



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
relatif au projet de remplacement du télésiège de Vallandry par une
télécabine et aménagements associés
présenté par la société ADS Domaine skiable
sur les communes de Landry et Peisey-Nancroix (73)**

Avis n° 2019-ARA-AP-923

G : 2019-00 5954

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), dans sa réunion du 26 novembre 2019, a donné délégation à Pascale Humbert, membre permanent, en application des articles 3 et 4 de sa décision du 23 juillet 2019 portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret du 2 octobre 2015 modifié relatif au CGEDD, pour statuer sur la demande d'avis relative au projet de remplacement du télésiège de Vallandry par une télécabine et aménagements associés sur les communes de Landry et Peisey-Nancroix (Savoie).

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, le délégataire cité 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 8 novembre 2019, par l'autorité compétente pour autoriser le projet de remplacement du télésiège de Vallandry par une télécabine et aménagements associés (autorisation de défrichement), pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du III du même article, les services de la Préfecture de Savoie, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'Agence régionale de santé ont été consultés le 19 novembre 2019.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

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 sa conception, 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 de la DREAL. Conformément à l'article R. 122-9 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.

Avis

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	4
1.1. Contexte et présentation du projet.....	4
1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	5
2. Qualité du dossier.....	6
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	6
2.1.1. Biodiversité et milieux naturels :.....	6
2.1.2. Ressource en eau :.....	6
2.1.3. Intégration paysagère.....	7
2.2. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts.....	8
2.2.1. Biodiversité.....	8
2.2.2. Ressource en eau.....	9
2.2.3. Paysages.....	9
2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus.....	10
2.4. Méthodes utilisées et auteurs des études.....	11
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	11

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet se situe sur les communes de Landry et Peisey-Nancroix, à environ 8 kilomètres au sud-ouest de Bourg Saint-Maurice, en Tarentaise, au sein du domaine skiable Paradiski, entre 1500 et 2 200 mètres d'altitude.

Il est présenté par la société ADS Domaine Skiable, gestionnaire du domaine skiable Les Arcs/Pesey-Vallandry.

