



Mémoire en réponse aux observations du public

Projet d'installation d'un télésiège fixe 4 places à la station du Sauze

Maître d'ouvrage : Communauté de Communes Vallée Ubaye Serre-Ponçon – Régie Ubaye Ski

Adresse : 4 Avenue des 3 frères Arnaud 04400 BARCELONNETTE

Référence du projet : Télésiège fixe 4 places – TSF DU SAUZE

Date : 26/06/2025

Contexte et objet du mémoire :

Le présent mémoire est établi à la suite de l'enquête publique relative au projet d'installation d'un **télesiège fixe 4 places**, conduite du 12 mai 2025 au 12 juin 2025. Il répond aux observations formulées par le public et fait suite au **rapport du commissaire enquêteur** du 20 juin 2025.

Le projet vise à améliorer l'accessibilité du domaine skiable en remplaçant une remontée mécanique vétuste dans une logique de modernisation du parc de remontées, de fluidification du trafic skieurs et d'attractivité touristique.

1. Présentation du projet :

- **Type d'équipement :** Télésiège fixe 4 places
- **Longueur :** 1555 mètres
- **Dénivelé :** 339,75 mètres
- **Nombre de pylônes :** 15
- **Débit prévu :** 2000 personnes/heure à la montée et 1000 personnes/heure à la descente
- **Durée estimée des travaux :** juillet 2025 à décembre 2025

Ce télésiège permettra de :

- Supprimer une remontée ancienne énergivore et difficile d'accès,
- Offrir une alternative pour mieux répartir les flux de skieurs,
- Sécuriser l'accès à un secteur stratégique du domaine,
- Réduire les temps d'attente en période de forte affluence.

2. Synthèse des observations du public :

Le registre d'enquête publique a recueilli 19 dépositions et 36 courriers ou courriels, dont les principaux thèmes sont :

- **Le décaissement afférent au secteur de la Savonnette**
- **Les conséquences du terrassement afférent, spécifiques à l'activité agropastorale**
- **La réutilisation des terres arables décapées et le suivi concret de la re-végétalisation**
- **L'implantation de la nouvelle gare de départ**
- **Le tracé de la nouvelle piste permettant l'accès au télésiège projeté et par voie de conséquence la surfréquentation possible de ce secteur**
- **L'espace minoré dédié au lieu de rassemblement de l'ESF**
- **Le sens de l'embarquement sur le nouveau télésiège**
- **L'installation de la gare d'arrivée et les terrassements qui lui sont associés**
- **Le respect des propriétés privées durant la « phase chantier »**

3. Réponses aux observations :

◆ Observation n°1 :

Résumé : 23 personnes sont favorables au projet sans observations.

◆ Observation n°2 :

Résumé :

- 1) l'évaluation environnementale ne prend pas en compte la présence du moineau soulcie
 - 2) Dimensionnement de l'ouvrage surdimensionné
 - 3) Le terrassement prévu va ravager les sols fragiles
 - 4) Les décisions concernant cet investissement ne semblent pas véritablement discutées en amont avec les contribuables
 - 5) Limiter l'investissement par un renouvellement à l'identique à la suite des changements climatiques
- Défavorable au projet.

Réponse :

- 1) L'étude environnementale a été réalisée par un bureau d'étude spécialisé en Environnement et Ecologie.
 - 2) La technologie télésiège à pinces fixes a été choisie pour limiter l'emprise des gares avec pour la gare motrice le choix d'une gare compact ; le débit de l'appareil a été dimensionné pour répondre à une exploitation 4 saisons.
 - 3) des mesures de remise en état et de réhabilitation sont prévues dans le projet avec un engazonnement respectant les essences présentes sur le site et en respectant les consignes données par le bureau environnemental et indiquées dans l'étude d'impact.
 - 4) Les discussions en matière d'investissement ont eu lieu, pour cet équipement comme pour les autres, lors des conseils communautaires. Ceux-ci ont donné lieu à des comptes-rendus accessibles à tous.
 - 5) il est remplacé à l'identique sur le même axe, mais avec une prise en compte du changement climatique (exploitation à la montée et à la descente avec des modes de marches spécifiques et adaptés).
-

◆ Observation n°3 :

Résumé : Terrassement spécifique à l'activité agropastorale

Réponse :

Les terrassements en zone de départ ont été adaptés avec des pentes de talus réduites avec raccordement en pente douce au terrain ce qui permettra de faciliter l'exploitation agricole du terrain après remise en état (engazonnement).

