



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**« *Projet de construction du télésiège du Carreley et d'aménagement des pistes associées au niveau du col des Frettes, sur le domaine skiable d'Arc 1800* »
présenté par la société ADS,
sur la commune de Bourg-Saint-Maurice (Savoie)**

**Avis de l'Autorité environnementale
sur le dossier de DAET du télésiège du Carreley
et sur le dossier de DAAP des pistes associées,
présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

Au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)

**Avis P n° 2014-1447
Avis P n° 2014-1459**

émis le 6 janvier 2015

n° 11

DREAL RHONE-ALPES / Service CAEDD
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Avis produit par : Cécile LABONNE
DREAL Rhône Alpes
Service CAEDD
Groupe Autorité Environnementale
Tél. : 04 26 28 67 65
Fax : 04 26 28 67 56
Courriel : cecile.labonne@developpement-durable.gouv.fr

REFERENCE : S:\CAEDD\04_AE\02_avis\projets\tourisme_loisirs\73\bourg_st_maurice\2014_lesArcs1800_tsd_carreley_pistes\04_avis\

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, développement durable, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet de construction du télésiège du Carreley et des pistes associées au niveau du col des Frettes, sur le domaine skiable d'Arc 1800, situé sur la commune de Bourg-Saint-Maurice (73) et présenté par la société Domaine skiable Les Arcs / Peisey – Vallandry (ADS), est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-7 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis, par le service instructeur (direction départementale des territoires de Savoie), le 6 novembre 2014 pour le dossier de demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET) relatif au télésiège du Carreley, reçu complet le même jour et le 17 novembre 2014, pour le dossier de demande d'aménagement de piste (DAAP) des pistes de ski associées (aménagement d'une plate-forme et remodelage des départs de pistes au niveau du col des Frettes), reçu complet le même jour. Ces deux dossiers comprennent une étude d'impact commune, datée du 5 septembre 2014. Ces saisines étant conformes à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception, respectivement le 6 novembre 2014 et le 17 novembre 2014.

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 13 novembre 2014 et le 19 novembre 2014.

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.

Synthèse de l'avis

Le projet comprend la construction du télésiège du Carreley et l'aménagement des pistes associées (partie amont des pistes Edelweiss, Lac et Arpette), au niveau du col des Frettes, à proximité de la gare amont du télésiège. Il se situe sur la commune de Bourg-Saint-Maurice (73), sur le secteur d'Arc 1800, au sein du domaine skiable des Arcs.

Le télésiège débrayable du Carreley, 6 places, d'un débit de 3 000 pers/h, sera situé entre le secteur de Chantel et le col des Frettes, sur le versant nord-ouest de la crête des Dents du Peigne, entre 1 795 m et 2 391 m d'altitude et nécessitera 21 pylônes. Il s'accompagne du démantèlement du télésiège du Grand Renard (13 pylônes).

Les travaux entraîneront des terrassements sur une surface totale d'environ 5 ha.

Sur la forme, l'étude d'impact est bien structurée, illustrée et répond à l'ensemble des thématiques prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Néanmoins, il serait appréciable que la description du projet soit complétée par la présentation des modifications prévues sur les réseaux existants (EDF, neige de culture...) au niveau du col des Frettes.

Les enjeux principaux, tels qu'ils ressortent de l'état initial sont la biodiversité et les milieux naturels (espèces protégées et zones humides), les captages d'eau potable, les risques naturels, l'intégration paysagère et les activités humaines (golf, pastoralisme...). Bien que le site d'étude ne soit concerné par aucun zonage de protection environnementale, il présente de nombreuses zones humides, ainsi qu'une faune (notamment avifaune) et une flore (3 espèces protégées) remarquables.

Au vu de la richesse du secteur, la phase chantier demande une vigilance particulière. Elle est, en effet, susceptible d'impacter fortement la flore et la faune présentes notamment l'avifaune nicheuse (espèces protégées et le tétras-lyre), ainsi que la qualité des eaux, notamment des captages d'eau potable et des zones humides (pollution aux hydrocarbures, apport de matières en suspension, maintien de l'alimentation des zones humides).

