



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité  
environnementale sur le projet de remplacement du  
télésiège de Conches sur la commune de Châtel (74)**

**(deuxième avis)**

**Avis n° 2021-ARA-AP-1119**

**Avis délibéré le 30 mars 2021**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 30 mars 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de remplacement du télésiège de Conches sur la commune de Châtel (74).

Ont délibéré Patrick Bergeret, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Yves Majrchzak, Jean Paul Martin, Yves Sarand, Eric vindimian, Véronique Wormser

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 10 février 2021, par l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du III du même article, les services de la préfecture de la Haute-Savoie au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultées.

L'agence régionale de santé a fourni une contribution le 24 février 2021.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.**

**Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.**

**Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

## Synthèse de l'Avis

Le projet consiste au remplacement du télésiège de Conches sur la commune de Châtel en Haute-Savoie, et est porté par la SAEM Sports et Tourisme. Le domaine skiable de Châtel est inclus dans le domaine skiable des Portes du Soleil qui constitue l'un des plus grands domaines du monde. Le télésiège existant sera remplacé par un appareil dont la capacité va quasiment doubler et qui sera positionné sur un axe différent, ce qui permettra d'accéder directement aux pistes de la station suisse de Morgins.

L'autorité environnementale est saisie une deuxième fois à l'occasion de la demande d'autorisation d'exécuter les travaux nécessaires au remplacement du télésiège de Conches, Cette opération a en effet déjà fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale, en date du 23 juin 2020 lequel relevait notamment que l'étude d'impact présentait des insuffisances très sérieuses qui ne permettaient pas une appréciation correcte des impacts du projet. Le présent avis passe en revue les compléments apportés par le maître d'ouvrage et rappelle ou reformule les recommandations du précédent avis qui restent d'actualité.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les milieux naturels et la biodiversité,
- les paysages,
- la vulnérabilité du projet au changement climatique, du fait de son objet et de sa situation
- les émissions de gaz à effet de serre induits par l'augmentation de la fréquentation de la station ;
- le risque d'avalanche ;

L'ensemble des opérations constitutives du projet et leur localisation (en France et en Suisse), nécessitent d'être présentées clairement. Il convient de vérifier si une consultation entre les deux pays au titre de la convention d'Espoo doit être engagée et de préciser les volumes des terrassements nécessaires à la réalisation des différentes opérations du projet. L'étude d'impact doit en outre être complétée de l'état initial et des incidences du projet sur le territoire suisse.

Si certains éléments de l'étude d'impact complétée constituent des améliorations sur sa forme, elle ne lève pas toutes les insuffisances sérieuses relevées dans sa version précédente :

- l'état des lieux de la faune présente encore de nombreux manques, ce qui ne permet pas d'évaluer les impacts du projet ;
- les compléments apportés sur la partie relative au paysage confirment les impacts du projet sur cette thématique, sans que des mesures adaptées soient prévues ;
- les impacts cumulés sont insuffisamment approfondis, notamment en ce qui concerne l'évolution des espaces fréquentés et les impacts liés à l'évolution globale de la station dans un contexte de changement climatique ;
- le choix de la solution retenue n'est pas suffisamment justifié au regard de ses impacts sur l'environnement.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

# Sommaire

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte.....	5
1.2. Présentation du projet.....	7
1.2.1. Ligne du télésiège de Conches.....	7
1.2.2. Les gares inférieure et supérieure.....	7
1.2.3. Le confortement de la piste La Forestière.....	7
<b>2. Analyse de l'étude d'impact.....</b>	<b>9</b>
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	9
2.1.1. Milieux naturels et biodiversité.....	9
2.1.2. Paysages.....	11
2.1.3. Changement climatique et gaz à effet de serre.....	12
2.1.4. Risques naturels.....	13
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	13
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	13
2.3.1. Milieux naturels et biodiversité.....	14
2.3.2. Paysages.....	15
2.3.3. Changement climatique et gaz à effet de serre.....	17
2.3.4. Risques naturels.....	17
2.4. Impacts cumulés.....	17
2.5. Dispositif de suivi proposé.....	18
2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	18

## Index des figures

Figure 1: Situation de la commune de Châtel en Savoie - Étude d'impact page 4.....	5
Figure 2: Position du télésiège de Conches au sein du domaine skiable ( Source RNT étude d'impact).....	6
Figure 3: Plan de masse du projet - Source étude d'impact page 45 - chap 2.2.4.....	8
Figure 4: Figure 4: Vue depuis la RD 230- Source EI page 136.....	12
Figure 5: Impact du défrichement du layon sur le paysage - Source étude d'impact page 137...	16

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1. Contexte

La commune de Châtel dans le département de la Haute-Savoie, en région Auvergne-Rhône-Alpes, est limitrophe de la Suisse. Le village est situé à environ 1 200 m d'altitude, au fond du val d'Abondance, dans le Chablais savoyard. La commune comptait 1 246 habitants et une capacité de près de 23 000 lits touristiques en 2017.