◆ Observation n°4 :

Résumé : Favorable au projet. Etant professionnelle au Sauze et ayant la connaissance du terrain et des pistes, elle souhaite apporter une expertise complémentaire concernant le terrassement.

Réponse :

La CCVUSP prend en compte cette observation. Le lot terrassement fera l'objet d'une attention particulière.

◆ **Observation n°5 :**

Résumé : Favorable au projet. Délai court pour la mise en service du télésiège et les décaissements prévus vont engendrer des terrains non stabilisés.

Réponse :

Les terrassements sont suivis par un géotechnicien qui s'assurera de la stabilité des terrains et tous les travaux prévus intègrent ce phénomène et seront réalisés par une entreprise compétente et spécialisée locale.

◆ **Observation n°6 :**

Résumé : Favorable au projet. Cependant, le front de neige risque d'être dégradé car le télésiège est en 4 places et non en 3 places.

Réponse :

Actuellement, les constructeurs ne font plus des télésièges en 3 mais en 4 places.

◆ **Observation n°7 :**

Résumé :

- 1) Souhaite un télésiège débrayable ou par défaut un TSF 4 places avec tapis.
- 2) Il lui semble inutile de déplacer la gare en amont car cela permettrait des économies sur les travaux.
- 3) Pourquoi remonter la gare aval et modifier le terrain ?
- 4) Garder le tracé actuel du télésiège.
- 5) À la suite des économies et à la suite aux différentes observations, cela permettrait de remettre en état le TK Pré Guérin.

Réponse :

- 1) Le coût d'achat et de fonctionnement/entretien d'un appareil débrayable est beaucoup plus important, le télésiège est prévu avec des attaches fixes et des sièges 4 places et un tapis d'embarquement.
- 2) Gare amont déplacée afin de faciliter le cheminement des piétons étant donné que l'appareil a une vocation 4 saisons avec embarquement/débarquement des piétons montée/descente et de répondre à l'attente de la clientèle d'aujourd'hui en 2025.
- 3) L'implantation de la gare de départ actuelle n'est pas optimisée avec un espace réduit et étroit pour l'embarquement/file d'attente, une place confortable devra se dégager à l'arrière de la gare pour la circulation. La zone d'attente et l'embarquement des skieurs, les portillons de contrôle d'accès seront positionnés dans la continuité pour un accès direct des usagers (en respectant les distances réglementaires d'aménagement des files d'attente). (Voir mémoire technique du dossier PC - DT24044.14)
- 4) Le projet remplacera le télésiège actuel sur le même axe, donc le même tracé (Voir mémoire technique du dossier PC - DT24044.14)

5) Concernant la remise en fonction du TK Pré Guérin : le téléski est conservé ce qui est déjà prévu, son entretien réglementaire sera réalisé pour une mise en exploitation si nécessaire.

◆ **Observation n°9 :**

Résumé :

Favorable au projet mais a de nombreuses réserves.

- 1) Souhaite le report de la mise en service pour l'hiver 2026-2027 afin d'avoir une décision véritablement éclairée.
- 2) Calendrier précipité.
- 3) Absence de concertation inacceptable.
- 4) Impacts environnementaux et paysages qui sont préoccupants. Des zones d'ombres financières car la population ne connaît ni le coût global du projet ni le financement.

Réponse :

- 1) Compte-tenu des subventions accordées par l'État et la région PACA expirant au 31/12/2025 et ayant déjà fait l'objet de prorogation, il n'est pas possible de reporter le projet sans en perdre les financements.
 - 2) Le calendrier de mise en œuvre tient compte des étapes nécessaires à la bonne réalisation afin de terminer le chantier avant la fin de l'année.
 - 3) Le projet de requalification complète de la station a été présenté à l'ensemble des élus et au sociaux-professionnels en octobre 2024.
 - 4) Concernant les impacts environnementaux et paysagers, ils ont été pris en compte lors de l'étude d'impact et transmis à la MRAE conformément à la réglementation.
- Concernant les coûts et le financement, ils ont été présentés dans le budget voté le 8 avril 2025, et figurent à la page 25 du budget de la Régie Ubaye Ski. Les budgets sont, comme tous documents administratifs, consultables au siège de la CCVUSP.

