

Commentaires sur le projet de restructuration du domaine skiable d'Orcières Merlette secteur Ouest

Commentaires préalables : Le projet s'inscrit dans l'idéologie du « tout pour les sports de neige », alors que tous les indicateurs basés sur des connaissances et résultats scientifiques montrent qu'il faut envisager une évolution en douceur vers des aménagements 1) n'aggravant pas les risques liés au changement global, 2) compatibles avec un faible enneigement (et/ou son absence). Ceci est particulièrement important pour la station d'Orcières Merlette, située dans les Alpes du Sud, avec des pentes orientées globalement au Sud. Compte tenu des prévisions à moyen et long terme concernant l'évolution probable des températures, de nombreuses questions se posent.

Le document ne donne que peu de détails sur la viabilité économique du projet, en particulier en lien avec les projections climatiques aussi bien à moyen terme qu'à plus long terme.

Les aspects sociaux sont également primordiaux : quelles sont les retombées envisagées localement, pour les habitants d'Orcières et du Champsaur ? À quelle catégorie de touristes s'adresse cette « restructuration » de la station de ski ? Même s'il n'est pas envisagé d'augmentation de la fréquentation par des skieurs, quels seront leurs profils socio-économiques ? En relation avec les enjeux économiques, les tarifs (on peut présager qu'ils vont augmenter) s'adresseront-ils à des vacanciers de plus en plus fortunés, comme c'est la tendance générale actuelle, ou la station arrivera-t-elle à demeurer attractive pour des catégories plus modestes ? et si c'est le cas, comment ?

Le changement climatique

La foi inébranlable en la technologie pour pallier au manque d'enneigement probable est consternante. La production de neige de culture contribue directement au changement global (consommation d'énergie, modification du cycle hydrologique). Et produire de la neige de culture n'est possible qu'à des températures suffisamment basses... L'affirmation « *Non vulnérable* » est abusive. Les réponses données par la SEMILOM aux questionnements posés par la MRAe ne concernent que la production de neige de culture. Mais l'enneigement naturel est amené à diminuer au fil des années, et on doit s'interroger sérieusement sur la possibilité d'utilisation des pentes orientées SSO du domaine « skiable » (secteur « des Lauzières »). L'étude ne se base que sur des données moyennes, ne concernant pas spécifiquement les altitudes, pentes et orientations concernées par ce projet. Il est grand temps de s'interroger sur la viabilité écologique et économique de l'enneigement artificiel, compte tenu des prévisions d'évolution du climat. Le projet s'étend sur la faisabilité technique, donne quelques gages concernant les aspects écologiques, mais les aspects économiques sont totalement absents. Quel est l'avenir à court et moyen terme de la « *piste homologuée FIS et utilisée pour les coupes d'Europe* » ?

Secteur orienté Sud-Sud-Ouest de la station

- Le secteur Ouest de la station de Merlette présente des pentes orientées Sud – Sud-Ouest, où déjà dans la situation climatique actuelle l'enneigement est souvent déficitaire pour le ski. Le projet prévoit « *d'abandonner une partie de son domaine skiable sur le point bas des pistes du secteur Lauzières* » (pour pallier à un déficit d'enneigement). Or le

plan de situation montre que le point bas prévu pour le nouveau téléski n'est qu'environ 30 m plus haut que les gares de départ des équipements actuels. Pour des questions à la fois écologiques et économiques c'est une bonne chose d'envisager d'« offrir un secteur en neige naturelle », mais on doit sérieusement s'interroger sur la viabilité (pour l'activité ski de piste) de ce secteur orienté Sud-Sud-Ouest.

On doit questionner la justification de la reconstruction d'un petit téléski (TK enrouleur Flocon, long de 123,5 m pour une faible dénivellation de 34,7 m) pour remplacer l'actuel TK des Marches. Le terrassement prévu à proximité de la ligne de crête propose une piste de descente alternative (compte tenu de l'enneigement douteux versant SSO). L'aménagement permettant de rejoindre le bas de la station par gravité, via les crêtes et les pentes orientées S-S-E serait largement suffisant, sans effectuer les travaux d'installation de ce « TK Flocon ». Un abandon total du secteur situé à l'Ouest de la crête serait sans doute justifié.