Sous réserve de l'adaptation du chantier au cycle de vie des espèces faunistiques présentes et de l'intégration des mesures préconisées par l'hydrogéologue agréé, les mesures présentées semblent en adéquation avec les impacts du projet. L'analyse des impacts sur la thématique paysage demande néanmoins à être approfondie.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans l'étude d'impact les points suivants :

- L'emprise du projet intercepte les périmètres de protection rapprochée et éloignée de deux captages d'eau potable. Il conviendra d'intégrer à l'étude d'impact les préconisations formulées par l'hydrogéologue agréé, dans son rapport de septembre 2014.

- Le démarrage des travaux dès la fonte des neiges, avant la période de reproduction de l'avifaune, afin d'obliger les individus à s'installer en dehors de la zone impactée, ne peut être considéré comme une mesure d'évitement. En effet, cette analyse fait abstraction de la notion de territorialité, en particulier pour les oiseaux où le report n'est pas systématique. Aussi sur les secteurs favorables aux espèces nicheuses, les travaux ne doivent pas démarrer avant le mois d'août. À défaut, les impacts sur l'avifaune protégée demandent à être développés et l'obtention d'une dérogation au titre des espèces protégées pourrait être nécessaire.

- Au vu du calendrier de travaux proposé, le tétras-lyre, espèce à forte valeur patrimoniale, non protégée, faisant l'objet d'un plan d'actions régional, est très impacté par le projet. En l'absence de la prise en compte du cycle de vie de cet oiseau, des mesures compensatoires sont à envisager.

- L'analyse paysagère demande à être enrichie par des simulations du projet, notamment depuis les points de vue stratégiques définis dans l'état initial et depuis les secteurs habités limitrophes au projet.

- Un calendrier détaillé des travaux, reprenant les mesures d'évitement et de réduction (concertation avec les différents exploitants, mise en défens des zones humides et espèces protégées, mise en place du balisage du chantier, passage d'un écologue, période des travaux par secteur, végétalisation des zones remaniées...) serait apprécié et pourra utilement être utilisé dans l'analyse des impacts, notamment pour la faune en comparaison des périodes de nidification et de reproduction.

- L'Autorité environnementale préconise un encadrement strict du chantier, par un expert environnemental (écologue...), tout au long des travaux et non de façon ponctuelle.

D'autres recommandations et des précisions figurent dans l'avis détaillé ci-après.

Avis détaillé

Les pages citées dans cet avis font référence à l'étude d'impact, sauf mention contraire.

1) Présentation du projet

1.1 Contexte du projet

Le projet comprend la construction du télésiège du Carreley et des pistes associées au niveau du col des Frettes, à proximité de la gare amont du télésiège. Il se situe sur la commune de Bourg-Saint-Maurice (73), sur le secteur d'Arc 1800, au sein du domaine skiable des Arcs. Ce domaine skiable forme avec celui de La Plagne, l'espace « Paradiski ».

Cet équipement sera situé entre le secteur de Chantel et le col des Frettes, sur le versant nord-ouest de la crête des Dents du Peigne, entre 1 795 m et 2 391 m d'altitude.

Depuis Arc 1800, il existe trois chemins (lignes) permettant d'accéder à la ligne de crête des Dents du Peigne et de basculer sur les différents secteurs du domaine skiable des Arcs. Ce projet vient en remplacement de la ligne constituée par les télésièges vieillissants des Villards et du Grand Renard, dans l'objectif principal de désengorger le front de neige de la station Arc 1800. Il fait suite au projet d'aménagement global du site de Chantel.

