



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale  
relatif au projet de remplacement de la télécabine du Praz  
présenté par la société des Trois Vallées  
sur la commune de Courchevel (73)**

**Avis n° 2017-ARA-AP-00511**

## 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 6 mars 2018, a donné délégation à son président, en application des articles 3 et 4 de sa décision du 14 mars 2017 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 de la télécabine du Praz, sur la commune de Courchevel (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 Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 16 février 2018 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. Conformément aux dispositions du III du même article, M. le préfet de Savoie et Mme la directrice générale de l'agence régionale de santé ont été consultés et ont transmis des contributions respectivement en date du 16 mars 2018 et du 28 mars 2018.

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.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, le mettre en ligne et le transmettre à l'autorité compétente.**

**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.**

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.**

# Avis

<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Localisation.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2. Description du projet.....</b>	<b>4</b>
<b>1.3. Contexte réglementaire.....</b>	<b>5</b>
<b>1.4. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Qualité du dossier.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1. État initial de l'environnement, enjeux environnementaux et perspectives de son évolution.....</b>	<b>6</b>
2.1.1. Présentation générale.....	6
2.1.2. Biodiversité et milieux naturels.....	6
2.1.3. Ressources en eau potable et eaux superficielles.....	7
2.1.4. Paysage et patrimoine.....	7
2.1.5. Risques naturels.....	8
2.1.6. Activité agricole.....	8
<b>2.2. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....</b>	<b>8</b>
<b>2.3. Mesures pour supprimer, réduire et si nécessaire compenser les impacts et le suivi envisagé.....</b>	<b>9</b>
<b>2.4. Effets cumulés avec d'autres projets connus.....</b>	<b>9</b>
<b>2.5. Les méthodes utilisées et auteurs des études.....</b>	<b>9</b>
<b>2.6. Le résumé non technique de l'étude d'impact.....</b>	<b>10</b>
<b>3. Prise en compte de l'environnement par le projet.....</b>	<b>10</b>
<b>3.1. Biodiversité et milieux naturels.....</b>	<b>10</b>
<b>3.2. Ressource en eau.....</b>	<b>11</b>
<b>3.3. Intégration paysagère et patrimoine.....</b>	<b>11</b>
<b>3.4. Risques naturels.....</b>	<b>12</b>
<b>3.5. Activité agricole.....</b>	<b>13</b>

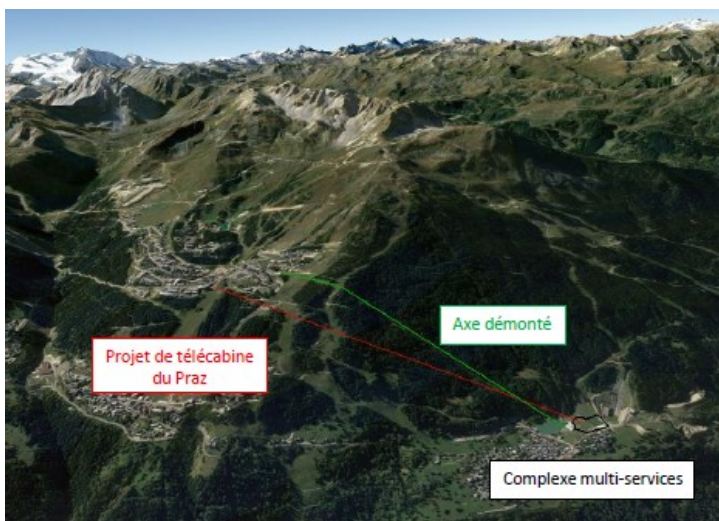
# 1. Présentation du projet

## 1.1. Localisation

Le projet est situé sur la commune de Courchevel en Savoie, au sein du domaine skiable de Courchevel/La Tania, qui appartient au domaine des Trois Vallées.

La télécabine du Praz permet de relier le hameau du Praz à la station de Courchevel 1850.

Présenté comme un transport urbain, ce projet s'inscrit dans une volonté de diminuer les déplacements en voiture entre les villages de Courchevel.



Titre : Localisation du projet (Google Earth)  
Source : Étude d'impact, p.27

## 1.2. Description du projet

Le projet consiste au remplacement de l'actuelle télécabine du Praz sur un axe décalé, afin d'arriver directement à Courchevel 1850, secteur commercial de La Croisette, ce qui permet d'éviter les 400 mètres à pied à faire actuellement (environ 8 minutes de marche).