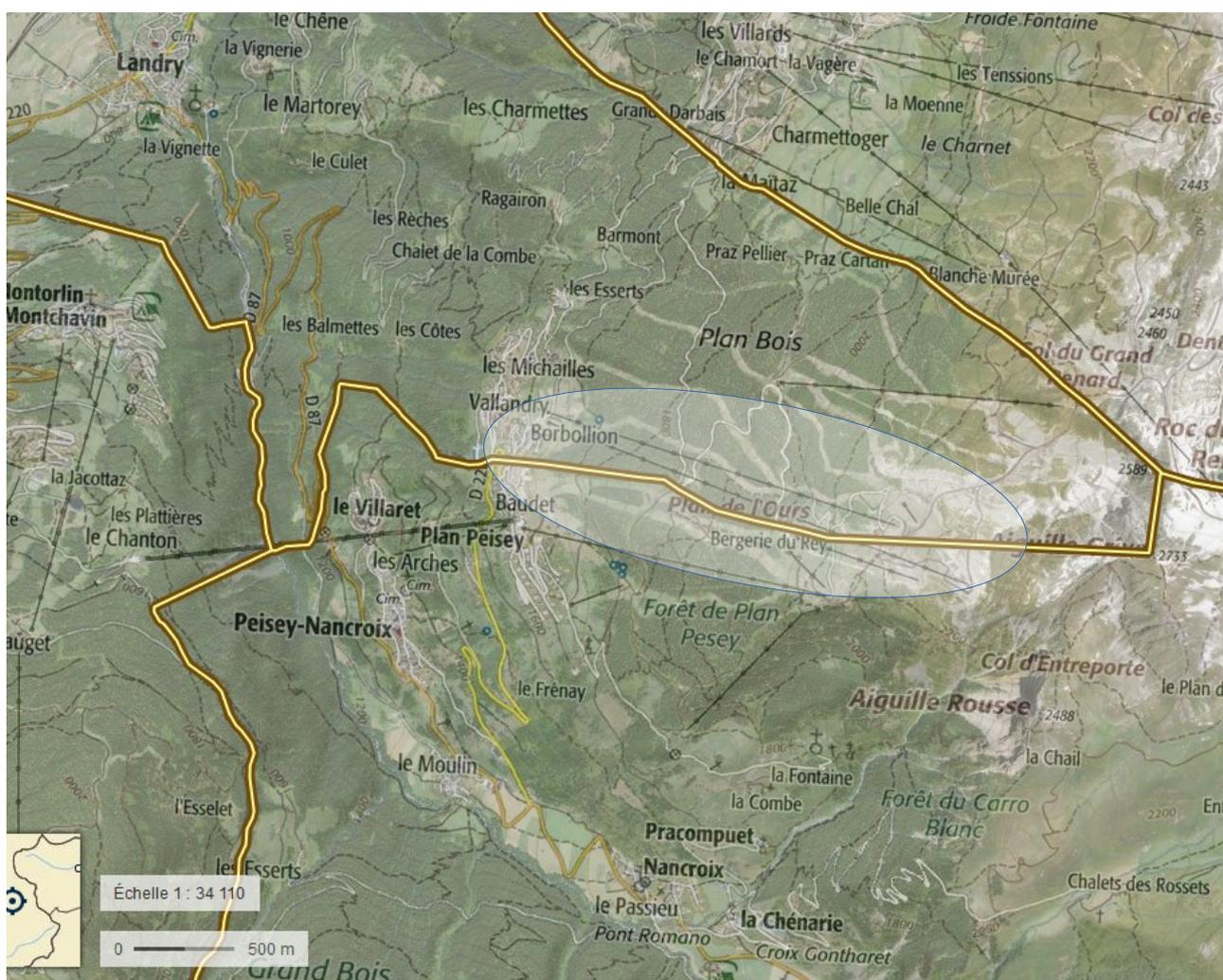


Illustration 1 : situation des communes et du projet (source : Geoportail)

Le projet a pour objectif principal de moderniser les équipements touristiques situés sur le domaine skiable de Pesey-Vallandry. Il consiste essentiellement en :

- le remplacement du télésiège de Vallandry par une télécabine en lieu et place du télésiège ;
- la création d'un espace débutants au niveau de la gare d'arrivée du télécabine ;
- le remodelage d'une piste bleue (la piste Forêt), à l'arrivée et au départ) ;

- la création d'un réseau d'eau potable et d'eaux usées pour raccorder les infrastructures situées en altitude.

De façon plus détaillée, le dossier précise les éléments suivants :

- **La télécabine de Vallandry** sera d'une capacité de 10 places, permettant de transporter 3 000 personnes par heure. Elle comportera 15 pylônes répartis sur 2 035 mètres de longueur. Les pylônes de l'ancien télésiège seront démontés. La nouvelle remontée empruntera le layon du télésiège actuel ; son axe sera décalé de 1,5 m vers le nord. La gare de départ sera localisée au même endroit, la gare d'arrivée sera située légèrement en aval de l'actuelle.

- **L'espace débutant** se compose de trois tapis de neige, l'un de 68 mètres de long, les deux autres de 36 mètres.

- Le remodelage de la **piste Forêt**, destiné à réduire les dénivelés et la pente pour faciliter l'usage de la piste aux skieurs débutants, implique des terrassements de 3 400 m² en zone aval et 5 250 m² en zone amont.

- **Le réseau d'eau potable et d'eaux usées** sera long de 3 620 mètres pour une emprise totale de 7 240 m².

Ces aménagements vont générer une faible quantité d'excédents de déblais/remblais (850 m³) pour une surface terrassée de 51 800m², comme indiqué dans le tableau ci-dessous : outre le remblaiement de l'espace débutant et le remodelage de la piste Forêt, les déblais seront valorisés pour le remodelage de deux parties d'une piste bleue situées un peu en amont de la gare d'arrivée.