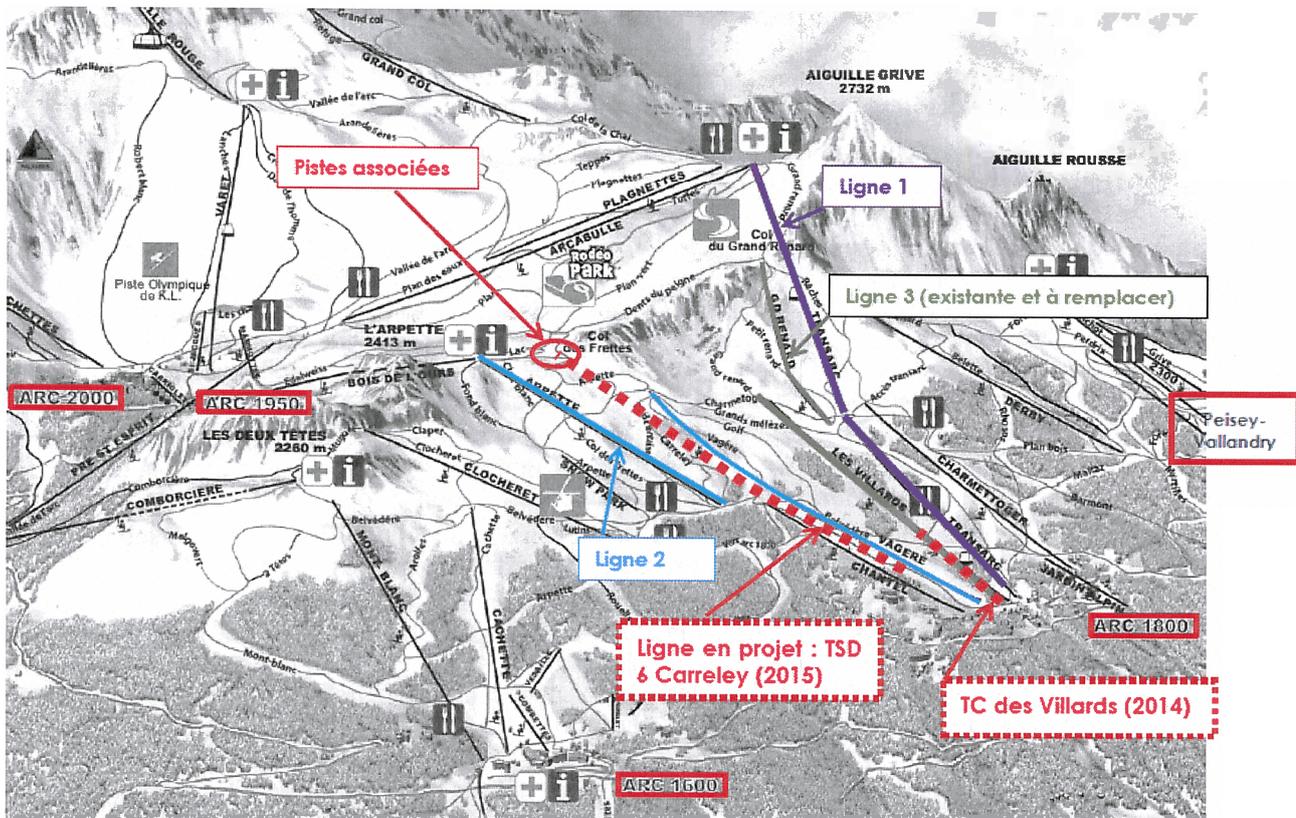
Le projet comprend :

- la création du télésiège du Carreley, situé en amont du front de neige d'Arc 1800 ;
- la création de pistes de ski associées permettant de relier la gare amont du télésiège du Carreley, aux pistes existantes, en fluidifiant les flux de skieurs et en permettant l'accès aux débutants (piste bleue) ;
- le démantèlement du télésiège du Grand Renard.