Située entre 1 257 m et 1 735 m d'altitude, le nouvel appareil est une télécabine 10 places, qui nécessite 12 pylônes, d'un débit de 2 400 pers/h (contre 1 000 pers/h aujourd'hui). Il permet une montée en 5 minutes, au lieu de 8 minutes actuellement.



Insertion paysagère de la gare aval  
Source : Étude d'impact, p.14

La gare aval est imbriquée dans un complexe multi-services qui génère environ 105 000 m<sup>3</sup> de matériaux excédentaires<sup>1</sup>; la gare amont génère 2 500 m<sup>3</sup> de déblais excédentaires. L'étude d'impact précise les destinations prévues pour ces excédents<sup>2</sup> mais ne les cartographie pas.

**L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une cartographie permettant de localiser les zones de stockage temporaire et de réemploi des matériaux excédentaires, puisque le devenir de ces terres fait partie du projet.**

Le décalage de la remontée mécanique sur un nouvel axe implique un défrichement de 2,7 ha.

1 Dont environ 5 000 m<sup>3</sup> pour la gare de la télécabine.

2 cf. Étude d'impact, p. 41

S'agissant d'un transport urbain, sa plage horaire d'utilisation sera plus large que celle d'une remontée mécanique classique et un système d'éclairage est ainsi prévu.

### 1.3. Contexte réglementaire

Ce projet de remplacement de la télécabine du Praz s'inscrit dans un programme de requalification du hameau du Praz qui comprend la création d'un complexe multi-services, semi-souterrain, comprenant un parc de stationnement de 528 véhicules, le stockage des télécabines de la remontée du Praz et l'accueil de locaux publics. Le programme comprenant aussi la restructuration de l'espace ludique et du front de neige avec notamment la destruction du bâtiment qui comprenait l'office du tourisme, le point de vente des forfaits et le départ de la télécabine du Praz, pour reconvertir l'espace en une esplanade de verdure.

Le projet de « construction d'un parc de stationnement souterrain avec la reprise de la piste devant le front de neige et la requalification de l'espace ludique au Praz » a fait l'objet de la décision n°08214P0953 du 19/01/2015 suite à examen au cas par cas<sup>3</sup>.

Le présent projet de remplacement de la télécabine du Praz relève de la rubrique<sup>4</sup> n°43 a (relative aux remontées mécaniques) et entre dans le champ de l'évaluation environnementale systématique au titre de cette rubrique.

### 1.4. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné

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

- **la préservation des milieux naturels et de la biodiversité** : la préservation de ce site riche et remarquable, situé en zone de montagne à proximité de milieux abritant notamment de la flore protégée, est un enjeu fort ;
- **la préservation de la ressource en eau** : La réalisation de travaux dans un périmètre de protection de captage d'eau potable nécessite un suivi et des mesures spécifiques afin de s'assurer que le projet n'entraîne pas de pollution de la ressource en eau ou de dégradation de la qualité des eaux ;
- **l'insertion paysagère du projet** : Les gares amont et aval étant situées au sein des hameaux de Courchevel, l'intégration à l'environnement urbain est un enjeu ;
- **l'exposition du projet aux risques naturels** : Le site du projet est notamment concerné par des risques de mouvements de terrains, retrait/gonflement des argiles, inondations, chutes de pierres et des risques sismiques.

Le présent avis se concentre sur les enjeux énumérés ci-dessus.

---

3 NB : il est indiqué, p. 11 et p. 33 de l'étude d'impact : « *Le complexe multiservices a déjà fait l'objet d'un cas par cas en 2014 "Construction d'un parc de stationnement souterrain requalification de l'espace ludique au Praz à Courchevel". La décision rendue par la DREAL, n°08214P0953 le 19 janvier 2015, dispense ce projet d'étude d'impact.* » Cette présentation laisse penser que la décision de non-soumission à étude d'impact rendue par la DREAL portait sur le complexe multiservice, ce qui n'est pas le cas. Le dossier qui avait été présenté et sur lequel portait la décision était un projet de création d'un parking, accompagné de façon très secondaire par "un point d'accueil de l'office du tourisme, un point de vente de forfait, des vestiaires, des locaux techniques, des locaux pour le personnel et des sanitaires" ; la décision ne portait donc pas sur le complexe multiservice qui est présenté en p. 55 de l'étude d'impact.