	REMONTÉE			REMODELAGE DE LA PISTE FORET	ESPACE « DEBUTANTS »	RESEAU D'EAU POTABLE	ZONE DE VALORISATION DES DEBLAIS	TOTAL
	GARE AVAL	PYLONES	GARE AMONT					
Volume de déblais (m ³)	4 700	1 125	6 000	4 050	23 500	0	0	39 375
Volume de remblais (m ³)	0	725	0	2 450	18 900	0	16 450	38 525
Excédent (m ³)	4 700	400	6 000	1 600	4 600	0	-16 450	850
Surface terrassée (m ²)	3 900	2 250	1 100	8 650	18 900	5 180	11 900	51 880
Surface défrichée (m ²)	4 577			0	0	0	0	4 577

Illustration 2 : synthèse du projet (source : étude d'impact, page 38)

La société ADS Domaine Skiable a déposé une première demande d'autorisation pour ce projet, en vue du défrichement de 4 577 m² de forêt communale de Landry constituée en majorité de sapins et d'épicéas. Seule la lisière nord du layon (gauche en regardant le projet vers l'amont) sur une largeur maximale de 3 mètres et le dessous de la ligne feront l'objet de ce défrichement.

Le projet est soumis à étude d'impact, en particulier au titre des rubriques 43°a)¹ et b)² de l'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement.

1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- la préservation de la biodiversité, en particulier l'avifaune dont les galliformes ;
- la protection de la ressource en eau, deux captages (la Fontaine de la Douche et le Parchet) se trouvant à proximité du projet ;
- l'intégration paysagère, en particulier celle des gares et des tapis de ski.

1 43a) : création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure

2 43b) : piste de ski [...] d'une superficie supérieure ou égale à 2 hectares en site vierge ou d'une superficie supérieure ou égale à 4 hectares hors site vierge

2. Qualité du dossier

L'étude d'impact incluse dans la demande d'autorisation comprend les éléments requis par l'article R122-5 du code de l'environnement.

Le périmètre d'étude retenu est globalement pertinent au regard des caractéristiques du projet. L'étude d'impact prend bien en compte l'ensemble des éléments du projet et aborde l'ensemble des thématiques environnementales prévues dans la réglementation.

L'autorité environnementale relève la qualité du dossier présenté et l'effort pédagogique dont il fait preuve. Le rapport est clair, bien compréhensible, avec des cartographies, illustrations et photos pertinentes.

Les effets cumulés du projet avec des projets déjà existants³ sont abordés : le dossier présente une liste de ces projets, puis une cartographie et enfin un tableau d'analyse des effets cumulés du projet de télécabine Vallandry avec les quatre projets majeurs recensés.

Conformément au code de l'environnement, le dossier comporte une évaluation des incidences Natura 2 000 relatives au site « Massif de la Vanoise » et « La Vanoise » situés tous deux à environ 2,5 km du projet. Elle n'appelle pas d'observation de la part de l'autorité environnementale.

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

2.1.1. Biodiversité et milieux naturels :

Les habitats naturels et les espèces patrimoniales présents sur la zone d'étude sont clairement et précisément identifiés et cartographiés. L'ensemble des données, alimentées par la bibliographie, par les connaissances de l'Observatoire du domaine skiable des Arcs, et par des prospections sur site, donnent lieu à des tableaux de synthèse, qualifiant les niveaux d'enjeux.

La zone d'étude n'abrite pas de station de flore patrimoniale. Les enjeux principaux concernent l'avifaune : 41 espèces protégées nationalement ont été identifiées sur la zone d'étude ; la majorité d'entre elles sont nicheuses ou potentiellement nicheuses sur le site.

Une attention particulière est portée sur les trois espèces de galliformes observées sur et à proximité du site du projet (le lagopède alpin, la perdrix batavelle, le tétras lyre) : les points d'observation et les zones d'habitat favorables à leur reproduction sont cartographiés.

Pour ces trois espèces d'intérêt communautaire et inscrites sur la liste rouge des espèces menacées en Rhône-Alpes, les enjeux sont qualifiés de fort ; un niveau d'enjeu fort est également évalué pour la chouette Chevêchette d'Europe.

2.1.2. Ressource en eau :

L'étude précise que le projet d'installation de la télécabine de Vallandry, en lieu et place du télésiège actuel, se situe dans le périmètre de protection rapprochée du captage d'eau potable de Fontaine de la Douche et dans le périmètre de protection éloignée conjoint aux captages de Fontaine de la Douche et du Parchet.

