



## Enquête publique projet de parking à La Bresse

### 1/ Sur la forme

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend plusieurs documents qui ne disent pas tous la même chose. Le dossier nommé « mémoire complémentaire » n'apporte pas que des compléments au dossier principal, comme son nom le laisserait penser, mais annule et remplace certains de ses chapitres.

Il eût été dans ces conditions préférable, pour une bonne compréhension du public, que les différents dossiers soient réunis en un seul faisant apparaître clairement les études et propositions du pétitionnaire.

En effet que faut-il retenir du dossier LSE et que faut-il retrancher ? La confusion entretenue ne permet pas une bonne appréhension des différentes parties et de la cohérence globale du projet.

### 2/ Cadre général

Les dommages environnementaux et l'artificialisation qu'a subi la vallée de Vologne depuis plusieurs années sont très importants, et sont essentiellement dûs au tourisme d'hiver et au ski. Ces dommages se sont pour l'instant concentrés sur le site de la station, et il serait dommageable qu'ils affectent d'autres sites de la vallée situés en dehors de celle-ci, comme le secteur retenu pour ce projet.

### 3/ Exposé des motifs

Le pétitionnaire écrit :

*« La construction du parking du Pont de Blanchemer, motivée avant tout pour répondre à une problématique de sécurité publique liée à la fréquentation de la station de ski de La Bresse-Hohneck, constituera une importante amélioration des conditions de circulation et de stationnement en période de forte affluence (vacances de février, vacances de Noël et week-ends de janvier). En effet, les parkings existants, mais aussi les ronds-points et accotements de la départementale reliant la station de ski (D34d) sont saturés pendant la saison de ski, sur les périodes de forte fréquentation. Cela perturbe la circulation routière et notamment risque d'entraver l'accès des services de secours et d'incendie à la station et au secteur résidentiel de Belle-Hutte dans des délais normaux. Le projet de création de parking sécurisera les stationnements des usagers de la station, évitant ainsi les stationnements gênants le long de la route, ce qui permettra de fluidifier la circulation routière ; cela améliorera également la sécurité des piétons. En ce sens, la finalité du projet relève donc de la sécurité publique. »*

L'exposé des motifs ci-dessus n'a strictement aucune validité, et ceci à plus d'un titre. En effet et en premier lieu pour la raison suivante : La société Rémy loisirs exploite depuis plusieurs années un parking déporté sur un terrain lui appartenant situé au pont de Bramont. Ce parking est inclus dans la zone de protection rapprochée de la source des Planches qui alimente en eau potable 80 % des foyers de la Bresse. Les autorités sanitaires, L'Agence Régionale de Santé (ARS) et le Préfet ont clairement indiqué qu'ils ne laisseraient plus ce parking fonctionner, au-delà de la saison hivernale 2014-2015. Ce parking n'a jamais reçu d'autorisation officielle, les autorités ayant fait preuve jusqu'ici d'une très grande tolérance à son égard.

Or, la capacité d'accueil de cet équipement est d'environ 400 places. Nous allons donc d'un côté supprimer 400 places et de l'autre en créer 435 ! Il n'y aura aucun effet sur la capacité d'accueil globale en places de stationnement de la station, et par conséquent aucune « *amélioration des conditions de circulation et de stationnement en période de forte affluence* »

Quant à la sécurité des piétons, invoquée elle aussi pour justifier ce projet, le pétitionnaire oublie de mentionner que les stationnements en épis, autorisés sur le RD 34d en amont et en aval de la station, obligent les piétons à cheminer sur la route pour rejoindre le front de neige. Cette situation ne sera en rien modifiée par la réalisation de ce parking et les usagers continueront de prendre des risques sur la route. Là aussi, aucune amélioration en matière de sécurité.

Nous pouvons au contraire relever un risque nouveau généré par ce parking. La sortie des voitures se fera par une intersection avec le RD 34d. Les véhicules sortant qui voudront repartir sur la gauche devront couper les deux files du RD. Aux heures de grande affluence, en fin de journée, cette manœuvre a toutes les chances d'être extrêmement périlleuse au droit d'un tronçon relativement rapide, sans oublier les temps d'attente des conducteurs sur le parking et les contrariétés qu'ils provoqueront.

