

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet de remplacement de deux téléskis par un télésiège et
installation d'un réseau d'enneigement, domaine skiable de La
Toussuire, Commune de Foncouverte-La-Toussuire (73)**
(Maître d'ouvrage : Société des remontées mécaniques de la Toussuire - SOREMET)

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

Avis n° 2015-P2197

émis le

15 DEC. 2015

Affaire suivie par : Morgane Bouvarot
DREAL Rhône-Alpes/Service CAEDD/Autorité Environnementale
Tél. : 04 26 28 67 67
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : morgane.bouvarot@developpement-durable.gouv.fr

Ref : W:\services\00\CAEDD\05-AE\06-AvisAe-projets\tourisme_loisirs\73\fontcouverte_la_toussuire\2015_Tsieg_marolay-chaput\04_avis\transmPref\20151210_Avis_AE_TS_Chaput.odt

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité Environnementale et Développement Durable / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis le 16 octobre 2015 par le service instructeur (direction départementale des territoires de la Savoie). Le dossier de DAET, comprenant notamment une étude d'impact datée de septembre 2015, a été reçu complet le 20 octobre 2015. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 16 octobre 2015.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés le 23 septembre 2015.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis 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, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

Avis

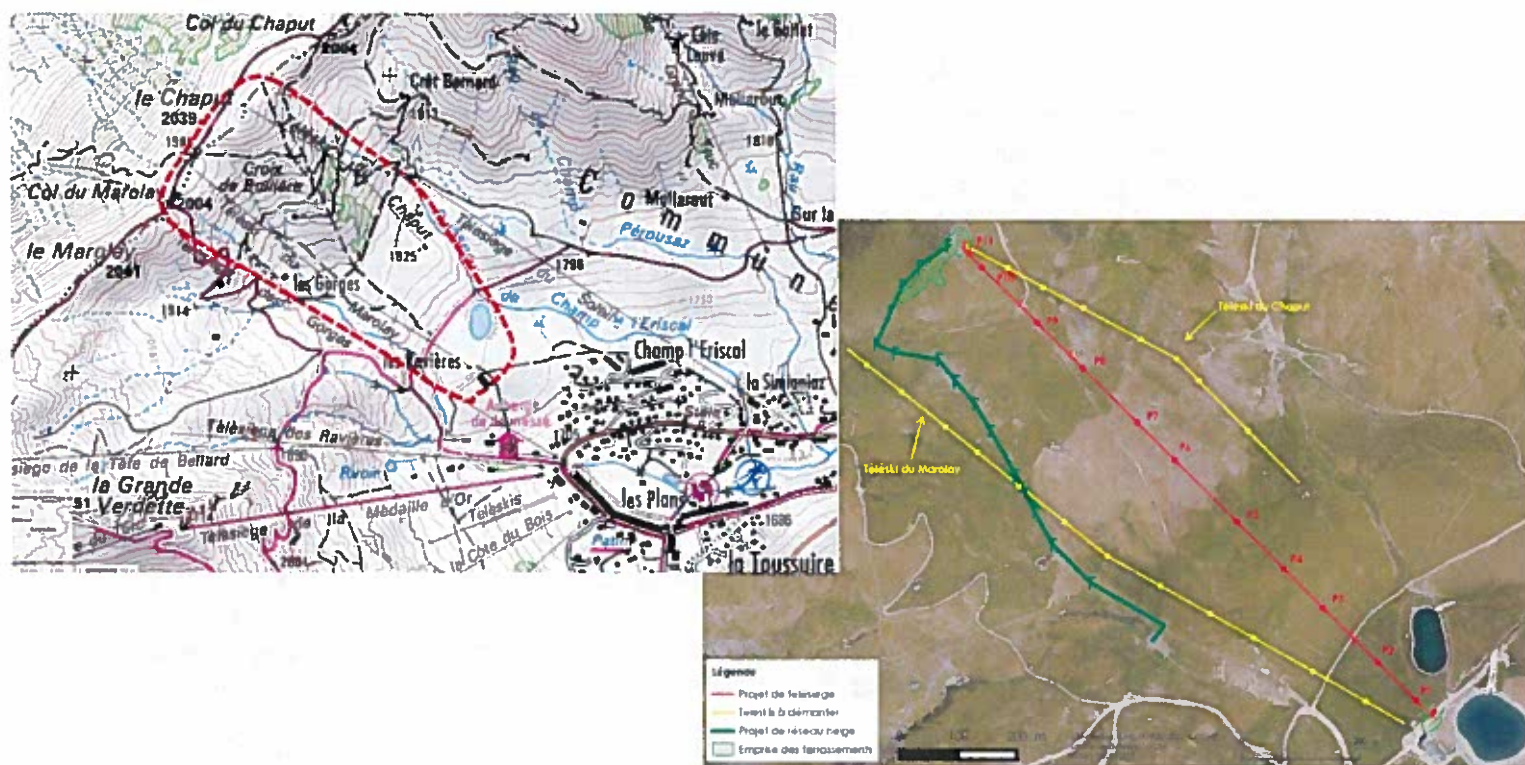
1. Contexte

1.1 Présentation du projet

Le projet concerne la commune de Fontcouverte-La Toussuire en Savoie, située dans un vaste vallon d'altitude, à l'extrémité Nord du Massif des Grandes Rousses. Il consiste en une restructuration du domaine skiable de "La Toussuire", au niveau du secteur Marolay-Chaput, *via* le remplacement de deux téléskis par un télésiège, et l'installation d'un réseau d'enneigement. Une petite partie du projet (au niveau de la crête) est située sur la commune de Saint-Colomban-des-Villard. Plus dans le détail, sont prévus :

- le démantèlement des téléskis existants du Marolay (12 pylônes) et du Chaput (8 pylônes) ;