Il est en lien avec :

- la télécabine des Villards, partant du front de neige d'Arc 1 800 ;
- le démantèlement du télésiège des Villards ;

prévus dans le cadre de l'aménagement global du site de Chantel (front de neige d'Arc 1800)

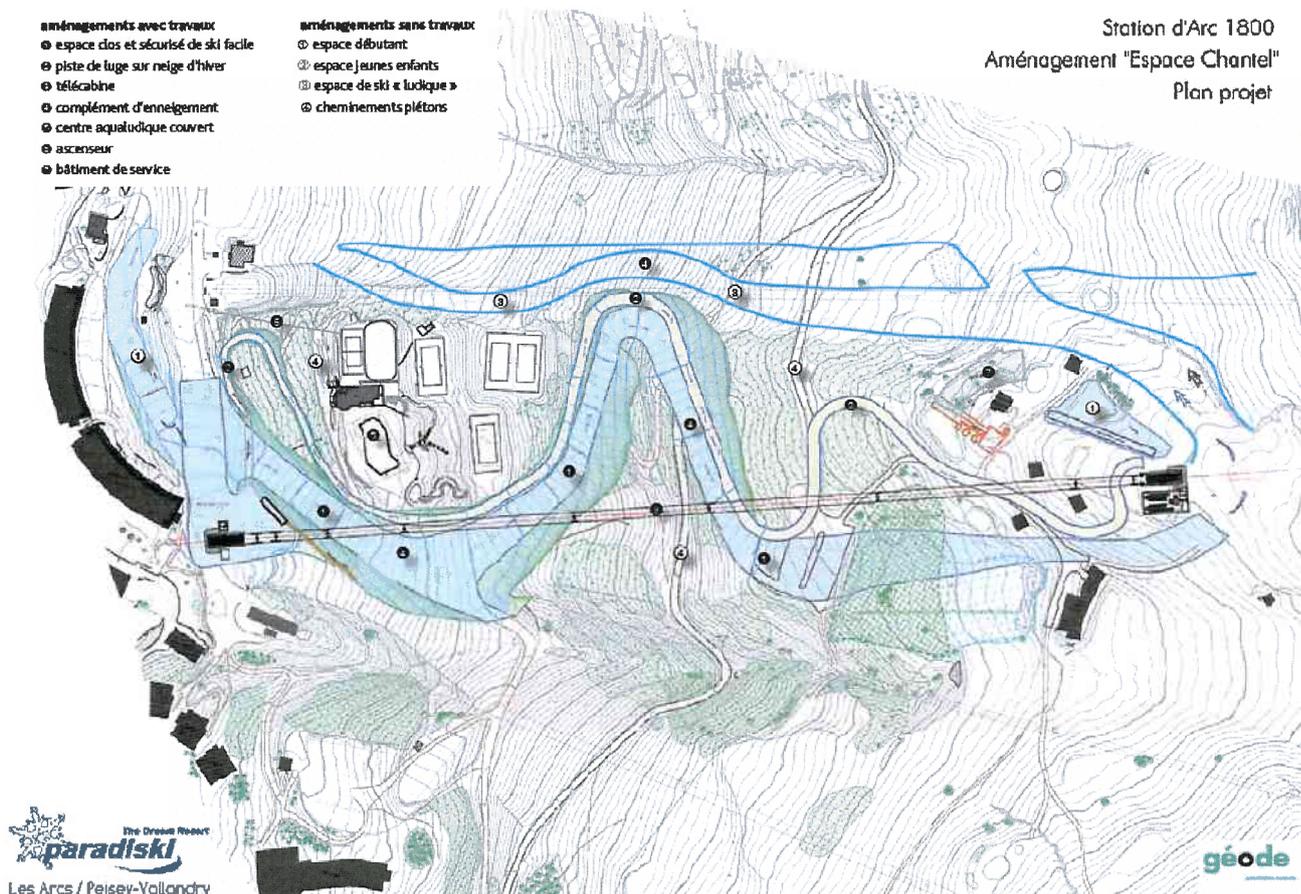


Localisation du projet au sein du domaine skiable des Arcs
Source : Étude d'impact, p.19