3 Etude d'impact, page 179 et suivantes

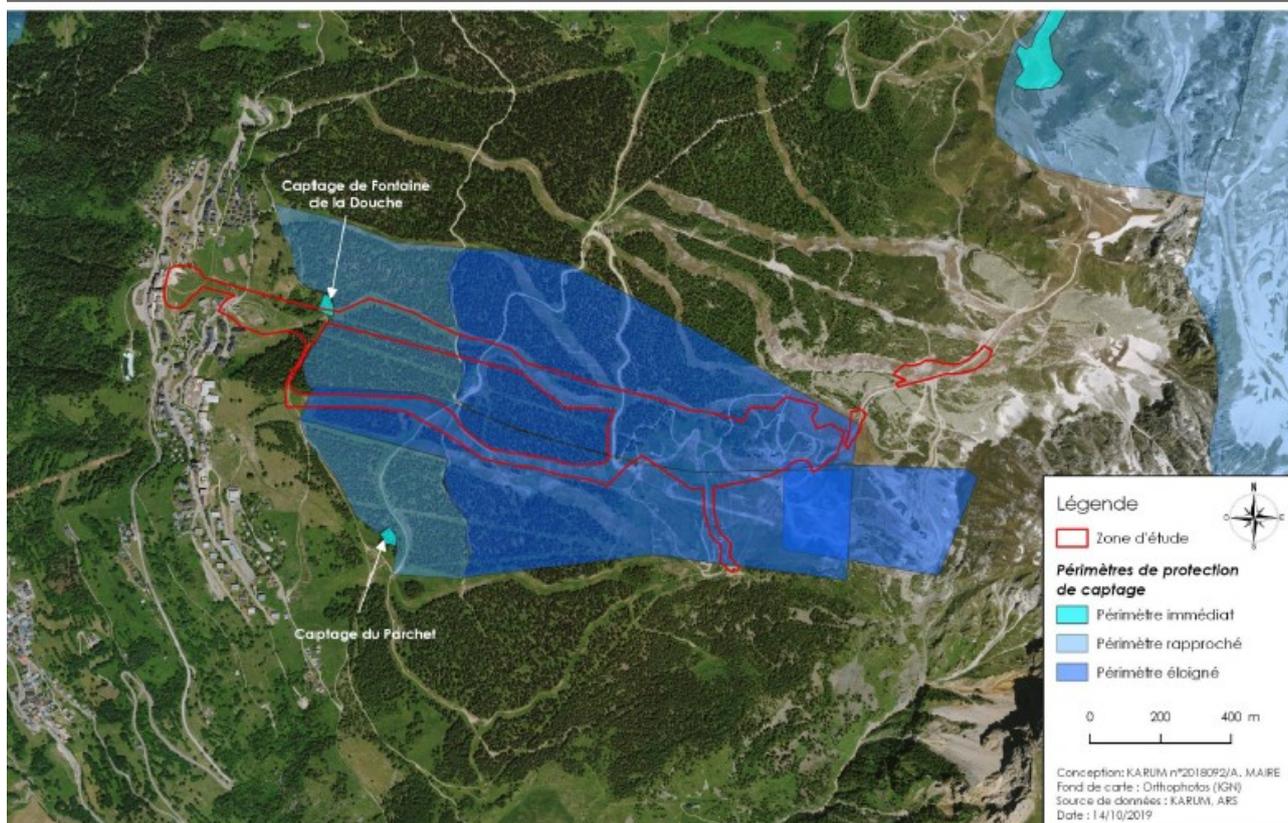


Illustration 4 : périmètres de captage d'eau potable dans le secteur du projet (source : dossier page 69)

Ces captages sont utilisés pour l'alimentation en eau potable par le syndicat intercommunal Landry-Pesey et ont fait l'objet de l'arrêté préfectoral de protection en date du 21/12/1988⁴.

