), il sera possible de rentrer les véhicules les soirs de givres afin d'améliorer la disponibilité de l'appareil le lendemain matin. A noter que le garage améliorera aussi la maintenance des véhicules qui resteront rangés à l'abri des intempéries hors période d'exploitation. Enfin le garage permettra aussi de réduire l'impact visuel de l'appareil hors période d'exploitation.

- **Augmenter le débit réel :** l'appareil existant construit en 1985 propose un débit théorique de 2800p/h. Cependant il s'agit d'une technologie débrayable de première génération et le débit réel n'a jamais dépassé les 1800 p/h. Avec **un débit de 2600 p/h** un appareil de technologie moderne permettra d'augmenter le débit réel, mais c'est surtout le choix de la technologie télémix (cabine et siège) qui va permettre d'améliorer l'embarquement. En effet, avec un positionnement familial reconnu depuis de nombreuses années, le nombre de groupe d'enfant en cours ESF au départ de Combloux est particulièrement élevé, or l'embarquement des enfants de moins de 1m25 sur les sièges nécessite l'accompagnement d'un adulte ce qui ralentit considérablement l'embarquement. Avec 2 embarquements séparés, le télémix permet de concentrer les groupes d'enfant sur l'embarquement "cabines", et de préserver le débit de l'embarquement "sièges".

- **Améliorer la sécurité des usagers :** l'embarquement des enfants en cabine est beaucoup plus sécuritaire que sur les sièges.

- **Améliorer le confort des usagers et des salariés :** avec le télésiège actuel, le bruit en gare est extrêmement fort, malgré de lourds travaux d'insonorisation de la gare aval engagés en 2016. Cet appareil est également source de nombreuses taches de graisse tombées sur les vêtements des clients de la station. Avec une installation moderne, le niveau de confort sera fortement amélioré pour les usagers comme pour les salariés.

- **Faciliter la diversification de notre activité :** les cabines 10 places sont actuellement la solution la plus simple et sécuritaire pour transporter les piétons, les vélos, les luges, les trottinettes, etc. La nouvelle installation permettra de mettre en place de nouvelles activités dans les meilleures conditions possibles.

B. PRESENTATION DU PROJET

Le projet consiste à remplacer le télésiège existant par un **appareil récent de type débrayable mixte, équipé de sièges 6 places et de bennes 10 places,** d'une longueur de 1 988 m et d'une dénivelée de 340 m. Outre les deux gares, **17 pylônes** sont prévus à ce stade de l'étude.

Le tracé du projet a été adapté autant que possible aux enjeux du site pour **éviter au maximum les impacts sur le milieu naturel**.

A noter que les atouts du projet sont nombreux :

+ Le projet consiste à un remplacement d'un appareil en lieu et place de l'appareil existant
+ Le choix d'un appareil mixte avec des sièges et des cabines permet de faciliter et sécuriser le transport des enfants
+ Le choix d'un appareil mixte permet d'exploiter une activité 4 saisons avec le transport des skieurs, mais aussi des piétons, des vététistes, des randonneurs…
+ Le projet permet de réduire le nombre de pylônes
+ Une majorité des travaux concernent des secteurs déjà artificialisés et aménagés
+ Le projet ne nécessite pas d'aménagement en zone naturelle inventoriée (ZNIEFF, NATURA 2000)
+ Le projet ne nécessite pas de création de nouvelles pistes de ski
+ Le projet ne nécessite pas de terrassement de grande ampleur
+ Le projet ne nécessite pas de défrichement de grande ampleur
+ Le projet ne nécessite pas d'aménagement en crête

Bien que déjà équipé par une remontée mécanique, le site présente plusieurs enjeux environnementaux :

– Le site du projet présente plusieurs captages d'eau potable
– Le site du projet présente plusieurs petites zones humides
– Le site du projet présente une espèce végétale protégée
– Le site du projet présente plusieurs espèces animales à enjeux ou protégées

Toutes les mesures possibles ont également été intégrées au projet afin de **réduire les impacts résiduels grâce à des mesures d'évitement, réduction et compensation.**

