



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
relatif au projet remplacement du télésiège des 2 lacs  
présenté par la Société d'Exploitation des Téléphériques de  
Tarentaise Maurienne  
sur la commune des Belleville (73)**

**Avis n° 2020-ARA-AP-1005**

## 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 12 mai 2020, a donné délégation à Jean-Marc Chastel, en application des articles 3 et 4 de sa décision du 12 mai 2020 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 des 2 lacs sur la commune des Belleville (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 20 avril 2020, par l'autorité compétente pour autoriser le remplacement du télésiège des 2 lacs par la télécabine des 2 lacs (DAET), pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Toutefois, en application de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 et de ses textes subséquents, ce délai est suspendu entre le 12 mars 2020 et la date de cessation de l'état d'urgence sanitaire<sup>1</sup>.

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 Parc National de la Vanoise a également été consulté.

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.**

1 - Article 4 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 et article 7 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 modifiée relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période.

# AVIS

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Contexte et présentation du projet.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Qualité du dossier.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....</b>	<b>7</b>
2.1.1. Biodiversité : habitats, flore, faune.....	7
2.1.2. Paysages.....	8
2.1.3. Contexte hydrogéologique et risques naturels .....	8
<b>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.....</b>	<b>9</b>
2.2.1. Biodiversité .....	10
2.2.2. Paysages .....	10
2.2.3. Impacts hydrogéologiques et risques naturels.....	11
2.2.4. Impacts sur la consommation d'énergie et le climat .....	12
<b>2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus.....</b>	<b>12</b>
<b>2.4. Articulation du projet avec les documents de planification.....</b>	<b>13</b>
<b>2.5. Méthodes utilisées et auteurs des études.....</b>	<b>14</b>
<b>2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact.....</b>	<b>14</b>
<b>3. Conclusion.....</b>	<b>14</b>

# 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

## 1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet se situe sur la commune nouvelle des Belleville (créée le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et étendue en 2019) située en Savoie, à soixante kilomètres au sud-est d'Albertville. Elle permet l'accès aux trois stations de ski, Saint-Martin-de-Belleville, les Ménuires et Val Thorens au sein du domaine skiable des 3 Vallées. Il est présenté par la Société d'Exploitation des Téléphériques de Tarentaise Maurienne (SETAM) et prend place dans la station de Val Thorens.

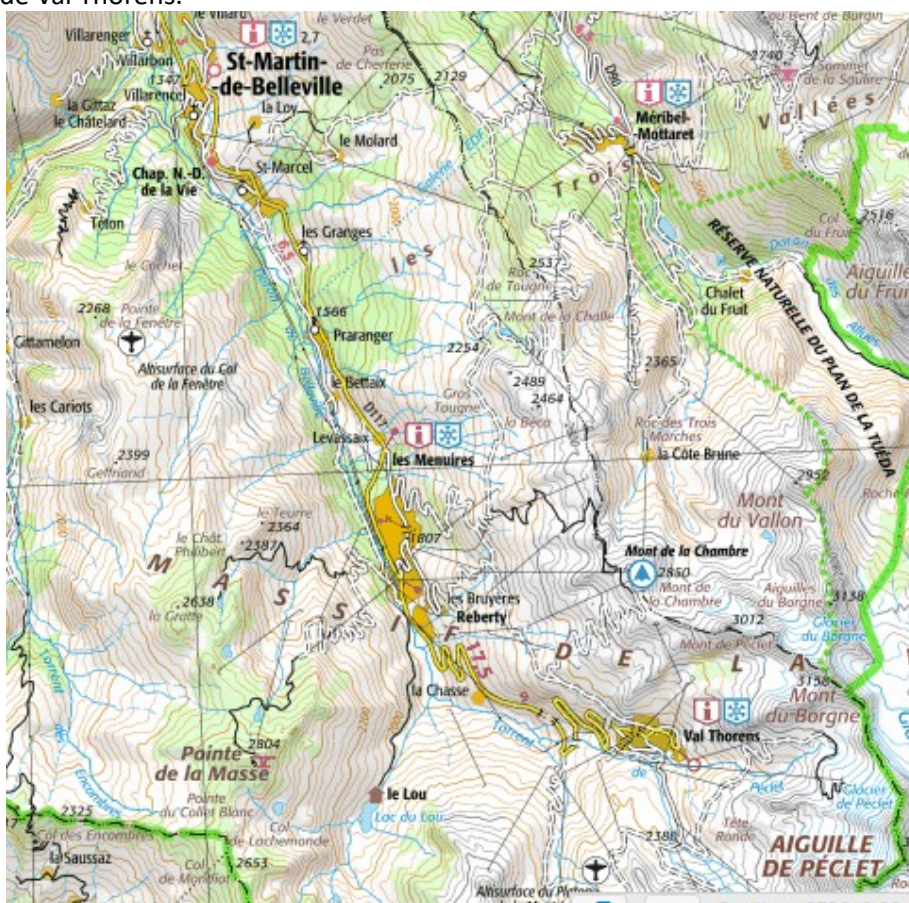


Illustration : localisation de Val Thorens (source : Datara.gouv.fr)

Le projet consiste au remplacement du télésiège des 2 lacs par une télécabine du même nom. Celle-ci se positionnera entre 2 195 et 2 511 mètres d'altitude et ne fonctionnera que pendant la période hivernale. Il ne s'agit pas d'un remplacement en lieu et place ; en effet, la nouvelle infrastructure sera allongée, en conséquence, les emplacements de chacune des deux gares seront modifiés, par ailleurs, la capacité de transport sera augmentée.

