



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 du Sairon sur le
domaine skiable du Giffre,
présenté par la société Grand Massif Domaines Skiables
sur la commune de Morillon (74)**

Avis n° 2020-ARA-AP-956

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 21 janvier 2020, a donné délégation à Jean-Pierre NICOL, en application des articles 3 et 4 de sa décision du 14 mai 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 du Sairon sur le domaine skiable du Giffre, présenté par la société Grand Massif Domaines Skiabiles sur la commune de Morillon (Haute-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 7 janvier 2020 par l'autorité compétente pour autoriser la Demande d'Autorisation d'Exécuter les Travaux (DAET), 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 Haute-Savoie, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'Agence régionale de santé ont été consultées.

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 des MRAe et celui 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 de l'Autorité environnementale

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	4
1.1. Contexte et présentation du projet.....	4
1.1.1. La restructuration de l'accès au hameau des Esserts.....	5
1.1.2. Le remplacement du télésiège du Sairon.....	7
1.1.3. Le remplacement de la buse skieurs.....	7
1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	7
2. Qualité du dossier.....	8
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	8
2.1.1. Milieux naturels et biodiversité.....	8
2.1.2. Paysage.....	10
2.1.3. Changement climatique.....	10
2.1.4. Ressource en eau potable.....	10
2.2. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts négatifs.....	12
2.2.1. Milieux naturels et biodiversité.....	12
2.2.2. Paysage.....	13
2.2.3. Changement climatique.....	14
2.2.4. Ressource en eau potable.....	14
2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus.....	15
2.4. Méthodes utilisées et auteurs des études.....	16
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	16
3. Conclusion.....	16

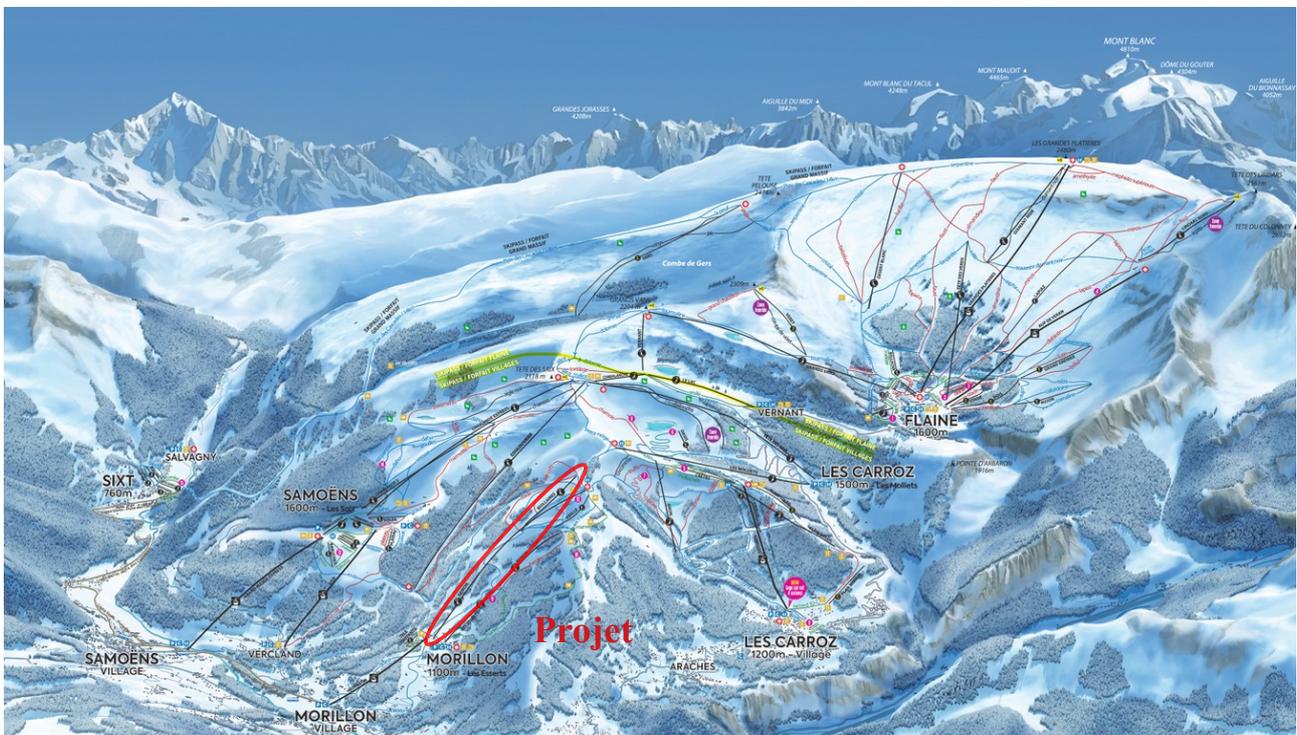
1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet

La commune de Morillon est une commune touristique située dans la vallée du Giffre en Haute-Savoie. Elle comptait 662 habitants en 2017.¹

Ce village-station possède un domaine skiable accessible depuis le hameau des Esserts à 1 100 m et forme avec 4 stations voisines² le domaine du "Grand Massif" face au Mont Blanc, comptant 142 pistes, d'une longueur totale d'environ 265 km.³

La commune fait partie de la communauté de communes des Montagnes du Giffre et n'est pas couverte par un schéma de cohérence territoriale (SCoT).



