

Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux (DAET) et autorisation de défrichement concernant le projet de remplacement de la télébenne Lonzagne par une télécabine sur la commune de Peisey-Nancroix (73)

Enquête publique réalisée
du 29 décembre 2025 au 30 janvier 2026

Rapport de la commissaire enquêtrice

Table des matières

1. Présentation de l'enquête.....	5
1. Préambule.....	5
2. Objet de l'enquête.....	5
3. Cadre législatif et réglementaire.....	5
2. Contexte et enjeux du projet.....	6
1. Localisation et situation de Peisey-Nancroix.....	6
2. Localisation du projet.....	6
3. Pourquoi un remplacement.....	7
4. Un projet ancien et plusieurs fois remanié.....	7
5. Présentation du projet.....	8
3. Constitution du dossier d'enquête publique.....	9
1. Les délibérations.....	9
2. Le dossier de DAET.....	9
3. La demande d'autorisation de défrichement.....	10
4. L'étude d'impact en 3 volumes.....	10
5. L'avis de services	11
6. La réponse du maître d'ouvrage à la MRAE.....	11
4. La préparation de l'enquête.....	12
1. Organisation matérielle.....	12
2. Mesures de publicité.....	13
3. Affichage et information.....	13
5. Le déroulement de l'enquête.....	13
1. Permanences de la commissaire enquêtrice.....	14
2. Climat de l'enquête.....	14
3. Observations du public.....	14
4. Demande de document complémentaire.....	15
6. Procès-verbal de synthèse et réponse du maître d'ouvrage.....	15
7. Analyse et commentaires sur le projet.....	15
Qualité du dossier.....	15
Le choix retenu.....	16
Justification des choix.....	16
La problématique de la sécurité.....	16
Les flux d'usagers.....	18
La mise en place de consignes, la gratuité et les horaires d'ouverture.....	18
Le régalage des terres.....	18
2 - Procès-verbal de synthèse du 4 février 2026.....	20

1. Présentation de l'enquête

1. Préambule

L'autorité organisatrice de l'enquête publique est la commune de Peisey-Nancroix, représentée par son maire M. Villibord.

Le porteur de projets est la société ADS, filiale de la Compagnie des Alpes. Elle exploite le domaine skiable Les Arcs, Peisey-Vallandry par délégation de service public du SIVOM de Landry Peisey-Nancroix pour les pistes du domaine de Peisey-Vallandry.

L'enquête publique a pour but d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.

Elle poursuit ainsi les objectifs suivants:

- porter à la connaissance du public le projet, objet de l'enquête ;
- recueillir les observations du public et l'informer, que ce soit durant les permanences ou avec les registres ;
- donner au maître d'ouvrage tous les éléments nécessaires lui permettant de procéder à d'éventuels ajustements de son projet, que ce soit au regard des points précédents comme de l'avis de la commissaire enquêtrice.

A l'issue de l'enquête et après la remise du rapport et des conclusions, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet, ici la mairie de Peisey-Nancroix, statuera sur sa réalisation.

2. Objet de l'enquête

L'enquête porte sur une Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux(DAET), une demande de défrichement. Le projet est en outre soumis à étude d'impact.

Le projet a pour objectif de remplacer le télécabine Lonzagne par un télécabine de 10 places nommé « télévillage ». Avec une longueur de 700m et un dénivelé de près de 300m, l'ouvrage relie la commune de Peisey à Plan Peisey avec une vocation intervillages.

3. Cadre législatif et réglementaire

Le projet relève des codes de l'urbanisme, de l'environnement et du code forestier.

Il est régi par le code de l'urbanisme et notamment :

- les articles L.472-1 et R.472-2 pour la demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET). L'AET tient lieu de permis de construire (PC) pour les bâtiments connexes au projet.

Il est régi par le code forestier :

- les articles L.341-1 et L.341-3 pour le défrichement de bois en parcelles privées (sous convention existante) et communales.

Les dispositions relatives à l'enquête publique sont précisées par le code de l'environnement, et notamment :

- les articles L.123-1 à L.123-18 (Enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement) ;

- l'article R 122-5 définit le contenu de l'étude d'impact, l'annexe de l'article R122-2 et ses rubriques :

- 43-a : remontées mécaniques ou téléphériques transportant moins de 1 500 passagers par heure à l'exclusion des remontées mécaniques démontables et transportables et des tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme,

- 47-a : défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L.341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 ha.