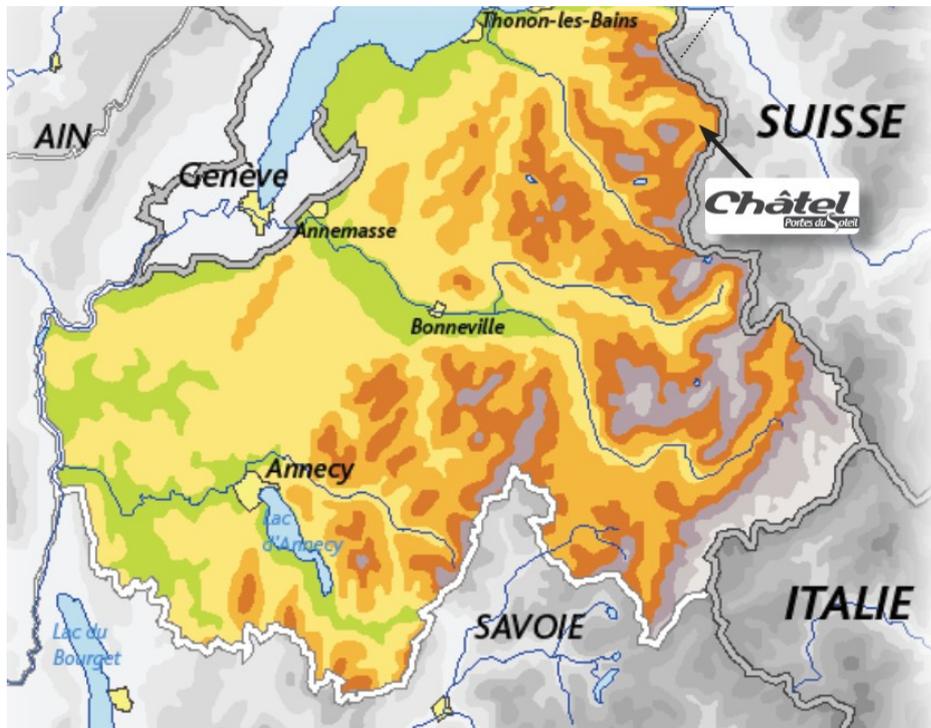


Figure 1: Situation de la commune de Châtel en Savoie - Étude d'impact page 4

Châtel est une commune touristique ; c'est une station de sports d'hiver et d'été de moyenne montagne. Le domaine skiable de Châtel comprend 47 pistes sur 83 km, deux télécabines, 13 téléésièges et d'autres équipements. Il est inclus dans le vaste domaine skiable des Portes du Soleil qui comprend 14 stations de ski<sup>1</sup> du massif du Chablais, à cheval sur les territoires français et suisse, à une altitude comprise entre 900 et 2 254 mètres. Le domaine des Portes du Soleil constitue l'un des plus grands domaines skiabiles du monde avec plus de 650 km de pistes de ski alpin et ski de fond, qui ne sont pas intégralement reliées, et compte 196 remontées mécaniques.

Dans le but de moderniser son domaine skiable et d'améliorer son niveau de service, la société anonyme d'économie mixte (SAEM) Sports et Tourisme a notamment pour projet de remplacer le téléésiège à pinces fixes trois places de Conches, construit en 1980, d'un débit actuel maximal de 1 350 p/h. Ce remplacement du téléésiège de Conches s'inscrit en effet dans un ensemble d'amé-

<sup>1</sup> Abondance, Avoriaz, Champéry, Châtel, La Chapelle d'Abondance, Les Gets, Montriond, Morgins, Morzine-Avoriaz, St Jean d'Aulps, Torgon, Val-d'Illeiez, Les Crosets, Champoussin.

nagements, passés et à venir, portés par la station de Châtel dont en particulier, objets d'une étude d'impact :

- le remplacement du TSF du Morclan en 2019 par un TSD4<sup>2</sup> ;
- le remplacement du TSD4 de Pierre Longue sur le secteur de Plaine Dranse en 2018 par un TSD6 ;
- la réalisation du TSD6 des Portes du Soleil pour assurer la liaison entre les secteurs Linga et Super Châtel, accompagnée d'une modification des téléskis des Coqs<sup>3</sup>.

Selon le programme prévisionnel actuel de la SAEM, quatre autres aménagements soumis à étude d'impact et à l'avis de l'autorité environnementale sont envisagés :

- l'aménagement du secteur débutant de Super-Châtel ;
- l'aménagement de la piste de Morclan ;
- le remplacement du téléporté du Linga ;
- le remplacement du télésiège de Cornebois.

Le remplacement du télésiège de Conches a déjà fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale<sup>4</sup> dans le cadre d'une demande d'autorisation d'exécution des travaux. Cet avis relevait en particulier dans sa conclusion que "L'étude d'impact présente des insuffisances très sérieuses qui ne permettent pas une appréciation correcte des impacts du projet" et que "par ailleurs, le choix de la solution retenue n'est pas justifié au regard de ses conséquences sur l'environnement ; d'autres solutions seraient beaucoup moins impactantes". Et finalement que "le dossier tel que présenté ne permet pas une bonne information du public. Aussi, l'Autorité environnementale recommande qu'il soit complété puis soumis à nouveau à son avis avant toute présentation au public"

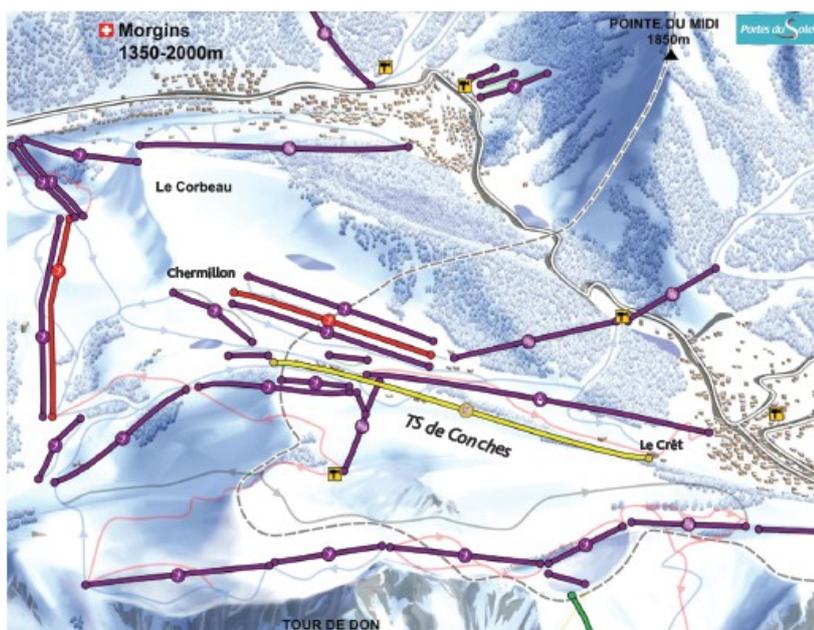


Figure 2: Position du télésiège de Conches au sein du domaine skiable (Source RNT étude d'impact)

2 TSF télésiège fixe ;TSD4: télésiège débrayable 4 places ; TSD6 : télésiège débrayable 6 places

3 Cf. avis AE du 29 mars 2013.

4 Avis n°2020-ARA-AP-1006 délibéré le 23 juin 2020

Une nouvelle saisine de l'Autorité environnementale a été enregistrée le 10 février 2021 concernant le même projet avec une étude d'impact complétée.