Source : www.grand-massif.com/plan-des-pistes/

Le projet, porté par la société « Grand Massif Domaines Skiabiles », consiste à améliorer l'attractivité du secteur de Morillon-les-Esserts. Il se décompose en trois opérations :

- la restructuration de l'accès au hameau des Esserts
- Le remplacement du télésiège du Sairon par un appareil de type débrayable 6 places
- le remplacement de la buse skieur passant sous la piste du Stade.

Ce projet relève de l'évaluation environnementale systématique, en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

1 Données Insee 2017

2 Les stations associées à Morillon sont Flaine, Les Carroz d'Arâches, Samoëns et Sixt-Fer-à-Cheval.

3 <https://www.savoie-mont-blanc.com/offre/fiche/morillon/157754>

1.1.1. La restructuration de l'accès au hameau des Esserts

Un audit mené par la commune sur la zone des Esserts datant de 2015 a mis en avant la difficulté des déplacements transversaux dans la station du fait, notamment, de la topographie marquée par un fort dénivelé. Les travaux projetés visent à faciliter les déplacements des piétons et des skieurs afin de desservir le front de neige.

Dans cet objectif, des travaux importants sont prévus dans un secteur déjà urbanisé afin de créer une zone de circulation séparée entre les cheminements skieurs en surface tandis que les accès des véhicules se feraient via un tunnel à construire. La voirie à créer dans le hameau serait d'environ 100 m dont environ 35 ml de tunnel. Afin d'assurer la viabilité hivernale dans le tunnel (pente supérieure à 15 %), le projet prévoit des rampes d'accès chauffées par câbles chauffants.

Pour faciliter le transit entre le bas et le haut de la station deux tapis roulants skieurs situés dans deux tubes distincts seraient mis en place. Le modelage de la surface de piste à créer dans le village conduirait à un volume de remblai d'environ 10 000 m³.

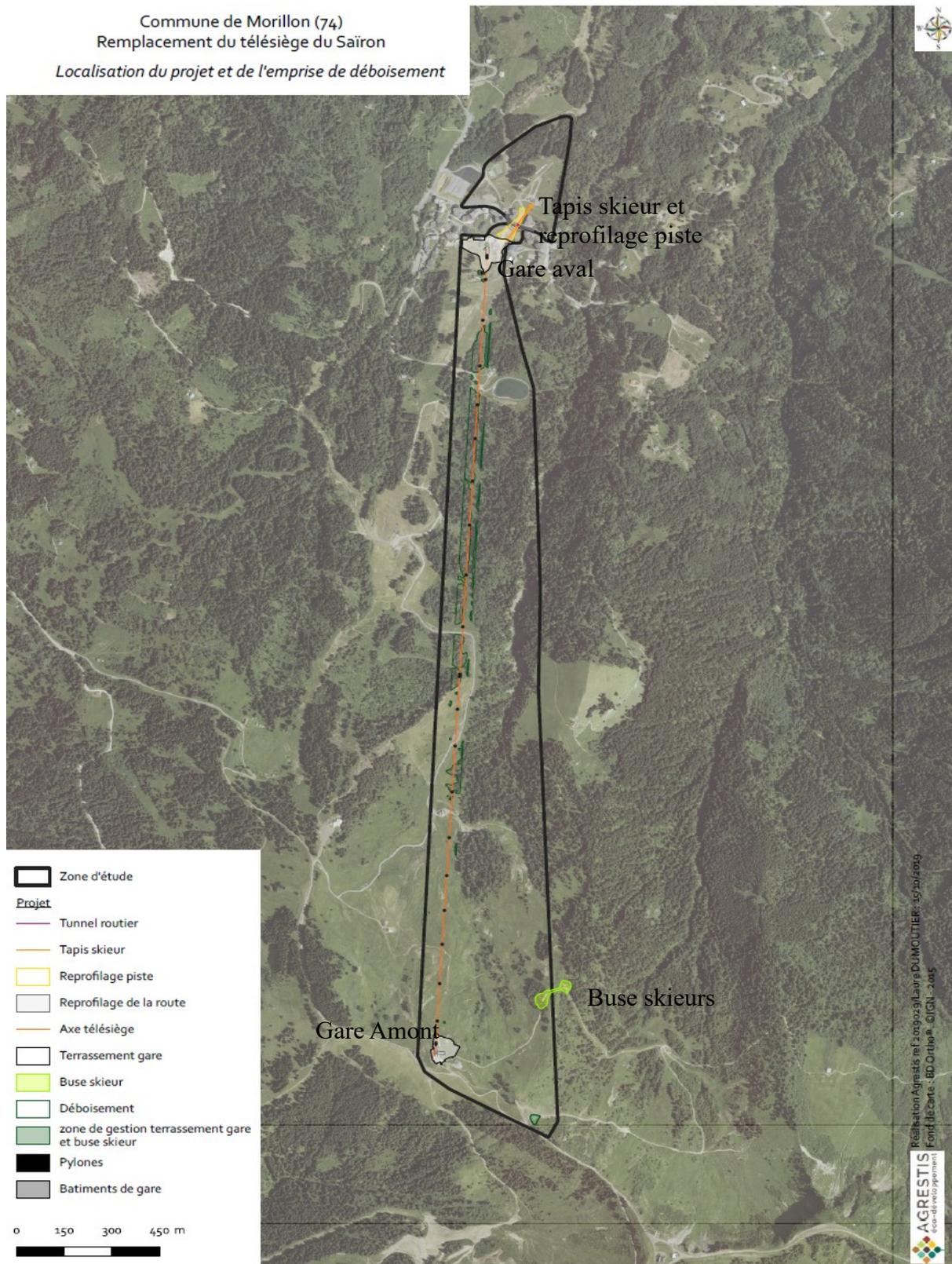


Représentation de l'idée générale des aménagements. Source étude d'impact page 44.

