



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
relatif au projet d'aménagement de la télécabine de la pointe de la
Masse
présenté par la Société d'Exploitation de la Vallée des Belleville
(SEVABEL)
sur la commune de Les Belleville
(département de la Savoie)**

Avis n° 2019-ARA-AP-00 767

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 19 février 2018, a donné délégation à Mme Pascale HUMBERT, 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 d'aménagement de la télécabine de la pointe de la Masse sur la commune de Les 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 Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 31 janvier 2019, par l'autorité compétente pour autoriser le projet d'aménagement de la pointe de la Masse (création de remontées mécaniques transportant plus de 1 500 passagers par heure), 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, la préfecture de Savoie et l'Agence régionale de santé ont été consultées, cette dernière ayant produit une contribution le 19 mars 2019.

Le Parc National de la Vanoise, consulté, a produit une contribution le 26 mars 2019.

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.

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.

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 même code.

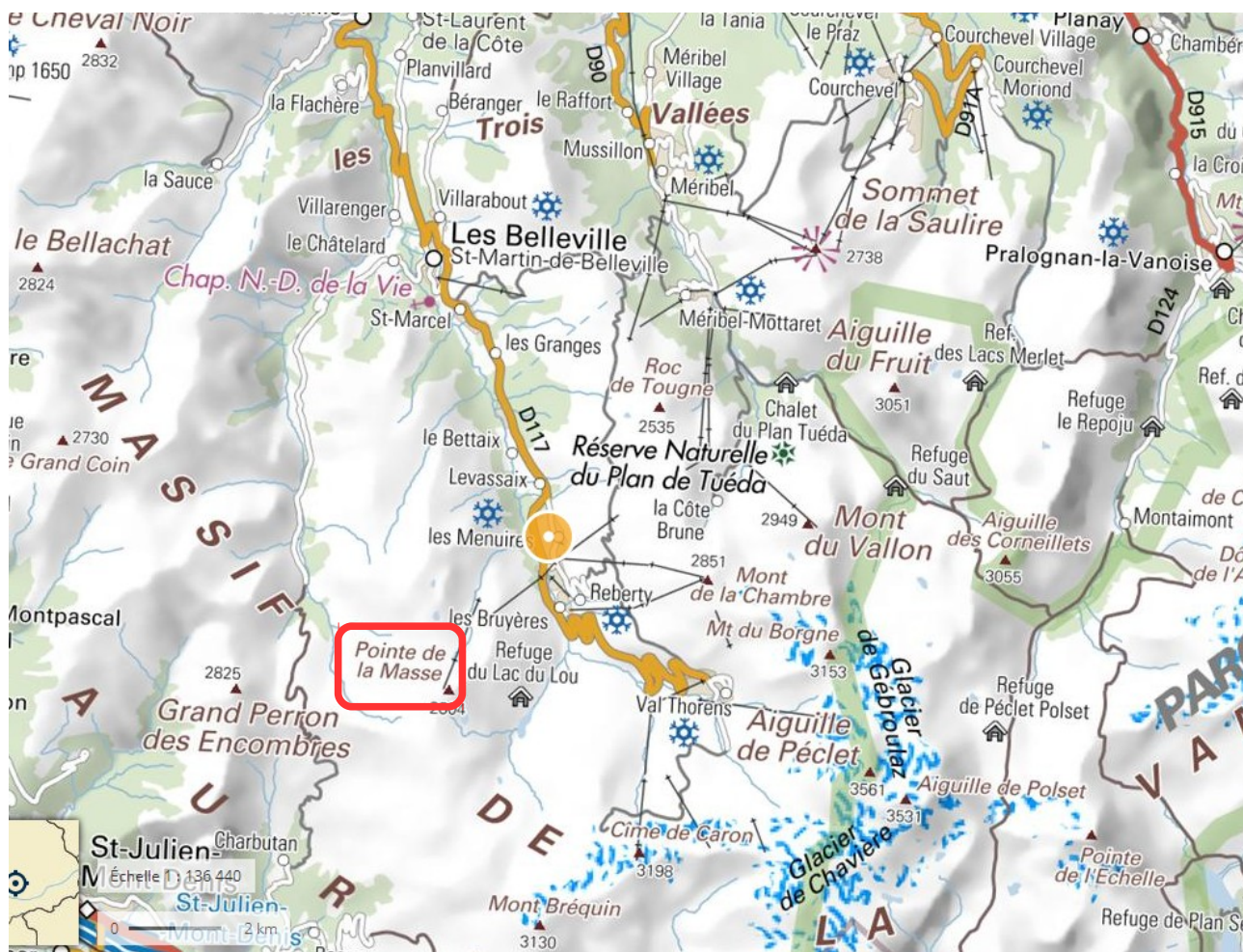
Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Avis