## **1.2. Présentation du projet**

Le projet comporte les opérations suivantes :

### **1.2.1. Ligne du télésiège de Conches**

Le projet prévoit de supprimer le télésiège existant et de construire un équipement neuf d'une capacité de 6 places, sur un axe différent, en conservant le point de départ et en créant une nouvelle ligne allant, plus en altitude, jusqu'au territoire suisse et permettant ainsi un accès direct aux pistes de la station suisse de Morgins. Le nouveau télésiège de type "à attaches découplables" d'une capacité de 2 660 passagers par heure (soit le double de l'existant) présentera un dénivelé de 390 mètres entre 1 360 et 1 750 mètres d'altitude ; l'arrivée se situera au-dessus de celle de l'ancien télésiège. Il impliquera l'installation de 14 pylônes ancrés sur massif béton sur une longueur d'environ 1 200 mètres.

Les 6 derniers pylônes et les 250 derniers mètres de la ligne sont situés en territoire suisse.

### **1.2.2. Les gares inférieure et supérieure**

La nouvelle gare inférieure sera placée sur le même tènement que l'actuelle gare. L'emprise des travaux, de l'ordre de 1 800 m<sup>2</sup>, n'impliquera pas de nouvelles artificialisations de surfaces.

La gare d'arrivée du télésiège sera créée au niveau de la plateforme d'arrivée du téléski de Chermillon sur le territoire suisse. Elle sera dotée d'un local technique pour les opérateurs. La création de cette gare impliquera des terrassements sur une surface de 1 000 m<sup>2</sup>, engendrant 4 900 m<sup>3</sup> de déblais et 1 100 m<sup>3</sup> de remblais, auxquels il convient d'ajouter les terrassements pour le raccordement aux pistes existantes.

### **1.2.3. Le confortement de la piste La Forestière**

Les déblais générés par les opérations précédentes seront *a priori* utilisés pour conforter la piste La Forestière en France, qui est donc une opération constitutive du projet.

Les modalités de démontage des pylônes et des autres équipements de l'ancienne installation ont été précisées dans l'étude d'impact complétée.

La présentation du projet est pédagogique. Toutefois, certains éléments essentiels à la compréhension du périmètre du projet et des enjeux sont présentés uniquement dans l'étude d'impact réalisée sur la partie suisse du dossier et insérée au dossier fourni mais pas dans l'étude d'impact du projet. C'est le cas par exemple de la mention :

- de l'utilisation de déblais excédentaires pour conforter la piste La Forestière et des travaux d'enfouissement des câbles de communication entre les gares amont et aval le long de la ligne du télésiège.
- des volumes des terrassements nécessaires à la construction des nouvelles gares et à la création de la piste de raccordement
- de l'évacuation des matériaux de déconstruction (dont les massifs de fondation) de deux pylônes du téléski de Chermillon, démontés pour permettre la construction de la nouvelle gare



- le risque d'avalanche ;

## 2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact, datée de janvier 2021, comprend 183 pages. Sur le plan formel, elle comporte l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Cette étude d'impact est une actualisation de celle fournie lors de la première saisine en avril 2020 et datée de décembre 2019. L'étude d'impact originelle est d'ailleurs intégrée dans le dossier.

Une note de commentaires en réponse à l'avis de la MRAe a également été fournie par le pétitionnaire. Elle liste les réponses apportées aux remarques et recommandations de l'Autorité environnementale dans l'avis initial. Ces réponses concernent essentiellement l'état initial de l'emprise du projet et ne traitent pas des observations de la partie de l'avis consacrée aux incidences du projet sur l'environnement. D'autre part, ces réponses ne sont pas toutes reportées dans l'étude d'impact actualisée, ce qui n'est pas compréhensible. Il manque en particulier les conclusions de l'étude d'impact suisse et les mesures « Eviter-réduire-compenser » (ERC) suisses, le résultat de la vérification botanique sur l'ancien layon, les inventaires botaniques complémentaires, les inventaires concernant les insectes, la plupart des provenances des données des observatoires énoncés.

En outre les modifications apportées à l'étude d'impact ne sont pas mises en évidence, par un code couleur ou autre, ce qui ne permet pas au public d'appréhender facilement les compléments ajoutés dans le nouveau document.

Cette étude d'impact ne prend pas en compte l'état initial et les incidences sur le territoire suisse traitées dans un autre document. Il convient pour qu'elle soit complète de fusionner ces deux documents pour que la globalité de l'état initial et des incidences soit effectivement prise en compte.

### 2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

#### 2.1.1. Milieux naturels et biodiversité

Le projet se situe en dehors des zonages réglementaires ou d'inventaire. Il n'est pas concerné directement par un site Natura 2000 ; le plus proche est celui des "Monts de Grange", qui se trouve à environ un kilomètre de l'emprise des travaux, sur le versant opposé.

#### Milieux naturels

Les prospections réalisées ont permis de caractériser quinze milieux distincts ; douze en territoire français et trois en territoire suisse. Parmi ces habitats, quatre situés sur le territoire français et un situé en Suisse, sont considérés d'intérêt communautaire<sup>6</sup>.

