



PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

**Autorité environnementale**  
Préfet de région

**« Projet de Remplacement du télésiège de Boismint et réaménagement du secteur du Stade – Domaine skiable de Val Thorens »**  
présenté par la société d'exploitation des téléphériques de Tarentaise Maurienne (SETAM)  
Sur la commune de Saint-Martin-de-Belleville (Savoie)

**Avis de l'Autorité environnementale  
sur les dossiers de DAET et PC présentant le projet  
et comprenant l'étude d'impact**

Avis P n° 2015-2281  
Avis P n° 2015-2282  
Avis P n° 2015-2283

émis le 19 JAN. 2016

*no 62*

Avis produit par Morgane BOUVAROT  
DREAL Auvergne-Rhône Alpes  
Service SIDDAE (ex-CAEED), pôle Autorité Environnementale  
Tél : 04 26 28 67 67  
Fax : 04 26 28 67 56  
Courriel : [morgane.bouvarot@developpement-durable.gouv.fr](mailto:morgane.bouvarot@developpement-durable.gouv.fr)

Ref : W:\services\001CAEED\05-AE\06-AvisAe-projets\tourisme\_loisirs\73\st\_martin\_de\_belleville\2015\_ValThorens\_ReamenagementStade\_TsiegeBoismint\04\_Avis\20160113-DEC-Avis\_ValThorens\_Restructuration\_secteur\_Stade.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 Auvergne-Rhône-Alpes / Service Connaissance, Information Développement Durable et Autorité Environnementale / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

L'Autorité environnementale a été saisie le 25 novembre 2015 pour avis sur le projet de remplacement du télésiège de Boismint et le réaménagement du secteur du stade.

Le projet est un programme de travaux, le dossier se compose ainsi de trois Demandes d'Autorisation d'Exécution de Travaux (DAET), accompagnées d'une étude d'impact globale datée de novembre 2015. L'ensemble du dossier a été reçu complet le 25 novembre 2015. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 25 novembre 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 1<sup>er</sup> décembre 2015.

Conformément à l'article R122-8, quand un pétitionnaire dépose plusieurs demandes d'autorisation concourant à la réalisation d'un même projet, soumis à étude d'impact en application de plusieurs rubriques du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'Environnement, l'Autorité environnementale se prononce par un avis unique.

***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 département en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : [www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://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) Analyse du contexte du projet