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	4
1.1. Contexte et présentation du projet.....	4
1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	5
2. Qualité du dossier.....	5
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	6
2.2. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts.....	7
2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....	8
2.4. Effets cumulés avec d'autres projets.....	8
2.5. Articulation du projet avec les documents de planification.....	8
2.6. Dispositif de suivi.....	9
2.7. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	9
3. Prise en compte de l'environnement par le projet.....	9
3.1. Intégration paysagère des gares et de la ligne de la télécabine	9
3.2. Préservation des milieux naturels et de la biodiversité.....	9
3.3. Préservation de la ressource en eau :.....	10

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet



Le projet se situe sur la commune des Belleville (département de la Savoie) sur le domaine skiable des trois Vallées. Il est porté par la société SEVABEL.

Le projet consiste en en la création d'une télécabine rapide entre le fond de la vallée et le sommet de la pointe de la Masse. D'une longueur totale de 3 113 mètres avec 33,8 % de pente (1 050 mètres de dénivelé), elle comportera 24 pylônes. Cette installation pourra embarquer 2 800 personnes par heure, dans des cabines de 10 places. La vitesse d'exploitation sera de 7 mètres par seconde.

La gare aval (1 012 m² de surface au sol), en fond de vallée, à 1 728 mètres d'altitude, sera composée d'un bâtiment neuf semi-enterré à proximité de la gare de départ de la télécabine dite « Masse 1 ». Elle comprendra, outre les quais, des locaux de stockage, des locaux techniques et un réfectoire pour les personnels de la SEVABEL.

La gare amont (807 m² d'emprise au sol), sur la crête de la Masse à 2 778 mètres d'altitude, se situera à l'emplacement de l'actuel poste de secours et d'antennes réseaux radio. Ce sera un bâtiment neuf en partie enterré. Elle disposera d'une terrasse panoramique.

Parallèlement, trois lignes existantes seront démontées :

- la télécabine dite « Masse II » ;
- le télésiège du Rocher Noir ;
- le télésiège du lac Noir.

Ces démantèlements de lignes concernent 53 pylônes actuellement implantés sur une longueur de 5,2 kilomètres.

Selon la description du projet, il n'y aura pas de création ou de modification corrélative des pistes de ski. Si tel avait été le cas, ces éléments auraient dû être pris en compte comme partie intégrante du projet et de ses impacts.

La société SEVABEL a déposé une demande d'autorisation en vue de la construction de la télécabine de la Pointe de la Masse au titre de la rubrique 43a de l'annexe à l'article R122- du code de l'environnement.

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 des milieux naturels et de la biodiversité, ce site abritant notamment plusieurs espèces floristiques protégées ;
- l'intégration paysagère des gares et de la ligne de la télécabine ;
- la préservation de la ressource en eau : l'aménagement implique la réalisation de travaux dans des périmètres de protection de captage d'eau potable qui nécessitent un suivi et des mesures spécifiques afin d'assurer que le projet n'entraîne pas de risque de pollution de la ressource ou de dégradation de la qualité des eaux.

2. Qualité du dossier

Le dossier d'étude d'impact joint à la demande d'autorisation comprend toutes les pièces prévues par l'article R122-5 du code de l'environnement, et traite de toutes les thématiques environnementales prévues au code de l'environnement.

Conformément au code de l'environnement, il comporte un développement valant évaluation des incidences relatives aux sites Natura 2000.

Le rapport est facilement lisible et compréhensible sur les parties relatives à la construction de la télécabine. En revanche, la cartographie incluse dans le dossier n'est pas toujours lisible ni pertinente¹. Un ensemble cartographique plus pédagogique permettrait une meilleure compréhension du dossier.