Enfin, en ce qui concerne « *l'accès des services de secours et d'incendie à la station et au secteur résidentiel de Belle-Hutte dans des délais normaux* » les mesures prises il y a deux ans par la municipalité précédente et par le département, implantation de panneaux d'interdiction de stationner avec panneaux d'enlèvement en fourrière ont eu l'effet escompté, et ont permis de sécuriser les accès immédiats de ce secteur. Il suffirait d'installer ces mêmes panneaux et panneaux sur les parties du RD 34d qui posent encore problème, soit le tronçon situé entre la fin de l'espace de stationnement autorisé en épis et le col des Feignes sous Vologne en amont de la station, et en aval sur les tronçons identiques.

**En conclusion ce projet n'a aucune justification, en tout cas pas celle présentée par le pétitionnaire qui en appelle frauduleusement à la sécurité publique.**

#### **4/ Une solution alternative existe, la construction prévue sur le site de la station d'un parking en silo de 1100 places.**

Il nous paraît utile de rappeler ici que la société « Rémy loisirs » s'était engagée à construire un parking en silo, sur le site de la station, dans le cadre de la « requalification » de celle-ci. **Cette construction faisait partie intégrante du projet d'aménagement et de requalification de la station.**

Un permis de construire a effectivement été déposé et accordé le 29 décembre 2006 pour un parking en silo, d'une capacité de mille cent onze (1111) places de stationnement. **Cette construction n'a jamais connu un début de réalisation**, malgré une déclaration d'ouverture de chantier, datée du 6 septembre 2010 et déclarant le chantier ouvert depuis le 5 octobre 2009 !!!

**Il apparaît donc que si la société Rémy loisirs avait respecté les engagements pris, ni la question de l'accueil des voitures et encore moins celle de la sécurité ne se poseraient à ce jour.**

Au chapitre VI intitulé « Variantes envisagées » le parking en silo est évacué avec la plus grande légèreté :

*L'investissement serait trop élevé, et un fort impact visuel lié à sa forme cubique et imposante nuirait à son intégration paysagère*

Les raisons avancées par le pétitionnaire pour repousser le scénario du silo sont irrecevables. Aucune étude des coûts d'investissements et des charges de fonctionnement n'est proposée. Aucune évaluation avantages/inconvénients n'est formulée. (voir à cet égard la réflexion apportée par Monsieur Vincent GERARD dans le cahier de l'enquête publique)

Mais qui peut imaginer que les coûts d'investissements et les montages financiers, n'aient été évalués et étudiés dès la conception du projet par le pétitionnaire ?

Quant à sa forme cubique et imposante, elle s'intègre parfaitement dans la continuité des bâtiments du front de neige qui ne sont pas moins cubiques et imposants.

Nous pensons que ce projet de silo est aujourd'hui le seul en capacité de répondre à la situation d'encombrement permanent pendant les périodes d'affluence. Situation créée de toutes pièces par la société Rémy loisirs qui n'a pas assumé les responsabilités qui sont les siennes et tente, par ce projet, comme elle l'a déjà fait par le passé, **de les transférer sur le contribuable** (destruction d'un espace forestier communal générateur de revenus), **sur l'environnement et sur le paysage**.

On peut lire page 38 du même document :

*« Le budget pour le remplacement du télésiège de la Lande est estimé à 3 M€ (passage d'un télésiège de 3 à 4 places pour un débit de 2 200 personnes/heure), le remplacement du télésiège débrayable du Grand Artimont est estimé à 5 M€. »*

La société Rémy loisirs envisage donc d'augmenter encore la capacité d'accueil de la station en substituant à ses équipements actuels des équipements plus grands et plus rapides, ceci sans envisager les conséquences en terme d'augmentation du nombre de véhicules et de leur stationnement.

**Nous le réaffirmons avec force, cette méthode détestable qui consiste à investir pour augmenter les profits sans assumer les conséquences et les charges induites n'est plus acceptable. Ce n'est pas à la nature, à la faune, à la flore, au paysage puis en derniers recours à l'homme de payer les pots cassés.**

## **5/ Utilisation du parking au mieux 40 jours par an.**

Quelle est l'utilité publique d'un parking qui ne sera utilisé au mieux que 40 jours par an. Est-il judicieux de détruire un espace naturel, d'enlaidir une vallée qui a déjà beaucoup donné à l'artificialisation de sa nature, pour en fin de compte ne pas régler le problème soulevé ?