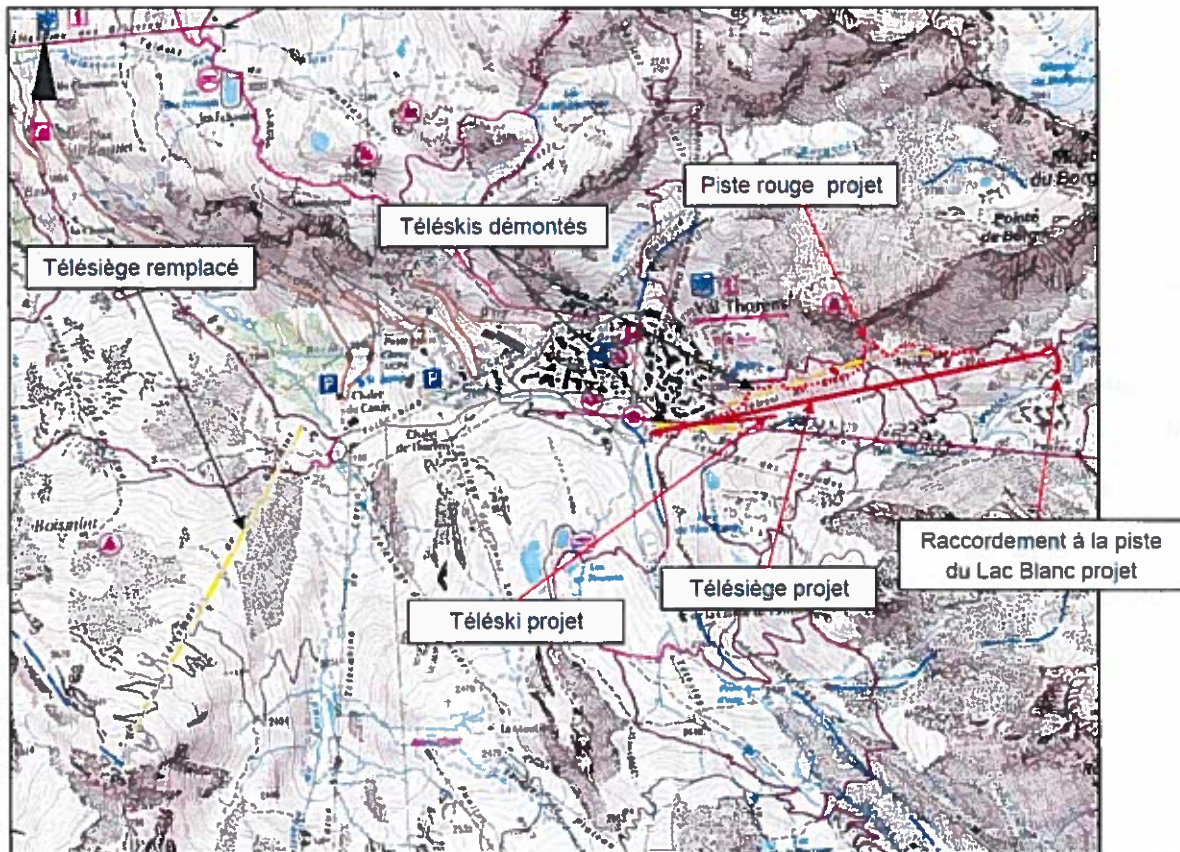
### 1.1 Description du projet

Le projet concerne le domaine skiable de Val Thorens sur la commune de Saint-Martin-de-Belleville (73), et plus particulièrement le secteur du stade, situé entre le versant Est du Mont du Borgne, et le versant Ouest de la Tête Ronde. Ce secteur est caractérisé par des aménagements vétustes, dont plusieurs remontées mécaniques âgées qui ne sont plus adaptés aux besoins actuels des skieurs.

Afin de disposer d'un nouveau départ de station donnant accès au stade de slalom et aux pistes du Lac Blanc (actuellement sous-utilisée) et des Cascades, le projet consiste en un réaménagement de l'ensemble de ce secteur avec :

- le remplacement du télésiège du stade par un télésiège débrayable (TSD) du même nom (débit de 3000 personne/h, 480 m de dénivelé pour une longueur de 1986 m, composé de 20 pylônes) ;
- le raccordement entre la gare d'arrivée de ce TSD et la piste du Lac Blanc (nécessitant environ 1500 m<sup>2</sup> de terrassements, sur une profondeur < 2m) ;
- le démantèlement du TK du Stade et du TK du Roc ;
- la création d'un télésiège à enrouleur (TK) sur la partie basse de la piste du Slalom, dit TK du Club (débit de 900 personnes/h, 78 m de dénivelé pour une longueur de 350 m) ;
- la création d'une piste rouge pour le retour station (piste du Stade), nécessitant environ 59 440 m<sup>2</sup> de terrassements ;
- l'extension du réseau de neige existant (750 ml de réseau, 8 canons à neige), sur la partie haute des pistes desservies par le futur TSD, permettant d'enneiger 1,5 ha de pistes .

Ces opérations seront complétées par un remplacement du télésiège de Boismint (situé sur le versant du même nom, orienté au Nord), en lieu et place de l'existant par un TSD de débit de 3000 personne/h, 577 m de dénivelé pour une longueur de 1761 m, composé de 16 pylônes.



Localisation du secteur du projet et des différentes opérations (source : EI p.9)

## **1.2 Principaux enjeux environnementaux**

En termes de **milieu naturel**, si le projet n'est inclus dans aucun périmètre de protection réglementaire, il se situe dans l'aire d'adhésion du Parc National de la Vanoise, et est bordé par l'APPB de *La Moutière*. Le secteur du stade étant déjà fortement artificialisé, les enjeux biodiversité apparaissent limités ; le secteur du TSD de Boismint est plus préservé. Quoi qu'il en soit, comme toute zone de montagne, le projet s'inscrit dans un espace de forte naturalité ; quatre grands types d'habitats constituent la zone d'étude de Boismint dont des « landes et fruticées », des « éboulis », des « pelouses alpines et subalpines », six concernent la zone d'étude du Stade. Parmi ces zones, on retrouve 5 habitats d'intérêt communautaire, dont un prioritaire (Gazon à nard raide et groupements apparentés), et un habitat rare (Pelouses à *Carex curvula*).