2.1.3. Intégration paysagère

Le dossier présente un état initial complet et relativement exhaustif des paysages concernés par le projet. Les illustrations photographiques sont pertinentes. Le choix de retenir des photographies sans neige permet une meilleure appréhension de l'intégration future des éléments du projet (les photomontages réalisés avec des paysages enneigés rendent la compréhension des échelles, points de vue et perspectives plus complexes).

Les différentes échelles, grands paysages et échelles locales, ont été correctement prises en compte.

Le dossier a identifié quatre secteurs sensibles, sur lesquels il convient de disposer d'une analyse fine et d'être particulièrement vigilant à l'intégration paysagère du projet. Il s'agit des secteurs :

- 1 : gare de départ dont l'architecture devra être cohérente avec un environnement aux lignes douces et majoritairement végétal ;
- 2 : ligne de la télécabine (layon) et alignement des pylônes qui devra respecter la diversité des ambiances végétales présentes sur le site;
- 3 : gare d'arrivée qui devra disposer d'une architecture cohérente avec le bâti existant (restaurant d'altitude) sur le secteur et l'environnement végétal ;
- 4 : alpages autour de la gare d'arrivée dont il conviendra de conserver l'unité végétale.

4 Cet arrêté précise l'ensemble des servitudes s'appliquant à ces périmètres, ainsi que les activités interdites et les modalités à retenir pour celles autorisées.

2.2. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts

Les incidences du projet sont examinées pour l'ensemble des thématiques développées dans l'état initial de l'environnement. Au début de chaque thème, un encart coloré précise la nature de l'impact, son type (direct ou indirect), sa durée (permanente ou temporaire) et son incidence (nulle, négligeable, faible, moyenne, forte ou positive).

Un tableau récapitulatif (page 185 de l'étude d'impact) présente une synthèse qui indique pour chaque thème :

- le niveau des enjeux (de nul à positif) ;
- le type d'impact (direct ou non) ;
- la durée de l'impact (permanente ou non) ;
- le niveau de l'impact (nul à positif).

Ce tableau permet de disposer d'une vision d'ensemble des impacts potentiels du projet. L'évaluation des niveaux d'impact réalisée apparaît précise et pertinente.

Observation générale sur la séquence Eviter/Réduire/Compenser (ERC)

Les mesures ERC sont globalement cohérentes et proportionnées aux enjeux environnementaux du projet identifiés.

Les mesures d'évitement sont au nombre de six :

- ME1 : modification du tracé du réseau d'eau potable et d'eaux usées ;
- ME2 : adaptation de l'implantation des pylônes afin de limiter les impacts sur les habitats naturels ;
- ME3 : gestion des risques de pollutions sur le ruisseau des Michailles et des captages d'eau potable par la mise en place de dispositifs spécifiques durant la période de chantier ;
- ME4 : gestion des matériaux excédentaires en utilisant une zone de stockage à proximité du chantier, ce qui permet de limiter les impacts sur les habitats naturels ainsi que la valorisation des déblais ;
- ME5 : mise en défens des zones humides ;
- ME6 : mise en sécurité des zones de chantier vis-à-vis du public.

Ces différentes mesures d'évitement font apparaître le caractère itératif de la démarche suivie par le porteur de projet avant de déterminer le projet définitif tel qu'il est présenté dans le dossier.

Elles sont complétées, de manière appréciable, par deux mesures de suivi. La première consiste en une assistance environnementale durant toute la période du chantier, afin de s'assurer que les mesures de protection environnementales sont correctement comprises et mises en œuvre. La seconde consiste en un suivi de l'efficacité des mesures environnementales. Cette mesure permet au responsable du domaine skiable (ADS) d'alimenter et de documenter l'observatoire du domaine skiable créé en 2012.

2.2.1. Biodiversité

Les impacts du projet sur la biodiversité, et tout particulièrement sur l'avifaune, sont évalués quantitativement et qualitativement.

Le risque de destruction d'individus lié au chantier est identifié pour l'ensemble de la faune, y compris celle

qui ne bénéficie pas de protection réglementaire.