Sur les justifications du projet

Sur plusieurs plans (en particulier page 6) on voit le TSF Montagnou (qui aurait déjà dû être démonté), le futur TSD6 Muande, le TSD4 Bergerie, mais pas le télémix Drouvet 1 ni les TK de Meollion et Favue. Ces omissions nuisent à la compréhension.

Les TSF des Lauzières et du Montagnou ont une faible fréquentation, mais on doit se demander quelles en sont les causes réelles ? Est-ce uniquement la vétusté et la lenteur de ces TS ? Ou n'est-ce pas aussi (et surtout) le faible enneigement des versants globalement orientés Sud (SSO et SSE)?

Il s'agit de « rendre plus accessible et plus attractif tout le secteur Ouest du Domaine skiable d'Orcières Merlette, uniquement accessible par 2 téléskis difficiles à l'heure actuelle ». Or ce secteur était accessible par le TS du Montagnou et par le TK de la Favue, pas uniquement par les TK de Meollion réputés difficiles.

Le projet prévoit de « faire des économies sur l'énergie électrique »... ceci est-il un élément de propagande « pseudo-environnementaliste » ou un calcul a-t'il montré la réalité de cette affirmation ? Les consommations évoquées par la SEMIOM en réponse au questionnement de la MRAe devront être étudiées en détail par la MRAe, les éléments actuels étant insuffisants pour donner un avis.

Le projet comprend un aménagement du front de neige des Drapeaux, où la piste de descente est décrite comme relativement étroite... mais même de gros travaux de terrassement ne réduiront pas la nécessité de gérer le conflit avec l'arrivée des pistes venant des secteurs supérieurs (risques de collision avec des skieurs rapides, qu'ils soient « bons skieurs » maîtrisant leur vitesse ou non).

page 9 du projet « suppression de 3 TS vieillissants » ... Le démantèlement des équipements obsolètes, suivi d'un aménagement rendant les lieux le plus en adéquation possible avec une situation « naturelle », est une excellente chose. On doit s'interroger sur le retard pris pour le démontage du TS du Montagnou : Il est indispensable de veiller à ce que l'ensemble des installations obsolètes soit démantelé totalement le plus rapidement possible (de nombreux exemples ailleurs montrent que ce n'est pas toujours respecté), et que les emprises de ces équipements soient bien réhabilitées.

Concernant le démantèlement du TSD4 de la Bergerie, on peut s'interroger sur cette partie du projet dans le projet global du secteur Ouest de la station, alors que cet équipement est moins vétuste que les autres. Le fait que la fréquentation du TSD4 de la Bergerie soit considérée comme insuffisante peut se comprendre, mais ce projet de suppression se greffe artificiellement sur le projet global intitulé « secteur ouest ». Prétendre que ce démantèlement est lié à la construction du TS de la Muande est abusif, ces TS desservent des secteurs totalement différents. Le TSD4 de la Bergerie serait apparemment (d'après les porteurs du projet) déficitaire. Mais aucun calcul économique n'est inclus. Du point de vue technique ce TS ne semble pas poser de problème. Du point de vue écologique, son maintien en l'état ou son démantèlement sont de toutes façons sur une zone où l'environnement est fortement perturbé par les activités humaines. Le démantèlement est-il nécessaire? s'il est décidé de ne plus l'utiliser, le coût du démantèlement doit être vu au regard du coût de son maintien et de son exploitation (électricité, maintenance, personnel d'entretien et de fonctionnement).

État initial de l'environnement

Éléments paysagers sensibles : « *Crêtes et points culminants* » en effet la gare d'arrivée ajoutera une construction particulièrement visible de très loin. Il est prétendu (page 16 du projet) que le niveau d'incidences résiduelles est « *négligeable* », alors que clairement l'intégrité de la crête reliant la Muande au sommet du Drouvet sera fortement impactée. L'« *intégration urbaine et paysagère* » de la gare d'arrivée demanderait plus d'explications, dans toutes les constructions de ce type les gares d'arrivée modifient fortement la ligne de crête. L'actuelle gare d'arrivée du télémix du Drouvet 2 est un exemple marquant (visible de très loin aux alentours). L'affirmation selon laquelle la gare d'arrivée du TSD6 serait légèrement en contrebas de la crête demande plus d'explications.