Ces milieux abritent de nombreuses **espèces**, protégées et/ou remarquables, notamment, en termes de faune, la marmotte des Alpes, le renard roux, le lièvre variable, plusieurs amphibiens à proximité des cours d'eau (grenouille rousse, du triton alpestre), et tout un cortège d'oiseaux inféodés aux milieux herbacés et rocaillieux (on notera la présence du traquet motteux, et la présence probable de l'aigle, du gypaète, du vautour fauve et du lagopède alpin, ces deux dernières espèces n'étant pas mentionnées dans l'étude). La principale sensibilité repose toutefois sur la présence de plusieurs espèces floristiques protégées aux abords du projet, trois sur le périmètre d'étude du TSD de Boismint (*Salix galucosericea* (saule glauque), *Androsace alpina* (Androsacé des Alpes) et *Diphasiastrum alpinum* (Lycopode des Alpes)) ; et trois sur la zone du stade (*Androsace alpina*, *Carex bicolor* (Laiche bicolore) et *Carex lachenalii* (Laiche de Lachenal)), néanmoins, *a priori*, hors emprise des travaux.

Concernant la thématique **eau**, aucune zone humide n'est répertoriée dans l'emprise du projet (la plus proche est située à 140 m). Le nouveau TSD du Stade survole le torrent du Pécelet, qui est également à proximité du TK du Club, et qui devra donc faire l'objet d'une vigilance particulière, notamment lors des travaux de terrassements. Par ailleurs, la zone d'aménagement de ce TSD se situe pour partie dans le périmètre de protection rapprochée du captage AEP de Pécelet (sur la commune de Saint-Martin-de-Belleville), la gare amont du TSD de Boismint est également au sein d'un périmètre rapproché (captage des Boismint). Par ailleurs, l'extension du réseau d'enneigement implique des besoins supplémentaires en eau<sup>1</sup>.

En termes de **paysage**, le secteur est déjà très anthropisé avec des pistes, des remontées mécaniques et plusieurs bâtiments. Le projet pourra apporter une amélioration du paysage avec le démantèlement de certaines structures, mais l'impact paysager des nouvelles remontées et des terrassements et remodelages des pistes reste potentiellement fort. On notera la proximité du site inscrit de « *Montagnes de Chavière et Lac Blanc* ».

S'agissant des **usages**, le périmètre des travaux de remplacement du TDS de Boismint est partiellement situé sur des unités pastorales (bovins) et impacte un îlot agricole déclaré à la PAC 2015.

Enfin, des **risques naturels** (avalanches, mouvements de terrains et chute de blocs) concernent, selon les cas, la gare d'arrivée et les pentes de la gare amont du futur TSD du Stade, le secteur du TSD du Stade, le secteur du TK du Club ou encore la zone du TSD de Boismint.

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

L'étude comprend la plupart des parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Elle est globalement bien illustrée et présente des synthèses intermédiaires utiles à la bonne compréhension et lisibilité du document. Par chapitre, l'Autorité environnementale souhaite aborder les points suivants :

**2.1 Résumé non technique** : Ce chapitre, introductif de l'étude d'impact, est conforme à ce qui est attendu au titre du code de l'environnement. Il est clair, illustré de manière adéquate et permet une bonne compréhension du projet.

**2.2 État initial** : Le projet se situe dans un contexte de domaine skiable déjà équipé. Les principaux enjeux

(1) Concernant l'extension du réseau de neige de culture, le dossier stipule que leur alimentation sera assurée par des prélèvements déjà autorisés. Or, les différents captages en question (Thorens, Pécelet, Caron, Portette) ne respectent pas ou plus la réglementation en vigueur. De plus le dossier évoque le principe du respect du débit réservé au 1/10ème du module, qui n'est en réalité pas mis en œuvre. Aussi l'extension du réseau de neige ne pourra être mis en œuvre qu'une fois que les captages auront bénéficié d'une régularisation administrative.