Selon ces rubriques, et après procédure au cas par cas, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) a considéré que le projet nécessitait une étude d'impact.

2. Contexte et enjeux du projet

1. Localisation et situation de Peisey-Nancroix

Le projet est situé dans le département de la Savoie, en Haute Tarentaise, dans une vallée suspendue au dessus de l'Isère, sur la commune de Peisey-Nancroix (73210). L'altitude de la commune varie entre 1100 et 3779m avec le Mont Pourri.

Les communes de Peisey-Nancroix et de Landry font partie du domaine de montagne des Arcs/Peisey-Vallandry selon le vocable utilisé par ADS, maître d'ouvrage. En effet, le domaine n'est plus orienté uniquement vers le ski, il a une vocation 4 saisons. Ce domaine compte 200 km de pistes et constitue avec la station de La Plagne, le domaine de montagne de Paradiski, second plus grand domaine de montagne relié au monde avec plus de 425 km de pistes de ski.

En effet, depuis 2003, le téléphérique Vanoise Express, situé entre Montchavin-Les Coches et Peisey-Vallandry, permet de relier les stations de La Plagne et de Les Arcs-Peisey-Vallandry.

2. Localisation du projet

Le site du télécabine, objet de l'enquête permet de joindre le village de Peisey-Nancroix à Plan Peisey. La gare aval est positionnée à l'extrémité nord du village de Peisey-Nancroix au quartier de Lonzagne. La gare amont est en contrebas de la route qui passe au pied de la gare du Vanoise Express.

Initialement placée sur le front de neige, elle a été déplacée en 2001 en contre-bas de la route RD226 pour laisser place à la gare du Vanoise Express.

La télébenne Lonzagne fonctionne lors des saisons hivernale et estivale (soit environ 7 mois dans l'année) et permet aux résidents du village de Peisey et du hameau du Villaret de gagner le front de neige de Plan Peisey ou d'accéder aux commerces et services du hameau de Plan Peisey. Elle est empruntée par les piétons et VTT en été.

La télébenne comporte 4 trains de 6 bennes d'une capacité de 4 personnes pour un débit maximum de 536 p/h/sens. C'est l'unique remontée mécanique du secteur à vocation intervillages.

3. Pourquoi un remplacement

Construit en 1983, le télébenne Lonzagne a aujourd'hui plus de 40 ans. Le maître d'ouvrage remplace le télébenne avec les objectifs suivants :

- Répondre à l'engagement contractuel de la Délégation de Service Public ;
- Améliorer le confort des usagers transportés (cabines avec places assises et skis stockés à l'extérieur dans les augets de portes) ;
- Permettre une exploitation tous publics (skieurs, piétons et VTT) ;
- Supprimer le risque de chute en ligne (particulièrement celui des enfants) ;
- Réduire le temps de parcours des utilisateurs en augmentant la rapidité ;
- Améliorer l'exploitabilité en augmentant la tenue au vent ;
- Améliorer l'accessibilité aux pratiquants du domaine (skieurs, vététistes, piétons) ;
- Améliorer l'esthétique ;
- Faciliter l'entretien et le fonctionnement avec un appareil modernisé.

4. Un projet ancien et plusieurs fois remanié

Ce projet remonte à plusieurs années et a connu plusieurs ébauches avant d'aboutir à la version actuelle.

- Une télébenne avec des trains de cabines 8 places pour un débit de 700p/h a été abandonnée en raison de l'obsolescence de ce type d'appareil ;
- Un projet groupant une télécabine avec une arrivée rallongée au niveau du front de neige de Plan Peisey et une piste de luge sur rail a été abandonné en raison de son coût trop élevé ;
- Le projet actuel a fait l'objet d'une 1ère version en 2024 qui associait une piste de VTT enduro à la télécabine. Le projet de piste de VTT a été délaissé pour des difficultés de maîtrise foncière.

- Le projet finalement retenu concerne uniquement le remplacement de la télécabine par une télécabine 10 places d'un débit de 900p/h.