Pour de nombreux aspects le niveau d'incidences brutes est considéré comme « *moyen* » ou « *fort* », mais comme par miracle le niveau d'incidences résiduelles devient « *négligeable* » après les travaux. Ceci nécessite des explications sérieuses.

Le niveau d'incidences décrit comme « *positif* » pour les activités *hivernales* est un vœu pieux, une idéologie qui sous-tend le projet. On peut regretter que les activités *estivales* soient considérées comme négligeables, alors que, face au changement global, la station devrait se tourner beaucoup plus vers des activités « *toutes saisons* », et mieux prendre en compte l'absence d'enneigement, de plus en plus probable.

Vulnérabilité, risques : Les risques de « *mouvements de terrain* » et d'« *affaissements, effondrements* » sont considérés comme nuls, alors que le passé récent tend à montrer que ces risques deviennent de plus en plus élevés avec le changement global (du fait, entre autres, de fortes pluies entraînant des glissements de terrain en des lieux auparavant considérés comme sûrs).

Je manque de compétences concernant les réseaux d'eau potable et d'eaux usées, mais il y a là un enjeu sérieux, dont la prise en compte n'apparaît pas clairement dans les documents (ce point est particulièrement d'actualité alors que j'écris ces lignes, après que des analyses ont montré que les réseaux d'eau étaient impropres à la consommation sur la commune d'Orcières, fort heureusement sur une durée limitée).

Quelques suggestions : La vétusté des équipements actuels nécessite une réflexion, le remplacement par un télésiège moderne est une des solutions. Mais ceci doit s'intégrer dans un projet plus global, tenant compte des changements globaux prévisibles, ce qui n'est pas explicité dans le projet.

La station doit réfléchir à des activités et aux aménagements appropriés pour l'ensemble de l'année, dans le cadre de la transition énergétique. Le maintien de pistes de ski sur le versant Ouest doit être questionné. Une vision globale doit être orientée vers l'été et les demi-saisons, avec des activités « douces » compatibles entre elles, mais aussi des activités hivernales ne nécessitant pas d'enneigement fort : ski de fond et raquettes (pratiquables avec des quantités de neige moindres que le ski alpin), VTT, équitation etc, en veillant à la compatibilité entre activités et en évitant les éventuels conflits d'usage. En premier lieu il est nécessaire de cesser toute activité de loisirs motorisés (ce qui est malheureusement encore pratiqué en contrevenant à la législation actuelle). Il est curieux de constater que parmi les nuisances sonores seules sont évoquées les émissions sonores dues au passage des hélicoptères. Les engins d'entretien des pistes et de secours terrestre sont eux aussi émetteurs de bruit (mais on peut considérer que ces engins sont nécessaires pour l'exploitation de la station). La pratique de loisirs motorisés, bien qu'interdite, continue à exister, il va de soi que ceci doit absolument cesser. Il serait aussi judicieux de plus réglementer l'utilisation des pistes carrossables par les véhicules à moteur, en la limitant aux seuls engins nécessaires à l'exploitation de la station et aux secours (hiver comme été).

Compte tenu de ce que l'enjeu principal concernant le changement global (et surtout la consommation énergétique) est celui du secteur des transports, un meilleur dispositif de transports en commun réellement fonctionnel est à envisager, incitant les touristes (et les habitants) à utiliser les transports en commun plutôt que des véhicules individuels. Il faudrait considérablement augmenter les fréquences des « navettes ». Une autre option, plus drastique, qui est pratiquée dans certaines stations, est l'interdiction des véhicules individuels au-delà d'un point donné dans le fond de vallée (avec bien entendu un parking suffisant et une fréquence de navettes, non ou peu polluantes, satisfaisante).

Daniel Auclair
Montpellier et Orcières