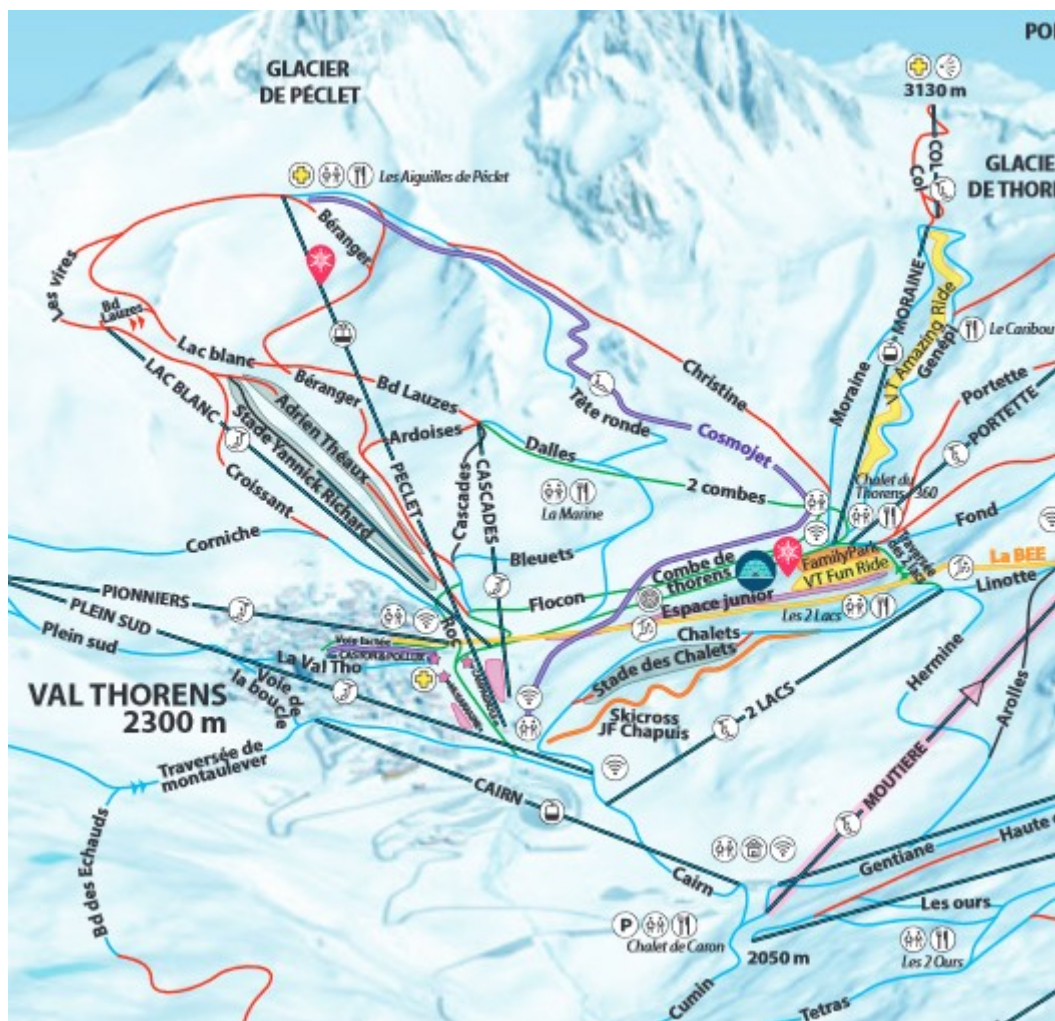


Illustration : domaine skiable de Val Thorens (source internet : valthorens.com)

L'objectif est de renforcer et sécuriser la desserte de cet espace skiable au sein du domaine très fréquenté, sur des pistes qui présentent actuellement une difficulté modeste. La capacité de la télécabine débrayable de 10 places sera de 4 000 personnes par heure (contre 2 450 pour le télésiège actuel) afin d'absorber l'accroissement de la fréquentation attendue avec la réalisation de l'UTN prévue sur le secteur dans le SCOt Tarentaise Vanoise (approuvé le 14 décembre 2017).

Le dossier de présentation du projet de la télécabine des 2 lacs précise les différents éléments constitutifs suivants :

- le démontage du télésiège des 2 lacs (14 pylônes sur 1 045 mètres de longueur) par hélitreuilage ;
- le démontage du chalet de pique nique, au niveau de la future gare d'arrivée ;
- le déplacement de la gare inférieure avec une réalisation à 2 195 mètres d'altitude, sur une emprise de 600 m<sup>2</sup> avec :
  - une surface terrassée de 5 015 m<sup>2</sup> ;
  - des déblais de 1 100 m<sup>3</sup> et des remblais de 11 000 m<sup>3</sup> ;
- la réalisation de la gare supérieure à 2 511 mètres d'altitude, sur une emprise de 535 m<sup>2</sup> avec :
  - une surface terrassée de 1 720 m<sup>2</sup> ;
  - des déblais de 1 400 m<sup>3</sup> et des remblais de 500 m<sup>3</sup> ;
- l'implantation des 13 pylônes (sur une emprise de 6 245 m<sup>2</sup>) sur un linéaire de 1 550 mètres ;
- l'organisation du chantier avec la localisation de zones de stockage de matériaux, des zones de lavage des engins de chantier et leur circulation sur le site.