- la création d'un télésiège à pinces fixes dit "du Chaput", de débit 1800 p/h, de 1100 m linéaire, pour un dénivelé de 265 m, avec l'implantation de 11 pylônes et des terrassements pour la gare de départ (1170 m²) et pour la gare d'arrivée ainsi que les raccords aux pistes existantes (4250 m²) ;
- la mise en place de 15 enneigeurs, pour une surface de pistes à enneiger d'environ 2.6 ha.

Le projet se situe dans un secteur de prairies humides, il ne nécessite donc pas de défrichage. Il ne prévoit pas non plus la création de nouvelles pistes.



Localisation du projet – Extraits Étude d'impact pp. 6 et 22

1.2 Principaux enjeux environnementaux et risques d'impact

Le Vallon de la Toussuire présente un réseau hydrographique très développé et de nombreux ruisselets qui convergent au niveau des plateaux, formant de multiples zones humides, qui participent à la régulation hydraulique, au soutien naturel d'étiage à la nappe, et représentent également des habitats, animal et végétal.

La principale sensibilité environnementale du projet repose sur la présence de plusieurs de ces **milieux humides** de forts intérêts (hydrologiques et/ou écologique) dans le champ du projet, dont les tourbières inventoriées à l'amont du champ de l'Eriscal, et les zones humides des *Ravières*, de la *Croix de la Bullière* et du *Ruisseau des champs Perousaz et de l'Eriscal*.

Les **habitats naturels**, liés à ces milieux humides, participent sur le secteur, aux trames écologiques (le SRCE identifie d'ailleurs plusieurs réservoirs de biodiversité aux alentours du projet) et abritent de nombreuses espèces protégées et/ou remarquables, notamment : amphibiens (Grenouille rousse), reptiles (lézards vivipares et des murailles) papillons (Azuré du Serpolet), avifaune (17 espèces protégées au niveau national et 8 notées comme vulnérables sur la liste rouge des vertébrés de Rhône-Alpes). Le projet est, à ce titre, inclus dans le *Massif des Grandes Rousses* (zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2) et en bordure des *Landes du grand Truc* et *Tourbières et prairies de La Toussuire* (ZNIEFF de type 1). Les impacts potentiels du projet sur ces volets environnementaux concernent un risque de destruction, fragmentation et/ou perturbation des milieux et habitats naturels, et des effets drainants des terrassements, avec une modification des écoulements pouvant perturber l'alimentation des zones humides.