◆ **Observation n°10 :**

Résumé :

Trouve que cela n'est pas judicieux de créer ce nouveau télésiège car ce n'est pas un débrayable. La régie devrait plutôt financer l'enneigement artificiel sur la Rente et le domaine du bas de l'Alp.

Réponse :

Un appareil débrayable est deux fois plus cher. L'investissement engendré ne pouvait pas être tenable.

Concernant le financement de l'enneigement artificiel, le projet de télésiège n'a pas empêché la Régie Ubaye Ski de programmer 626 000 € de dépenses pour 2025 sur le site du Sauze.

◆ **Observation n°11 :**

Résumé :

Défavorable au projet.

À la suite du changement du télésiège, nous devons changer l'emplacement des pylônes.

Cependant, les anciens massifs de bétons vont rester sur place. Il peut se produire une érosion de surface qui laisserait apparaître ces reliquats de béton.

- Zone impropre à l'agriculture à la suite du nouveau terrassement.

- Pour ces 2 aménagements, il n'est pas prévu de démarche "éviter-réduire-compenser". La zone humide serait impactée et donc destruction d'individus et d'habitats d'espèces.

- L'enquête publique ne fait pas mention du budget prévu.

- Explication sur le rapport de la cour des comptes concernant la subvention d'équilibre qu'il ne devrait plus y avoir.

- Projet fait dans l'urgence.

Réponse :

1) Les massifs seront détruits en surface, nappés avec de la terre végétale et réengazonnés ; aucun risque de les voir réapparaître.

2 Les zones agricoles seront remises en état après travaux.

3) Une étude d'impact a été réalisée par un bureau spécialisé en environnement et prend en compte la démarche "éviter, réduire, compenser" (voir étude d'impact EPODE mise à disposition)

4) Le budget de l'opération, voté le 8 avril 2025 en séance publique et disponible en consultation à la communauté de communes, est de 6 207 560 € de dépenses, dont 1 000 000 € de subvention de la part de l'État et 2 000 000 € de la part de la région PACA.

5) Le rapport de la cour régionale des comptes publié le 29 février 2024 a fait deux recommandations. La seconde concerne l'illégalité pour la CCVUSP de verser une subvention d'équilibre à la régie Ubaye ski. En effet, la régie, organisme public en charge de l'activité de ski de la station du Sauze, est un service public à caractère industriel et commercial. De ce fait, son activité doit être dissociée de celle de la communauté de communes.

6) Le caractère urgent du projet tient aux courts délais de validité restants des subventions de l'État et de la Région PACA.

◆ **Observation n°12 :**

Résumé :

N'est pas opposé au projet mais a de nombreuses questions :

1) Gouvernance défaillante avec un manque de concertation et d'information.

2) Incertitudes majeures sur le financement et la faisabilité.

3) Impacts environnementaux et socio-économiques préoccupants.

4) Le télésiège est-il adapté ?

5) Manque de vision stratégique et de gouvernance cohérente. Comme il le précise, le groupe EELV ne s'oppose pas au projet mais il doit être conduit avec rigueur, transparence et responsabilité. Il demande au commissaire d'émettre un avis réservé ou défavorable s'il y a une absence de garanties claires.

Réponse :

1) Le projet est piloté par la régie Ubaye ski, avec le soutien technique de l'entreprise MTC, maître d'œuvre.

2) Le financement du projet ne connaît aucune incertitude majeure. La CCVUSP a reçu les arrêtés attributifs de subvention de la part de l'État et de la Région. Sa faisabilité a été étayée par des études techniques complètes.

Point 3 et 4 : le projet a fait l'objet d'une étude d'impact. En effet, le tracé reprend un tracé existant, la technologie télésiège fixe choisie limite les impacts visuels et limite les terrassements. Cette technologie représente le coût de réalisation et de fonctionnement/entretien le moins important.

5) La vision stratégique pour l'avenir de la station dans sa globalité a été présentée en octobre 2024 aux élus et sociaux-professionnels. Le schéma de développement touristique a été présenté.

◆ Observation n°13 :**Résumé :**

L'activité agricole est primordiale pour le Sauze / Super-Sauze. Il est nécessaire de garder l'existant.

Réponse :

Les aménagements en zones départ / arrivée seront réhabilités afin de maintenir l'activité agricole sur ces surfaces.

◆ Observation n°14 :**Résumé :**

1) Pas d'informations sur le tracé de l'appareil.