Le programme d'aménagement de Chantel, au pied du domaine skiable de la station d'Arc 1 800, auquel fait suite le présent projet, consiste en une restructuration générale du secteur, qui a fait l'objet d'une première étude d'impact datée de mars 2013. Sur une zone qui s'étale de 1 700 à 1 900 m d'altitude, le programme qui a été présenté, concernait un périmètre foncier de 27 ha et prévoyait :

- la création de la télécabine des Villards ;
- la restructuration du réseau de pistes pour créer un espace clos et sécurisé de ski « facile » et une piste de luge sur neige d'hiver ;
- sur le plateau, à l'arrivée de la télécabine des Villards, un espace débutant clos et sécurisé ;
- sur la plate-forme du front de neige, un espace débutant « jeunes-enfants » équipé d'un tapis ;
- l'aménagement d'un espace de ski « ludique » ;
- un complément d'enneigement sur les pistes créées, sur le secteur de Chantel ;
- un centre aqualudique couvert en lieu et place de la piscine en plein air ;
- un ascenseur mécanique entre la zone de front de commerce et le centre aqualudique ;
- un bâtiment de service sur le secteur du golf, incluant un Club House, l'accueil du golf, un restaurant d'altitude de 100 à 150 couverts et un centre de séminaire, en lieu et place d'un chalet existant ;
- des cheminements piétons pour l'accès à l'espace aqualudique et aux zones pour séminaires et animations ;
- le démontage des télésièges des Villards et du Grand Renard.

Il était aussi fait mention, dans les projets à venir, du remplacement du télésiège Chantel par un télé-porteur urbain en va-et-vient pour desservir les urbanisations du plateau de Chantel (a priori, nommé liaison inter-urbaine du Dahu, dans la présente étude d'impact).



Projet d'aménagement du secteur Chantel

Source : Étude d'impact du programme d'aménagement de Chantel, datée de mars 2013, p.10, ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 19 avril 2013.

Le projet de réaménagement du secteur de Chantel a fait l'objet d'une étude d'impact et l'Autorité environnementale a été saisie dans le cadre des procédures de permis de construire de la télécabine des Villards et du permis d'aménager des pistes de ski et de luge sur le secteur Chantel. Un avis de l'Autorité environnementale a été émis, en date du 19 avril 2013.

Le présent avis concerne les aménagements liés au télésiège du Carreley, les pistes associées situées sur le col des Frettes (au niveau de la gare amont du télésiège) et le démantèlement du télésiège du Grand Renard.

