

**Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux (DAET)
et de défrichage pour
le remplacement du télébenne Lonzagne (73)**

**Enquête publique
du 29 décembre 2025 au 30 janvier 2026**



Procès verbal de synthèse

Commissaire enquêtrice : Sophie Macon

Présentation du projet

Le projet a pour objectif de remplacer le télébenne Lonzagne par un télécabine de 10 places. Avec une longueur de 700m et un dénivelé de près de 300m, l'ouvrage relie la commune de Peisey à Plan Peisey et a ainsi une vocation urbaine.

Construit en 1983, le télébenne a un débit de 536p/h. La télécabine en projet portera le débit à 900p/h.

La société ADS est maître d'ouvrage de l'opération. Elle exerce la gestion du domaine skiable dans le cadre d'une convention de délégation de service publique avec le SIVOM de Landry Peisey-Nancroix.

Objet de l'enquête publique

L'objet de l'enquête est de porter le projet à la connaissance du public au travers de la Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux(DAET), la demande de défrichement et l'étude d'impact concernant le projet de remplacement du télébenne Lonzagne par une télécabine sur la commune de Peisey-Nancroix .

Désignation de la commissaire enquêtrice

Le 12 novembre 2025, le président du Tribunal Administratif de Grenoble m'a désignée en vue de procéder à cette enquête publique. (décision n° 25000269/38)

Arrêté de prescription de l'enquête

Les modalités de l'enquête ont été définies avec M. Ozanne, responsable urbanisme et M. Moreux, responsable des services techniques de la commune de Peisey-Nancroix, autorité organisatrice de l'enquête.

Le 10 décembre 2025, M. Villibord, maire de Peisey a pris un arrêté portant organisation de l'enquête.

Déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée entre le 29 décembre 2025 et le 30 janvier 2026 soit 33 jours consécutifs, au cours de laquelle ont été organisées 2 permanences à la mairie de Peisey-Nancroix :

le vendredi 2 janvier de 9 à 12h

le mardi 27 janvier de 14 à 17h

Les 2 permanences se sont tenues conformément à la programmation soit une durée de 6h au total.

Lors de la permanence du 2 janvier 2026, j'ai rencontré 7 groupes totalisant 19 personnes, lors de celle du 27 janvier j'ai rencontré 1 personne.

Publicité réglementaire

Publications

L'avis d'enquête publique a été publié le 12 décembre 2025 dans le quotidien «Le Dauphiné Libéré» et dans l'hebdomadaire « La Vie Nouvelle ». Il a été rappelé dans les 8 premiers jours d'enquête dans ces mêmes journaux les 30 décembre 2025 et 2 janvier 2026.

Affichage et information

L'avis d'enquête a donné lieu à un affichage sur les panneaux de la mairie et sur le site du projet sur les parties amont et aval.

L'avis était également disponible sur le site internet de la mairie avec l'ensemble du dossier.

Interventions de la commissaire enquêtrice

En dehors des 2 permanences planifiées, j'ai rencontré l'autorité organisatrice avant le début de l'enquête, effectué un rendez-vous en visioconférence avec le maître d'ouvrage représenté par M. Léo Tixier et M. Nicolas Poincignon. J'ai également réalisé une visite de terrain.

Observations du public

Le tableau des observations du public est joint en fin de procès-verbal pour des raisons pratiques.

Selon les prescriptions de l'arrêté du 10 décembre 2025, les contributions du public pouvaient être soit

- consignées dans le registre d'enquête papier disponible à la mairie de Peisey-Nancroix,
- adressées à la commissaire enquêtrice par courrier postal à la mairie
- ou par messagerie électronique : enquetetelevillagepeisey2025@outlook.fr

L'enquête a permis de recueillir 51 contributions :

- 8 sur le registre papier disponible en mairie
- 43 arrivées sur l'adresse mail : enquetetelevillagepeisey2025@outlook.fr

Il est à noter qu'une contribution arrivée par mail en 3 exemplaires strictement identiques n'a été comptabilisée qu'une fois et qu'une contribution parvenue par l'entremise d'une application suspecte n'a pas été ouverte ni comptabilisée.

Les contributions sont publiques et doivent donc pouvoir être consultées librement par le public. Selon les prescriptions de l'arrêté, les contributions enregistrées sur le registre papier étaient disponibles en mairie sur le registre tenu à disposition du public. Les contributions parvenues par courriel étaient publiées sur le site internet de la commune dans l'espace dédié à l'enquête.

La mairie a créé une adresse mail dédiée que j'ai gérée pendant toute la durée de l'enquête. Pour tous les messages reçus, j'ai masqué les coordonnées personnelles et les ai ensuite fait suivre à la mairie afin qu'elle les publie sur son site internet.

Plus de la moitié des contributions sous format courriel, soit 23 sur les 43 sont parvenues les 3 derniers jours.

Pour des raisons pratiques, au total, chronologiquement :

- les 18 premières contributions ont été publiées sur le site internet de la commune (les pièces jointes à l'un des messages n'ont pas été publiées avec celui-ci),
- 6 ont été envoyées sans être publiées,
- 15 n'ont pas été envoyées à la commune à temps pour être publiées parce qu'arrivées les 2 derniers jours,
- 4 sont arrivées après la clôture de l'enquête fixée à 16h, et sont malgré tout portées dans le tableau des contributions.

Le maître d'ouvrage a connaissance de l'ensemble des contributions. Elles sont par ailleurs toutes synthétisées dans le tableau des contributions auxquelles il pourra répondre, s'il le souhaite.