Pour limiter cet impact potentiel que le dossier qualifie de fort, trois mesures de réduction (MR) sont proposées :

- MR7 : adaptation du calendrier des travaux en fonction des périodes sensibles de la faune : cette mesure permet d'exclure les mois d'avril à mi-août qui sont les plus sensibles pour la faune (reproduction et couvage notamment) ;
- MR8 : mise en place d'un système d'effarouchement : il s'agit d'utiliser des rubans volant au vent, afin que les oiseaux nicheurs au sol ne s'installent pas sur le site ;
- MR9 : installation de balises avifaune : cette mesure consiste à équiper les câbles de systèmes permettant aux oiseaux de les apercevoir afin de les éviter ;

Concernant les galliformes de montagne, l'étude relève un risque pouvant être fort de dérangement des individus en phase travaux par les rotations d'engins ou d'hélicoptères pendant la période de reproduction, une place de chant (parade nuptiale) se trouvant à 200 m de la zone d'étude. Il est indiqué que « *des mesures doivent être mises en place pour éviter ou réduire l'impact lié aux rotations d'hélicoptères* ⁵ ». Or, ces mesures n'apparaissent pas dans la suite du dossier, qui relève en conséquence un impact résiduel fort sur le dérangement de ces espèces en période de reproduction⁶.

L'autorité environnementale recommande au porteur de projet d'approfondir les réflexions sur ce point concernant les galliformes et de prendre des mesures adaptées.

2.2.2. Ressource en eau

Le fait que le projet se situe en périmètre de protection rapprochée et éloignée des captages de Fontaine la Douche et du Parchet engendre un impact potentiel fort, avec risque de pollution des zones de captage, en particulier durant la période du chantier.

Les mesures d'évitement définies (ME1, ME2 et ME3) réduisent à un niveau estimé faible les risques de pollution sur les captages d'eau potable. Par ailleurs, la présence d'une assistance environnementale en phase travaux répond au même objectif. L'étude d'impact indique, de façon pertinente, que « *des mesures de prévention spécifiques devront être mises en œuvre afin d'éviter tout risque de pollution accidentelle au cours du chantier* ». **Ces mesures méritent d'être précisées dans le dossier**⁷.

2.2.3. Paysages

Les impacts sur le paysage sont analysés (page 150 et suivantes de l'étude d'impact) en reprenant les échelles (grand paysage et échelle locale) ainsi que les secteurs identifiés dans l'état initial de l'environnement, ce qui facilite la bonne compréhension du dossier.

Les impacts principaux se concentrent autour de la gare d'arrivée et de l'espace débutant (tapis de neige).

Les mesures de réduction (MR), présentées en page 211 et suivantes de l'étude d'impact, proposent des modalités spécifiques de prise en compte de ces éléments du projet.

MR1 : qualité architecturale des gares. Chacune des deux structures (gare amont et aval) reprennent le même vocabulaire architectural cohérent avec ce qui se fait sur le reste du domaine skiable. Cela permet de garantir une certaine harmonie architecturale et paysagère à une échelle plus large que celle du projet.

5 Etude d'impact, page 174

6 Etude d'impact, tableau de synthèse page 200

7 Il est indiqué, page 158 de l'étude d'impact, que « *l'avis de l'hydrogéologue agréé dans lequel figurent ces mesures se trouve en annexe du présent dossier* ». Or, il ne se trouve pas dans le dossier reçu par l'Autorité environnementale. Le dossier mis à l'enquête publique devra remédier à cette omission.

MR2 : travail sur l'intégration des 3 tapis de neige. Ces structures seront implantées dans un paysage d'alpage très ouvert et faiblement équipé. Leur intégration paysagère va donc s'avérer particulièrement délicate. Le dossier indique que des matériaux de qualité seront utilisés et que les bâches blanches seront proscrites ; cependant, les trois tapis de neige resteront probablement très visibles. Sur ce point, des photomontages auraient utilement permis de mieux appréhender le positionnement de ces éléments, leurs impacts visuels et éventuellement les modalités susceptibles de les réduire.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir cette question de l'intégration des trois tapis de neige.

2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus

Le dossier présente (page 192 et suivantes) les justifications qui ont prévalu aux choix retenus.