1 Une échelle large, présentant le domaine skiable des trois Vallées, permettrait une localisation générale plus compréhensible. Par ailleurs, les cartes de localisation du projet (page 6) sont illisibles pour les lecteurs ignorant la situation précise du projet.

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

L'état initial de l'environnement fait l'objet d'une partie spécifique au sein de l'étude d'impact (partie 3 du document). Cette partie traite de l'ensemble des thématiques environnementales définies dans l'article R122-5 du code de l'environnement.

Chaque thématique se termine par un tableau de synthèse simple et lisible qui reprend la description de l'enjeu et sa qualification au regard du projet (nul, faible, moyen ou fort) avec un code couleur dédié.

a) Biodiversité et milieux naturels :

Les inventaires flore et habitats naturels ont été réalisés durant huit journées comprises entre juin et octobre 2018 par le bureau d'études Karum. Bien qu'ils ne couvrent pas l'ensemble des saisons, ceux-ci s'avèrent globalement représentatifs compte tenu de la zone d'implantation du projet.

Les inventaires faunistiques se sont appuyés sur les observations de l'Observatoire du domaine skiable des Ménuires mis en place depuis 2014. Ils ont également donné lieu à sept journées de prospection entre avril et octobre 2018. Des prospections complémentaires ont eu lieu pour les amphibiens et les insectes.

Le dossier présente un flou important en ce qui concerne la zone d'étude, qu'il est nécessaire de dissiper : il est indiqué que les prospections ont été réalisées sur le tracé de la nouvelle ligne et sur celui de la télécabine de la Masse 2, qui sera démantelé, en délimitant une zone de 15 mètres de part et d'autre de ces tracés. Les prospections sur le tracé des deux télésièges à démanteler n'ont pas été réalisées en 2018 et sont renvoyées aux mesures de suivi des chantiers.

Les cartographies des habitats présentées sont effectivement limitées aux secteurs indiqués. Toutefois, et fort opportunément, les données du projet présentées sur les différentes cartes concernant la faune, et pour partie la flore, complétant celles de l'Observatoire du domaine skiable, se répartissent sur un périmètre plus large et beaucoup plus pertinent. Cette question du périmètre prospecté mérite d'être clarifiée.

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

- de nombreuses stations de flore protégée : Lycopode des Alpes et Androsace alpine ;
- plusieurs espèces de rhopalocères (papillons) protégées : l'apollon, l'azuré du serpolet et le solitaire ;
- 44 espèces d'oiseaux dont plusieurs protégées : bruant jaune, bouvreuil pivoine ;
- en ce qui concerne les galliformes de montagne, présence du lagopède alpin et du tétras lyres
- présence d'une zone humide d'intérêt communautaire dans le périmètre du projet (prairie à molinia caerulea).

L'évaluation des enjeux est globalement bien détaillée. Cependant, il conviendrait de la compléter par des prospections sur la totalité des secteurs concernés par le démontage des remontées mécaniques existantes (53 pylônes devant être déposés) afin d'identifier la présence (ou non) d'espèces protégées.

L'autorité environnementale recommande de compléter les inventaires sur ces secteurs.

b) Périmètre de protection rapproché de captage :

Le projet est concerné par deux périmètres de protection rapprochés de captages :

- le périmètre de protection rapproché du Lou qui alimente la commune des Belleville et protégé par un arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) en date de 25 octobre 2017. Cette DUP exige l'avis

d'un hydrogéologue agréé. Or celui-ci n'est pas fourni dans le dossier. A noter que le projet est inclus en partie dans ce périmètre de protection rapproché, en particulier la gare amont qui comporte des terrassements ;

- le périmètre de protection rapproché de la Combe de la Masse qui est un captage privé bénéficiant d'une autorisation préfectorale de délivrer l'eau par arrêté du 18 novembre 1991. Le dossier n'indique aucun élément permettant de savoir si les travaux auront des incidences sur ce point d'eau.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier présenté sur ce point, ce qui implique notamment de produire le rapport d'un hydrogéologue agréé pour identifier les incidences du projet sur le captage du Lou et de s'assurer que le captage de la Combe de la Masse ne sera pas impacté par la réalisation du projet.

c) Paysage :

L'étude paysagère est claire et d'un abord aisé. Elle s'avère plutôt adaptée.