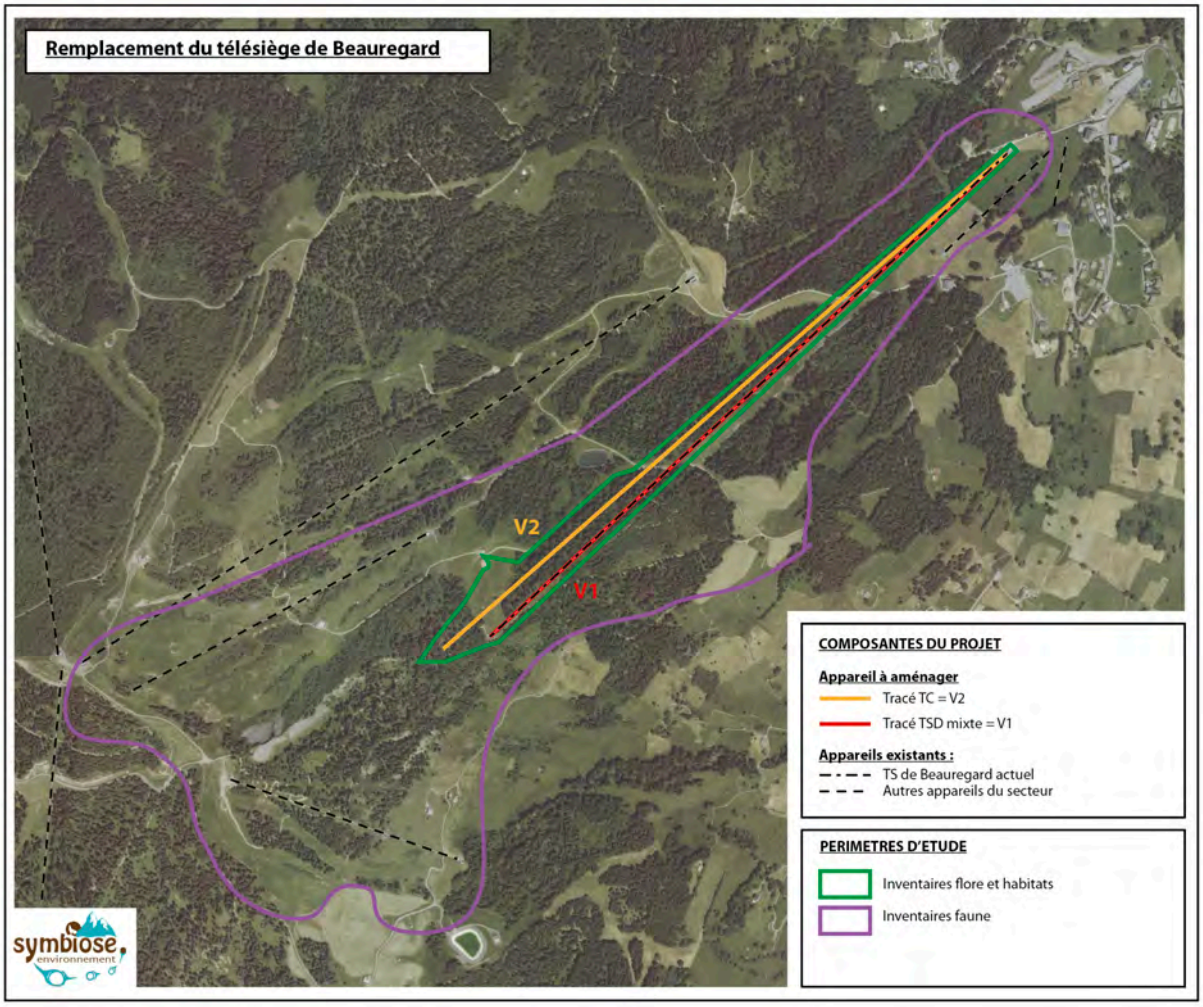
Le tracé a notamment été choisi en tenant compte de la présence d'une espèce végétale protégée au niveau national présente dans le massif forestier du site : la Buxbaumie verte.

En effet, bien dans le projet initial (tracé V2 sur la carte ci-après) il était prévu de changer l'axe de l'appareil pour le rallonger, il a finalement été décider de remplacer l'appareil en lieu et place de l'existant (tracé V1) afin de limiter le défrichement et de ne pas impacter cette espèce. De plus le nombre de pylônes a été réduit au strict minimum et ceux-ci ont été positionné en fonction des stations de Buxbaumie. De plus, au moment de la réalisation des travaux, une attention particulière sera mise sur les accès pour éviter tout destruction de station de buxbaumie.

Le tracé retenu pour l'appareil, en lieu et place de l'appareil existant, est donc le moins impactant pour le milieu naturel et le paysage.

Ce tracé présente notamment les avantages suivants :

- **éviter de réaliser des travaux de terrassement important au niveau des deux gares**
- **éviter de défricher un nouveau layon dans la forêt**
- **réduire la surface d'habitats naturels impactée par le projet**
- **éviter de réaliser des terrassements pour le raccordement avec les pistes de ski existantes**


Remplacement du télésiège de Beauregard
V2
V1
COMPOSANTES DU PROJET
Appareil à aménager
Tracé TC = V2
Tracé TSD mixte = V1
Appareils existants :
TS de Beauregard actuel
Autres appareils du secteur
PERIMETRES D'ETUDE
Inventaires flore et habitats
Inventaires faune
symbiose environnement

C. LE CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

La procédure d'enquête publique est régie les textes juridiques cités en pièce 4.