4 Rubriques définies par le tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

## 2. Qualité du dossier

L'étude d'impact est composée d'un seul fascicule daté de janvier 2018. Elle comprend l'ensemble des parties attendues par la réglementation au titre de l'évaluation environnementale<sup>5</sup>.

Sur la forme, l'étude d'impact est claire et facilement lisible. Elle comporte de nombreuses illustrations qui aident à la compréhension du document. Chaque partie et sous-partie est utilement conclue par un encadré reprenant les principales conclusions ou par un tableau de synthèse.

### 2.1. État initial de l'environnement, enjeux environnementaux et perspectives de son évolution

#### 2.1.1. Présentation générale

L'état initial de l'environnement fait l'objet d'une partie spécifique au sein de l'étude d'impact. Cette partie traite de l'ensemble des thématiques environnementales définies par l'article R122-5 du code de l'environnement<sup>6</sup>.

Chaque développement thématique se termine par un encart bienvenu qui synthétise l'analyse<sup>7</sup>. Cependant, les enjeux ne sont pas formulés comme tels<sup>8</sup> et leur niveau (fort, moyen, faible) n'est pas indiqué, à l'exception notable des thèmes de biodiversité qui font l'objet de tableaux récapitulatifs des enjeux par sous-partie, où ceux-ci sont qualifiés de façon pertinente<sup>9</sup>, mais qui mériteraient d'être synthétisés dans un seul et même tableau.

Or, une qualification des niveaux d'enjeux est nécessaire pour prendre en compte de manière proportionnée les différents aspects et les différents impacts du projet, les caractériser et les hiérarchiser. Certes, l'analyse des effets du projet comporte ensuite une qualification du niveau des impacts sur les différents thèmes, mais cette qualification ne remplace pas l'identification et la qualification préalable des enjeux du territoire du projet, qui découle de l'analyse de la description de l'état initial de l'environnement.

**L'autorité environnementale recommande de préciser et de qualifier, en le justifiant, le niveau des enjeux environnementaux pour tous les enjeux retenus (faible, modéré, fort).**

#### 2.1.2. Biodiversité et milieux naturels

Un inventaire complet des espaces protégés (ou signalés par un inventaire environnemental) de la commune et de leur localisation par rapport à l'emprise du projet est présenté. Le projet est situé en dehors de ces espaces<sup>10</sup>.

---

5 Article R.122-5 du code de l'environnement.

6 la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage, cf. le 4° du II de l'article R122-5 du code de l'environnement.

7 NB : un tableau de synthèse récapitulatif, à peu de choses près, les synthèses figurant dans les encarts thématiques, est présenté en p. 212-213 de l'étude d'impact.

8 Cf. tableau p. 212-213 : les éléments présentés dans la colonne « enjeux » sont plutôt de simples synthèses des constats formulés dans l'état initial qu'une réelle identification des enjeux.

9 cf. Étude d'impact, p. 133, 150, 165-166, 196-197, 202, 205, 208

10 Sites Natura 2000, zones naturelles d'intérêt écologiques, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 et 2,

Les inventaires flore et habitats naturels ont été réalisés les 17 juin 2014 (secteur gare amont) 16 juillet 2014 et 13 juillet 2016. Ces inventaires flore ont été complétés par 3 jours de prospection en 2015, spécifiques à la bryoflore. Les méthodes employées et les parcours de déambulation sont présentés et semblent satisfaisants.

Les inventaires faunistiques ont été réalisés en 2014, 2015 et 2016 et s'échelonnent de mars à septembre<sup>11</sup>. Les méthodes utilisées sont détaillées par groupe d'espèces. Néanmoins, il conviendrait de compléter cette partie par la présentation des parcours de déambulation et, pour l'avifaune, la localisation des points d'écoute.

Il ressort de l'état initial des enjeux forts en matière de flore et de faune sur le secteur, avec notamment :

- de nombreuses stations de flore protégée : Buxbaumie verte (*Buxbaumia viridis*),
- plusieurs espèces de chiroptères (espèces protégées), dont certaines nicheuses sur le site,
- un cortège avifaunistique important, dont plusieurs espèces protégées nicheuses sur le site.