Une carte permet de situer les zones d'habitat le long de la future ligne du télésiège. Cependant, cette carte ne précise pas les surfaces concernées par l'emprise du projet, que ce soit la pose

---

<sup>6</sup> Ces habitats sont : les franges des bords boisés ombragées, les mégaphorbiaies, les communautés à "Patience alpine" et les pessières subalpines, en France ; des landes à Rhododendron, en Suisse. Les landes à Rhododendron sont aussi considérées comme "habitats d'intérêt communautaire et des milieux naturels dignes de protection" selon l'Ordonnance fédérale suisse sur la protection de la nature.

des pylônes ou la tranchée de la ligne multi-paire.<sup>7</sup> D'autre part, les différents biotopes ne sont pas précisés sur la carte, ce qui ne permet pas d'apprécier l'étendue des habitats d'intérêt communautaire intersectés par le projet.

L'actualisation de l'étude d'impact a permis de vérifier si la présence potentielle de zones humides dans les "mégaphorbiaies"<sup>8</sup> était avérée sur le site du projet et a conclu à ne pas considérer ces zones comme humides.

Une prospection a aussi été menée sur les sites des installations à déconstruire et a conclu à l'absence de milieu remarquable sur et aux abords immédiats des emprises de la ligne actuelle. Le résultat de cette prospection n'est toutefois pas intégré à l'étude d'impact, mais seulement dans les réponses faites séparément à l'avis de l'Autorité environnementale. En outre le compte rendu détaillé de ces prospections n'est pas fourni dans la réponse du pétitionnaire.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en y intégrant les sites de démontage des anciennes installations et le résultat des inventaires sur leurs emprises.**

Cependant, les analyses menées n'ont pas pris en compte les secteurs de la piste "La Forestière" concernés par le régilage des matériaux en excédent après les terrassements de la future gare amont et de la piste de liaison. L'emplacement des dépôts et la surface concernée ne sont pas non plus précisés dans le dossier.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter les inventaires de la faune et de la flore sur les zones concernées par le projet de la piste "La Forestière".**

## **Flore**

L'étude d'impact actualisée présente une reconnaissance supplémentaire, effectuée le 13 août 2020, à celles conduites les 31 juillet 2017 et 22 août 2018 sur les espaces concernés par les travaux de la pose du futur télésiège. Cette prospection plus récente a permis de constater la présence d'une espèce protégée, la Buxbaumie verte, protégée au niveau national, sur ce site en territoire français, tandis qu'il en avait déjà été recensée une autre en territoire suisse : l'Orchis de Fuchs. Cependant, comme lors des deux passages précédents, cette reconnaissance a été réalisée relativement tard en été, comme les précédentes, ce qui ne permet pas de garantir l'exhaustivité des relevés.

## **Faune**

Les données relatives à la faune ont été également enrichies dans l'étude d'impact. Le résultat de ces inventaires, sauf pour la partie consacrée à la recherche d'arbres gîtes et à cavités, n'apparaît cependant pas clairement dans l'étude d'impact complétée. Ce complément est présenté comme un "contrôle" effectué sur une seule journée dont les méthodes utilisées ne sont en outre pas décrites ce qui ne permet pas d'être assuré de leur fiabilité. L'Autorité environnementale réitère donc les observations de son précédent avis à l'exception de celles relatives à la recherche d'arbres gîtes.

---

7 La ligne "multi-paire" est un dispositif constitué de plusieurs câbles enterrés ou aériens permettant de détecter un éventuel déraillement du télésiège.

8 La mégaphorbiaie ou friche humide est une formation végétale hétérogène constituée de grandes herbes, généralement des dicotylédones à larges feuilles et à inflorescences vives, se développant sur des sols riches et humides.

Les données relatives à la faune sont issues de la bibliographie, en grande partie des données "LPO"<sup>9</sup> pour l'avifaune et d'observations non ciblées, à l'occasion des relevés floristiques. Aucune méthodologie n'est précisée pour les observations faunistiques.

Concernant l'**avifaune**, les données disponibles attestent de la présence potentielle de 66 espèces dont 8 espèces prioritaires en Haute-Savoie parmi lesquelles 4 espèces potentiellement nicheuses.

Pour les **amphibiens**, la Grenouille rousse, protégée nationalement et dont le statut de conservation est "quasi-menacé à l'échelle régionale", a été observée sur le site dans la trouée du Morclan. Le Crapaud commun et le Triton alpestre sont potentiellement présents sur la zone.

Quelques espèces de **reptiles**<sup>10</sup> sont potentiellement présentes sur site.

Les résultats d'inventaires ou d'analyses de données ne précisent pas les statuts patrimoniaux (listes rouges régionales et nationales), ce qui ne permet pas une bonne appréhension de la sensibilité des espèces présentes ou considérées comme potentiellement présentes.

La caractérisation de la faune inféodée aux boisements semble incomplète. Les enjeux liés aux **chiroptères** n'ont pas fait l'objet d'une recherche propre sur site ; l'étude se limite à relayer l'état des connaissances de l'observatoire sur le lac de Vonnes, à plus d'un kilomètre, ce qui est insuffisant. La recherche des arbres à cavités servant de gîtes a été effectuée sur l'emprise du layon à défricher et les résultats sont mentionnés dans l'étude d'impact, contredisant l'affirmation de l'étude d'impact initiale qu'"aucun gîte, potentiel ou avéré, n'est présent sur l'aire d'étude immédiate"<sup>11</sup>.

La synthèse des enjeux biodiversité indique qu'il n'y a "pas de contrainte particulière faune", "aucune espèce terrestre ou aquatique bénéficiant d'un statut n'est inféodée strictement à ce site", "il n'y a pas de destruction d'habitat ni d'individus"<sup>12</sup>. Ces conclusions ne s'appuient pas sur un état initial suffisamment solide et apparaissent même contradictoires avec les quelques données complémentaires fournies.