5. Présentation du projet

La télécabine sera remplacée par un appareil de type télécabine débrayable 10 places, appelée télévillage, avec un débit de 900 p/h, soit une augmentation de près de 70%.

Le tracé sera quasiment identique, les gares aval et amont positionnées en lieu et place des gares actuelles.

Le télécabine comportera 11 cabines de 10 places.

Les 11 pylônes existants seront remplacés par 6 pylônes. Leurs positions seront donc modifiées.

Le layon du tracé a été maintenu au même endroit mais nécessitera un élargissement et un défrichement de l'ordre de 5000m² qui fait l'objet d'une demande d'autorisation. L'élargissement prévu portera la largeur à 19m.

La gare aval sera située en lieu et place de l'actuel TB Lonzagne, dans le village de Peisey-Nancroix. L'altitude d'embarquement retenue est de 1311.50 m.

La gare aval sera associée à la réalisation d'un bâtiment sur deux niveaux dont un semi-enterré.

Un local de maintenance est également prévu sur le côté droit de la gare.

Le niveau terrasse, au niveau du quai d'embarquement, permet d'accueillir :

- d'une part le local de commande, un réfectoire et des sanitaires pour le personnel d'ADS ;
- d'autre part un local de maintenance ;
- des quais (en préau).

Le niveau inférieur de la gare aval est doté des locaux suivants : un local groupe électrogène, un local de puissance, un local pour le transformateur et un local pour le TGBT.

La gare aval nécessitera des travaux de terrassement pour permettre l'intégration de la sortie de gare, avec les gabarits réglementaires de la remontée mécanique et d'aménager la liaison voirie / quais Remontées Mécaniques.

La gare amont sera implantée en lieu et place de l'ancienne gare du TB Lonzagne. L'altitude de débarquement retenue est de 1596.55 m.

L'objectif est de réhabiliter les locaux existants au niveau quai et de garder la liaison par ascenseur vers le front de neige du domaine skiable. Ainsi, la gare amont reste dans la même logique que la gare actuelle, un ensemble hors sol inscrit dans la pente avec des quais métalliques aériens venant se raccorder au niveau du tunnel et local de commande existant (réutilisé). Les volumes bâtis techniques semi-enterrés sous la gare actuelle seront démolis. Aucune construction n'est prévue

sous les quais de la future gare. Le terrain sous les quais et la gare sera remis en état, recouvert de gravier et végétalisé pour les zones exposées à la lumière.

Plus généralement le démontage de l'ancienne ligne permettra de réduire l'impact visuel de l'installation à travers la suppression de 5 pylônes.

3. Constitution du dossier d'enquête publique

1. Les délibérations

Le conseil municipal de la commune de Peisey-Nancroix a pris les délibérations suivantes :

- no 2025/06/064 pour autoriser la société ADS à faire une Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux, une demande de défrichement et un accord pour lancer la procédure d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour la construction des gares et le survol des parcelles.
- no 2025/08/083 comprenant une modification par rapport à la précédente quant à l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public
- no 2025/10/110 nécessaire aux travaux d'aménagement nécessitant un abaissement du terrain naturel sur 2 parcelles

2. Le dossier de DAET

Il comprend :

- un mémoire descriptif
- une note sur les mesures de prévention
- un échéancier des travaux
- un plan de situation
- un profil en long de la télécabine au 1/1000
- une note de calculs en 2 fichiers pour les débits de 400p/h et 900p/h
- les principes d'évacuation
- une note sur les risques naturels avec un diagnostic sur les risques nivologiques et une étude géotechnique préalable prenant en compte les risques naturels
- les pièces du permis de construire
 - notice décrivant le terrain et présentant le projet
 - le permis de stationnement du conseil départemental
 - pièces du permis valant permis de démolir
 - le formulaire Cerfa13409*15 de demande de permis
 - un carnet de 15 plans relatifs aux gares amont, aval et à la ligne et pylônes
 - un ensemble de 14 documents de l'architecte : photos, plans et attestations
- l'autorisation des propriétaires avec

- les plans parcellaires
- les conventions de survol signées avec les propriétaires
- un extrait de plan cadastral