L'évaluation des enjeux est bien détaillée. Néanmoins, il conviendrait de cartographier les habitats d'espèces. Une prospection des gîtes favorables aux pics et aux chiroptères a été réalisée, mais les résultats n'ont pas été cartographiés<sup>12</sup>. **L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec des éléments cartographiques.**

Concernant les milieux aquatiques, le réseau hydrographique du secteur est bien détaillé. La zone d'étude est notamment concerné par<sup>13</sup> :

- le lac du Praz sur la plaine de départ, à l'altitude 1 255 m,
- le ruisseau d'alimentation du lac du Praz qui recoupe l'axe du projet à l'altitude de 1 257 m,
- le canal du Praz, qui longe et recoupe l'axe du projet entre les altitudes 1 455 m et 1 560 m,
- le ruisseau de Montgellaz en partie haute du projet, vers l'altitude 1 715 m.

### 2.1.3. Ressources en eau potable et eaux superficielles

L'axe du télésiège traverse le périmètre de protection rapprochée du captage d'eau potable de Matégenaz 1, ouvrage captant bénéficiant de périmètres de protection règlementaires validés par l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique, en date du 15/12/2016.<sup>14</sup>

### 2.1.4. Paysage et patrimoine

La télécabine du Praz a vocation à être un transport urbain. Ses gares sont donc situées à proximité immédiate des hameaux. L'enjeu d'intégration paysagère des gares amont et aval, avec une réflexion à mener pour permettre une certaine continuité avec le bâti existant, n'est pas relevé dans l'état initial de l'étude d'impact<sup>15</sup> et mériterait d'être développé, d'autant plus que la partie haute de l'ouvrage, notamment sa gare amont, se trouve à l'intérieur de périmètres de protection de plusieurs monuments

---

tourbière. Source : Étude d'impact, p.116-123

11 Situé en zone de montagne, le secteur d'étude est sous la neige en période hivernale.

12 cf. Étude d'impact, p. 208, p. 355-356

13 Cf. Étude d'impact, p. 102, p. 245

14 cf. Étude d'impact, p. 106

15 cf. Etude d'impact, p. 87-94

historiques.

### 2.1.5. Risques naturels

Située en zone de montagne, la commune de Courchevel est soumise à des risques naturels, notamment avalanche, inondation, crues torrentielles, glissement de terrain, chutes de blocs et risques sismiques. Le projet est situé sur le secteur de Saint-Bon-Tarentaise<sup>16</sup> qui est couvert par un plan de prévention des risques naturels approuvé le 21/12/2016<sup>17</sup>.

Il est relevé dans l'état initial que l'aire d'étude est plus spécifiquement concernée par des risques de phénomènes hydrauliques, glissements de terrain et retrait gonflement des argiles et risques sismiques<sup>18</sup>.

Le risque est clairement identifié et les préconisations utilement rappelées<sup>19</sup>.

### 2.1.6. Activité agricole

Le projet est situé en limite de la zone pastorale « les communaux de Saint-Bon » et de l'unité pastorale de « Courchevel 1550 ». Ces alpages sont exploités par des éleveurs de vaches laitières et de génisses.<sup>20</sup>

## 2.2. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus

L'objectif du territoire est de disposer d'un axe de transport urbain, afin d'éviter une partie du flux voitures journalier. Pour permettre l'attractivité de cette desserte, la gare amont devait être implantée à proximité directe du cœur de Courchevel 1850 - La Croisette, contre 400 mètres à pied actuellement (environ 8 minutes à pied).

Ainsi, l'étude d'impact précise, en termes de solutions de substitution, que seule la variante de remplacement en lieu et place de la télécabine a été étudiée<sup>21</sup> mais non retenue car ne remplissant pas l'objectif d'attractivité et donc moins favorable à un report modal.

Le projet retenu implique le croisement de la nouvelle télécabine du Praz avec le télésiège des Tovets. Il a été envisagé le raccourcissement de ce dernier, mais cette variante n'a pas été retenue car nécessitant de nouveaux terrassements. Il serait intéressant de compléter cette analyse par des données de

16 Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la commune de Courchevel est créée en lieu et place des communes de La Perrière et de Saint-Bon-Tarentaise

17 Plan de prévention des risques naturels : mouvement de terrain, inondation, éboulement ou chutes de pierre et de blocs, avalanche, crue torrentielle ou montée rapide de cours d'eau.