Concernant les enjeux biodiversité, malgré les prospections complémentaires, l'état initial reste incomplet.

**L'Autorité environnementale recommande de reprendre les inventaires sur la faune et la flore en s'appuyant sur une méthodologie adaptée (pression et périodes de prospection notamment).**

### **2.1.2. Paysages**

La situation de la vallée et ses composantes paysagères sont bien décrites et illustrées. Cette description a été complétée par des vues positionnées sur une carte, permettant de situer les différents points de vue de perception. Ces vues sont toutefois placées dans la partie 5 de l'étude d'impact traitant des incidences du projet, ce qui n'aide pas à la compréhension de l'état initial du paysage. D'autre part, la seule vue depuis la vallée sur la route RD 230 ne place pas le tracé de

---

9 LPO : ligue pour la protection des oiseaux

10 Le lézard des murailles, le lézard vivipare, la couleuvre helvétique ou encore la vipère aspic.

11 Page 20 du résumé non technique de l'étude d'impact initiale.

12 Page 99.

la future installation sur la photographie, ce qui rend peu compréhensible l'affirmation selon laquelle "le projet est difficilement visible depuis la vallée de la Dranse et le centre de Châtel".



Figure 4: Figure 4: Vue depuis la RD 230. Source EI page 136

### 2.1.3. Changement climatique et gaz à effet de serre

Les enjeux liés au climat, assimilés dans l'étude d'impact à la qualité de l'air, sont caractérisés comme nuls dans le résumé non technique de l'étude d'impact.

D'une manière générale, l'adaptation au changement climatique n'est pas traitée et cette partie n'a pas été complétée dans l'étude d'impact actualisée. Pour autant, au regard des projets en cours, la station de Châtel semble chercher à s'adapter au changement climatique, en remontant les pistes pour skieurs débutants à Super Châtel à 1 600 m d'altitude.

Le dossier décrit les éléments du climat de la région de Châtel, sans mentionner son évolution au cours des dernières décennies<sup>13</sup>. Pourtant, c'est bien la pérennité de la ressource en neige qui conditionne la viabilité économique de la station de ski et la soutenabilité du réaménagement annoncé de Super-Châtel.

La tendance à l'aggravation des risques d'avalanches et de glissements de terrains, sous l'effet du changement climatique, n'est pas analysée.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial en analysant la vulnérabilité du secteur au changement climatique.**

### 2.1.4. Risques naturels

La partie consacrée aux risques naturels est traitée dans le chapitre 4 de l'étude d'impact.

<sup>13</sup> Cf. 4.2.2. Contexte climatique, p. 54.

L'aire d'étude est concernée par le risque avalanche dans sa partie aval et par les glissements de terrain sur le milieu du tracé du futur télésiège.

## **2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement**

Le dossier présente, dans la partie 2, le fonctionnement actuel du domaine skiable, les diverses contraintes identifiées, puis la justification du projet. Il souligne ainsi le rôle stratégique de l'appareil existant dans la desserte du domaine skiable pour la liaison avec les secteurs voisins et le souhait de modernisation du domaine skiable de Super-Châtel.

La présentation de cette partie n'a pas évolué dans l'étude d'impact complétée.

Quatre variantes sont présentées : elles sont illustrées par différentes vues en plan, présentant quelques particularités et contraintes pour chacune d'entre elles. L'absence de tableaux récapitulatifs avec les enjeux et les impacts environnementaux de chaque solution constitue une lacune du dossier<sup>14</sup>.

En particulier, la variante n°3 (remplacement des appareils existants) aurait eu un impact moindre sur l'environnement que la variante 4 qui a été retenue ; elle a néanmoins été écartée, sans que les raisons environnementales de ce choix ne soient clairement précisées.

Par ailleurs sur la partie suisse du projet, 4 variantes sont également présentées pour la gare d'arrivée et la justification de la variante retenue reste très succincte

**L'Autorité environnementale recommande à nouveau de mieux étayer le choix de la solution retenue en prenant en compte l'impact environnemental de chacune des variantes.**

## **2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser**

Les incidences sur l'environnement sont traitées dans la partie 5 de l'étude d'impact. Celles-ci sont distinguées en fonction des phases de chantier ou d'exploitation. Les impacts permanents sur les milieux naturels ou le paysage sont présentés dans la phase chantier (partie 8). Une synthèse des incidences en phase travaux et en phase de fonctionnement est présentée dans deux tableaux du résumé non technique qui ne sont pas repris dans le corps principal de l'étude d'impact.

Les mesures de la séquence éviter, réduire, compenser, sont développées dans la partie 9 toujours en distinguant la phase travaux, d'une part, et les effets permanents, d'autre part. Des mesures de suivi sont proposées pour la phase travaux. Les mesures ne sont pas référencées ni classées selon leur nature, ce qui rend difficiles leur lecture et leur intégration dans le projet. Les coûts des mesures environnementales sont mentionnés de manière très globale<sup>15</sup>.

Un tableau de synthèse présente pour chaque thème, les niveaux d'enjeux, les incidences et les mesures d'évitement et de réduction retenues. Le projet mentionne l'exploitation du télésiège de Conches en été ; il y a donc lieu d'étudier les incidences d'une telle modalité d'exploitation.

<sup>14</sup> Le code de l'environnement, article R122-5, 7, indique que la justification des choix retenus est établie « *au regard de leurs incidences sur l'environnement* ».