2) Autorisation de défrichement. Souhaite que le bois soit ramené à la maison familiale.

3) Instauration de servitude. Pas d'informations à ce sujet.

4) Garder le TK Pré Guérin si le télésiège n'est pas en fonction en décembre 2025.

5) Demande de précisions sur les massifs bétons qui seront détruits en surface.

6) Contre le terrassement prévu sur la piste de la Savonnette.

7) Garder le sens actuel (montée par la gauche) éviterait des travaux énormes de terrassement.

8) Pour le confort des usagers, il serait mieux d'avoir un débrayable.

9) Que faire de la terre à la suite du terrassement ?

10) Ce télésiège est une belle réalisation mais il faut des solutions sur les différentes questions. Le télésiège devrait s'adapter au terrain et pas l'inverse.

Réponse :

1) voir dossier du PC pour les informations relatives au tracé de l'appareil, notamment profil en long (réf PL24044.11-C) et Mémoire descriptif (réf DT24044.14-A).

2) Défrichement : l'identification des bois s'effectuera parcelle par parcelle et ceux-ci seront stockés sur le parking de la station.

3) De même que pour les autres parcelles traversées à la station du Sauze-Super Sauze ; les parcelles concernées par ce nouveau télésiège donneront droit au versement de servitudes aux tarifs en vigueur.

- 4) Concernant TK Pré Guérin, remise en fonction du TK => le télésiège est conservé ce qui est déjà prévu, son entretien réglementaire sera réalisé pour une mise en exploitation si nécessaire.
- 5) Les tiges d'ancrages seront découpées au niveau du béton, les massifs seront détruits en surface et remblayés avec de la terre végétale puis réengazonnés.
- 6) L'aménagement est réalisé pour respecter les règles de sécurité en vigueur sur les pistes en séparant les flux rapides et lents et éviter les accidents, pour respecter également la réglementation des remontées mécaniques relative aux accès d'embarquement et débarquement du télésiège.
- 7) Le sens de montée se situera à droite (en regardant vers l'amont) pour limiter le croisement des différents flux d'utilisateurs (skieurs et piétons), et notamment pour faciliter l'accès en gare amont des usagers (piétons) qui voudront redescendre avec le télésiège.
- 8) le coût de réalisation et d'entretien d'un télésiège débrayable est bien plus élevé et le budget ne le permet pas, d'autre part l'emprise des gares est très conséquente (20 à 25 m de long), nécessitant des terrassements beaucoup plus conséquents avec un impact visuel très important.
- 9) La terre sera stockée et réutilisée au coup par coup pour corriger des dévers ou creux sur les pistes existantes ; en attendant elle sera stockée à proximité à Jausiers, zone de stockage de l'entreprise de terrassement.
- 10) Les aménagements départ et arrivée ainsi que le profil de ligne ont été étudiés pour s'adapter au terrain, mais en respectant les contraintes réglementaires obligatoires dans les zones d'embarquement et de débarquement afin d'assurer la sécurité des usagers. En ligne la position des pylônes a aussi tenu compte des contraintes réglementaires, des contraintes du site et des contraintes du sol.

◆ **Observation n°15 :**

Résumé :

- 1) Pas d'informations sur le tracé de l'appareil.
- 2) Autorisation de défrichage. Souhaite que le bois soit ramené à la maison familiale.
- 3) Instauration de servitude. Pas d'informations à ce sujet.
- 4) Contre le terrassement prévu sur la piste de la Savonnette.
- 5) Demande de précisions sur les massifs bétons qui seront détruits en surface.
- 6) Demande de précision sur la servitude.
- 7) N'est pas opposé au projet mais demande plus de détail (implantations, servitudes...).

Réponse :

- 1) Voir dossier du PC pour les informations relatives au tracé de l'appareil, notamment Profil en long (réf PL24044.11-C) et Mémoire descriptif (réf DT24044.14-A).
- 2) Défrichage, l'identification des bois s'effectuera parcelle par parcelle, ceux-ci seront stockés sur le parking de la station.
- 3) De même que pour les autres parcelles traversées à la station du Sauze-Super Sauze ; les parcelles concernées par ce nouveau télésiège donneront droit au versement de servitudes aux tarifs en vigueur.
- 4) A la suite de la réglementation, le terrassement est obligatoire. Il est défini par la technique et la pose de cet appareil.