Si le principe de cette partie du projet paraît clair⁴, sa conception détaillée ne semble cependant pas définitivement arrêtée⁵.

-
- 4 L'étude d'impact présente ces travaux par une vue en plan (p. 43), une vue 3D (p. 44 reproduite ci-dessus), une coupe schématique du tunnel pour véhicules et un profil en long schématique du projet. Leur appréhension n'est cependant pas très simple, notamment en ce qui concerne les hauteurs de remblais qui ne sont pas précisées.
- 5 La description de cette partie du projet est fréquemment présentée au conditionnel, cf. étude d'impact, p. 44 : « Ces aménagements impliqueraient des déviations... La nouvelle voirie ferait environ 100 m de longueur pour 4,5 m de large... le tunnel représenterait 35 m ...Il aurait une largeur ... le volume de béton approximatif serait de ... ». Toutes les études ne sont pas terminées, cf. étude d'impact p. 46 : « La circulation pourra se faire via l'autre côté de la route ou par un des chemins alentours cela reste encore à définir. ... Ces étapes sont dépendantes de l'étude de structure... ».

Commune de Morillon (74)
Remplacement du télésiège du Sairon
Localisation du projet et de l'emprise de déboisement



Emprise du projet - Source étude d'impact page 11

1.1.2. Le remplacement du télésiège du Sairon

Cette partie du projet consiste à remplacer le télésiège 4 places du Sairon existant, obsolète et dont la maintenance devient difficile, par un télésiège de type "attaches débrayables" de 6 places. La capacité du nouvel équipement passera de 2 500 passagers/heure à 3 300 passagers/heure. Sa longueur suivant la pente sera de 2 839 m pour une dénivelée de 630 m (l'actuel départ se situe à 1077 mètres d'altitude et l'arrivée à 1714 mètres d'altitude).

La nouvelle gare aval de ce télésiège⁶ sera décalée de 25 m au sud-ouest de l'actuelle qui sera démontée. La future gare amont⁷ (plan p. 36) sera positionnée sur la plate-forme existante, après déconstruction de l'ancienne gare amont. Les 29 pylônes existants seront remplacés par 24 nouveaux pylônes implantés le long de la nouvelle ligne. Le projet entraînera notamment le déboisement d'une superficie de 3,1 ha le long du layon.

Les terrassements de la gare aval sont globalement en équilibre⁸. Ceux de la gare amont sont en déficit de plus de 4000m³ et seront compensés par les déblais en excès des travaux de la buse skieurs.⁹

1.1.3. Le remplacement de la buse skieurs

Cette dernière partie du projet (plan p.40) consiste à remplacer la buse skieur qui passe sous la piste du Stade, actuellement trop étroite pour gérer le flux skieur et non accessible aux dameuses. Le tunnel nécessaire aura une largeur plus importante, passant de 8 m à 10 m. Les terrassements permettant de raccorder le passage inférieur à la piste entraîneront un excédent de déblais de plus de 4200m³¹⁰ qui seront utilisés lors de la construction de la gare amont. La surface concernée par les travaux de déblais/ remblais pour emplacement de la buse est d'environ 3 350 m².

Le projet prévoit en outre l'emprunt de près de 1700m³ de matériaux au niveau de la gare d'arrivée des Biollaires pour équilibrer les matériaux nécessaires aux terrassements de la gare amont.

1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

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

- la préservation des milieux naturels et de la biodiversité. Ce site riche et remarquable est situé en zone de montagne dans des milieux abritant des habitats naturels patrimoniaux, de la flore et de la faune protégées et des zones humides ;
- la préservation de la qualité des paysages, notamment du fait de la large tranchée liée au déboisement induit par le passage du télésiège en milieu forestier qui devrait être très visible, ainsi que de l'aménagement du hameau (tunnels permanents, ...) ;
- la prise en compte du changement climatique. Le hameau des Esserts et la gare aval sont situés entre 1 050 m et 1 100 m d'altitude et sont donc particulièrement vulnérables à la diminution de l'enneigement.

6 Cf. Étude d'impact p. 33 : plan d'aménagement gare aval.

7 Cf. Étude d'impact p. 36 : plan d'aménagement gare amont

8 Le dossier précise un peu plus de 7000m³ de déblais/remblais pour la gare aval.

9 Environ 7000m³ de remblais pour 2700m³ de déblais.

10 2700m³ de remblais pour près de 7000m³ de déblais

2. Qualité du dossier

L'évaluation environnementale est avant tout une démarche itérative visant à interroger, tout au long de son élaboration, le contenu du projet au regard des incidences de sa mise en œuvre sur l'environnement. L'étude d'impact doit retranscrire cette démarche, intégrant notamment l'état initial de l'environnement, l'identification des différentes options possibles et la justification, notamment au regard de leurs impacts sur l'environnement, des choix retenus, les incidences du projet et l'identification des mesures proposées par le porteur du projet pour éviter, réduire ou compenser ses éventuels effets négatifs.