Page 17 du dossier loi sur l'eau, on relève :

*« Par ailleurs, il pourrait être utilisé toute l'année, en tant que parking du futur parc animalier, projet actuellement en cours d'étude. »*

Ce projet de parc animalier porté par l'ancienne municipalité a été explicitement abandonné par l'équipe actuelle.

Les explorations engagées par la commune afin de mettre ce parking à disposition en été pour les randonneurs ne présentent en réalité aucune pertinence, les places existantes actuellement sont

largement suffisantes, même en période de très haute fréquentation estivale.

## 6/ Impact paysager négatif sur la vallée

Le pétitionnaire tente de nous convaincre que les aménagements paysagers qu'il se charge de réaliser sur et autour du parking le rendront encore plus désirable que la nature sauvage qui occupe le site.

Faut-il, pour mettre en doute ses promesses appeler quiconque à se rendre sur le site de la station pour constater l'état paysager déplorable de celle-ci. Surfaces de parking en terre, talus sans aucune végétalisation (voir dossier et photos remis par Mme et M. Poirot et annexés au registre d'enquête publique)

Aucun des engagement pris par le pétitionnaire n'a été tenu. Le parking dit de « Belle Hutte » attend désespérément l'engazonnement de sa surface prévus depuis 2009, quant aux aménagements paysagers annoncés, ils font cruellement défaut.

## 7/ Déficit patent d'études naturalistes

Le pétitionnaire conclut à l'absence d'incidence des travaux et du fonctionnement du parking sur la faune et notamment sur les espèces d'oiseaux protégées, sans avoir diligenté aucun inventaire de ceux-ci sur le site. Le premier inventaire partiel réalisé à notre initiative par deux ornithologues de l'association « Oiseaux Nature » a permis de recenser, en l'espace d'une heure et demie, 14 espèces différentes (Voir relevé joint).

## 8/ Compatibilité avec les plans et programmes

### V.1. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SRCAE DE LORRAINE

On peut lire page 35 du mémoire complémentaire :

« Le projet de parking est concerné par les orientations et les thèmes suivants du SRCAE :

- o 1.1.1 – Inciter aux comportements écologiques : consommer mieux
- o 1.3.1 – Transfert modal et optimisation de l'usage de la voiture individuelle
- o 3.1.1 – Encourager la densification et rationaliser la gestion de l'espace »

Il faut de la part des rédacteurs du projet beaucoup d'audace voire d'impudence pour affirmer que le projet est donc compatible avec le SRCAE de Lorraine. Bien au contraire, ce projet est en contradiction flagrante avec les orientations citées.

La première d'entre-elles a sans doute été interprétée dans le sens de *consommer mieux* c'est consommer plus !

Puis, oser considérer que regrouper les voitures sur un parking situé à 1,5 km de la station revient à *optimiser l'usage de la voiture individuelle*, est une insulte à la raison.

Enfin, si construire un parking à 1,5km de la station *encourage la densification et rationalise la gestion de l'espace*, c'est à n'y plus rien comprendre du sens donné aux mots de notre belle langue !

Aucune recherche de solutions faisant appel aux transports en commun dans l'environnement immédiat et plus lointain de la station, n'a été entreprise.

A titre d'exemple, les occupants des locations situées à proximité de la station la rejoint en voiture par manque d'offre sérieuse de transport collectif. Or, ils représentent une proportion importante des utilisateurs de la station. Un système de ramassage au plus près des lieux de résidence pourrait être mis en place et constituerait un élément de réponse à l'encombrement des parkings.

« V.2. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA CHARTE DU PNR DES BALLONS DES VOSGES »

Contrairement aux affirmations du pétitionnaire, ce projet est en contradiction avec la charte du Parc Naturel régional des Ballons des Vosges.

Page 36 et 37 du mémoire de complément nous relevons :

«1--Conserver la richesse biologique et la diversité des paysages sur l'ensemble du territoire »

Défricher 2 à 3 ha de forêt et artificialiser une zone naturelle située en fond de vallée et dont la situation marque clairement le passage d'une zone légèrement urbanisée à une zone naturelle ou le forêt domine, contribue fortement à la destructuration du paysage. Le site du parking est précisément positionné au lieu où la rupture entre zone légèrement urbanisée et zone naturelle est patente. Ceci est renforcé par l'augmentation soudaine de la déclivité du terrain qui, à cet endroit s'accélère sensiblement. Cette vallée a connu une artificialisation de son paysage consécutif à la réalisation de la station de ski et la dernière zone conservant un caractère naturel à dominante forestière, est précisément celle où existe ce projet.