tels qu'ils résultent de l'analyse de l'état initial concernant la présence de captages d'eau potable, de cours d'eau, les habitats naturels et espèces associées, en particulier les stations de flore protégée et l'avifaune, l'aspect paysager du projet, la bonne prise en compte des risques naturels et, bien entendu, la cohérence du projet avec les aménagements existant et les besoins de skieurs. Plus dans le détail, l'état des lieux amène aux remarques suivantes sur les principaux enjeux :

- S'agissant de la thématique **eau**, les différents cours d'eau situés à proximité du projet sont identifiés, notamment la proximité du torrent du Pécelet. La présence du Lac Blanc, sous le glacier de Pécelet, est évoquée p.89 du dossier, il pourrait également être précisé que le projet est en partie situé dans la bande des 300 m de ce lac (gare d'arrivée du TSD du Stade à environ 230 m). Les périmètres de protection des captages AEP sont bien identifiés.
- Les inventaires **habitats naturels & flore** apparaissent de bonne qualité et réalisés aux périodes adéquates (sur 10 journées à l'automne 2014 et à l'été 2015, venant en complément d'un inventaire de 2009 pour le secteur du stade d'après l'analyse des méthodes p.262). Ils permettent de relever les principaux enjeux. Quelques prospections supplémentaires pourraient être envisagées préalablement aux travaux, notamment au niveau des zones de stockage des matériaux et des véhicules, près du cours d'eau, où la *Swertia perennis* est potentiellement présente.
- Concernant la **faune**, il est évoqué une seule journée de terrain à l'été 2015 (pp.160-161 du dossier), mais on ne connaît pas les protocoles utilisés, ni les parcours inventoriés, et ces prospections correspondent à une période (août) peu propice pour certains groupes d'espèces (amphibiens notamment). De plus, la campagne d'inventaire doit normalement prendre en compte l'ensemble du cycle biologique (quatre saisons ; à défaut ici, un inventaire concentré sur l'été peut être acceptable étant donné le caractère déjà très anthropisé du secteur, qui exerce une attractivité limitée pour la faune, mais le calendrier retenu pour les prospections doit nécessairement être argumenté. Certaines espèces, potentiellement présentes sur le site étudié, ne sont pas évoquées dans l'étude (Lagopède alpin, Triton alpestre et Chevalier cublanc par exemple). Quelques inventaires complémentaires sont donc là aussi recommandés pour s'assurer de l'absence effective d'enjeux avant travaux.
- L'analyse **paysagère** présente, point positif, des vues éloignées et rapprochées. Les photos proposées sont de bonne qualité. Elles correspondent à des situations hivernales ou estivales selon les secteurs ; les deux étant complémentaires, elles auraient pu être proposées systématiquement pour chaque secteur. Le périmètre du site inscrit « *Montagnes de Chavière et Lac Blanc* » aurait aussi pu être identifié.
- L'état initial du **milieu humain** n'appelle aucune remarque particulière. Les différents risques ont par ailleurs été identifiés dans la partie « environnement physique ».

**2.3 Analyse des impacts :** L'analyse des impacts est déclinée par thématique, et distingue opportunément les impacts temporaires et permanents. Les impacts sont globalement assez bien identifiés, on apprécie particulièrement les tableaux pp. 194 à 200 reprenant, par type d'habitat naturel, les surfaces impactées par le projet. Ils permettent de justifier d'un niveau d'incidence globalement faible sur les milieux. Certains effets qualifiés de faible mériteraient néanmoins quelques justifications supplémentaires.

Concernant les impacts du projet sur la faune, ils concernent principalement un risque de dérangement des espèces, et la suppression d'habitats potentiellement utilisables. Néanmoins, les nouvelles remontées mécaniques ne créeront a priori pas de nouvelles fragmentations des milieux, et le remplacement d'un TK par un TS est plutôt positif pour l'avifaune (moins de risque de collision). Aussi, considérant en plus le caractère anthropisé du secteur d'étude, le potentiel d'impact sur ce point apparaît assez faible.