3. La demande d'autorisation de défrichement

- Le formulaire cerfa no 13632*08 de demande d'autorisation de défrichement
- un tableau des terrains sur lesquels porte la demande avec le no de section et de parcelle, la surface totale de la parcelle et la surface à défricher pour chaque parcelle
- un plan de situation au 1/25000ème avec l'emprise des défrichements
- 4 extraits cadastraux identifiant les zones à défricher
- l'ensemble des conventions de survol
- une annexe comprenant l'étude risque incendie effectuée par le CSTB
- un courrier de la DDT du 28 août 2025 attestant de la complétude du dossier de demande de défrichement
- un procès-verbal de reconnaissance des bois à défricher consécutif à une visite de terrain de techniciens de la DDT concluant à l'absence de motif de refus de demande d'autorisation de défrichement

4. L'étude d'impact en 3 volumes

- le résumé non technique de 34p
- l'évaluation environnementale de 348p en 10 chapitres
 - la description du projet
 - l'état initial de l'environnement
 - les incidences du projet sur l'environnement
 - la vulnérabilité du projet face aux risques
 - la vulnérabilité du projet au changement climatique
 - les solutions de substitution
 - la description des mesures d'intégration environnementales et suivi des mesures
 - l'environnement avec et sans projet
 - les méthodes d'élaboration
 - les contributeurs à l'étude d'impact
- les annexes comprenant
 - les plans techniques du projet
 - le bilan carbone 2019 des Arcs-Peisey-Vallandry
 - une étude d'enneigement et ses impacts
 - une étude géotechnique
 - le calcul des émissions de GES du projet

Il est à noter que le dossier a fait l'objet de pièces complémentaires demandées par la mairie dans le cadre de l'instruction, elles sont jointes au dossier mentionné ci-dessus.

5. L'avis de services

La DRAC AURA

L'architecte des bâtiments de France donne son accord au projet.

Enedis

Compte tenu de l'absence de mise à disposition de la puissance de raccordement, Enedis a instruit le dossier avec une puissance de principe à 800kVA triphasé.

Selon cette hypothèse, le raccordement nécessitera des travaux d'extension sur le réseau. Cet avis est donné à titre indicatif sous réserve de la confirmation des hypothèses retenues et de l'obtention des autorisations ou prescriptions administratives.

La MRAE

Elle regrette en préambule que le pétitionnaire n'ait pas tenu compte des recommandations formulées dans son avis du 15 novembre 2024 lors de la première version du projet, avis dont elle joint le lien. Elle réitère ses demandes quant au périmètre à prendre en compte pour réaliser l'évaluation environnementale.

Afin d'évaluer au mieux les impacts du projet, elle demande que soit pris en compte l'ensemble des opérations projetées sur le domaine skiable et présentant un lien fonctionnel avec la télécabine Lonzagne et d'évaluer les flux d'usagers actuels et futurs et l'impact de la nouvelle télécabine sur les différents modes de transport.

Elle déplore que le choix retenu ne soit pas justifié ni les alternatives étudiées présentées.

Elle préconise d'actualiser l'analyse des émissions de GES en phase travaux et exploitation, de reconsidérer les fonctionnalités écologiques des habitats naturels de la zone de dépôt des déblais excédentaires et de compléter les mesures d'évitement et de réduction afin d'évaluer la nécessité d'une demande de dérogation à la protection des « espèces protégées ».

Elle demande en outre quelques études complémentaires, géotechnique, acoustique et insertion paysagère pour conclure sur les impacts environnementaux.

6. La réponse du maître d'ouvrage à la MRAE

Le périmètre de l'évaluation environnementale ne peut être dans ce cas d'espèce étendu à d'autres projets notamment prévus dans la DSP en raison de leur temporalité différente et de la vocation intervillage de cette télécabine. Il n'y a pas de lien direct entre la télécabine et les remontées mécaniques. Elle transporte des skieurs qui se rendent ou quittent le domaine skiable essentiellement lors de son ouverture ou fermeture, des piétons au cours de la journée.

ADS considère que le débit accru de l'appareil n'est pas de nature à augmenter les flux d'utilisateurs de façon significative. L'amélioration du débit permettra de réduire les temps d'attente des usagers, liés à l'ouverture et fermeture des remontées mécaniques.