18 La zone d'implantation de la télécabine du Praz se situe en dehors des couloirs d'avalanches définis par la carte de localisation des phénomènes d'avalanche (CLPA) et une attestation de la société des Trois Vallées précise que le projet est situé hors de la zone du plan d'intervention pour le déclenchement des avalanches (PIDA) (cf. pièce I du dossier de demande d'autorisation d'exécution de travaux)

19 cf. Étude d'impact, p. 110-115, p. 245-249

20 L'étude d'impact (p. 76) stipule « On observe une diminution nette du nombre d'exploitation en raison des difficultés du métier et de la compétitivité ». Les petites exploitations disparaissent effectivement au profit d'exploitations plus conséquentes, néanmoins l'agriculture n'est pas en déclin comme peut le laisser croire cette analyse et les surfaces de montagne sont centrales dans la vie des exploitations d'élevage pour préserver la filière Beaufort.

21 cf. Étude d'impact, p. 301



dimensionnement chiffrés de la réalisation de cette variante (superficie de terrassement, volume de matériaux déplacés notamment).

### **2.3. Mesures pour supprimer, réduire et si nécessaire compenser les impacts et le suivi envisagé**

L'analyse des impacts et les mesures proposées suivent la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » et sont globalement satisfaisantes et pertinentes. Certaines appellent toutefois quelques remarques, qui sont déclinées par thématique, dans la partie 3 du présent avis.

L'étude d'impact comprend en annexe 5<sup>22</sup>, des engagements formels du maître d'ouvrage, la société des 3 Vallées<sup>23</sup>, de réaliser l'ensemble des mesures annoncées dans le document, ce qui mérite d'être souligné.

### **2.4. Effets cumulés avec d'autres projets connus**

L'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus sur le domaine skiable de Courchevel/La Tania fait l'objet d'une partie spécifique<sup>24</sup>. La liste des projets examinés correspond à l'ensemble des opérations prévues (terminées, en cours ou en projet) dans le plan particulier d'investissement (PPI) de la société des 3 Vallées.

Il est souligné que l'analyse des effets cumulés s'appuie sur les données de l'observatoire de l'environnement mis en place sur la station, ce qui est très positif et permet d'avoir une vision d'ensemble et un suivi dans le temps.

Néanmoins, la présentation choisie et l'absence de localisation cartographique des projets et des secteurs évoqués<sup>25</sup> rendent peu lisible cette partie. Il est ainsi laborieux de faire le lien entre les différentes sous-parties.

**L'autorité environnementale recommande de compléter cette partie par une présentation cartographique des différents secteurs composant la station de Courchevel-La Tania et de ventiler ensuite les analyses relatives aux différents projets en fonction de ces secteurs.**

### **2.5. Les méthodes utilisées et auteurs des études**

Les auteurs de l'étude d'impact sont clairement identifiés, ainsi que les documents « ressources » utilisés pour la constitution du dossier<sup>26</sup>.

La présentation des méthodes utilisées fait l'objet d'une partie spécifique<sup>27</sup> qui est bien développée. Concernant plus spécifiquement les inventaires faune/flore, des observations sont formulées dans la partie

22 cf. Étude d'impact, annexe 5 « Fiches mesures signées – Engagement MOA », p. 371

23 Qui est le pilote ou le co-pilote de l'ensemble des mesures prévues.

24 cf. Étude d'impact, p. 285-297

25 cf. Étude d'impact, p. 285-294 : « Secteur des Creux », « secteur du Bouc Blanc », « secteur du Praz », « secteur 1550 », « secteur Courchevel 1650 – Moriond », « secteur Grande Combe », « ZAC de la Tania », « secteur de la Forêt »...

26 cf. Étude d'impact, p. 2, p. 363

27 cf. Étude d'impact, p.346-362

2.1.2 du présent avis.

## 2.6. Le résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique, situé en début de document, est synthétique et bien illustré. Il présente de façon pertinente les éléments de l'état initial et les impacts initiaux et résiduels tels qu'identifiés par l'étude d'impact. Néanmoins, un classement du tableau récapitulatif<sup>28</sup> par thématique, plutôt que par importance de l'impact résiduel faciliterait l'appropriation des impacts du projet sur l'environnement.

Le résumé non technique pourrait utilement être complété par des éléments sur le coût et les modalités de suivi des mesures proposées.

## 3. Prise en compte de l'environnement par le projet

Cette partie est déclinée par thématique.

### 3.1. Biodiversité et milieux naturels

Les gares amont et aval étant réalisées sur des secteurs déjà aménagés, l'impact le plus prégnant sur les milieux et les espèces est dû à l'ouverture d'un nouveau layon pour la nouvelle télécabine du Praz, qui implique notamment un défrichement de 2,7 ha (largeur moyenne de 10 m de part et d'autre de la ligne).