Le dossier présente également une synthèse claire des évolutions de l'état initial, avec et sans la mise en œuvre du projet.

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

L'analyse des effets du projet est détaillée, thématique par thématique, dans le cadre d'une démarche qui apparaît sérieuse et documentée. Chaque thématique abordée fait l'objet d'un tableau de synthèse qui identifie et qualifie l'impact présumé (nul, négligeable, faible à positif, moyen, fort).

L'étude d'impact analyse dans l'ensemble correctement les impacts directs du projet de construction de la nouvelle remontée et de ses gares. Elle appelle cependant les observations qui suivent :

Des photomontages avant/après la réalisation du projet, en hiver, mais aussi en été, incluant la présence des télécabines sur la ligne, permettraient de mieux évaluer l'intégration paysagère des installations. Par ailleurs, l'aménagement de la gare aval aurait mérité des précisions quant à ses interactions avec la réorganisation du télésiège de Reberty.

Les volumes de déblais générés par les gares amont et aval ne sont pas évalués, et l'étude d'impact ne permet pas de connaître clairement leur devenir : utilisés pour les terrassements des emprises figurant sur les plans, ou déposés sur d'autres zones.

L'absence de rapport d'un hydrogéologue relatif aux impacts potentiels du projet sur le captage du Lou constitue un manque en ce qui concerne les effets potentiels du projet sur ce captage.

En ce qui concerne l'avifaune, les risques de collision avec les câbles mériteraient d'être analysés plus finement, en envisageant les risques cumulés dus à l'existence de deux champs de câbles, celui de la nouvelle remontée et celui de la télécabine de la Masse 1, afin d'identifier les secteurs les plus exposés et de définir, notamment dans ces secteurs, les moyens d'éviter ou de réduire les impacts.

Les impacts du démantèlement des différentes remontées, y compris au niveau de l'accès des véhicules, sont peu identifiés à ce stade, l'essentiel étant renvoyé aux repérages pendant la phase de travaux.

Enfin, point important, les impacts indirects du projet en termes de dérangement de la faune induit par l'augmentation attendue de la fréquentation, hivernale et estivale, ne sont pas abordés.

L'autorité environnementale recommande de préciser ou de compléter le dossier sur ces différents points.

Le dossier présente un ensemble pertinent de mesures d'évitement, puis de réduction d'impact, y compris pendant la phase travaux², qui mériterait d'être ajusté en fonction des résultats des compléments évoqués ci-dessus.

2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus

Le dossier présente (pages 218 à 226) quatre solutions alternatives au projet présenté. Certaines ont donné lieu à des plans et des simulations d'intégration.

Résultat d'une démarche honorable d'évitement ou de réduction des impacts, le projet présenté a sensiblement évolué par rapport à ses premières versions :

- La variante initiale avec une gare intermédiaire a été abandonnée. Elle aurait eu un impact important sur la qualité paysagère du site.
- Le positionnement de la gare amont a été modifié afin de ne pas impacter des plans d'androsace alpine.
- L'architecture de la gare amont a fait l'objet de plusieurs études avant le projet présenté, afin d'obtenir la meilleure intégration paysagère possible.
- Le positionnement de la gare aval a été modifié afin de limiter les terrassements.

2.4. Effets cumulés avec d'autres projets

Le dossier comporte un développement qui liste, de façon apparemment exhaustive, l'ensemble des projets susceptibles d'interagir avec le projet objet du présent avis, incluant des conclusions claires quant aux risques d'impacts cumulés.

Cependant, les changements de pratiques potentiels liés à ces différents projets et leurs effets induits, en particulier sur la faune, mériteraient d'être étudiés.

2.5. Articulation du projet avec les documents de planification

Le dossier comporte un développement à ce sujet qui conclut au fait que projet est compatible avec le PLU du 11/04/2016. Il s'inscrit en zone Ns « *destiné à privilégier les activités de ski* ».

2 avec par exemple une adaptation du calendrier de chantier en fonction des périodes sensibles pour la faune et selon les différents sites.