Concernant l'installation de la télécabine, le dossier présente les réflexions qui ont prévalu au choix de l'axe, à l'emplacement des gares et des pylônes. La justification des choix relève principalement de critères environnementaux :

- limiter le défrichement pour le choix du layon ;
- limiter les terrassements pour l'emplacement des gares ;
- éviter au maximum les zones protégées (zones humides, captages ...) ou techniquement délicates pour l'implantation des pylônes.

Concernant le réseau d'eau potable et d'eaux usées, trois variantes ont été examinées. Elles font l'objet d'un tableau récapitulatif (page 195 de l'étude d'impact) des solutions identifiant les critères environnementaux, techniques et socio-économiques qui ont conduit au choix de la variante 3. Cette dernière permet d'éviter les périmètres de protection de captage immédiats et rapprochés et les stations d'espèces protégées.

Une cartographie de synthèse permet de visualiser le positionnement des options examinées.

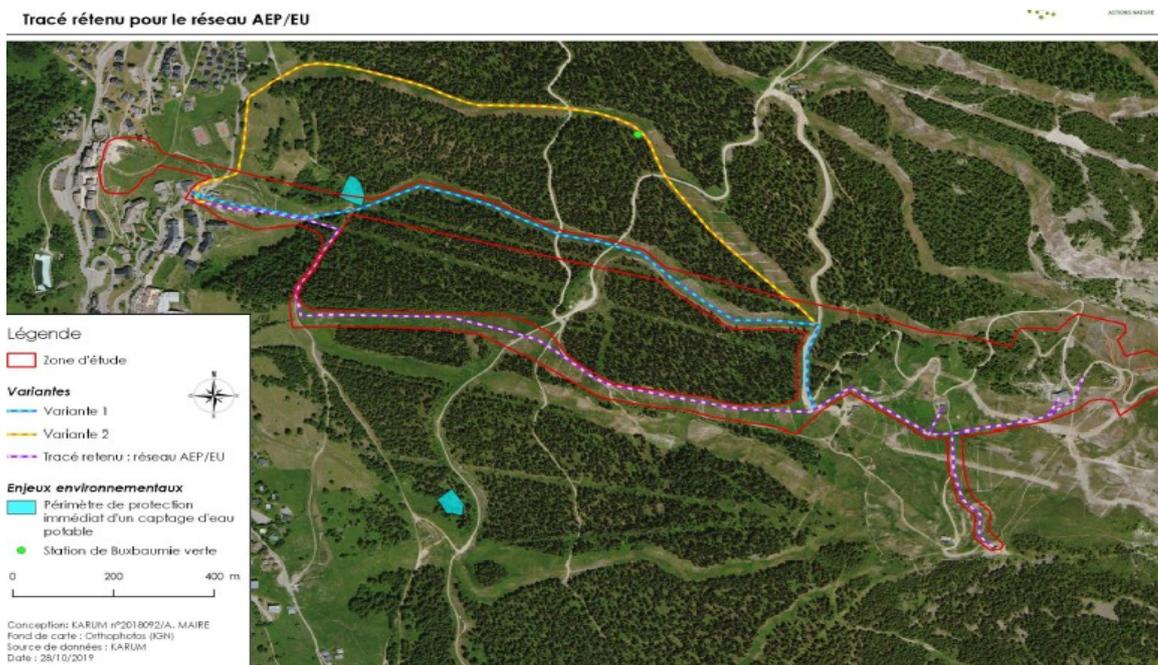


Illustration 5 : variantes examinées pour le réseau eau potable et eaux usées (source : étude d'impact page 196)

2.4. Méthodes utilisées et auteurs des études

Les auteurs de l'étude d'impact sont clairement identifiés ainsi que leurs qualifications.

Les méthodes utilisées pour élaborer le dossier sont clairement présentées dans une partie dédiée (chapitre 9 page 230 et suivantes de l'étude d'impact).

Les prospections terrain sont compréhensibles et bien présentées. Elles font l'objet d'un tableau et d'une cartographie de synthèse.

2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique est clair et précis. Il s'articule autour de textes courts et de tableaux qui reprennent de façon synthétique l'ensemble des éléments développés dans le reste du dossier.