L'étude d'impact présentée est un document de 481 pages daté du 16 décembre 2019, dont une trentaine de pages d'annexes. Au plan formel, elle comprend tous les éléments prévus par l'article R. 122-5 du code de l'environnement et aborde toutes les thématiques environnementales prévues par ce code.

Elle comporte une évaluation des incidences du projet sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 situés à proximité la Zone spéciale de conservation de ¹¹ "Haut Giffre" à 5,2 km et Zone de protection spéciale du "plateau de Loex" à 4,25 km.

Le rapport est facilement lisible et compréhensible, le plan est clair et détaillé et le projet est décrit convenablement. Les caractéristiques principales du projet sont généralement présentées avec précision ; de nombreux plans et photographies pertinentes permettent d'agrémenter et d'illustrer la lecture du rapport afin de faciliter sa compréhension¹².

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

L'état initial du site est développé dans le chapitre 3 de l'étude d'impact. L'analyse développée est sérieuse et de qualité, toutes les thématiques nécessaires à la compréhension y sont bien développées et de nombreuses cartes et illustrations permettent généralement de se faire une idée précise de l'état actuel de l'environnement.

Une synthèse claire et exhaustive des principaux enjeux environnementaux est présentée dans le chapitre 4 de l'étude d'impact à partir de la page 255.

La partie relative aux usages du site mériterait cependant d'être développée en ce qui concerne les usages touristiques (p. 76 à 78), qui est l'activité essentielle du site. En effet, si les équipements sont présentés, le niveau de fréquentation n'est pas précisé ; or, le projet peut avoir comme conséquence une évolution du niveau de cette fréquentation.

Par ailleurs, les éléments quantifiés relatifs au bruit à proximité des aménagements prévus dans le hameau des Esserts mériteraient d'être présentés, en particulier pour les bâtiments d'habitation qui par leur proximité seront de fait impactés par l'exploitation de la nouvelle voirie et des tapis roulants, mais aussi par les nuisances lors de la phase chantier en raison du bruit, de la poussière ou des vibrations.

2.1.1. Milieux naturels et biodiversité

La zone d'étude est située en dehors de tout périmètre réglementaire. Cependant l'emprise du projet renferme une mosaïque de zones humides répertoriées et des zones boisées favorables à une biodiversité riche et variée.

En matière de trame verte et bleue, la partie en altitude, à l'amont dans la zone d'étude, est située au sein de réservoirs de biodiversité (zones humides principalement) identifiés par le Schéma Régional de

11 ZPS : zone de protection spéciale - ZSC : zone spéciale de conservation : zone de fort intérêt communautaire pour le patrimoine naturel exceptionnel qu'elles abritent.

12 NB : une table des illustrations serait cependant utile, en complément du sommaire.

Cohérence Écologique Rhône-Alpes. Le reste de la zone d'étude est considéré comme un corridor de perméabilité moyenne.

L'étude d'impact présente un inventaire faune-flore-habitat sérieux et exhaustif sur plusieurs périodes distinctes, sur l'emprise du projet. Les journées de prospection, à des dates et moments de la journée diversifiées permettent de confirmer le diagnostic présenté¹³. Parmi les éléments répertoriés certains ci-dessous sont notables et représentent des enjeux forts :

Habitats : 4 habitats naturels caractéristiques de zones humides et 4 habitats d'intérêt communautaire sont répertoriés aux abords ou dans la zone d'étude.¹⁴

Flore : le secteur d'étude abrite 2 espèces floristiques protégées : la Buxbaumie verte (protection nationale) et l'Orchis de Traunsteiner (Protection régionale) ainsi que la Luzule des sudètes (espèce quasi-menacée au niveau régional).

Chiroptères : La zone d'étude est propice aux chiroptères, notamment dans la partie basse boisée où le taux d'arbres morts et de gîtes arboricoles important rend très favorable le milieu aux espèces arboricoles et forestières. La diversité spécifique est importante avec la présence de 17 espèces avérées et de 4 espèces potentielles. Quatre espèces avérées sont classées en annexe II de la Directive Habitats.¹⁵

Amphibiens : trois espèces d'amphibiens protégées ont été détectées sur le site ou dans sa proximité immédiate, la Grenouille rousse, le Crapaud commun et le Triton alpestre.

Insectes : Le Criquet palustre (*Pseudochorthippus montanus*), a été contacté sur des zones humides¹⁶, cette espèce n'est pas protégée mais menacée – priorité 3 – sur la Liste Rouge Nationale et considérée comme "Vulnérable" (VU) à l'échelle régionale.

Odonates : la Leucorrhine douteuse a été recensée au niveau d'une zone humide¹⁷, milieu correspondant typiquement aux besoins de l'espèce. Celle-ci est classée comme "Quasi menacée" à l'échelle nationale et à l'échelle régionale bien qu'elle ne soit pas protégée.