Par ailleurs, le dossier mentionne, sans plus de précision, la possibilité de positionner une gare intermédiaire sur le linéaire de la télécabine du Cairn, à l'arrière de la gare inférieure de la télécabine des 2 lacs.

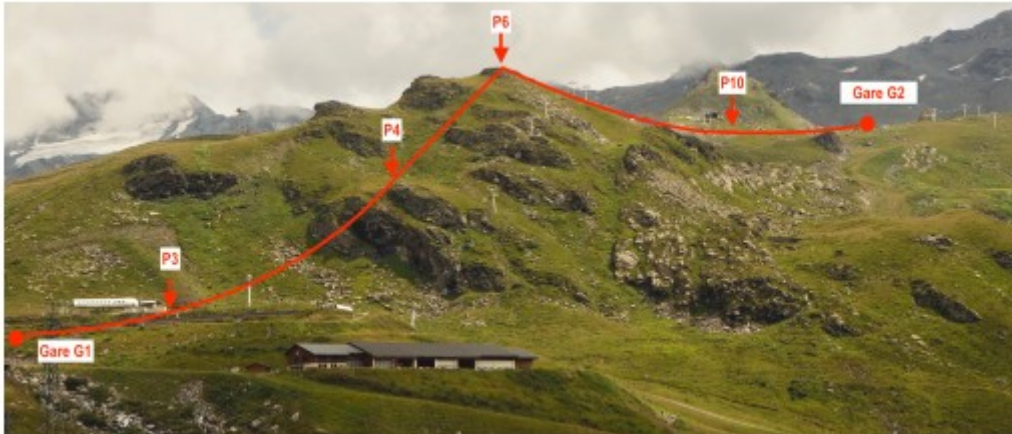


Illustration du projet (source : Pièce I du dossier de DAET, étude géotechnique)

Ce projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 43 a) Création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure de l'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement.

L'étude d'impact prend bien en compte l'ensemble des éléments du projet, dont les phases de démolition et de construction liées au projet (parking, déplacement de structures, voiries induites....).

## 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 notamment de l'avifaune ;
- l'intégration paysagère ;
- la prise en compte des risques naturels dans un contexte hydrogéologique sensible ;
- l'articulation entre le projet de développement touristique porté par le SCoT et le Plan Local d'Urbanisme (PLU) et la maîtrise des incidences liées à la fréquentation.

## 2. Qualité du dossier

L'étude d'impact, incluse dans la demande d'autorisation (pièce J), comprend tous les éléments requis par l'article R.122-5 du code de l'environnement. Le périmètre d'étude retenu semble pertinent au regard des caractéristiques du projet. L'étude d'impact prend en compte l'ensemble des composantes du projet et aborde l'ensemble des thématiques.

Le dossier présenté est clair, aisé à comprendre. Le choix des cartographies et des illustrations est pertinent.

Les effets cumulés du projet avec des projets passés ou à venir sont abordés : le dossier présente une liste de ces projets connexes, en présentant leur localisation via une cartographie adaptée. Cependant, il convient de noter que cette analyse est partielle et n'aboutit à aucune conclusion.

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

### 2.1.1. Biodiversité : habitats, flore, faune

La zone d'étude se situe au-delà de 2 000 mètres d'altitude sur l'étage alpin et nival. Elle se caractérise par des habitats adaptés à ces altitudes et aux conditions climatiques très particulières.

**Les habitats** naturels et semi-naturels présents sur la zone d'étude sont précisément exposés et cartographiés. Chacun fait l'objet d'une fiche descriptive. Un tableau récapitulatif identifie les superficies concernées et le niveau d'enjeu identifié. Ce tableau s'accompagne d'une cartographie spécifique.

**La flore** présente sur la zone d'étude correspond aux espèces que l'on peut rencontrer à ces altitudes. L'étude d'impact identifie trois espèces protégées :

- la laïche de Lachenal dont 6 pieds sont présents, et pour laquelle l'enjeu de conservation locale est identifié comme très fort ;
- la Silène de Suède (10 pieds identifiés sur le domaine skiable de Val Thorens), pour laquelle l'enjeu de conservation locale est identifié comme très fort ;
- le Saule Soyeux (3 pieds présents) pour lequel l'enjeu de conservation locale est identifié comme fort.

**La faune** présente se compose d'insectes, d'oiseaux et de mammifères.

Sur la zone d'étude, 10 espèces de papillons ont été observées, parmi lesquelles, le Damier de la Succise, protégé au niveau national et avec un statut d'espèce quasi menacée. Un tableau de synthèse<sup>2</sup> et une carte de localisation, permettent de mieux appréhender la population des lépidoptères sur la zone d'étude.

L'avifaune est représentée par 19 espèces dont 18 protégées au niveau national. Chacune fait l'objet d'une fiche descriptive. Un tableau de synthèse<sup>3</sup> précise notamment le statut de protection, de conservation et les conditions de nidification/reproduction. Les galliformes de montagne ont fait l'objet d'une interrogation particulière de la part du Parc National de Vanoise. Une carte d'ensemble<sup>4</sup> permet de localiser chaque espèce sur la zone d'étude.

La grenouille rousse est également présente, du fait de l'existence d'habitats favorables.