ADS synthétise dans un tableau les différentes opérations envisagées au fil du temps et justifie l'option retenue par son moindre impact environnemental : tracé et position des 2 gares identiques.

Le maître d'ouvrage explique privilégier les pistes de ski pour les zones de dépôt de déblais. Les zones choisies sont de nature minérale avec une faible épaisseur de sol et représentent le milieu naturel de plus faible intérêt. Les mesures d'évitement et de réduction ont permis de minimiser les atteintes à la biodiversité notamment en réduisant les surfaces de dépôt.

Les impacts résiduels sont marginaux.

Une étude géotechnique a identifié une fragilité du mur de soutènement en amont de la gare amont qui sera entièrement refait.

4. La préparation de l'enquête

J'ai été désignée avec M. Jean-Louis Presse en tant que suppléant pour conduire cette enquête par décision en date du 12 novembre 2025 de Mme Magali Selles, 1ère vice-présidente du tribunal administratif de Grenoble (no E25000269/38).

1. Organisation matérielle

Suite à ma désignation, j'ai contacté la mairie pour un premier échange téléphonique le 14 novembre 2025. M. Ozanne, responsable urbanisme de la commune m'a transmis le dossier d'enquête en version numérique.

Le 27 novembre 2025, j'ai rencontré M. Ozanne, et M. Moureu, responsable technique. Un dossier d'enquête en format papier m'a été remis.

Nous avons défini les dates et durée de l'enquête, fixé le nombre et les dates des permanences, convenu d'échanger quant au contenu des avis et arrêté d'ouverture d'enquête.

L'arrêté d'ouverture d'enquête publique du 10 décembre 2025 a fixé la durée d'enquête à trente-trois jours consécutifs du 29 décembre 2025 à 9h au 30 janvier 2026 à 16h.

Les 2 permanences de la commissaire enquêtrice, ont été programmées en mairie de Peisey-Nancroix, :

- le 2 janvier 2026 de 9h à 12h
- le mardi 27 janvier 2026 de 14h à 17h

La commune a choisi d'héberger le dossier et les contributions numériques du public sur son site internet.

Elle a créée une adresse mail enquetetelevillagepeisey2025@outlook.fr destinée aux contributions du public.

Nous avons convenu avec le maître d'ouvrage, conformément au code l'environnement, que seules les contributions arrivées par mail seraient visibles en version numérique, les contributions déposées sur le registre papier ou par courrier seraient consultables en mairie seulement.

Le 17 décembre 2025, le maître d'ouvrage, la société ADS, représentée par M. Léo Tixier, responsable Infrastructures, aménagement et biodiversité et M. Nicolas Poincignon, directeur technique m'ont présenté le projet en visio-conférence.

J'ai effectué une visite de terrain le 27 décembre 2025 et emprunté la télébenne pour visualiser le tracé, les gares amont et aval.

2. Mesures de publicité

La publicité relative à cette enquête publique a été assurée dans de bonnes conditions et conformément à l'article R. 123-11 du code de l'Environnement.

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 les 30 décembre 2025 et 2 janvier 2026 dans ces mêmes journaux.

3. Affichage et information

L'avis d'enquête a donné lieu à un affichage sur les panneaux de la mairie et sur les sites des gares amont et aval du projet.

Le dossier a été mis en ligne sur le site de la commune et était accessible durant toute la durée de l'enquête.

5. Le déroulement de l'enquête

L'enquête a débuté comme prévu le 29 décembre 2025. Le registre d'enquête a été préparé par la mairie de Peisey-Nancroix. J'ai, pour ma part, vérifié la pagination et paraphé le registre d'enquête le 27 décembre.

Le dossier en version papier était complet. Ce dossier et le registre d'enquête en version papier étaient à la disposition du public en mairie de Peisey-Nancroix aux heures d'ouverture habituelles.

Le dossier numérique, disponible sur le site internet de la mairie à l'adresse suivante : www.peisey-nancroix.fr/ma-commune/les-enquetes-publiques/, permettait au public de s'informer sur le projet. Un poste informatique était à la disposition du public en mairie de Peisey-Nancroix. Toute information complémentaire sur le dossier pouvait être obtenue auprès de M. Ozanne, responsable urbanisme de la commune.