Avifaune : le site d'étude est favorable à l'avifaune avec le recensement de nombreuses espèces dont 54 sont protégées en France. Quatre d'entre elles¹⁸ sont des espèces d'intérêt communautaire (Annexe 1 de la Directive "Habitat").

L'autour des palombes (espèce potentielle) est considéré comme "En Danger", 13 autres espèces¹⁹ sont considérées comme "Vulnérable" et 7²⁰ comme "Quasi menacées" au niveau national, régional, ou départemental.

Enfin une partie de la zone d'étude amont est répertoriée comme zone de chants et d'hivernages pour le Tétrasyre.

13 La méthodologie d'inventaire est précisée page 91 et suivantes de l'étude d'impact.

14 Ces habitats sont listés page 122 de l'étude d'impact.

15 Trois d'entre elles sont forestières, *Myotis bechsteinii*, *Myotis emarginatus*, *Myotis myotis*, et une de lisière, *Barbastella barbastellus*.

16 AGR038 et AGR039 dans la partie amont de la zone d'étude, voir carte page 12 de cet avis

17 AGR038 – Bas-marais alcalins (CB 54.2)

18 L'Aigle royal, le Milan noir, le Pic noir et le Tétrasyre

19 L'Aigle royal, l'Alouette des champs, le Bouvreuil Pivoine, le Bruant jaune, le Chardonneret élégant, l'Hirondelle de fenêtre, la Linotte mélodieuse, la Rousserolle verderolle, le Serin cini, le Tétrasyre, le Tarier des prés, le Vautour fauve et le Verdier d'Europe

20 la Buse variable, le Circaète Jean le Blanc, le Faucon crécerelle, le Martinet noir, le Moineau domestique, la Pie bavarde et le Roitelet huppé

2.1.2. Paysage

L'étude de l'observatoire environnemental en cours depuis 2013, engagée par le Grand Massif Domaine Skiable (GMDS), a permis de dégager les entités paysagères à l'échelle des communes du domaine skiable.

Le secteur d'étude sur la commune de Morillon, présente quatre entités paysagères. Il s'agit :

- du cœur urbanisé des Esserts,
- du versant boisé aménagé, qui est actuellement traversé par deux layons de télésièges dont celui du Sairon,
- du sommet pastoral de morillon où se situe notamment la gare amont du TS du Sairon,
- de la combe boisée de Coulouvrier à l'est du secteur d'étude.

Les caractéristiques de ces diverses entités ainsi que les éléments de perceptions sont analysés dans les p. 246 à 251, avec quelques photographies de petite taille, qui illustrent le texte. Il manque toutefois une vue en plan qui permettrait de situer les lieux de prise de vue.

Pour ce qui concerne le versant boisé aménagé, il est indiqué que « *le passage du télésiège du Sairon dans le boisement forme un layon marquant dans l'entité. Le passage du télésiège de Bergin dans le boisement forme un layon moins marquant.* »

Le versant pastoral de Morillon est un espace sommital ouvert dominé par les infrastructures de ski avec des gares d'arrivée de télésiège ou téléski. Les perceptions sont variées et peuvent aussi bien être pastorales que marquées par des éléments anthropiques forts avec les pylônes et les gares.

2.1.3. Changement climatique

L'étude d'impact présente brièvement quelques éléments sur l'évolution du climat (précipitations, températures, enneigement) à l'échelle mondiale, nationale et des Alpes du Nord. Ces éléments mériteraient d'être complétés par des données plus locales concernant, autant que possible, le hameau des Esserts, ou à défaut des sites situés dans la même configuration.

2.1.4. Ressource en eau potable

Plusieurs captages d'eau potable se situent dans la zone d'étude et ses abords.

- Au sud de la zone d'étude, l'emprise du projet empiète sur le périmètre éloigné des captages "du Gron" exploité par la commune d'Arâches-la-Frasse.
- Au nord, près du hameau des Esserts, la zone d'étude chevauche les périmètres de protection rapprochée et éloignée du captage "des Esserts" définis par l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique (DUP) du 2 novembre 1994. Ces captages ont été abandonnés par le syndicat intercommunal d'eau et d'assainissement des Montagnes du Giffre au profit de la production de neige de culture ; la délibération d'abandon de cette ressource à des fins d'alimentation en eau potable n'a cependant pas été communiquée à l'ARS et les servitudes relatives à cet arrêté de DUP n'ont donc pas pu être levées.
- L'ouest de la zone d'étude empiète de manière très limitée sur le périmètre de protection rapprochée des captages de Morillon-les-Bergins.

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

L'analyse des effets du projet est présentée dans le chapitre 5 de l'étude d'impact. Les incidences sont reprises par thèmes, bien illustrées et synthétisées à la fin de chaque partie. L'analyse différencie les impacts temporaires, liés à la phase travaux, et les impacts permanents à l'issue de la réalisation du projet en qualifiant ceux qui sont directs ou indirects ainsi que leur intensité (faible, modéré, fort).

Des mesures prévues pour éviter et réduire les impacts négatifs du projet sont présentées dans le chapitre 7. Cette partie est également bien illustrée et expliquée. Les effets et mesures mériteraient également de faire l'objet d'une synthèse générale, hiérarchisée, de façon à présenter une vue globale des impacts, des mesures et des impacts résiduels. Une telle synthèse traitant des impacts résiduels pour les espèces protégées est toutefois présente dans la partie 8 de l'étude d'impact.