<sup>15</sup> Page 173.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude en précisant les mesures relatives aux impacts en phase travaux et en phase d'exploitation, en incluant la période estivale, le coût de chacune d'entre elles et de leur suivi.**

### **2.3.1. Milieux naturels et biodiversité**

#### **Les milieux naturels**

Comme mentionné précédemment, les travaux vont impacter directement les boisements du site, essentiellement de type pessières, avec un défrichement de plus de 2,1 ha dont 1,1 ha en territoire français. Parmi les boisements concernés, certains sont inscrits en espace boisé classé (EBC) du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Châtel, sur une surface d'environ 3500 m<sup>2</sup>. L'avis initial soulignait que ce classement attestait du caractère remarquable de ces pessières<sup>16</sup>. L'étude d'impact complétée vient infirmer cette affirmation, malgré la présence avérée de la Buxbaumie verte<sup>17</sup> dans ces EBC, en s'appuyant sur les conclusions de l'office national des forêts sans que l'on puisse consulter les éléments qui conduisent à ces conclusions.

La présence de la Buxbaumie verte et de chablis<sup>18</sup> semble au contraire témoigner de la richesse environnementale de ces pessières, dont la destruction doit faire l'objet de mesures appropriées.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier en intégrant des mesures qui tiennent compte des impacts sur les habitats forestiers remarquables et permettent de garantir l'absence de perte nette de biodiversité**

La création des gares nécessite le terrassement de 1 800 m<sup>2</sup> pour la gare inférieure et 1 000 m<sup>2</sup> pour la gare supérieure<sup>19</sup> : les surfaces terrassées pour le raccordement à la piste de Chermillon ne sont pas précisées dans l'étude d'impact, mais elles sont mentionnées dans l'étude d'impact suisse fournie dans le dossier. L'emplacement des pylônes n'est pas indiqué sur la carte des habitats, ni la position de la tranchée pour la ligne multi-paire, dès lors, il n'est pas possible de caractériser les impacts du projet de ligne sur les habitats.

**L'Autorité environnementale recommande de positionner les pylônes sur la carte des habitats ainsi que la tranchée pour la ligne multi-paire et de déterminer la surface de chacun des habitats concernés par la création et le démontage des équipements.**

Enfin, l'absence d'inventaire sur les secteurs affectés par les dépôts de matériaux sur la piste La Forestière ne permet pas de mettre en place des mesures adaptées aux incidences éventuelles sur ces milieux.

#### **Flore**

Les mesures de la séquence ERC en faveur de la flore remarquable sont satisfaisantes, sous réserve de compléter l'inventaire pour le repérage préalable des espèces protégées à mettre en défens.

#### **Faune**

Comme indiqué précédemment, la description de l'état initial est insuffisante. Compte tenu des surfaces considérées et des coupes qui seront réalisées, il conviendra, après avoir complété les inventaires, de préciser les impacts et de prévoir des mesures adaptées.

---

16 Le défrichement nécessitera une révision du PLU de la commune de Châtel pour déclasser les espaces boisés classés. Il n'est pas fait mention de cette démarche dans l'étude d'impact.

17 La Buxbaumie verte est une mousse protégée aux niveaux national et européen qui colonise principalement les bois en décomposition.

18 Un chablis est un arbre déraciné et tombé au sol pour des raisons propres.

19 On note cependant, que contrairement aux chiffres avancés, les terrassements de la gare supérieure paraissent plus importants que ceux de la gare inférieure. La surface totale des zones terrassées mériterait d'être précisée.

En ce qui concerne la réduction des impacts lors de la réalisation des travaux prévus, il paraît opportun d'envisager des mesures telles que la préservation des arbres gîtes et l'adaptation du calendrier d'abattage pour éviter la période de nidification.

Aucune mesure favorable aux reptiles, pourtant potentiellement présents, n'est mentionnée.

Concernant le Tétrasyre, l'étude d'impact suisse relève sur son territoire, à la limite supérieure de la forêt, dans le massif forestier concerné par le projet une population de cet oiseau potentiellement dérangé par la future remontée mécanique et qui a conduit à la mise en place d'une mesure de compensation en faveur de cette espèce. Une analyse équivalente sur le versant français est absente de l'étude d'impact.

En l'état, l'étude d'impact ne permet pas d'appréhender totalement les incidences sur la faune, ni d'évaluer si les dispositions prévues sont suffisantes et proportionnées.

**L'Autorité environnementale recommande, sur la base d'un état des lieux complété, de préciser les impacts du projet sur la faune et de mettre en place des mesures adaptées à la préservation des espèces sur le site.**

L'analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000 voisins est exposée dans les dernières pages de l'étude d'impact. Elle n'appelle pas d'observation particulière de la part de l'Autorité environnementale.

### **2.3.2. Paysages**

Dans la synthèse des enjeux environnementaux, l'enjeu paysager est qualifié de modéré, l'argument avancé étant que "l'appareil s'inscrit dans un environnement où les aménagements touristiques sont déjà très présents"<sup>20</sup>. L'analyse des effets du projet sur le paysage est exposée de manière particulièrement brève<sup>21</sup>. La vue en plan de la gare supérieure situe cet équipement dans un contexte boisé et il en va de même pour la création de la piste de raccordement. Elle indique des projets de talus qui nécessiteront des terrassements importants. Le dossier n'apporte aucune indication sur les volumes de remblais. Des photo-montages de la future gare supérieure et de la piste attenante permettraient au lecteur d'apprécier leur intégration dans les paysages proches et lointains.

Les mêmes observations s'appliquent à la nouvelle gare inférieure. Toutefois, ses impacts paysagers paraissent plus limités : les terrassements sont moins importants et la nouvelle gare occupera le site de l'ancienne.

Par ailleurs, même si le projet s'inscrit dans un environnement anthropisé, la création de ce nouveau télésiège va générer un layon défriché au sein de milieux boisés, jusqu'à présent préservés (cf. photo-montage ci-dessous).

L'étude d'impact complétée fournit des insertions paysagères du versant opposé qui confirment l'impact notable du projet sur le paysage. La ligne du télésiège va traverser plusieurs espaces boisés et nécessiter l'installation de 14 pylônes dans une zone qui en était dépourvue à l'exception, du lieu de croisement avec le télésiège du Morclan.