Concernant plus particulièrement la thématique **Eau**, on note la présence du ruisseau du *Marolay* à proximité du futur réseau d'enneigement, qui devra faire l'objet d'une vigilance particulière en phase travaux (risques d'apport de matières en suspension (MES), pollutions liées aux engins de chantier et aux lessivages des zones terrassées, etc.). Par ailleurs, l'extension du réseau d'enneigement implique des besoins supplémentaires en eau.

En termes de **paysage**, une amélioration liée au démantèlement des 2 téléskis est attendue, mais l'impact paysager de la nouvelle remontée mécanique reste potentiellement important, en particulier au niveau des pylônes et des nouvelles gares. La gare de départ se situe dans un secteur en mutation et doit s'intégrer dans la démarche de revalorisation de l'architecture du cœur de la station ; quant à la gare d'arrivée, elle se situe dans des pentes herbeuses et dégagées où peu d'équipements perturbent le paysage, et présente donc une forte sensibilité paysagère, surtout au niveau de la crête.

Enfin, s'agissant des **servitudes et usages**, les travaux projetés sont situés hors périmètre de protection de captage. Ils impacteront l'unité pastorale *le Chaput* exploitée par un éleveur de bovins, ainsi que les activités en saison estivale (VTT, randonnées pédestres...). La commune est par ailleurs classée en zone de sismicité 3 (modérée), et le secteur du projet est situé, dans sa moitié aval, dans une zone à risque moyen de retrait et gonflement des argiles.

La suite de cet avis portera sur les principales sensibilités environnementales.

2. Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient

Sur la forme, l'étude d'impact contient l'ensemble des volets visés par l'article R122-5 du code de l'environnement. Elle est globalement claire et bien illustrée, les nombreuses cartographies, plans et photographies du site, de bonne qualité, ainsi que les synthèses intermédiaires, rendent la lecture du document aisée. Elle intègre un **résumé non-technique**, tel que prévu par l'alinéa IV de l'article R122-5, qui reprend l'ensemble des chapitres de l'étude, mais sous une forme principalement tabulaire. Si cette forme permet d'être synthétique, il aurait toutefois été opportun d'intégrer plus de pièces graphiques ainsi que quelques paragraphes explicatifs, puisqu'on rappelle qu'il doit se suffire à la compréhension du projet.

L'état initial de l'environnement est réalisé sur une aire d'étude cohérente et aborde les différentes thématiques environnementales attendues, en développant plus particulièrement les volets les plus concernés par le projet. L'état des lieux des différents volets environnementaux appelle les remarques suivantes :

- Concernant les *zones humides*, au niveau du secteur du projet, le zonage issu des inventaires départementaux et régionaux est bien reporté (p.42). En revanche, les bassins d'alimentation de ces milieux n'apparaissent pas sur les plans, or, l'axe du télésiège est exactement dans le cône du bassin d'alimentation de la tourbière, qui ne semble donc pas avoir été pris en compte. Sur la méthodologie, il serait donc intéressant que le transept de prospection suive aussi l'axe du télésiège (secteur d'implantation des pylônes) et le réseau d'enneigement pour disposer d'un état des lieux complet. Par ailleurs, point positif, une re-délimitation des zones humides semble avoir été réalisée (pp 144 et 148), mais ceci exclusivement suivant le critère végétation ; une expertise pédologique au droit des secteurs d'implantation des pylônes aurait permis de consolider définitivement l'exclusion de certains habitats (notamment l'habitat CB 36.3, p.47, exclu sans argumentaire alors qu'il s'agit d'un habitat potentiellement humide selon la nomenclature CORINE

Biotopes).