Les mammifères présents sur la zone d'étude sont inscrits sur la liste rouge de protection nationale (hermine blanche, renard roux et marmotte) relèvent tous d'une préoccupation de conservation sur le site du projet.

**Arrêté de Protection de Biotope (APPB) de la Moutière.** Le projet va traverser environ 200 mètres de ce secteur protégé, entre les pylônes 8 et 9. Ce zonage réglementaire est constitué de zones humides et de pelouses d'altitudes. À l'intérieur de l'APPB, sont interdits le prélèvement d'eau (à l'exception de celui du captage existant de Caron), le drainage, l'assainissement, les rejets de toute nature, l'exhaussement, l'affouillement, le remblaiement du sol, et la création de tout type d'équipement.

Le dossier indique que le projet a été conçu de façon itérative, notamment en ce qui concerne la ligne suivie par les câbles, afin qu'aucun pylône ne soit positionné à l'intérieur du périmètre de l'APPB ; seul le survol des télécabines sur un linéaire de 200 mètres sera possible.

---

2 Page 202 de l'EI

3 Pages 173 et 174 de l'EI

4 Page 191 de l'EI

## 2.1.2. Paysages

L'analyse paysagère présentée dans l'état initial est de bonne facture. Elle présente à la fois :

- des éléments d'ordre général tels que :
  - l'unité paysagère Vallée des Belleville identifiée dans l'Observatoire Régional des Paysages Rhône-Alpin ;
  - les éléments issus de l'observatoire photographique des paysages de Savoie ;
- des éléments plus spécifiques, centrés sur le territoire du projet.

Les photographies proposées, toutes en période hors neige, sont pertinentes et permettent une bonne appréhension du territoire.

## 2.1.3. Contexte hydrogéologique et risques naturels

Le site du projet est traversé par deux torrents, chacun alimenté par de multiples ruisseaux. Le torrent de Thorens, qui se jette dans le torrent de Pécelet au niveau de la station de Val Thorens, et le torrent de Caron qui rejoint le torrent de Pécelet en aval de la station. Ces deux cours d'eau alimentent le ruisseau de Caron.

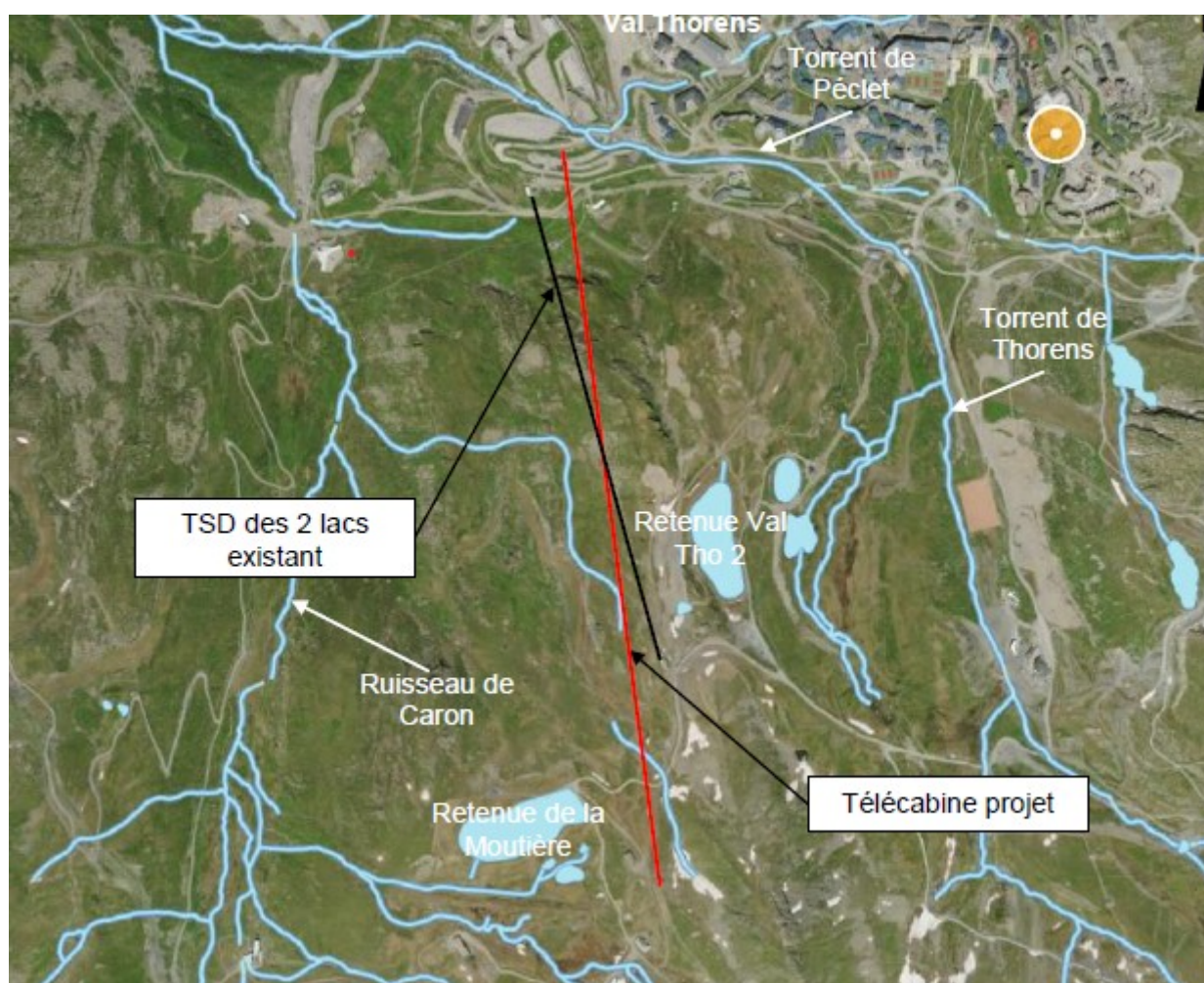


Illustration : contexte hydrologique (source : EI, page 76)