1. Permanences de la commissaire enquêtrice

Les 2 permanences se sont tenues conformément à la prévision soit pour une durée totale de 6h. Au cours de ces permanences, j'ai effectué 8 entretiens regroupant 20 personnes

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.

Leurs motivations étaient variées :

- poser des questions sur un point particulier du projet,
- échanger sur le projet,
- déposer une contribution courrier préparée en amont,
- formuler des propositions
- préparer une contribution déposée ensuite sur l'adresse mail

2. Climat de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans un bon climat. Toutes les personnes qui le souhaitaient ont pu s'exprimer. Aucun incident n'a été relevé.

3. Observations du public

L'enquête a permis de recueillir 51 contributions :

- 8 sur le registre papier disponible en mairie
- 43 arrivées sur l'adresse mail dédiée
- aucun courrier n'a été déposé ou envoyé à la mairie

Une large majorité des contributions est arrivée par mail. Je relevais quotidiennement les contributions dans la boîte mail de l'enquête et les envoyais ensuite à la commune pour qu'elles soient publiées sur son site. Toutes les contributions doivent être publiques.

J'ai choisi de masquer les coordonnées personnelles de tous les messages reçus en ne laissant apparaître que les noms pour des raisons de confidentialité.

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 :

- 18 contributions ont été publiées sur le site internet de la commune
- 6 ont été envoyées sans être publiées par la commune
- 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, même si elles ne devraient théoriquement pas être prises en compte. Je les ai jointes au tableau parce qu'elles n'étaient pas de nature à modifier les résultats de l'enquête.

4. Demande de document complémentaire

Au cours de l'enquête, plusieurs contributeurs se sont appuyés sur le contenu du contrat de Délégation de Service Public (DSP) pour formuler leurs remarques. J'ai demandé à la commune de me fournir le document afin de le consulter, la commune me l'a fourni avec l'accord du délégataire.

6. Procès-verbal de synthèse et réponse du maître d'ouvrage

Le procès-verbal de synthèse (PVS) (joint en annexe 2) a été remis le 4 février 2026 en main propre à M. Tixier et M. Poincignon, de la société ADS, maître d'ouvrage (MO).

Je l'ai présenté et nous avons échangé sur les questions essentielles et les modalités de réponse.

Le PVS se compose d'une brève synthèse de l'enquête, d'un tableau qui regroupe les 51 observations déposées au cours de l'enquête et de questions que je formule consécutivement à l'étude du dossier et au déroulement de l'enquête.

J'ai rappelé au maître d'ouvrage qu'il disposait de 2 semaines pour formaliser ses réponses ou commentaires aux contributions synthétisées dans le tableau et aux questions que j'avais posées.

Réponses apportées au procès-verbal de synthèse (joint en annexe 3)

Le mercredi 11 février 2026, j'ai reçu par courriel le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse. La société ADS a choisi d'apporter des éclairages à l'ensemble des observations formulées.

Nous avons convenu lors de la remise du PVS de classer les réponses par thématiques et non de répondre individuellement à chacune des 51 contributions pour éviter les redondances, nombre d'entre elles ayant trait à des sujets similaires. Le maître d'ouvrage renvoie les contributions du tableau du PVS à la lecture du paragraphe relatif aux sujets abordés afin de simplifier la lecture.

7. Analyse et commentaires sur le projet

Je reprends ci-après la logique appliquée par le maître d'ouvrage en commentant les sujets notamment abordés avec les contributions par thématiques.

Qualité du dossier

Le dossier est complet, bien structuré et aisé à consulter. Les nombreux plans, photos, cartes, schémas et descriptions illustrent parfaitement le projet.

Evaluation environnementale

L'évaluation environnementale respecte la nature itérative de la démarche. Les impacts sont évalués et retravaillés au travers de la mise en place de 6 mesures d'évitement, 14 mesures de réduction, 1 mesure de compensation et 5 mesures de suivi.

Le choix retenu

L'existence de la ligne entre Peisey et Plan Peisey est plébiscitée par le plus grand nombre de contributeurs, favorables au projet ou critiques quant à sa mise en œuvre, notamment pour les problèmes de sécurité.