Le dossier prévoit le reboisement de l'ancien layon. Cependant sa cicatrisation, qui prendra de nombreuses années, ne compensera pas de manière équivalente les traces du nouveau layon dont la surface est bien supérieure à l'ancien.

---

<sup>20</sup> Page 27 du résumé non technique.

<sup>21</sup> Page 111 une phrase pour la phase travaux et un court paragraphe page 116 pour les effets permanents.

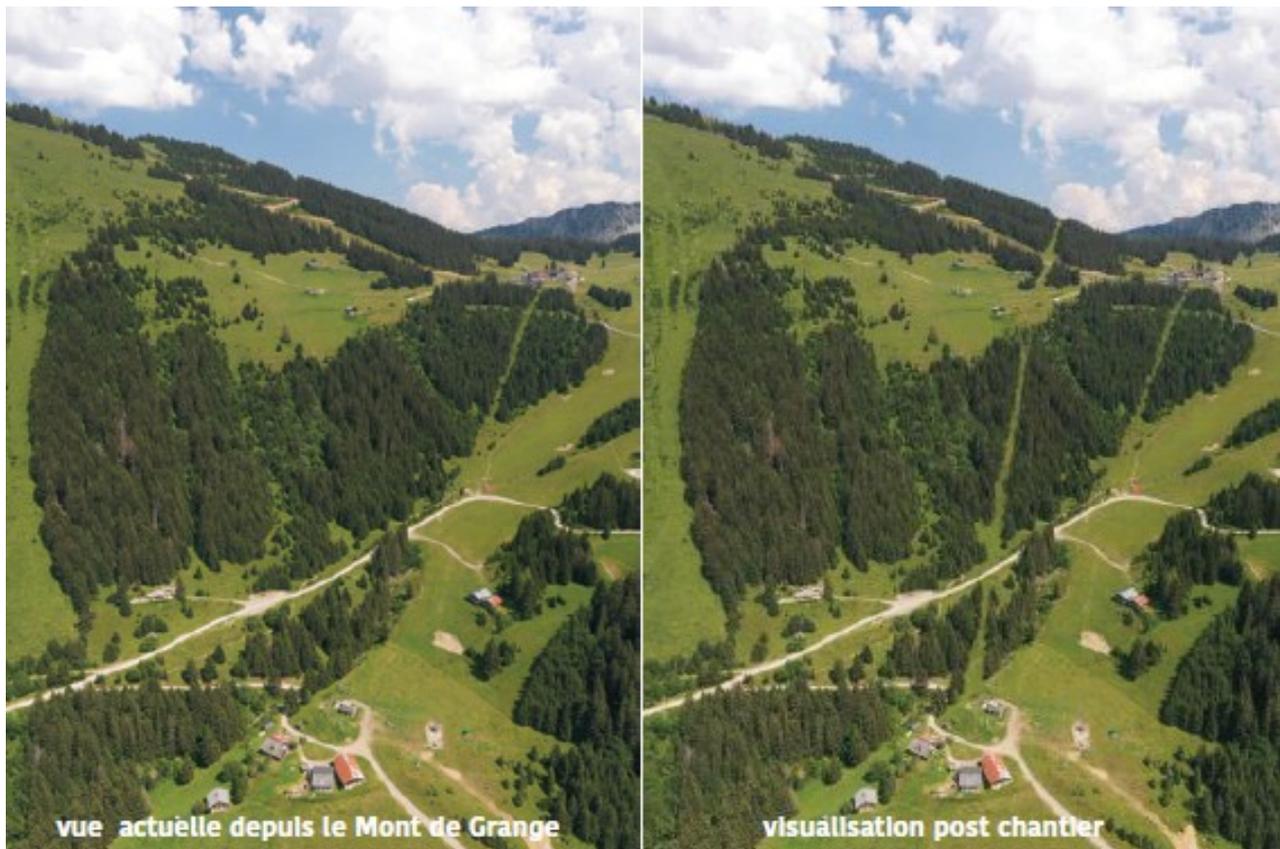


Figure 5: Impact du défrichement du layon sur le paysage - Source étude d'impact page 137

**L'Autorité environnementale recommande de fournir les éléments permettant de démontrer la bonne insertion paysagère du projet, des gares supérieure et inférieure. En outre, elle recommande de proposer des mesures compensant les impacts paysagers créés par le nouveau layon.**

Après enlèvement des pylônes et de la gare d'arrivée de l'ancien télésiège, le dossier précise que les massifs en béton de support seront laissés en place, fracturés en surface, recouverts d'une couche humifère et reverdis. L'étude d'impact complétée justifie cette méthode en raison de l'intervention lourde, rendue nécessaire par la forte densité du ferrailage de ces massifs béton. Cet argument n'est pas recevable au titre environnemental.<sup>22</sup>

Pour garantir une remise en état de l'ancien tracé, respectueuse du site, il conviendrait, dans la mesure du possible, de prévoir la purge et l'évacuation de ces massifs de béton et de décrire la méthodologie de réfection des surfaces dégagées et de leur re-végétalisation.

**L'Autorité environnementale recommande d'étayer l'impossibilité de purger certains plots en béton ou de justifier le caractère plus dommageable pour l'environnement de les purger que de les maintenir en place.**

<sup>22</sup> En outre l'étude d'impact suisse indique que les deux massifs de fondation des pylônes du télésiège de Chermillon démontés seront purgés et les déchets évacués.

### 2.3.3. Changement climatique et gaz à effet de serre

Le dossier analyse brièvement les effets du projet sur le climat et la qualité de l'air, en soulignant que l'alimentation du télésiège sera électrique, pour conclure qu'«Il n'y a pas de pollution de l'air — permanente ou temporaire — prévisible avec ce type d'installation»<sup>23</sup>.