- Concernant les enjeux *faune & flore*, des prospections ont été réalisées sur le terrain pour rechercher la présence d'amphibiens et de reptiles aux étés 2012 et 2014 et printemps 2015, déterminer l'avifaune, les mammifères et les lépidoptères à l'été 2012 et au printemps 2015. Ces campagnes ont été réalisées selon des périodes et des méthodes globalement adaptées. Elles mettent en évidence la présence de la grenouille rousse, de 17 espèces d'oiseaux protégées dont 5 à enjeux à l'échelle du projet : Alouette des champs, Bruant jaune, Caille des blés, Tarier des prés et Rousserolle verderolle ; ainsi que de nombreux papillons, dont l'Azuré du Serpolet, du lézard vivipare et de quelques mammifères. Concernant la flore, aucune espèce protégée n'a été inventoriée dans l'emprise des travaux projetés.

- L'analyse *paysagère* est globalement bien réalisée dans l'état initial, avec une description des sensibilités à différentes échelles, enrichies par des photographies du site et de ces différentes composantes.

Concernant l'**adéquation des mesures d'intégration aux impacts potentiels** du projet, le dossier montre de manière générale une bonne compréhension de la séquence Éviter > Réduire > Compenser et propose également des mesures de suivi, dont les coûts sont détaillés (p.152). Plus dans le détail, la lecture du document amène aux remarques suivantes (par thématique) :

Milieux humides : Pour l'*analyse des impacts*, le dossier ne comprend pas de cartographie superposant les périmètres redéfinis et les emprises du projet, et matérialisant les impacts temporaires et les impacts définitifs. Un tel document serait bienvenu pour justifier les surfaces prises en compte et permettrait d'apprécier globalement l'impact sur les zones humides et la tourbière. A titre d'exemple, l'impact de la gare de départ, et de l'implantation des pylônes 1,2 et 5 sur l'espace de bon fonctionnement des zones humides aurait pu y figurer, puisque seul l'impact de la gare amont est dimensionné (à 45 m²). On ne sait pas non plus si des impacts définitifs sont à attendre au droit des enneigeurs ?

Le télésiège de Marolay, à démonter, se situe dans l'emprise de la zone humide *la Croix de la Bullière*. Les terrassements pour la création du télésiège vont engendrer la destruction d'une partie de la zone des *Ravières* sur 820 m² et du réseau neige pour 700 m². Il est évoqué non une destruction, mais plutôt une perturbation temporaire. Ce point est à vérifier/justifier.

S'agissant des *mesures d'intégration*, le dossier montre une volonté de minimiser les perturbations sur ces milieux, avec une série de mesures pertinentes, allant d'une limitation de l'emprise des travaux (hélicoptère, pelle araignée, piquetage précis des zones d'intervention), à une bonne gestion des matériaux (reconstitution ds couches pédologiques). Bien que les surfaces de destruction de ces milieux soient finalement minimales, le dossier ne démontre pas vraiment qu'il n'existe pas d'autres alternatives, en particulier dans le secteur des bas marais, milieux de qualité à préserver (autres variantes d'implantation de la gare ?). En termes de mesures de réduction, les MR 1 et 2 apparaissent pertinentes. Elles pourraient être complétées par un cloisonnement transversal régulier de la tranchée pour limiter son effet drainant dans les zones humides mais aussi dans leur espace de fonctionnalité. Enfin, si les mesures compensatoires proposées (MC1) sont bien situées dans le même bassin hydrographique, la surface de mesure compensatoire n'est pas indiquée mais ne semble pas à hauteur des 200 % de milieux détruits (valeur guide du SDAGE) ; et il n'est pas indiqué si la MC2 concerne une restauration de milieu humide. Le suivi de la réalisation de la tranchée (modalités d'excavation et de remise en œuvre par horizon) devra bien être assuré durant le chantier (on ne voit pas clairement si ce point est intégré dans la MS1 ou la MS2, pp 150-151).

Faune & flore : Sur ce point, les mesures d'évitement consistent principalement à adapter le planning des travaux aux cycles biologiques des espèces, ce qui est opportun, mais on constate toutefois des incohérences entre le planning des travaux (pièce C de la DAET) et les périodes proposées dans l'étude d'impact (ME3 et ME4). Concernant plus particulièrement l'Azuré du Serpolet, la mise en défens prévue devrait aussi concerner les fourmilières de *Myrmica sp.*, celles qui sont présentes dans l'emprise des travaux devraient donc être déplacées. Concernant l'avifaune et notamment les espèces nicheuses, l'étude propose, en cours de chantier (pp 141/163), d'adapter le calendrier des travaux afin d'éviter la destruction de nids et de couvées. Il aurait été préférable que le calendrier de ces travaux soit d'ores et déjà adapté, néanmoins, le passage d'un écologue en début de chantier devrait permettre de s'assurer de l'absence de nid sur l'emprise des travaux (et de l'efficacité des dispositifs d'effarouchement). L'Autorité environnementale préconise à ce sujet un encadrement du chantier par un écologue tout au long des travaux plutôt que de façon ponctuelle.