J'ai défini des thématiques correspondant aux préoccupations abordées par les contributions. J'ai ainsi affecté 1 ou plusieurs thématiques à chaque contribution (cf tableau des contributions) afin de comptabiliser le nombre d'occurrences de chacune de ces thématiques.

La synthèse ci-après présente ces thématiques par ordre d'importance.

Il apparaît que 35 des 51 contributions sont **favorables** au projet. Un grand nombre de ces contributions peuvent être considérées avec un « effet pétition », elles reprennent les mêmes arguments (sécurité, confort, liaison indispensable à la vie de la commune).

La **sécurité** liée aux abords de la gare amont est citée 16 fois, la problématique de la montée et descente des escaliers métalliques et la traversée de la route avec le matériel de skis est une préoccupation récurrente. L'ascenseur existant fonctionne dans le sens de la montée uniquement et ne permet pas de satisfaire la demande.

La **gestion du débit accru** préoccupe 7 contributeurs. Cette thématique rejoint celle de la sécurité et de la gestion du flux avec l'ascenseur actuel. Le problème risque de s'amplifier avec le nouvel appareil.

La problématique du **stationnement** est citée à 7 reprises. Des demandes émergent pour des parkings aux abords des gares avec des références à des projets récents qui n'ont pas abouti.

Plusieurs contributeurs(6) proposent d'installer des **consignes à skis** afin de faciliter les déplacements piétons avant et après le ski.

5 contributeurs insistent sur le caractère peu impactant pour l'**environnement** du changement de l'appareil avec un tracé identique et les gares positionnées au même endroit.

Le **défrichement** est abordé pour son impact dans une contribution.

Deux thématiques sont abordées à de nombreuses reprises même si elles ne relèvent pas de l'enquête ;

La demande quant aux **horaires** préoccupe à 15 reprises les contributeurs qui souhaitent voir les plages élargies.

La **gratuité** préoccupe bon nombre de contributeurs piétons attachés à cet « acquis » historique.

Questions complémentaires de la commissaire enquêtrice

La télécabine

Elle est présentée comme un ouvrage urbain.

Quelle est la condition pour qu'une télécabine soit considérée urbaine ou faisant partie du domaine skiable ?

Cet ouvrage a vu sa gare amont déplacée lors de la construction du Vanoise Express. Il arrivait alors sur le front de neige. A t'il changé de nature depuis cette date ?

Quelles sont les conséquences en termes de responsabilité et/ou d'obligation entre un appareil urbain et une remontée mécanique liée au domaine skiable ?

Qui est responsable de la gestion de l'ascenseur ?

La télécabine proposée dans le scénario 2 mentionné dans la note en réponse à la MRAE p7 contenait une piste de luge et l'appareil avait un débit de 1200p/h. Il n'a pas été retenu pour des raisons économiques et techniques.

Pourquoi le projet n'a t'il pas retenu l'option avec l'arrivée sur le front de neige ?

Problèmes de sécurité

Les arguments en faveur de l'ouvrage sont le confort, une rapidité accrue et un débit amélioré, une meilleure sécurité...

La sécurité est pourtant un des items qui a le plus mobilisé les contributeurs en raison des accès et sorties de la gare amont :

Le déplacement de la gare amont date de 2003. Depuis 23 ans, la nouvelle configuration oblige les skieurs à traverser la route et monter ou descendre 3 volées de marche avec leur matériel, l'ascenseur opérationnel uniquement à la montée ne permettant pas de satisfaire le flux des heures de pointe. Ce flux va augmenter avec un débit presque doublé. Il permettra de diminuer les fils d'attente lors de la descente mais ne résoudra pas les problèmes de sécurité.

Pourquoi la sécurisation de l'accès des skieurs au front de neige ou à la télécabine lors de la descente n'est elle pas traitée conjointement avec la télécabine ?

Comment envisagez-vous de pallier les risques inhérents à ces trajets et de sécuriser les traversées de la route et montées/descentes des escaliers métalliques ?

A quelle échelle de temps ?

Flux actuels et à venir

La télécabine est considérée comme un ouvrage urbain. Elle est plébiscitée par les habitants et touristes qui s'en servent notamment pour accéder aux services et commerces de Plan Peisey et inversement.

Quelle est la part des skieurs accédant aux remontées et celle de piétons ?

Pouvez-vous fournir des éléments chiffrés quant aux flux d'usagers selon les heures et les usages ?

Pourquoi n'y a t'il aucune donnée chiffrée sur la modélisation des flux attendus dans les années à venir que ce soit pour l'hiver ou l'été ?

Accès à la gare aval

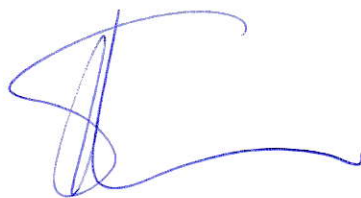
L'accès est aujourd'hui triple avec un accès par escalier sur le côté, une rampe depuis l'école et une rampe depuis la route.

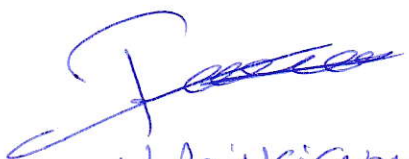
Y a t'il bien un escalier en partie nord pour compléter la rampe depuis la route ? (c'est peu clair sur les plans)


Régilage des terres

Vous évaluez à 3290m³ les matériaux de déblais que vous projetez de régaler sur des pistes caillouteuses afin de les végétaliser. Quelle est part de terre végétale dans ces 3290m³ ?

A Peisey le 4/02/26




N. POINCIGNON
Dhede Techniq ADC


Léo Tixier