5) Les anciens bétons seront découpés au niveau de la tête, évacués et remblayés avec de la terre végétale puis réengazonnés.

6) Idem 3)

7) Implantations (voir réponse 1)

◆ **Observation n°16 :**

Résumé :

Le tracé du télésiège doit rester le même.

Réponse :

Le profil en long de l'appareil suit le même tracé que l'appareil actuel. Seule l'arrivée est prévue plus en amont de celle actuelle afin de faciliter l'accès aux piétons (débarquement/embarquement), aux activités quatre saisons et aux périodes sans neige, tout en rapprochant les activités ; s'ajoute la possibilité de créer un espace de loisirs/débutants à l'emplacement de l'ancienne gare.

◆ **Observation n°17 :**

Résumé :

Projet actuel non adapté. Le nouveau télésiège doit être présenté comme un transport urbain (usage 4 saisons) car c'est une liaison adaptée et judicieuse pour les skieurs ou les piétons ainsi que les débutants. En effet, cette ligne est l'artère de la station et il serait souhaitable que cela soit polyvalent.

Réponse :

L'appareil proposé est adapté au site et aux besoins de la station pour une diversification 4 saisons, exploitable à la montée et à la descente, accessible aux skieurs, y compris pour assurer le retour en cas d'enneigement insuffisant en partie basse, comme aux piétons (vététistes, randonneurs, etc...).

◆ **Observation n°18 :**

Résumé :

L'absence des documents suivants ne permet pas une analyse correcte du dossier.

- 1) Budget et cofinancement actuel.
- 2) Master plan du schéma de développement touristique de l'Ubaye (partie Régie Ubaye Ski - Le Sauze).
- 3) Rapport de la chambre régionale des comptes de 2023 sur la gestion et l'avenir de la station.
- 4) Il demande plus d'explications sur le montage financier, les alternatives d'implantations et les conséquences environnementales.

Réponse :

- 1) Le budget de l'opération est de 6 207 560 € de dépenses, avec 1 000 000 € de subvention de la part de l'État et 2 000 000 € de la part de la région PACA.
- 2) Le schéma de développement touristique est consultable au siège de la CCVUSP.
- 3) Le rapport est consultable sur le site de la Chambre régionale des comptes.

4) Montage financier cf 1). Le profil en long de l'appareil suit le même tracé que l'appareil actuel. Seule l'arrivée est prévue plus en amont de celle actuelle afin de faciliter l'accès aux piétons (débarquement/embarquement), aux activités quatre saisons et aux périodes sans neige, tout en rapprochant les activités ; s'ajoute la possibilité de créer un espace de loisirs/débutants à l'emplacement de l'ancienne gare. L'implantation des pylônes est fonction du constructeur et des caractéristiques techniques de l'appareil. Les conséquences environnementales ont été évaluées dans l'étude d'impact.

◆ **Observation n°19 :**

Résumé :

Souhaitant investir dans de l'immobilier au Sauze (dessus de l'ESF), la personne se soucie des gros travaux de terrassement prévus devant le bâtiment car l'eau risque de venir devant. Pourquoi ne pas conserver le même sens de montée qui fonctionne actuellement. Cela éviterait un gros terrassement ?

Réponse :

La réalisation de cunettes contre l'érosion (en transversal suivant la pente ou plus proche dans les pentes fortes 20 à 25 ml > 25%) et des travaux de drainage seront réalisés dans les zones concernées, avec une finition en terre végétale, engazonnement et revégétalisation. De plus les travaux seront suivis par un géotechnicien qui donnera ses préconisations concernant la canalisation des eaux ; les travaux intègrent ce phénomène et seront réalisés par une entreprise compétente et spécialisée locale. Le sens de montée se situera à droite (en regardant vers l'amont) pour limiter le croisement des différents flux d'usagers (skieurs et piétons), et notamment pour faciliter l'accès en gare amont des usagers (piétons) qui voudront redescendre avec le télésiège.

◆ **Observation n°20 :**

Résumé : Inquiétude vis-à-vis d'un décaissement exagéré. Défricher la Savonnette serait un écocide et un crime contre l'âme de cette station.

Réponse :

Les terrassements en zone de départ ont été prévus afin de respecter les contraintes réglementaires nécessaires pour la sécurité des usagers à l'embarquement et débarquement ; il n'y a aucun terrassement sur les pistes de la Savonnettes, uniquement côté droit (en regardant vers l'amont) du télésiège.