Eau & Milieu aquatique : Les besoins en eau du futur réseau d'enneigement sont couverts par les autorisations existantes, d'après l'étude d'impact, mais nécessitent toutefois une plus large description en termes d'impact quantitatif. En effet, l'approvisionnement en eau est assuré par l'intermédiaire de deux retenues d'altitude, elles-mêmes alimentées en eau depuis le réseau d'eau potable. Pour ces deux catégories d'usage, l'origine commune de l'eau est le lac Bramant en lien hydrologique avec le glacier de Saint Sorlin (massif des Grandes rouses). L'étude d'impact devrait donc analyser les incidences du projet sur la ressource en eau, quantifier les nouveaux besoins et démontrer l'absence de risque de conflit d'usage, dans un contexte de recul de glacier à l'origine du lac Bramant. Ces éléments font actuellement défaut dans le dossier présenté et devraient être apportés, d'autant plus que les données disponibles (observatoire neige de culture) mettent en évidence la nécessité de procéder à plus d'un remplissage par saison, ce qui sous-entend que cet apport en eau se fait en cours de saison, au moment des besoins maximum en eau potable.

Le projet n'aura, *a priori*, pas d'impact pérenne sur le ruisseau du *Marolay*. Toutefois, en phase travaux, des mesures de protection pourraient figurer dans l'étude (assainissement du chantier lors des terrassements, gestion des MES, entretien des engins de chantier, stockage sur sites étanches et équipés de dispositifs de rétention, gestion des déchets, etc.)

Paysage : Le projet prévoit la création de talus en haut des pistes, notamment à l'emplacement de l'arrivée des téléskis qui seront déposés, adoucis, écrêtés et correctement enherbés. Le traitement paysager prévu de ce point de vue est donc cohérent avec le site, tout comme l'intégration des perches du réseau d'enneigement. En revanche, l'Autorité environnementale émet des réserves sur le choix du traitement architectural prévu pour la gare amont du télésiège, située en crête. Ce type d'édicule, se situant dans un contexte minéral très ouvert, se doit d'être d'une grande discrétion, en cohérence avec son environnement. Le choix d'une référence à une architecture vernaculaire n'est donc pas approprié ici. Il conviendrait plutôt de prévoir un objet s'apparentant davantage à un cube de la couleur de la roche environnante, avec des ouvertures de préférence sobres.

Le volet justifiant **du choix du projet** est présent pp. 125-126, le choix de la variante repose uniquement sur une variante d'emplacement des gares, et justifié par un évitement des zones humides, ce qui est tout à l'honneur du dossier. Néanmoins, on aurait aimé une comparaison entre plusieurs tracés et d'autres emplacements pour les gares, comparaison basée sur tous les volets environnementaux (zones humides, milieu naturel, paysage, eau) et sur la fonctionnalité du projet. Le dossier comprend bien, par ailleurs, une partie relative à **l'articulation avec les documents de planification**.

En définitive, le dossier d'étude d'impact contient, sur la forme, l'essentiel des éléments visés par l'article R122-5 du code de l'environnement, il est lisible et bien illustré, et montre une volonté de bien faire. L'analyse du contexte environnemental est plutôt complète et bien réalisée, les impacts potentiels du projet sont bien cernés, ce qui amène le dossier à proposer des mesures globalement adaptées et privilégiant bien l'évitement. Certains points, soulevés dans cet avis, restent toutefois à préciser, notamment vis-à-vis de la sensibilité des milieux concernés.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux.

Le Préfet
de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

Michel DELPUECH