La gare inférieure se situe à environ 30 mètres du torrent du Pecelet et plus particulièrement à proximité d'une zone d'aléa fort de crues torrentielles de ce torrent situé à seulement 10 mètres du pied du talus de la plateforme de la gare.



La gare supérieure se situe en dehors de tout cours d'eau. Mais à 34 mètres plus à l'est, se trouve un cours d'eau qui reste à expertiser<sup>5</sup>. Ce ru, non cadastré, est identifié comme un cours d'eau temporaire dans les cartes IGN. Il ne dispose pas de lit naturel et est source d'écoulement à l'occasion de la fonte des neiges et névés.

Cette partie de l'étude d'impact n'est pas traitée de manière pédagogique, elle est, de ce fait, complexe à appréhender. Il en ressort cependant que des risques de crues torrentielles existent, en lien avec les torrents, ruisseaux et rus présents de façon permanente ou temporaire, comme l'illustre la cartographie suivante.

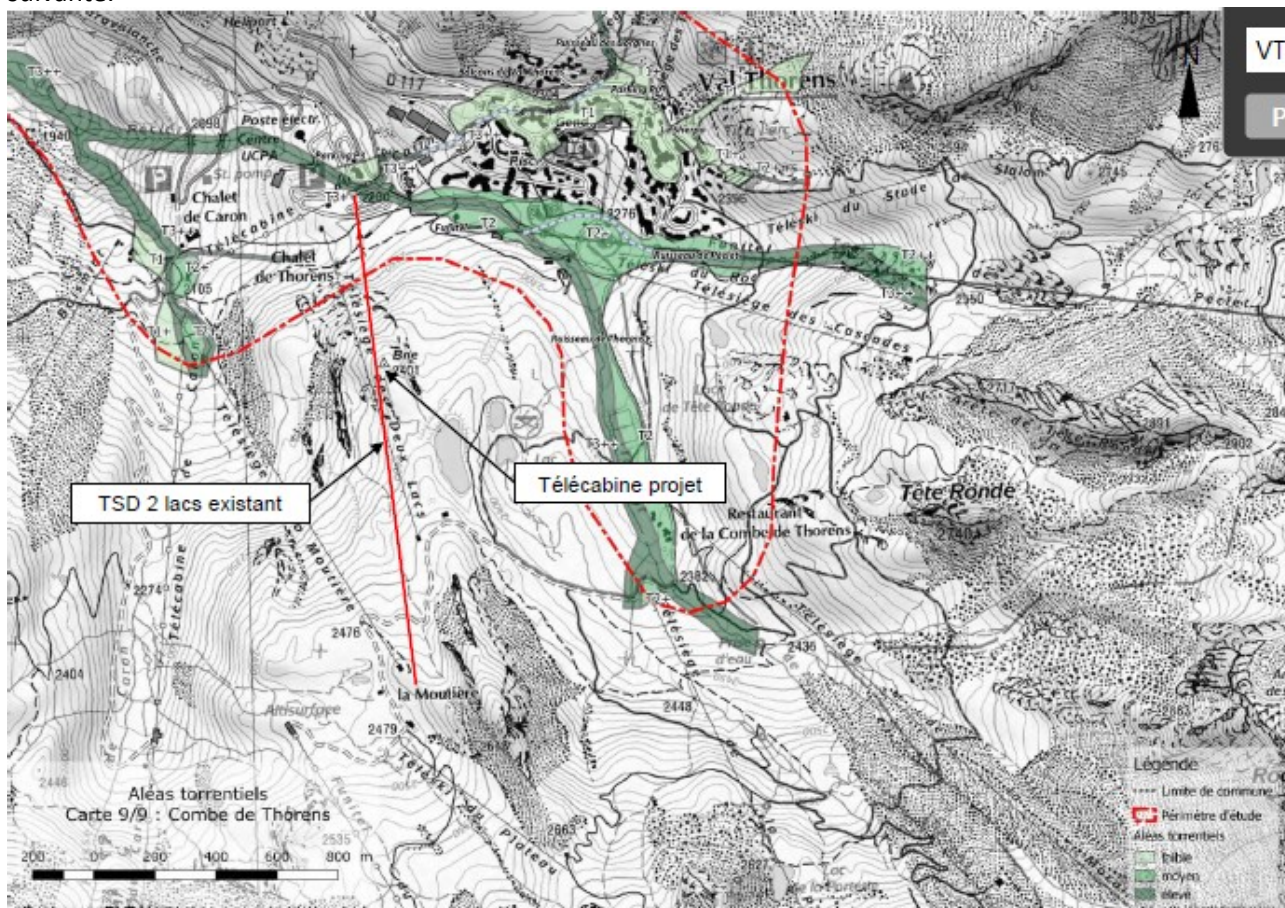


Illustration aléas torrentiels (Source : EI, page 101)

## 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, dans le chapitre 6 de l'étude d'impact. Une fiche synthétique et pédagogique (page 247) définit les différentes typologies d'effets induits par le projet : effets directs ou indirects (nature de l'impact), effets permanents ou temporaires (durée de l'impact) et effets cumulés.