◆ **Observation n°21 :**

Résumé :

Il serait mieux d'installer un télémix vu les changements climatiques et l'accessibilité à tous.

Réponse :

Le coût de réalisation et d'entretien d'un télésiège débrayable mixte est bien plus élevé et le budget ne le permet pas. D'autre part l'emprise des gares est très conséquente (25m de long),

nécessitant des terrassements beaucoup plus conséquents avec un impact visuel très important. L'appareil télésiège fixe est prévu pour le transport des piétons en montée/descente ; des dispositifs de sécurité pour le transport des enfants sont également prévus ainsi que le transport des PMR.

◆ **Observation n°22 :**

Résumé :

Favorable au projet mais plusieurs observations. La personne souhaite que la gare motrice reste en bas pour cause de bruit car la future gare va se situer près de l'immeuble. Ensuite atteinte au paysage et à l'environnement.

- Pourquoi un TSF à 4 places et non pas à 3 ?
- Circulation des piétons.
- Piste de dégagement vers le Sauze qui amène à l'école de ski paraît étroite- Projet assez court.

Réponse :

• **Pourquoi ne pas laisser la gare motrice en G1 ?**

- Gare réduite en bas = gain de place
- Économie d'Énergie (-20% à 30%) avec une puissance de motorisation inférieure (indispensable vis-à-vis de l'environnement et du coût d'exploitation)
- Économie sur les structures porteuses métalliques, gares, pylônes et sur les ouvrages de fondation. La tension du câble est inférieure à une gare motrice aval, car l'adhérence du câble est plus favorable en charge d'exploitation, donc moins d'efforts sur les appuis et gares d'extrémité (indispensable vis-à-vis de l'environnement et du bilan carbone de la construction et du coût des travaux).

• **Pourquoi ne pas mettre la gare motrice en G2 en lieu et place de la gare actuelle ?**

- Meilleur débarquement pour aller vers le TSD6 plus proche et adapté au parcours client piétons et activités quatre saisons
- Rapprocher et faciliter l'accès aux piétons pour une exploitation (montée et descente) en s'adaptant à l'évolution climatique et à une liaison plus adaptée entre le Sauze et Super-Sauze (idem parcours clients).
- Mutualiser le local pisteur et le local de conduite du télésiège.
- « Intégrer » la gare proche des arbres.
- Gain de place pour agrandir l'espace débutants et de loisirs pour les enfants.

• **Quels impacts (sonore, visuel...) si implantation de la gare motrice en G2 actuel et comment les limiter ?**

Pas plus que le Télésiège du Brec actuel

- Gare motrice fermée par une couverture et insonorisée dès la construction, elle a le gros avantage de couvrir l'ensemble de la mécanique et de la motorisation, ce qui permet de réduire nettement l'incidence sonore et avec une intégration plus sobre et cohérente. Il y a une réduction du coût de l'entretien et de maintenance pluriannuelle ; de plus actuellement la capacité de 3 sièges n'existe plus sur le marché des constructeurs de remontées mécaniques (actuellement le standard est devenu le 4 places).

4. Ajustements à la suite de l'enquête (procès-verbal de synthèse du commissaire-enquêteur de la page 19 à 21)

Pour donner suite aux remarques formulées du commissaire-enquêteur, les ajustements suivants ont été apportés :

I – Thématiques afférentes à des engagements factuels préalables au remplacement du télésiège du Sauze :

a/ Question : L'implantation du télésiège projeté nécessite la maîtrise du foncier. Emprises souvent limitées – sauf au niveau des gares de départ et d'arrivée. Certains propriétaires n'ont pas donné leur accord ou ne sont pas exprimés pendant l'enquête publique, cela constitue-t-il un handicap ?

À ce jour, les DAET ont été obtenues auprès des propriétaires, de même que les autorisations d'implantation des gares amont et aval.

b/ Le planning initial proposé donne une date au 15 décembre 2025 pour la mise en fonctionnement du nouveau télésiège. En cas d'imprévu, le télésiège Pré Guérin pourrait partiellement le suppléer. Est-ce que cela est envisagé ?

Oui, l'entretien réglementaire sera réalisé pour une mise en exploitation si nécessaire et si enneigement naturel suffisant.