Le projet ne prévoit aucune mesure de compensation.

En ce qui concerne les coûts associés aux mesures d'intégration environnementales annoncées, ils sont résumés de façon lisible dans le chapitre 10 traitant des mesures de suivi. La plupart sont intégrés au coût du chantier.

2.2.1. Milieux naturels et biodiversité

L'ensemble des habitats et de la faune qui vont être impactés par les travaux est présenté de façon claire par des tableaux et des cartes bien adaptés.

Concernant les zones humides, les adaptations de chantier et de tracé ont permis de limiter l'impact à la pose d'un seul pylône dans ces zones. L'étude d'impact indique que les habitats humides ne seront impactés que sur 59 m². Cette évaluation apparaît cependant discutable et possiblement sous-évaluée ; il serait important de l'approfondir et de mieux la justifier, tant pour le pylône²¹ que pour le passage busé²².

Les travaux vont également détruire 3,1 ha de boisements, en majorité des pessières subalpines des Alpes, habitats d'intérêt communautaire²³. Le dossier indique que les habitats ne seront pas détruits mais "modifiés", les surfaces boisées étant remplacées à court terme par des clairières herbacées puis à moyen terme par des clairières arbustives qui peuvent potentiellement favoriser l'installation de prairies humides dans un contexte de sol favorable. Cette présentation paraît minimisante, car il est clair qu'à court et moyen terme un habitat favorable à de nombreuses espèces présentes sur le site sera détruit. Le déboisement étant important, le niveau d'impact résiduel sur certaines espèces peut l'être également, le site étant utilisé à la fois comme lieu de reproduction, d'hibernation et de chasse pour plusieurs espèces protégées.

En plus de la possible destruction d'individus lors du déboisement, plusieurs espèces d'oiseaux se reproduisent et se nourrissent dans ces milieux boisés. Pour les amphibiens et le lézard vivipare, les boisements constituent un lieu d'hibernation, ils sont donc très sensibles à la modification des milieux forestiers.

21 Le dossier indique 59 m² détruits pour le pylône 17, ce qui est la surface moyenne de chacun des pylônes. Il est néanmoins probable que, du fait du chantier et malgré les précautions qui pourront être prises, l'impact soit un peu plus large.

22 L'étude d'impact (p. 288) indique que « Les terrassements de la buse impliquent des terrassements sur un complexe d'habitats composé de prairie humide (CB 37.21) et de gazons à Nard (36.31). La pédologie a exclu la présence de zone humide sur ce secteur. » Or, l'examen pédologique n'est pas suffisant pour exclure la présence d'une zone humide ; il y a lieu de vérifier également que la végétation n'est pas « dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année » (cf. art. L. 211-1 du code de l'environnement). L'identification de l'habitat impacté sur 646 m² (Gazon à Nard raid × Prairies humides) laisse penser que cela pourrait être le cas.

23 Page 290 il est annoncé environ 2,8 ha de pessières touchées soit la proportion non négligeable de 5,9 % de la surface impactée sur la zone d'étude. D'autre part, malgré la modestie des surfaces de forêt mixtes touchées par le projet, la proportion sur la zone d'étude atteint plus de 20 % du total.

La même analyse peut être conduite pour les chiroptères notamment pour le Murin de Bechstein²⁴, très sédentaire et avec un faible rayon d'action.

En dehors des espaces boisés, qui concentrent la majeure partie des impacts directs du projet sur la biodiversité, l'évaluation de certains impacts manque de justification et paraît potentiellement sous-évaluée. Notamment, le démantèlement de la gare amont peut avoir une incidence sur deux espèces : la Bergeronnette grise et le Rougequeue noir sont nicheurs à proximité et même à l'intérieur des gares. Si sur la gare aval une adaptation des périodes d'intervention (hors période de reproduction) est prévue, ce n'est pas le cas pour la gare amont pour des raisons techniques. Aucune mesure alternative n'étant proposée, l'impact résiduel reste fort pour ces espèces, en l'état du dossier.

Par ailleurs, les impacts indirects du projet liés à l'évolution de la fréquentation qui sera induite par les nouveaux équipements ne sont pas étudiés. Or, d'une part, la capacité du nouveau télésiège est augmentée par rapport à l'existant (3 300 personnes/heure contre 2 400 pers/heure), et surtout, d'autre part, il est prévu que le futur télésiège puisse fonctionner l'été, contrairement au télésiège actuel. Le projet augmentera donc vraisemblablement la fréquentation du site, tant en hiver qu'en été. De plus, le nouvel équipement peut faciliter, en période estivale, le développement d'une activité VTT (éventuellement hors piste), potentiellement très dommageable pour la flore, la faune et les milieux traversés si des précautions ne sont pas prises.

Les impacts indirects liés à l'évolution de la fréquentation n'ayant pas été évalués, les mesures permettant de les éviter, les réduire ou les compenser n'ont pas, elles non plus, été étudiées.

Au global, il apparaît donc à plusieurs titres que l'évaluation des impacts du projet sur les habitats, la flore et la faune présente de sérieuses insuffisances et que le niveau d'impact indiqué dans l'étude d'impact est vraisemblablement sous-évalué.