Concernant les stations de Buxbaumie verte, la simple ouverture du milieu ayant un impact sur l'espèce, considérer que l'ensemble des stations situées jusqu'à environ 15 m de part et d'autre de la ligne<sup>29</sup> sont impactées apparaît pertinent.

L'étude d'impact analyse correctement les impacts qui découlent du projet, en particulier sur les espèces faunistiques et floristiques protégées.

Les mesures proposées, que ce soit en phase chantier (plan de circulation des engins pendant la phase chantier (MR8), dispositif anti-pollution (MR5)...) ou en phase d'exploitation (dispositif de visualisation des câbles par l'avifaune (MR12), adaptation de l'éclairage (MR3)...), sont globalement pertinentes.

La mesure d'adaptation du calendrier des travaux<sup>30</sup> au cycle de vie des espèces (MR1) est très pertinente et favorable aux espèces. Ainsi, les travaux se dérouleront sur deux ans, afin de réaliser le défrichement à l'automne.

Concernant les autres opérations (génie civil...) il est précisé que les travaux seront cadencés afin que ceux sur les secteurs les plus sensibles pour l'avifaune soient réalisés en dernier. La conclusion de bonne prise en compte du cycle des espèces présentes nécessite toutefois d'être argumentée, en mettant en corrélation les secteurs sensibles identifiés, le cycle de vie des espèces présentes et enfin le calendrier de travaux retenus.

---

28 cf. Étude d'impact, p.20-24. Le tableau, très bien construit et lisible, permet de rapidement identifier les mesures relatives à chaque impact. Par contre, pour un enjeu donné (« *item* »), la vue d'ensemble est plus difficile à percevoir.

29 cf. Étude d'impact, p. 255. Un tampon de 5 mètres a été réalisé autour des supports contactés. En cas d'ouverture de milieu dans cette emprise, les capsules sur le support concerné sont considérées comme impactées.

30 cf. Étude d'impact, p. 207 : Mesure MR1

**L'autorité environnementale recommande de préciser ce point afin de s'assurer de l'efficacité de la mesure en termes de bonne prise en compte du cycle de vie des espèces faunistiques présentes.**

Plus spécifiquement à la Buxbaumie verte, des mesures de compensation sont prévues. Néanmoins, une mesure de réduction consistant au déplacement des supports de capsules pourrait être proposée. Ce point pourra être développé dans le cadre de l'instruction préalable à la dérogation « espèces protégées ».

En effet, il est précisé que trois dossiers de demande de dérogation ont été déposés et sont en cours d'instruction<sup>31</sup> :

- une demande de dérogation pour la coupe de spécimens d'espèces végétales protégées eu égard à leur rôle vis-à-vis d'espèces faunistiques protégées (Buxbaumie verte) et pour destruction d'habitat d'espèces faunistiques protégées ;
- une demande de dérogation pour la destruction, l'altération ou la dégradation de site de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées ;
- une demande de dérogation pour la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées.

### **3.2. Ressource en eau**

Le nombre de pylônes prévus dans le périmètre de protection rapprochée du captage de « Mategenez 1 » a été réduit au maximum, mais la nouvelle télécabine aura néanmoins deux pylônes dans ce périmètre (contre 4 pour l'actuelle télécabine)<sup>32</sup>.

Un hydrogéologue agréé désigné par l'agence régionale de la santé a émis un avis sur le projet<sup>33</sup>, ce qui a permis d'intégrer les préconisations émises dès la conception du projet. L'ensemble des préconisations et recommandations, relatives aux phases de dimensionnement, de chantier et d'exploitation, sont reprises au sein de l'étude d'impact et dans les mesures.

### **3.3. Intégration paysagère et patrimoine**

Le projet prévoit la démolition de la remontée mécanique actuelle.

Par ailleurs, il n'est pas prévu de création de route d'accès au chantier. Il est à souligner la réflexion qui a été menée afin de retenir des modalités de défrichage moins impactantes, notamment le débardage au câble<sup>34</sup>.

L'étude d'impact propose des insertions paysagères d'une part du complexe multi-services comprenant la gare aval et d'autre part de la gare amont<sup>35</sup>. Cette partie nécessite cependant d'être complétée par des vues de la situation future reprenant strictement les vues de la situation actuelle<sup>36</sup> et par des vues « avant-

31 cf. Étude d'impact, p. 34

32 La mesure MR13 (cf. Étude d'impact, p. 331) doit permettre de valider l'implantation des pylônes. Il est donc possible que pour des raisons techniques leur implantation évolue.