5 Voir EI page 77

Un tableau récapitulatif (page 270) présente une synthèse des différents impacts et indique le niveau d'impact potentiel, avant la mise en œuvre des mesures de réduction. L'étude d'impact présente<sup>6</sup> un tableau détaillé mais dédié exclusivement aux impacts sur la faune.

Les mesures ERC sont décrites dans le chapitre 10 de l'EI (page 321 et suivantes). Les mesures d'évitement reflètent le travail itératif qui a été réalisé par le porteur de projet avant de définir le projet présenté. Elles sont au nombre de 5 :

- ME 1 : adaptation du projet en phase d'avant-projet : cette mesure a permis d'établir un projet avec le moins d'impact possible sur son environnement (positionnement des gares et des pylônes notamment) ;
- ME 2 : positionnement de la ligne de sécurité (choix d'une ligne aérienne) ;
- ME 3 : équilibrer au maximum les déblais/remblais sur le site ;
- ME 4 : accès à la zone de travaux sur les chemins 4x4 existants et gestion du stationnement : pas de nouvelles pistes durant la réalisation du projet, plan de déplacement et de stationnement durant la phase chantier, modalités de tri des matériaux... ;
- ME 5 : préservation des zones humides hors emprise du projet, des cours et captages d'un éventuel risque de pollution accidentelle en phase travaux.

Ces mesures d'évitement sont complétées par une mesure de suivi : « suivi environnemental du projet ». Cette disposition consiste en la présence sur le site, dès la mise en place du chantier et jusqu'à la fin de celui-ci, d'un écologue, afin de s'assurer que les mesures de protection environnementales sont correctement comprises et mises en œuvre.

**L'autorité Environnementale recommande d'assurer un suivi environnemental après la fin de la période des travaux, dans les premières années de la phase exploitation, notamment pour la flore et l'avifaune.**

Une mesure de réduction, MR7, vise à imposer le respect d'un cahier des clauses environnementales aux entreprises présentes sur le chantier. Enfin, la mesure de réduction, MR9, prend en compte la préservation des milieux sensibles à l'occasion des opérations de maintenance.

### 2.2.1. Biodiversité

Les impacts sur la biodiversité et tout particulièrement sur l'avifaune sont qualitativement et quantitativement évalués. Le risque que des espèces soient impactées en phase chantier est identifié pour chacune d'elles, y compris celles qui ne bénéficient pas de protection réglementaire.

Pour limiter les incidences du projet sur la biodiversité, les mesures de réduction suivantes sont proposées :

- MR1 : mise en défens des zones sensibles : sont concernés les essences floristiques protégées, les zones humides de la gare supérieure, les limites de l'APPB. En complément, seront également signalés durant le chantier les emprises des pylônes ;
- MR2 : adaptation du calendrier aux travaux, après la fonte des neiges et avant la nidification au sol de certains oiseaux ;
- MR3 revégétalisation adaptée selon la méthode dite « © Blé des Cimes » utilisée depuis plus de vingt ans sur le domaine skiable ;
- MR5 : système de visualisation des câbles par l'avifaune, destiné à éviter toute collision entre les oiseaux et ces derniers.

### 2.2.2. Paysages

Les impacts paysagers concernent principalement l'intégration des gares dans leur environnement.

La mesure de réduction MR6, « Insertion paysagère des gares », vise à limiter cet impact. Cependant, le dossier reste trop léger sur ce point. Les photomontages proposés ne permettent que très partiellement d'appréhender l'insertion de ces bâtiments dans le site : ils ne s'appuient que sur de simples pavés droits (parallélépipèdes rectangles) sans effet de matière, de couleur, de choix architectural... Ces formes ne sont pas assez détaillées pour être représentatives.

**L'autorité environnementale recommande d'approfondir la réflexion sur l'insertion paysagère des gares, notamment en complétant les photomontages.**

### **Opérations de démontages**

Les opérations de démolition des gares, du chalet de pique-nique et de dépose des câbles et des pylônes sont indiquées dans l'étude d'impact mais n'apparaissent pas dans le calendrier des travaux<sup>7</sup>.

Concernant les pylônes, le dossier indique que leurs fondations seront détruites en surface, recouvertes et que les tiges d'ancrage seront coupées<sup>8</sup>. Pour garantir une remise en l'état respectueuse du site, il conviendrait, dans la mesure du possible, de prévoir la purge et l'évacuation de ces massifs et de décrire la méthodologie de réfection des surfaces concernées.

Les modalités de démolition des gares ne sont pas précisées.

**L'autorité environnementale recommande au porteur de projet de préciser les modalités de démontage de tous les éléments constitutifs du télésiège des 2 lacs : pylônes et gares ; en intégrant la remise en état des lieux concernés.**

### **2.2.3. Impacts hydrogéologiques et risques naturels**

Le projet se situe, pour sa partie amont, dans le périmètre de protection rapprochée (PPR) du captage de La Combe de Caron, captage déclaré d'utilité publique par l'arrêté du 25/10/2017.