Concernant les travaux, l'Autorité environnementale encourage fortement l'intégration d'un calendrier de réalisation du projet à l'étude d'impact. Si des calendriers de travaux sont présents dans les dossiers de DAET (pièce c), ceux-ci sont indépendants pour chaque aménagement, peu ergonomique avec une visualisation par nombre de semaines, sans préciser la période à laquelle ces semaines correspondent. Ils devraient donc être intégrés dans un calendrier unique pour l'ensemble des aménagements, repris dans l'étude d'impact, précisant les périodes d'intervention (mois de l'année?) et les secteurs concernés d'une part, permettant de visualiser la durée globale du chantier d'autre part. Il pourrait judicieusement être utilisé dans la phase d'analyse des impacts sur le milieu naturel.

Par ailleurs, si de nombreuses cartographies sont présentes dans l'état initial, aucune ne vient ensuite décrire la phase chantier (localisation des zones de travaux, des terrassements (déblais/remblais), des zones de stockage, des accès et zones de divagation autorisée des engins, etc.). On retrouve des plans des futurs aménagements dans la partie 1 (description du projet), qui permettent notamment de localiser l'emplacement des pylônes (p.59, 73) de voir l'emprise de la future piste rouge (p.77), ainsi que de localiser le réseau de neige (p.80), mais ces cartes ne sont pas toujours très lisibles, il manque parfois la légende, ou l'échelle. La carte p.84 permet, point positif, de voir les accès aux chantiers prévus et les zones de stationnement des engins. Certains croquis de cette première partie permettent également d'appréhender l'ampleur des terrassements, mais des illustrations complémentaires reprenant les différents éléments de la phase chantier devraient figurer dans l'analyse des impacts (Certains de ces éléments figurent dans les permis de construire (pièce n des dossiers), mais on rappelle que l'étude d'impact doit se suffire à la bonne compréhension du projet).

**2.4 Mesures d'intégration environnementales :** La description des mesures (partie 7 p.250-251)), est très succincte, elle reprend en fait les mesures décrites dans l'analyse des effets du projet.

Concernant les enjeux liés à l'eau, ils ont été perçus comme moyen en ce qui concerne les eaux de surface et fort en ce qui concerne les captages AEP dans l'état initial. Les impacts liés à une potentielle pollution des eaux superficielles, hors zone de captage, pendant les phases de chantier et d'exploitation ont pris en compte par des mesures classiques, mais appropriées et reprises dans le CEE (cf p.189). Concernant les périmètres des captages, le projet a fait l'objet d'une expertise hydrogéologique à l'été 2015 donnant un avis favorable sous réserve du respect des préconisations rédigées pour la phase travaux et pour la phase exploitation. Il est important que ces prescriptions soient effectivement prises en compte sur le terrain lors de la réalisation des travaux et lors de l'exploitation. Par ailleurs, la ligne de sécurité du TSD, enterrée, devra être insérée dans des PEHD étanches afin de ne pas drainer l'eau du secteur et de ne pas modifier les écoulements existants.

En termes de faune & flore, les mesures d'évitement décrites dans l'étude d'impact semblent suffisantes à condition que les différents tracés (TSD, lignes de sécurité, réseau neige) parviennent effectivement à éviter les zones sensibles, et en particulier les pieds de saules et de lycopes. Aussi, les mesures préconisées devront impérativement être mise en place. L'Autorité environnementale recommande que l'aide technique d'un écologue pour les mises en défens et le balisage du chantier, prévue dans le dossier, soit bien mise en place et ceci sur toute la durée des travaux (et non de manière ponctuelle). Concernant la revégétalisation prévue, des précisions devraient être apportées sur la méthode employée, les espèces utilisées et la provenance des semences (récolte sur place ou achat des graines ?). Les précautions habituelles devront également être prises pour éviter la prolifération d'invasives sur les terrains remaniés. D'une manière générale, si les mesures d'intégration environnementales apparaissent appropriées, elles ne sont pas assez décrites. Il serait souhaitable, donc, de présenter des éléments permettant de garantir leur bonne mise en œuvre (conformément à l'article R. 122-5 - II - 7° CE). Des précisions pourraient notamment être apportées sur les modalités de mise en défens des espèces floristique protégées, de balisage et suivi du chantier pour s'assurer des surfaces impactées.