33 Ce rapport daté du 15/11/2015 est annexé à l'étude d'impact (cf. Annexe 4 de l'étude d'impact)

34 cf. Étude d'impact, p. 315, mesure MR4

35 cf. Étude d'impact, p. 229-233

36 Pour la gare aval, des vues « avant-après » sont présentées, p. 229, 230 et 232, mais les points et angles de prises de vue ne sont pas identiques entre les vues « avant » et les vues « après », ce qui ne permet pas de visualiser correctement l'impact paysager du projet. Ce problème n'apparaît pas pour la gare aval, pour laquelle des vues

après » permettant de se rendre compte de l'impact du nouveau layon, et notamment de son éventuel effet visuel de coupure du massif forestier.

Néanmoins, la création d'une lisière progressive<sup>37</sup> avec maintien de la végétation est favorable d'un point de vue paysager, mais aussi biodiversité.

En ce qui concerne le patrimoine et plus particulièrement l'effet potentiel du projet sur les périmètres de protection des monuments historiques concernés par la partie haute du projet, l'étude d'impact vise le fait qu'aucune covisibilité directe n'existe entre le projet et les bâtiments protégés du fait notamment de l'existence de masques bâtis dans ce secteur. L'autorité environnementale recommande toutefois que ce point, qui n'est pas étayé sur une étude spécifique, fasse l'objet d'une attention particulière en lien avec les services en charge du patrimoine.

### 3.4. Risques naturels

Bien que l'impact du projet vis-à-vis de la création de risques naturels soit qualifié de faible<sup>38</sup>, l'étude d'impact ne présente pas le détail des incidences du projet vis-à-vis des risques naturels, mais uniquement les mesures et préconisations pour prendre en compte ces risques, fondées le plus souvent sur le respect des prescriptions du plan de prévention des risques naturels qui sont utilement rappelées.

Une étude géotechnique préalable a été réalisée, ses conclusions sont reprises au sein de l'étude d'impact<sup>39</sup>. Une étude géotechnique pour définir l'implantation des gares et des pylônes est prévue<sup>40</sup>.

L'étude d'impact prévoit des zones d'exclusion de localisation de pylônes, notamment vis-à-vis d'un risque d'inondation fort lié au ruisseau d'alimentation du lac de Praz et au ruisseau de Montgellaz. L'autorité environnementale préconise de reprendre ces informations dans une cartographie permettant, au vu des différents enjeux (risques, flore protégée...) de repérer les zones d'exclusion pour la localisation des pylônes<sup>41</sup>.

Dans le cadre de la procédure d'autorisation d'exécution de travaux d'une remontée mécanique, un avis au titre de la sécurité des installations et des aménagements de remontée sera rendu par le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), en charge de l'avis conforme du préfet de département. Les prescriptions éventuelles devront être respectées<sup>42</sup>.

---

« avant-après » sont présentées p. 235-236 avec des points et angles de vue identiques ; il serait cependant souhaitable de positionner les vues « avant » et « après » sur une même page.

37 cf. Étude d'impact p. 320, mesure de réduction MR7

38 cf. Étude d'impact, p. 249

39 cf. pièce I du dossier de demande d'autorisation d'exécution de travaux et Étude d'impact, p. 329

40 cf. Étude d'impact, p. 331. L'encadré de conclusion fait référence à la mesure de réduction MR15 qui n'existe pas, au lieu de MR13. Il conviendra de corriger cette erreur.

41 À défaut d'avoir la localisation exacte des pylônes, information souvent pas encore connue au moment de la réalisation de l'étude d'impact

42 Conformément aux articles L. 472-1 et suivants et R. 472-8 du code de l'urbanisme

### **3.5. Activité agricole**

L'activité agricole est traitée dans l'étude d'impact. Plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont prévues.

Il conviendrait de préciser le calendrier de la concertation prévue avec les agriculteurs concernés, afin de s'assurer qu'elle aura lieu avant le démarrage des travaux. Le re-végétalisation des surfaces terrassées peut nécessiter plusieurs saisons et du coup potentiellement impacter l'activité pastorale pendant cette période (mise en défens des zones enherbées pour éviter le piétinement par les troupeaux, valeur fourragère moindre...). L'autorité environnementale suggère de ne pas limiter la concertation à la phase travaux.