**L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures nécessaires en phase de chantier pour préserver la ressource en eau potable. Elles concernent potentiellement le stationnement des engins, le stockage d'hydrocarbures, l'implantation de la base vie, les informations des entreprises intervenantes sur le terrain...**

Les principaux impacts sur les cours d'eau mentionnés dans le dossier sont liés à la phase de chantier. Dans la mesure où le projet n'intercepte pas directement de cours d'eau, le dossier n'a pas identifié d'impact permanent<sup>9</sup>.

Concernant le risque de crue torrentielle du torrent du Pécelet et son impact sur la future gare inférieure, le dossier indique que ce risque sera faible, la gare étant surélevée de 5 mètres en hauteur par rapport au torrent<sup>10</sup>. Cependant, aucun élément technique ne vient corroborer cette affirmation, aucune précision n'est fournie concernant le niveau de crue pris en compte, aléa de référence ou crue décennale.

Le risque d'avalanche est pris en compte dans le cadre du plan de prévention des risques naturels (PPRn) en cours d'élaboration et du plan d'intervention pour le déclenchement des avalanches (PIDA). Les impacts sont signalés comme faibles.

---

7 Échéancier des travaux, pièce C du DAET

8 Pièce B du DAET

9 El p 248

10 El p 250 et Pièce I du DAET, notice sur les risques naturels, p11

## 2.2.4. Impacts sur la consommation d'énergie et le climat

Les impacts temporaires sur l'énergie et le climat sont analysés pour la période de chantier (circulation d'engin de chantier par exemple). En période d'exploitation, les impacts sur l'énergie et le climat sont des impacts permanents et indirects liés à l'augmentation de la fréquentation touristique, qui pourrait elle-même générer une augmentation du trafic routier. Si l'étude d'impact a identifié ces effets, elle n'apporte aucun élément quantitatif ou qualitatif.

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

Le chapitre 8 de l'étude d'impact est consacré à l'exposé des raisons du choix du projet.

En dehors de la justification du projet qui reprend les objectifs poursuivis par la télécabine des deux lacs, à savoir moderniser la desserte sur ce secteur afin de sécuriser l'espace skiable dans un contexte d'augmentation des flux de skieurs, l'étude d'impact présente les différentes solutions envisagées et examinées avant le choix du projet définitif.

Concernant l'axe de la télécabine, 3 solutions ont été étudiées, chacune fait l'objet d'une cartographie. Deux options ont été écartées en raison des importants terrassements qu'elles engendraient et de leurs emprises sur les habitats humides. Par exemple, pour la position de la gare inférieure, la solution initiale a été écartée, car elle se situait sur un habitat humide<sup>11</sup>.

Concernant la ligne de sécurité de la télécabine, le choix a été fait de ne pas l'enterrer, afin notamment de ne pas perturber la flore présente.

On peut noter que ce chapitre ne présente pas d'analyse multi-critères des différentes options examinées. Cependant, la démarche itérative qui a conduit à retenir le projet présenté est clairement explicitée. Les illustrations cartographiques facilitent l'appréhension des difficultés rencontrées à l'occasion de l'élaboration du projet.

**Les effets cumulés** du projet avec d'autres opérations qui ont déjà eu lieu ou sont prévues dans un avenir proche sont examinés dans un chapitre dédié (chapitre 7 page 274 et suivantes de l'EI). Le dossier présente la liste des projets qui ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (au nombre de 10 depuis 2016), ainsi que ceux ayant fait l'objet d'une décision au cas par cas depuis deux ans. Ces différents projets sont reportés sur une carte de synthèse<sup>12</sup>.

Le tableau présente pour ces 10 projets leurs impacts sur : l'hydrologie, les risques naturels, les zonages réglementaires et les inventaires du milieu naturel, les habitats naturels, la flore, la faune, les paysages et les activités et usages du site.

Cette connaissance des projets passés et à venir est un élément intéressant du dossier. Cependant, sur le point des effets cumulés du présent projet de la télécabine des 2 lacs avec les précédents, il n'est pas possible d'appréhender, à la lecture du dossier, s'il y a effectivement des effets cumulés, et le cas échéant, leur importance, ni d'identifier s'il y a potentiellement des mesures à prendre afin de les limiter.

**L'autorité environnementale recommande au porteur de projet d'approfondir le dossier sur l'analyse des effets cumulés avec les autres projets sur le secteur.**

---

11 Voir la carte page 292 de l'EI

12 Page 277 de l'EI

## 2.4. Articulation du projet avec les documents de planification

Le dossier indique qu'une des justifications du projet, notamment l'accroissement de la capacité de la télécabine des 2 lacs (par rapport aux capacités du télésiège actuel) est l'Unité Touristique Nouvelle (UTN) structurante de l'entrée de Val Thorens inscrite au SCoT Tarentaise Vanoise (approuvé le 14/12/2017), qui a vocation à accompagner l'augmentation du nombre de touristes dans la station.

Cette UTN prévoit la création de 1 800 lits, répartis comme suit :

- 2 hôtels pour environ 27 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher pour environ 800 lits ;
- une para-hotellerie d'environ 10 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher pour 400 lits ;
- des résidences de tourisme de 12 500m<sup>2</sup> de surface de plancher pour une capacité de 600 lits ;
- environ 180 lits pour les saisonniers (10 % des capacités de l'UTN).

À ces capacités d'hébergement s'ajoutent la création de 1 260 places de stationnement. Si la réalisation de cette UTN permettra d'accroître les capacités d'accueil de la station, aucun élément du dossier ne précise son calendrier de réalisation.