Une remarque s'agissant de l'avifaune, l'étude utilise le fait de laisser les sièges en place sur les lignes des TSD toute l'année comme argument pour limiter le risque de collision. Or, des cas de mortalité de l'avifaune sur des TSD ont été enregistrés alors que les sièges étaient en place. Cette action ne peut donc pas être considérée comme une mesure, même si, au vue de leur emplacement, il n'est pas préconisé d'installer des balises sur les aménagements concernés.

L'analyse paysagère se base sur des croquis des futurs aménagements, considérés isolément, et ne permet pas d'analyser le projet dans son ensemble d'un point de vue paysager. Il serait par exemple intéressant de donner plus d'éléments sur le traitement prévu des terrains des anciennes gares, qu'il conviendra de déposer, ainsi que de préciser comment les travaux d'aménagement du terrain pour les nouvelles pistes s'intégreront dans le paysage. D'autre part, il conviendrait d'utiliser de l'acier galvanisé pour les pylônes, en lieu et place de la couleur blanche prévue, afin d'assurer une meilleure intégration l'été. Concernant les gares de départ et d'arrivée du télésiège, elles ont été conçues de manière à s'intégrer au bâti existant et à s'insérer au sein du paysage de manière à minimiser leur empreinte paysagère. Il est également à noter que le futur TSD comptera 7 pylônes de moins que l'ancien TSD et que la ligne de sécurité sera enfouie afin d'éliminer un câble supplémentaire dans le paysage, des mesures globalement positive sur l'aspect paysager.

Concernant les *risques naturels*, une étude préliminaire de faisabilité géotechnique et une étude des risques naturels ont été réalisées (jointe en annexe). Leurs conclusions sont bien reprises dans la conception du projet.

L'impact sur l'*activité agricole* et les mesures associées auraient pu être plus détaillés. La remise en état après travaux devra notamment permettre de retrouver le potentiel agronomique de départ. Les accès aux points d'eau devront également être préservés pendant toute la durée des travaux et des mesures prises pour la protection des troupeaux en période estivale, points que devrait aborder l'étude d'impact.

L'étude ne présente aucun élément sur des mesures de *suivi post-chantier* à court et moyen termes, qui auraient pu être réalisées dans le cadre d'un observatoire à l'échelle du domaine skiable. Quoi qu'il en soit, un suivi, *a minima* floristique, des surfaces remaniées devraient être mis en place.

**2.5 Impacts cumulés avec d'autres projets** : la station de Val Thorens a fait et fait l'objet de nombreux aménagements, aussi plusieurs projets sont susceptibles d'avoir des impacts cumulés avec les aménagements objets du présent dossier. Ces différents projets sont bien identifiés dans le dossier, et l'analyse est développée. Elle conclut en l'absence d'effets cumulés substantiels, notamment du fait du démantèlement de plusieurs remontées et du remplacement des TS quasiment à l'identique. On relèvera, point positif, que les inventaires réalisés dans le cadre de la modification du TS du plan de l'eau ont également en partie servis à adapter les travaux pour le TSD de Boismint.

**2.6 Justification du projet** : Plusieurs variantes ont été étudiées, pour le tracé du TSD du stade, la position de la gare amont du TSD de Boismint et pour le choix de mise en œuvre de la ligne de sécurité de ces 2 TSD (aérienne ou enfouie). Le projet est essentiellement justifié par des raisons économiques et pratiques (attrait de la station, faisabilité technique, accessibilité) et pour des enjeux de sécurité (remplacement de matériel vétuste, optimisation des flux de skieurs). Le choix du projet final repose ainsi essentiellement sur ces critères, mais quelques considérations environnementales ont quand même été prises en compte (choix d'une ligne enfouie permettant de limiter les impacts sur le paysage et l'avifaune, et tracé de cette ligne adapté pour contourner les stations de flore protégée, éloignement des habitations).

**2.5 Articulation du projet avec les documents de planification** : L'analyse de compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et schémas directeurs est produite, et semble acquise. Toutefois, le projet étant situé à moins de 300m d'un lac (Lac Blanc) non-identifié comme de « faible importance » dans le ScoT et le PLU en cours, des éléments devraient figurer au dossier pour s'assurer de la compatibilité du projet sur ce point.

**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 Auvergne-Rhône-Alpes  
Préfet du Rhône

Michel DELFUECH