II – Prise en compte des risques naturels :

a/ La localisation des pylônes 9 et 10 semble poser un problème en lien avec des mouvements de terrain observés sur site (moussonnements de surface, désaxage des arbres...). Quelle proposition est envisagée pour solutionner ce potentiel glissement de terrain ?

REPONSE PAR MTC

Une étude géotechnique conformément à la réglementation a été menée en étape 1 préalable (G1) pour identifier précisément la zone concernée, celle-ci a été suivie d'une étape 2 (G2) étude géotechnique de conception qui a permis de confirmer la position de l'implantation des pylônes 9 et 10 à la suite de sondages à la pelle mécanique et pénétrométriques, une étape 4 (G4) suivra pendant les travaux pour la supervision géotechnique et la validation des fonds de fouilles.

b/la zone prospectée est concernée par une exposition moyenne à l'aléa « retrait et gonflement des argiles ». Ce paramètre est-il intégré à la constitution du socle béton des 15 nouveaux pylônes ?

Oui cet aléa est pris en compte dans l'étude géotechnique conformément à la réglementation (voir détail en b)

III – Incidences répertoriées en période de chantier :

a/Aucune création de nouvelles pistes pour le démontage n'est prévu. Comment s'effectue concrètement ces diverses opérations ?

Il est prévu de circuler dans l'emprise de la ligne du télésiège et de remettre en état les éventuels endommagements

b/ Une délimitation précise des emprises de terrassement et de circulation des engins précèdera les travaux. Comment sera effectuée cette communication et avec quels supports ?

Cette délimitation sera réalisée par les géomètres des entreprises sur la base des plans d'exécution et matérialisée sur le terrain par des piquets et avec les plans d'exécution et des plans

d'installation de chantier (PIC) des entreprises en supports ; la communication se fera lors des réunions de chantier

C/ Après travaux, qui réalisera le suivi des différentes mesures préconisées dans le dossier relatif au projet soumis à l'enquête publique ?

Le suivi sera réalisé par le maître d'ouvrage, la CCVUSP.

IV – Impacts résiduels lors de la phase d'exploitation :

a/ De nombreuses doléances émanant du public concernent le déplacement de la gare de départ et la réorganisation. Dans quelle mesure, le maître d'ouvrage peut-il intégrer certaines de ces requêtes ? De même est-il possible de minorer le terrassement envisagé sur le secteur de la Savonnette ?

L'implantation de la gare de départ a été réalisée « au juste besoin » pour être conforme à la réglementation en vigueur, notamment pour gérer la sécurité des usagers en séparant les flux rapides (bons skieurs) et lents (débutants), la file d'attente des skieurs et la zone de préparation à l'embarquement.

Il y a très peu de terrassement sur le secteur Savonnette (raccord des talus, mais très limité), la piste des flux rapides arrive du côté droit (en regardant vers l'amont) du télésiège pour embarquer à droite et donc éviter au maximum ce secteur "débutants".

b/ Est-il envisagé par le maître d'ouvrage de promouvoir un code « de bonne conduite » adressé à l'ensemble des usagers du nouveau télésiège, afin d'éviter la dégradation des prairies de fauche ? Afin d'éviter la dégradation des prairies de fauche, zones de pâturages..., des panneaux de signalisation et de cheminement seront installés sur site suivant les besoins.

V/ Indemnités spécifiques à l'instauration de servitudes :

Quelle emprise aura la gare-motrice-tension du télésiège projeté ? Comment sera défini le dédommagement – indemnité – qui en résultera ?

La gare motrice amont du télésiège aura une emprise de 500 m². Cet emplacement sera acquis par la CCVUSP.

6. Conclusion

Le projet de télésiège fixe 4 places a été conçu dans un souci d'équilibre entre accessibilité, sécurité, performance touristique et respect de l'environnement montagnard.

Les remarques du public ont permis d'apporter des précisions utiles et de faire évoluer certains points. Le projet est désormais mieux intégré et reste en parfaite cohérence avec les objectifs d'intérêt général de la station et du territoire.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le commissaire-enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées.

Fait à Barcelonnette le 26 juin 2025.

Pour le maître d'ouvrage. Elisabeth JACQUES, présidente de la CCVUSP.

Annexes :

- Rapport du commissaire enquêteur
- Cartes et plans du projet
- Extraits de l'étude environnementale
- Engagements de chantier et plan de mesures compensatoires