1.2 Description du projet

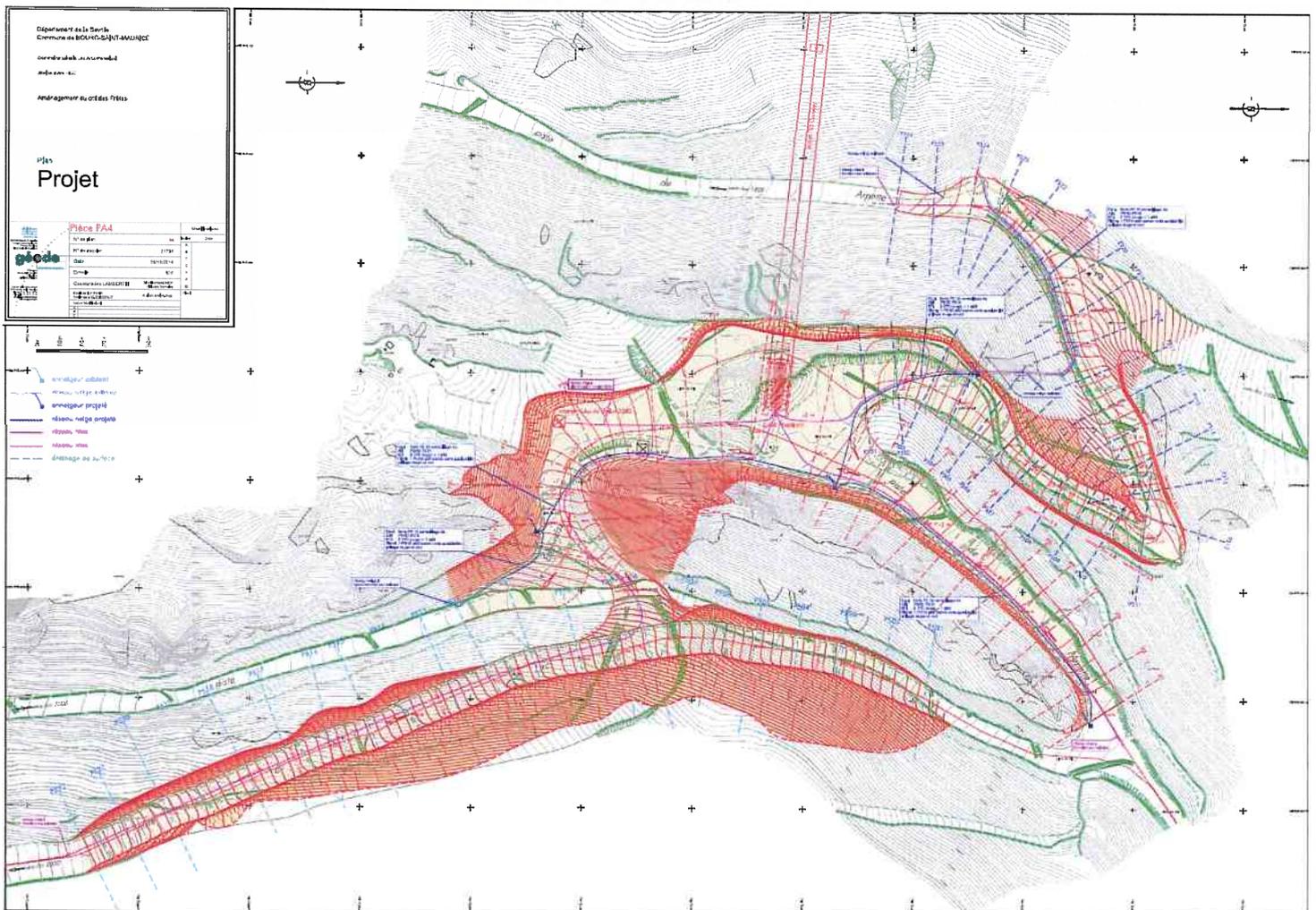
Le **télésiège du Carreley** est débrayable, de type 6 places, d'un débit de 3 000 personnes/heure. D'une longueur horizontale de 1 896 m, cette remontée mécanique nécessite 21 pylônes et permet de franchir un dénivelé de 597 m environ.

À proximité de la gare aval, sera construit un chalet de 40 m², pour permettre le contrôle de l'embarquement (p.23). Les travaux sur ce secteur entraîneront des terrassements sur 0,42 ha, avec 3 100 m³ de déblai et 2 200 m³ de remblai. Les 900 m³ de matériaux excédentaires seront utilisés à l'aval immédiat de la gare pour combler une dépression de piste de ski existante. L'étude d'impact ne présente pas de carte précise localisant ce remblaiement.

La gare amont sera située au niveau du Col des Frettes et sera accompagnée d'une cabane de 100 m² qui contiendra notamment un transformateur et un local « puissance ». Elle nécessite l'aménagement d'une plate-forme située à une profondeur de 3 m par rapport au terrain naturel.

L'ensemble des pylônes va nécessiter une surface cumulée de terrassement de 525 m².

Le **réaménagement de la partie amont des pistes Edelweiss, Lac et Arpette**, sur le secteur du col des Frettes, permettra de relier l'arrivée du télésiège du Carreley aux pistes existantes et d'optimiser les flux skieurs. La piste bleue Edelweiss ne croisera plus la piste rouge du Lac.