Les effets du changement climatique concernent l'opération générale visant à «améliorer[er] et confort[er] le réseau de remontées mécaniques du domaine skiable de Châtel et de Morgins»<sup>24</sup>. Du point de vue des émissions de gaz à effet de serre, ce n'est pas le seul télésiège de Conches qui doit être pris en considération mais l'ensemble du fonctionnement du domaine skiable sous ses différents aspects : transport, consommation énergétique du réseau de neige de culture, des hébergements et des bâtiments commerciaux...

L'augmentation de la capacité du télésiège de Conches<sup>25</sup>, s'inscrit dans un projet plus vaste de report de la fréquentation des skieurs de l'altitude 1 200-1 300 m à l'altitude 1 600-1 700 m afin d'améliorer l'accès à la ressource en neige et d'adapter la station au changement climatique. Les effets indirects du projet, comme l'enneigement artificiel de la piste de la Combe, qui dessert le télésiège de Conches, ne sont pas traités<sup>26</sup>.

**L'Autorité environnementale recommande de traiter les effets indirects du projet liés à l'évolution de la fréquentation de la station permise par le projet et ceux liés à la nécessité, très probable, d'adaptation au changement climatique.**

### 2.3.4. Risques naturels

#### Glissement de terrains

Une étude géotechnique préliminaire a été réalisée. Elle ne diagnostique pas à ce stade de l'étude de problèmes géotechniques majeurs.

#### Risques avalanches

L'axe avalancheux, qui intercepte la partie aval du télésiège, est traité préventivement par le plan d'intervention de déclenchement des *avalanches* (PIDA) de la commune de Châtel.

## 2.4. Impacts cumulés

Le dossier présente à partir de la page 144 les effets cumulés du projet avec des opérations passées ou à venir sur la seule station de Châtel<sup>27</sup>. Cette partie n'a pas évolué de manière notable dans l'étude d'impact actualisée.

Depuis 2018, deux projets soumis à étude d'impact ont été réalisés dans le secteur du télésiège de Conches<sup>28</sup> et quatre opérations sont programmées sur la station<sup>29</sup>, ce qui confirme la volonté du pétitionnaire de développer et moderniser son domaine skiable. Les projets passés ou à venir

23 Page 152.

24 Page 6 de l'étude d'impact, dans le résumé non technique, dans la partie «Objet du projet».

25 La capacité va presque doubler pour passer de 1 350 p/h à 2 660 p/h.

26 La station de Châtel a déjà équipé 77 ha de pistes (sur une surface totale de 186 ha) en enneigement artificiel (source Skiinfo).

27 Le code de l'environnement prévoit (article R. 122-5) une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

28 Le TSD4 de Pierre Longue sur le secteur de Plaine Dranse a été remplacé en 2018 par un TSD6 et le TSF du Morclan a été remplacé en 2019 par un TSD4.

29 Dont deux opérations adjacentes au télésiège de Conches : l'aménagement du secteur débutant de Super-Châtel et l'aménagement de la piste de Morclan.

sur le domaine skiable de Super-Châtel sont bien décrits dans le dossier fourni. Cependant, leurs effets cumulés sur l'environnement sont, le plus souvent, purement et simplement éludés.

Les autres aménagements concernent la création ou le reprofilage de pistes, dont celle du Morclan, sur une surface de 2 hectares, la création de tapis skieur, la suppression de téléskis et télécorde, la construction d'un bâtiment touristique, etc. Le réaménagement du secteur va générer une évolution importante de la fréquentation au sein du domaine skiable de Châtel dont il conviendrait d'étudier les impacts y compris en période estivale.

La description des projets de restructuration du secteur débutant de Super-Châtel et de la piste de Morclan est de qualité, avec de nombreux éléments chiffrés, cartes et photo-montages, permettant au lecteur de bien évaluer leurs impacts. Il est notamment mentionné un défrichement de 1,2 ha<sup>30</sup> pour la restructuration du secteur débutant de Super-Châtel.

Toutefois, les impacts cumulés sur les habitats, la faune et le paysage méritent d'être étudiés de manière approfondie et ne peuvent être considérés comme "négligeables à court et long termes", comme indiqué à la page 149 de l'étude d'impact.

**L'Autorité environnementale recommande d'intégrer l'ensemble des opérations projetées sur le secteur de Super-Châtel dans une étude d'impact globale<sup>31</sup>.**

## **2.5. Dispositif de suivi proposé**

Des mesures qualifiées de "suivi en phase de chantier" sont présentées dans le chapitre 9 de l'étude d'impact ; cependant aucune de ces mesures ne correspond à une mesure de suivi conformément à l'article R. 122-5-1 du Code de l'environnement.

Un suivi des populations d'orchis de Fuchs est toutefois évoqué dans la mesure de réduction visant à protéger ces stations lors de la phase chantier. Mais aucune précision n'est apportée en ce qui concerne la fréquence de ce suivi ni des indicateurs permettant de le qualifier. Le reboisement du layon de l'ancien télésiège ne fait pas l'objet d'un indicateur de suivi sur la réussite de la mesure de compensation.

**L'Autorité environnementale recommande de mettre en place des mesures de suivi sur les populations d'orchis de Fuchs et sur le reboisement du layon de l'ancien télésiège en précisant les objectifs à atteindre, ainsi que leur durée, leur fréquence de contrôle, et les mesures à prendre en cas d'échec.**

## **2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact**

Le résumé non technique est un document d'une vingtaine de pages, placé au début de l'étude d'impact. Il en résume les éléments essentiels, notamment sous forme de photos, de cartes et de tableaux synthétiques. Il est nécessairement tributaire, sur le fond, des mêmes insuffisances que l'étude d'impact.

**L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.**

---

30 Défrichement situé de part et d'autre de la frontière.

31 Au regard de la définition d'un "projet" de la législation relative à l'évaluation environnementale (article L. 122-1 du code de l'environnement).