«2--Généraliser des démarches globales d'aménagement économes de l'espace et des ressources »

Dans quelle démarche globale s'inscrit ce projet ? Il est en réalité le rejeton d'une politique au coup par coup, fondée sur la recherche **du moindre coût financier et du plus grand profit**, sans aucune vision globale. Nous en voulons pour preuve les multiples atermoiements du pétitionnaire qui, depuis plusieurs années, tente d'imposer la transformation de cette vallée en vaste zone de stationnement pour les voitures de ses clients. Parking de Belle Hutte (1,5 ha de forêt communale défrichée) parking du pont de Bramont (sur zone de protection rapprochée d'une source..) élargissement au bulldozer des bas-cotés du RD 34d en amont et en aval de la station pour créer des aires de stationnement en épis. Il y a peu encore, on nous parlait de l'agrandissement par défrichement supplémentaire et remblais démesurés du parking de Belle Hutte. Si le pétitionnaire veut se mettre en conformité avec ces orientations de la charte du PNR la solution du silo est toute indiquée.

«3--Asseoir la valorisation économique sur les ressources locales et la demande de proximité »

Nous sommes ici totalement hors sujet

«4--Renforcer le sentiment d'appartenance au territoire »

Personne ne peut douter qu'un parking en pleine nature aura cet effet !!

Enfin et nous n'en trouvons nulle trace dans les documents soumis à l'enquête publique, la charte du PNR des Ballons des Vosges dispose page 63 :

« afin d'améliorer leur fonctionnalité, la requalification des stations de ski alpin se fait dans l'emprise des domaines skiables reportée au plan du Parc, »

**Or ce projet se situe en dehors du périmètre de la station.**

**Nous pouvons conclure qu'au contraire de ce que voudrais nous faire accroire l'aménageur, son projet n'est en conformité avec aucune des orientations de la charte du PNR des Ballons des Vosges qu'il relève, et encore moins avec celles qu'il omet de relever.**

## **9/ Respect des engagements**

Le pétitionnaire a, par le passé, à plusieurs reprises, été à l'origine de graves pollutions de la Moselotte, suite à des travaux d'aménagements, en 2009 (travaux parking de Belle Hutte) et en Novembre 2011 (travaux sur les pistes)(voir copie Vosges matin du 10/11/2011) . Ces travaux qui ont remué de très grandes quantité de terre, excavations, remblais... ont, en l'absence de précautions prises, comme le creusement de bassin de rétention provisoire pendant les travaux, causé la pollution par des boues, de la Moselotte sur plusieurs Km (25 Km en 2011), tuant toute vie aquatique. Il paraît par conséquent extrêmement périlleux d'accorder la moindre confiance à cet opérateur, et la puissance publique ferait preuve de discernement en refusant d'accorder l'autorisation demandée.

## **10/ Conclusion**

**Comme nous venons de le démontrer aucun des arguments avancées par le pétitionnaire pour justifier la destruction de 3 ha de forêt et d'espace naturel ne résiste à l'analyse. Le dossier présenté, notoirement incomplet, procède souvent par affirmation sans apporter aucun éléments probant d'analyse. Les rédacteurs n'hésitent pas, par le moyen d'artifices grossiers à corrompre le sens et à faire dire aux mots le contraire de ce qu'ils disent . Pour toutes ces raisons nous vous demandons, Monsieur le commissaire enquêteur, d'émettre un avis défavorable à ce projet.**

La Bresse Le 28 avril 2015

**Pour SOS Massif des Vosges**

Dominique Humbert  
Président

**Pour Biodiversité Haies88**

Pascal Seyer  
Porte parole

**Pour Oiseaux Nature**

Samuel Audinot  
Président

**Pour Paysage et Nature de la Montagne  
Vosgienne**

Antoine Chonion  
Président

**Contact : Dominique Humbert, 13 rue du Hohneck 88250 La Bresse**

**Annexes : Copie de la lettre au préfet du 23 janvier 2014  
Copie de la lettre ouverte du 12 décembre 2014  
Vosges matin du 10 novembre 2011  
Inventaire ornithologique partiel**