2.6. Dispositif de suivi

Après réalisation des aménagements, le suivi s'opérera dans le cadre de l'observatoire environnemental du domaine skiable des Ménuires. Le pas de temps retenu est de 1 à 5 ans. Il s'agit d'un facteur très favorable. Toutefois, une synthèse spécifique à l'opération d'aménagement de la télécabine de la pointe de la Masse, incluant notamment les éléments de suivi de la nouvelle zone humide obtenue par étrepage, serait pertinente afin que ses résultats puissent être utilisés pour l'évaluation du projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dispositif de restitution du suivi sur ce point.

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

Le résumé non technique se situe en début de document. Il est court mais précis. Il comprend des tableaux de synthèse sur l'état de l'environnement, les effets attendus, les solutions de substitutions étudiées et les mesures d'intégration environnementale.

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

3.1. Intégration paysagère des gares et de la ligne de la télécabine

Le projet intègre correctement les données présentées dans l'étude paysagère.

Concernant les bâtiments envisagés, semi-enterrés, ils présentent des éléments architecturaux de qualité. Les bâtiments ont été conçus pour faciliter l'intégration dans le site. Les lignes sont épurées et les matériaux ont été choisis afin de s'intégrer harmonieusement dans l'ensemble du secteur.

Les matières proposées, menuiseries métalliques gris foncé, des vitrages clairs, des parements en pierres de pays, une couverture en zinc et en panneaux photovoltaïques constituent des éléments favorables à l'intégration paysagère des gares. Les couleurs retenues sont en harmonie avec l'environnement minéral.

Au final, la gare amont en partie enterrée, susceptible de présenter le plus de difficulté d'intégration paysagère en raison de son positionnement sur la crête, a un impact visuel modéré. La gare aval, elle aussi semi-enterrée, se positionne dans un espace déjà fortement anthropisé. Le choix architectural retenu devrait améliorer la perception rapprochée de ce secteur.

Concernant les pylônes, l'utilisation de la couleur grise représente une amélioration certaine par rapport aux pylônes blancs (télécabine de la Masse 2) qui sont particulièrement visibles pendant les périodes sans neige.

Le démantèlement de trois lignes devrait en outre permettre l'amélioration générale de la cohérence paysagère du secteur.

3.2. Préservation des milieux naturels et de la biodiversité

La préservation des milieux naturels et de la biodiversité apparaît dans l'ensemble prise en compte.

Les mesures proposées durant la phase de chantier (utilisation de pistes existantes, zones de stockage définies par un écologue hors des zones sensibles, mise en place d'un plan d'accès et des zones de stockage) sont globalement pertinentes et pour certaines (mesure ME4 relative aux périodes d'intervention retenues pour chaque pylône), particulièrement bien détaillées. Il en résulte que les mesures retenues

durant l'organisation du chantier devraient permettre globalement une bonne préservation de la faune et de la flore.

Afin d'être efficaces, certaines mesures gagneraient à être cartographiées et diffusées aux entreprises qui interviennent sur le chantier avant le début des travaux. Cela concerne notamment :

- ME3 : mise en défens des stations de flore protégées
- ME5 : vérification des zones de présence des plantes hôtes et mise en défens de celles à proximité
- ME7 : mise en place d'un plan d'accès et des zones de stockage
- ME8 : évitement d'une partie des zones humides.

De même, les mesures MR1 et MC1 relatives à l'étrépage, au replaquage de la végétation et à la reconstitution de la zone humide pour une superficie de 1924 m², doivent être précisées quant à leur faisabilité et leur suivi scientifique, ce qui peut être effectué à l'occasion du dossier loi sur l'eau.

Toutefois, les imprécisions et insuffisances du dossier relevées au niveau de l'état initial et de l'analyse des impacts - notamment en ce qui concerne les impacts cumulés des projets et les impacts liés à l'augmentation attendue de la fréquentation du secteur – laissent persister des interrogations sur la bonne prise en compte des enjeux et donc sur les conséquences du projet, sur la faune en particulier.

3.3. Préservation de la ressource en eau :

L'état initial est incomplet pour ce qui concerne le périmètre de protection rapproché des deux captages concernés (captage du Lou et captage de la Combe de la Masse).

Ce point, ajouté à l'absence d'avis d'un hydrogéologue agréé, ne permet pas à l'autorité environnementale de conclure à cet égard.