L'ouvrage permet de relier les villages de Peisey-Nancroix, d'accéder à différents services et aux remontées mécaniques sans utiliser de voiture. Cela entraîne un gain de place de parkings, de moindres émissions de GES, une sécurité accrue et une diminution du bruit. Le projet de télécabine avec un débit de 900p/h permettra d'absorber les flux pendulaires liés à la pratique du ski, d'élargir les horaires d'ouverture puisque le télécabine actuel est interdit de nuit.

Le choix de l'appareil et du tracé permet de minimiser les impacts environnementaux. Le layon est élargi en raison de la taille des cabines et des normes de sécurité et nécessite un défrichement de 5230m².

Justification des choix

Le MO spécifie que le changement d'appareil est une demande de la commune. La gare amont de l'appareil aura la même position. L'arrivée de l'appareil sur le front de neige a été abandonnée pour des raisons techniques, environnementales et financières. Il est à noter que l'appareil a une vocation intervillage et hors des créneaux liés aux ouvertures et fermetures du domaine skiable, l'appareil est beaucoup utilisé par des usagers piétons.

La problématique de la sécurité

C'est une des principales préoccupations des personnes ayant contribué lors de l'enquête.

Historique et situation

La gare amont du télécabine a été déplacée lors de la construction du Vanoise Express, la côte d'arrivée à 1612m a été ramenée à la côte 1596m en aval de la RD226.

Un ascenseur a été mis à la disposition des usagers pour rejoindre le front de neige mais ne permet pas d'absorber le flux des usagers lié à l'ouverture du domaine skiable. En outre, il fonctionne en accès libre uniquement dans le sens de la montée et sur demande dans le sens de la descente.

La problématique

Les usagers souhaitant accéder au front de neige doivent pour beaucoup emprunter une rampe pour parvenir à la RD226 qu'ils doivent ensuite traverser pour emprunter les escaliers métalliques menant au Vanoise Express, soit gravir un dénivelé d'environ 16m.

La rampe potentiellement glissante en sortie de gare amont, la traversée de la route et la montée ou descente des escaliers métalliques avec des chaussures de ski et le port de matériel peu adaptés à la marche rend cet accès dangereux et difficile, notamment pour les enfants.

Les conséquences du changement de télécabine

Le changement de télécabine a pour objectif de remplacer un appareil vieillissant, de fluidifier les flux pendulaires d'usagers du domaine skiable avec un débit accru, de permettre l'élargissement de l'amplitude horaire, d'améliorer le confort.

Le débit de 536p/h augmente à 900p/h.

Le passage de 4 bennes de 6 paniers de 4 personnes à 11 cabines de 10 personnes débrayables va grandement diminuer les files d'attente en gares amont et aval les matins et fin d'après-midi.

Pour autant, le problème de congestion va perdurer en gare amont où les flux accrus auront des difficultés à s'écouler par l'ascenseur avec un accès au front de neige délicat.

Une réponse laconique

Le MO explique dans son mémoire en réponse avoir entamé une réflexion pour résoudre les problèmes de sécurité et de rupture de charge avec une réalisation à l'horizon 2027. Si la temporalité se justifie compte tenu des délais d'aboutissement d'un projet, la seule mention d'un avant-projet sans aucune précision pose question. La problématique de la sécurité déjà ancienne, (le Vanoise Express a été mis en circulation en 2003) est la première préoccupation du public ayant participé à l'enquête. Une réponse un peu plus précise aurait été de nature à donner davantage de crédit à un engagement bien timide.

La sécurité est pourtant l'un des arguments cités dans la motivation du changement d'appareil.

La gare aval

Plusieurs contributeurs ont pointé la difficulté de stationnement au niveau de la gare aval et les problèmes de sécurité qui en découlent. Les zones de parkings et la sécurisation des cheminements jusqu'à la télécabine ne relèvent pas de l'enquête.

Les abords du projet de télécabine ont été remaniés avec plusieurs accès au quai d'embarquement : une rampe routière depuis le chef-lieu, un escalier depuis la route à l'aval de la gare avec un trottoir y accédant. Outre ces 2 accès, le MO cite un 3ème cheminements possible : un chemin communal reliant Le Villaret au chef-Lieu.