En outre, aucune mesure de compensation n'est proposée alors qu'il est clair que les mesures d'évitement et de réduction proposées, pour pertinentes qu'elles soient, ne permettent pas d'assurer une absence de perte nette de biodiversité. Or, de telles mesures doivent être proposées et mises en œuvre faute de quoi, conformément à la législation, le projet ne devrait pas pouvoir être autorisé²⁵.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'évaluation des impacts du projet sur les habitats, la flore et la faune ainsi que l'identification des mesures permettant de les éviter, sinon les réduire, sinon les compenser, pour tenir compte de l'ensemble des observations ci-avant.

2.2.2. Paysage

Dans la synthèse des enjeux environnementaux, présentée dans le chapitre 4, l'enjeu paysager est qualifié de modéré, tout en indiquant qu'un des 6 enjeux paysagers réside dans la qualité des perceptions proches et lointaines.

L'analyse des effets du projet sur le paysage est traitée de manière particulièrement brève (p. 327 à 330). Sont distingués les effets temporaires liés aux travaux (avec des dépôts de matériaux et de la terre mise à nu du fait de la mise en œuvre de terrassements importants), des effets permanents.

24 Myotis bechsteinii

25 Cf. art. L. 161-3 (I) du code de l'environnement : « Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état. ». Les mesures de compensation ne sont donc pas seulement nécessaires en cas de destruction d'espèces protégées, point sur lequel l'Autorité environnementale ne peut se prononcer en l'état actuel du dossier, mais sont requises dès lors que le projet induit une perte nette de biodiversité.

L'étude d'impact affirme sans démonstration que « *Les effets de l'aménagement des Esserts sur l'entité paysagère seront globalement positifs.* », alors que de nombreux éléments (feux de signalisation, seconde voirie, tunnel routier, tapis et tunnels des tapis, viendront « *perturber la lecture prairiale ouverte de cet espace* ».

Pour ce qui concerne le télésiège, il est indiqué que le projet traverse les quatre identités paysagères définies dans l'état initial. Les photographies qui devraient illustrer le projet ne fournissent pas une vue lointaine du layon du télésiège et ne permettent pas de percevoir de manière objective l'effet de rupture qui interviendra nécessairement dans la mesure ou le défrichement envisagé représente une surface particulièrement importante de 3 ha, correspondant à une tranchée de 50 m de large dans le massif forestier le long du télésiège, beaucoup plus impactante que le layon existant. D'ailleurs l'étude d'impact confirme que les effets seront négatifs²⁶.

Des photomontages à différentes échelles apparaissent nécessaires dans l'étude d'impact pour permettre de mieux identifier les effets visuels et assurer ainsi la bonne information du public sur ce point.

Les effets du remplacement de la buse skieur sont qualifiés de *légèrement négatifs*.

Au global, l'évaluation des incidences paysagères du projet apparaît non justifiée et probablement erronée pour ce qui concerne l'aménagement des Esserts et sous-évaluée pour ce qui concerne projet de remplacement du télésiège.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse des effets du projet sur le paysage et de rechercher les mesures permettant d'éviter ou réduire les impacts visuels négatifs.

2.2.3. Changement climatique

L'étude d'impact est muette sur l'impact potentiel du changement climatique sur le projet. Pourtant, du fait de l'altitude du hameau des Esserts (1 050 à 1 070 m), il apparaît probable que le projet sera concerné par une forte diminution de l'enneigement, tant en quantité qu'en durée.

Il serait donc très souhaitable d'analyser les conséquences sur le projet des différentes hypothèses vraisemblables d'évolution du climat, tout particulièrement concernant l'aménagement du hameau des Esserts dont l'intérêt est strictement lié à la durée de l'enneigement, et, le cas échéant, d'identifier les mesures qui permettront de gérer au mieux ces situations, voire si nécessaire de remettre en question certains éléments du projet.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact potentiel du changement climatique sur le projet et d'identifier les mesures d'adaptation adéquates.

2.2.4. Ressource en eau potable

Six pylônes du nouveau télésiège seront localisés dans les périmètres de protection de captage des Esserts, dont 4 dans des périmètres rapprochés²⁷ et deux dans des périmètres éloignés.

Le dossier montre que les autres périmètres de captage ne sont pas directement impactés par les divers travaux de terrassement.

Le risque est bien identifié dans l'étude d'impact et les mesures classiques préconisées dans la séquence éviter-réduire semblent être à la mesure des risques de pollutions potentiels lors des phases de travaux, que ce soit directement par les excavations générées (il est précisé que « *les fouilles des futurs pylônes ne*

²⁶ Page 329 : effets négatifs sur la qualité du boisement et sur la perception du layon avec son élargissement par l'abattage d'une partie du boisement du versant boisé aménagé

²⁷ Les pylônes notés 5,6,7,8 en périmètre rapproché et les 9 et 10 en périmètres éloignés. Les annexes permettent de savoir que les numéros des pylônes sont notés de manière croissante à partir de la gare aval. Un plan simple du positionnement de chacun d'eux aurait été le bienvenu.

devraient pas présenter une profondeur supérieure à 3 m/TN. Elles ne seront pas drainées, afin d'éviter un drainage de la ressource en eau.) ou indirectement par la présence de produit potentiellement polluant à proximité.