Le projet est décrit globalement dans les pages 43 à 73 de l'étude d'impact ci-jointe (pièce 2). Pour faciliter la compréhension du projet, les pièces techniques des demandes d'autorisation d'exécuter les travaux sont également fournies en pièce 3.

Les impacts potentiels du projet sont développés dans l'étude d'impact, et nous vous invitons à vous y reporter.

Enfin, conformément à la réglementation, une liste des différentes autorisations nécessaires pour la réalisation du projet est également jointe en pièce 5.

D. LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE

1. Définition d'une opération d'aménagement

Une opération d'aménagement s'apprécie au regard d'un faisceau d'indices correspondant à :

• Un objectif conforme à l'article L.300-1 du code de l'urbanisme1.
• Une compétence de la personne publique : une opération d'initiative et sous contrôle public
• Un objet : impacts sur le territoire, avec d'éventuels impacts négatifs (sociaux, économiques, environnementaux) pouvant justifier des mesures d'évaluation, d'atténuation, suppression ou compensation des impacts
• Un périmètre spatial cohérent
• Un contenu : études, travaux
• Des moyens juridiques : opérations foncières (achats, ventes, restructurations du parcellaire …)
• Des moyens financiers : bilan prévisionnel

Article l.300-1 du Code de l'Urbanisme :

Les actions ou opérations d'aménagement ont pour objets de mettre en oeuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur, de lutter contre l'insalubrité, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels.

L'aménagement, au sens du présent livre, désigne l'ensemble des actes des collectivités locales ou des établissements publics de coopération intercommunale qui visent, dans le cadre de leurs compétences, d'une part, a conduire ou à autoriser des actions ou des opérations définies dans l'alinéa précédent et, d'autre part, à assurer l'harmonisation de ces actions ou de ces opérations.

2. Consultation du public

Il existe deux types de procédures de consultation du public, la concertation préalable et l'enquête publique, situées à différents moments de la présentation publique.

Tous les acteurs concernés par ces aménagements (habitants, associations, acteurs économiques) peuvent alors donner leur avis.

A la suite d'une enquête publique, après avoir examiné toutes les observations, le commissaire-enquêteur rédige un rapport dans lequel il formule un avis.

La place de la concertation publique se situe entre "Le Débat Public" institué pour les grands projets d'aménagement et les procédures réglementaires de consultation plus traditionnelle instituées dans les années 70-80 que sont les enquêtes publiques.

La principale différence entre l'enquête publique et la concertation est d'ordre temporel. En effet, la concertation peut être engagée très en amont de la décision, dès les études préalables. Ceci n'est pas le cas de l'enquête publique qui intervient très en aval, donc une fois que le projet est abouti, il s'agit de s'assurer qu'il n'y a pas d'opposition forte.

L'enquête publique est une des phases privilégiées de la concertation préalable aux grandes décisions d'aménagement et aux projets qui suivront. Une enquête publique doit obligatoirement précéder la

réalisation de certains projets au budget important, à risques ou dangereux, ayant des impacts potentiellement importants et contraignants sur l'environnement et la santé et/ou présentés comme d'intérêt public.

Un Commissaire Enquêteur est chargé de rédiger un avis, synthèse des avis formulés par le public, qui permettra à l'autorité administrative décisionnaire de décider de l'adhésion de la population au projet et la proportionnalité des mesures conservatoires ou compensatoires à observer.

3. A quoi sert une enquête publique ?

L'enquête publique présente deux principaux objectifs :

- informer les personnes concernées : habitants, associations, acteurs économiques ou simple citoyen.
- recueillir les observations et avis des personnes concernées sur un registre spécifiquement mis à sa disposition dans les Mairies.

Le public est donc invité à donner son avis sur un projet de règlement ou d'aménagement préparé et présenté par une collectivité. Ces avis peuvent mener à des modifications, voire a l'annulation du projet. Précisons que chaque personne physique compte pour une voix.

Après la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur rencontrera, dans la huitaine, le demandeur, et lui communiquera les observations, écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse, en l'invitant à produire, dans un délai de 15 jours, ses observations éventuelles.

Dans le délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur enverra au Maire le dossier d'enquête comprenant le registre accompagné des observations ainsi que son rapport et ses conclusions motivées. Ce délai pourra être reporté sur demande argumentée du commissaire enquêteur.

Après la remise du rapport du commissaire enquêteur, selon ses conclusions et les réponses apportées par le demandeur, le permis d'aménager pourra être accordée par le Maire des Déserts, autorité compétente pour délivrer ledit permis.