Ces précisions apportées dans la note en réponse au procès-verbal de synthèse répondent à une de mes interrogations quant au nombre d'accès peu visibles sur les plans. Si l'accès depuis le chef

lieu et l'escalier sont bien visibles, celui cité depuis le chemin communal entre Le chef-Lieu et Le Villaret n'apparaît à mon sens pas sur les plans.

Une surlargeur au droit de la gare permettra de faciliter les retournements.

Les flux d'usagers

Le MO ne peut fournir de données sur les flux ni expliquer la répartition skieurs/piétons en raison de la gratuité de l'appareil et de l'absence de comptabilisation de passages de forfaits. Sans projets de parking ou de projets de construction important, la latitude d'évolution des flux est modérée. L'espace disponible au niveau de la gare aval est extrêmement contraint et les rues y accédant étroites. L'ouvrage relie entre eux le village de Peisey et Plan Peisey et le front de neige. L'appareil peine actuellement à répondre aux pics de fréquentation des matins et fin d'après-midi en période hivernale. L'augmentation du débit vise à fluidifier ces 2 périodes. Hormis à ces 2 moments de la journée, l'appareil est loin de la saturation et le restera selon ADS. Evaluer le nombre de personnes supplémentaires à partir du débit théorique ne semble pas pertinent même si l'amélioration du débit conduira probablement à une hausse de la fréquentation.

L'acoustique

Sujet abordé à plusieurs reprises au cours de l'enquête, le MO montre avec l'étude acoustique et le retour d'expériences d'appareils similaires que la télécabine ne sera pas de nature à accroître le volume sonore. La motrice sera positionnée en gare aval et non plus en gare amont, dans un local fermé et dans une zone moins urbanisée que sur la partie amont. Le MO lancera une étude acoustique après la réalisation de l'appareil pour confirmer ses dires.

La mise en place de consignes, la gratuité et les horaires d'ouverture

Ce sont des thématiques souvent abordées par le public. La gratuité et les horaires ne relèvent pas de l'enquête mais d'un accord entre le délégant et le délégataire, déjà acté pour la gratuité des piétons.

Quant à l'installation de consignes, elle ne relève pas non plus de l'enquête. Elle est citée comme un objectif du projet de remaniement du front de neige dans la DSP.

Le régalage des terres

Les 3290m³ terres excavées pour les fondations des ouvrages seront régalées sur une zone de dépôt située sur les pistes de ski entre l'arrivée du télésiège du Derby et de la télécabine Vallandry. Initialement prévue sur 8,9ha, la zone de dépôt a été ramenée à 3,9ha dans le cadre de la mesure ME5 pour éviter les zones naturelles à plus forts enjeux.

Le MO explique vouloir trier les déblais et ne régaler que la terre végétale, les matériaux rocheux iront en ISDI. La terre végétale issue de travaux représente une faible quantité en rapport des volumes de déblais. Les zones excavées seront en outre étrépeées selon la mesure MR4 pour les remettre en place après travaux. Les terres régaleées seront ainsi des terres pauvres sans ou avec peu de terre végétale. Les secteurs de dépôt correspondent à des surfaces minérales à faible épaisseur de sol et présentent une strate herbacée clairsemée. Le régilage de terres de déblais questionne la reprise des semis tels qu'ils sont prévus. Je m'interroge sur le devenir de terres régaleées en l'absence de reprise des semis.

Le défrichement

La construction de la télécabine nécessite le défrichement de 5270m² en raison de l'élargissement à 19m du layon de la ligne. ADS a déposé une demande de défrichement le 19 août 2025 auprès de la DDT et a fourni des compléments demandés le 27 août, date à laquelle le dossier a été jugé complet. Suite à une visite du site, réalisée par deux techniciens de la DDT et M. Tixier de la société ADS le 17 septembre 2025, la DDT a conclu à l'absence de motif de refus de la demande de défrichement.

Afin de minimiser l'effet trouée du layon élargi, la maître d'ouvrage souhaite travailler avec les strates de végétation, en jouant sur les densités, les tailles et les essences et en rendant les lisières irrégulières.

Bonvillaret, le 20 février 2026
Sophie Macon



Les annexes

1 - Arrêté d'ouverture de l'enquête publique du 10 décembre 2025

2 - Procès-verbal de synthèse du 4 février 2026

3 - Mémoire en réponse reçu le 11 février 2026