Par ailleurs, le PLU des Belleville prévoit une Orientation d'Aménagement Particulière (OAP) dite « Entrée de Val Thorens<sup>13</sup> », qui intègre le projet d'UTN dans le PLU (cf. illustration ci-après). Cette OAP n'est pas mentionnée dans le dossier. Ainsi, alors que le projet urbain est défini, ses liens avec le projet de télécabine ne sont pas exposés. Cette question se pose notamment pour les calendriers de réalisation des projets.

Le dossier ne présente aucune démonstration explicitant clairement la nécessité d'augmenter de plus de 63 % la capacité de la liaison en télécabine des 2 lacs (avec une évolution de capacité passant de 2450 à 4000 personnes /h).

**L'autorité environnementale recommande au porteur de projet de justifier la nécessité d'accroître la capacité de la télécabine, de préciser le lien avec la réalisation de l'UTN, notamment en indiquant clairement le calendrier de chacune des deux opérations.**

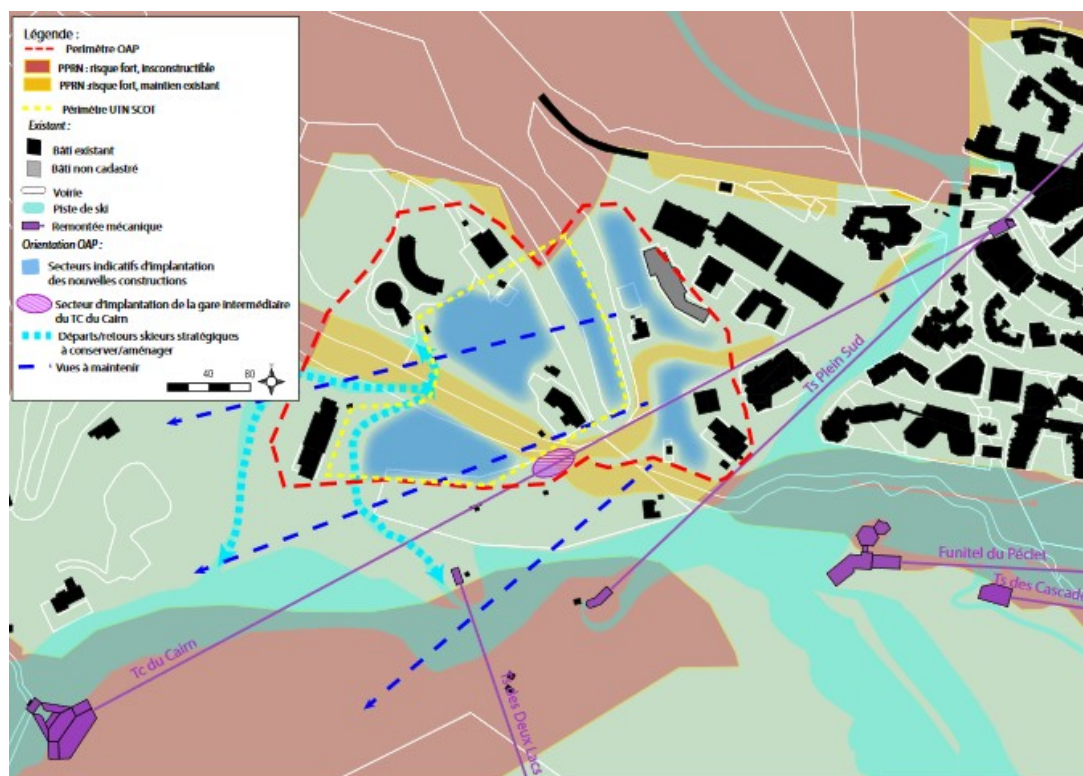


Illustration : OAP entrée de Val Thorens et UTN (source : PLU des Belleville)

13 OAP n°12 approuvée le 11 avril 2016

## 2.5. Méthodes utilisées et auteurs des études

Les auteurs de l'étude d'impact sont clairement identifiés ainsi que leurs qualifications (chapitre 12 page 349 et suivantes).

Les méthodes utilisées pour élaborer le dossier sont également présentées, dans une partie dédiée de l'étude d'impact (chapitre 4, pages 57 et suivantes).

Les prospections terrain sont compréhensibles et bien présentées.

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

Le résumé non technique, à valeur pédagogique, est clair et précis. Il comporte quelques illustrations pertinentes. Il s'achève sur deux tableaux de synthèse, le premier décrivant les enjeux liés aux composantes de l'état initial de l'environnement, le second sur les impacts du projet après mise en œuvre des mesures ERC.

## 3. Conclusion

L'étude d'impact présente de façon pédagogique le projet de la nouvelle télécabine des 2 lacs qui remplacera l'actuel télésiège des 2 lacs. Le dossier est globalement de bonne qualité.

Cependant, l'autorité environnementale recommande au porteur de projet d'améliorer les points suivants :

- la présentation des effets de l'accroissement de la pression anthropique sur l'environnement, induit par l'augmentation de la fréquentation de ce secteur ;
- l'intégration paysagère des deux gares en présentant des photomontages, croquis, plans, plus aboutis pour illustrer la réalité de leur bonne insertion paysagère ;
- l'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets passés et à venir sur le site
- la présentation de l'articulation temporelle du projet de télécabine des deux lacs et du projet de l'UTN Val Thorens.