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

En ce qui concerne le remplacement du télésiège, l'étude d'impact indique que cinq variantes ont été étudiées pour définir le projet présenté²⁸. Ces variantes sont des variantes d'ajustement d'implantation de ligne et d'emplacement de pylônes. L'étude indique que le projet a été conçu de manière à :

- limiter le déboisement (choix de l'emplacement de la ligne, l'ancien tracé étant déjà déboisé),
- limiter les incidences sur les cours d'eau (choix du tracé évitant le ruisseau du Nant Taffon)
- éviter d'impacter les zones humides : choix de tracé, choix de l'emplacement des pylônes et du terrassement du tunnel skieur qui passe sous la piste du stade.

La présentation des variantes d'emplacement de lignes et de pylônes, est illustrée et étayée, ce qui permet de comprendre leurs avantages et inconvénients respectifs, notamment au regard de l'environnement. La comparaison des différentes variantes est ensuite reprise dans un tableau dans lequel les variantes sont notées en fonction de différents critères²⁹.

Il apparaît clairement que, dans ces différentes variantes, le déterminant majeur de l'impact est l'importance du déboisement généré par chaque solution, du fait que le déboisement génère des impacts majeurs sur de multiples thématiques, notamment les habitats, la flore, la faune et les paysages. De ce fait, la solution retenue est nettement moins impactante que les autres solutions variantes étudiées.

L'impact de la solution retenue reste néanmoins élevé du fait que, même si elle met à profit le layon existant de l'actuelle remontée pour limiter le besoin de déboisement, celui-ci est réalisé sur une largeur très supérieure à celle du layon existant³⁰ ; de ce fait, elle génère un déboisement de 3,1 ha de forêt, avec toutes les conséquences induites en matière de biodiversité et de paysage.

L'étude d'impact n'apporte aucune justification au choix de cette largeur de déboisement, qui a pourtant un impact direct élevé sur le niveau d'impact du projet. Elle n'indique pas non plus pourquoi des solutions variantes moins éloignées de la solution retenue et de la situation actuelle n'ont pas été étudiées³¹ ; il serait notamment très souhaitable d'examiner une variante avec une largeur de déboisement plus réduite et, le cas échéant, encore plus proche du tracé actuel de façon à optimiser l'utilisation du layon existant.

Concernant l'aménagement projeté du hameau des Esserts, l'étude d'impact ne présente aucune solution alternative. Pourtant, du fait de l'impact du projet sur le hameau, notamment en matière de paysage (tunnel routier, tunnels permanents des tapis skieurs, ...) et de l'impact potentiel du changement climatique, il serait très souhaitable d'examiner les différentes options possibles et leurs avantages et inconvénients, notamment au regard de leurs impacts sur l'environnement.

28 Cf. étude d'impact, chapitre 6, p. 377 à 389

29 NB : pour chaque variante, le tableau fait une moyenne des notes attribuées sur les différentes thématiques de façon à leur attribuer une note globale. Sur le principe, une telle note globale n'a pas grand sens, d'autant plus que les différentes notes ne sont pas pondérées.

30 La largeur de déboisement du layon n'est pas précisée dans l'étude d'impact, mais les documents cartographiques qui y sont présentés, notamment la carte p. 47, montrent clairement que la largeur de l'espace déboisé est très supérieure (environ le double) à celle du layon du télésiège existant. Par ailleurs, le document graphique « Implantation sur parcellaire cadastrale – Emprises de servitude et déboisement » qui figure dans le dossier indique une largeur de limite de servitude (liée à l'inclinaison possible des sièges) de 16 m, mais une largeur de déboisement de 50 m.

31 Aucune des cinq variantes présentées ne reprenait l'emplacement de la gare actuelle et le layon existant, ce qui automatiquement augmentait la surface déboisée et les impacts.

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude des différentes options possibles, tant pour le télésiège que pour l'aménagement du hameau des Esserts, et de justifier le choix de la solution retenue au regard notamment de leurs impacts sur l'environnement.

2.4. Méthodes utilisées et auteurs des études

Les auteurs de l'étude d'impact sont clairement identifiés, ainsi que les documents et structures "ressources" utilisés pour la constitution du dossier. La présentation des méthodes est contenue dans le chapitre 11 et la bibliographie dans le chapitre 12.

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

Le résumé non technique constitue le chapitre 1 de l'étude d'impact. Son contenu est clair et permet de parcourir rapidement les thèmes principaux développés dans l'étude. Il gagnerait cependant à être plus illustré. Il reproduit également, fort logiquement, les mêmes insuffisances que l'étude d'impact elle-même.

3. Conclusion

Au global, il apparaît que l'étude d'impact comporte des insuffisances très sérieuses en ce qui concerne :

- l'évaluation des impacts du projet sur la biodiversité et les paysages,
- l'identification des mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser ses impacts négatifs (en particulier, l'absence de perte nette de biodiversité n'est pas assurée),
- la prise en compte du changement climatique,
- la justification du projet, notamment au regard des différentes solutions possibles et de leurs impacts sur l'environnement.

En l'état, cette étude ne permet pas d'apporter une information correcte au public et peut même l'induire en erreur.

L'Autorité environnementale recommande que cette étude soit reprise, avant toute présentation au public, pour tenir compte de l'ensemble des observations du présent avis et qu'elle lui soit soumise à nouveau pour avis.