Plan Projet de l'aménagement du col des Frettes

Source : Dossier de DAAP des pistes sur le secteurs du col de Frettes, Pièce PA4 - Plan n°04 – Plan Projet

La piste Edelweiss sera reprofilée, notamment au niveau du passage du col des Frettes, qui sera abaissé de 7 m par rapport au niveau actuel et élargi pour obtenir une plate-forme de 20 m, avec une pente adaptée à une piste bleue, de 15 à 20%.

Le reprofilage de la piste de l'Arpette, versant ouest, qui assure la liaison avec Arc 1800 et Arc 1600, sera réalisé en utilisant les matériaux issus du terrassement de la plate-forme et du col, pour atténuer la pente et élargir la plate-forme de piste. Des ouvrages d'art, notamment des murs de soutènement, seront nécessaires sur certaines portions.

Le reprofilage de la piste du Lac, versant est, qui assure la liaison avec Arc 2000, sera fait en utilisant les matériaux issus du terrassement en déblais du col pour améliorer la pente et élargir la plate-forme de piste.

Un dévoiement des réseaux existants dans les zones terrassées (EDF, fibre optique, neige de culture) est prévu (cf. Dossier de DAAP : Pièce PA2 – Notice descriptive des travaux, p.14 et Pièce PA4, Plan n°04 – Plan Projet).

Les travaux liés à la gare amont et aux pistes associées concerneront une surface d'environ 4,5 ha, avec de mouvements de matériaux de 64 000 m³, en équilibre déblai/remblai (p.24).

Les télésièges existants des Villards et du Grand Renard seront démantelés. La présente étude d'impact ne traite que du télésiège du Grand Renard. Le démontage de ce dernier va entraîner la suppression d'une remontée mécanique datant de 1976, comprenant environ 1 000 m de câbles et 13 pylônes. L'étude ne conclut pas sur la destruction des 13 massifs en béton qui permettrait une suppression complète du télésiège (p.28).

Bien qu'un effort ait été réalisé sur la présentation du projet au sein de l'étude d'impact, avec notamment le report sur l'ensemble des cartes de l'emprise du projet (télésiège du Carreley et des pistes associées), l'Autorité environnementale recommande, pour la complète information du public que :

- l'emprise du télésiège du Grand Renard, qui sera démantelé, soit aussi reporté sur les cartographies ;
- le devenir des 13 massifs bétons du télésiège du Grand Renard soit explicité ;
- les modifications prévues sur les réseaux existants (EDF, fibre optique, neige de culture), en particulier sur le secteur amont, soient développées au sein de l'étude d'impact ;
- la localisation du site d'accueil des 900 m³ de matériaux excédentaires du chantier autour de la gare aval soit précisée ;
- la pratique du ski hors piste dans l'aire d'étude soit décrite ;
- le programme d'aménagement du secteur Chantel soit présenté, en précisant les éventuelles évolutions entre le projet présenté en mars 2013 et le projet évoqué dans la présente étude d'impact (p.148) ;
- les différentes procédures ayant eu lieu ou en cours, auxquelles est soumis le programme d'aménagement, soient précisées.

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

2.1 Caractère complet de l'étude d'impact

Sur le plan formel, l'étude d'impact comprend l'ensemble des parties demandées à l'article R. 122-5 du code de l'environnement et couvre les thématiques requises.

Elle est bien structurée et comprend un état initial relativement bien détaillé. À chaque fin de partie, des tableaux de synthèse permettent de récapituler et hiérarchiser les enjeux, les impacts et les mesures.

Néanmoins, le démantèlement du télésiège du Grand Renard faisant partie du présent projet, un report de son emprise sur les cartographies est à réaliser, afin de s'assurer que les enjeux environnementaux sur ce secteur ont été étudiés et pris en compte en particulier pendant la phase travaux (choix de la période de travaux en fonction du cycle de vie des espèces présentes, mise en défens de zones sensibles, adaptation du plan de circulation des engins...).

2.2 État initial

Bien que le projet n'impacte pas de zonage de protection réglementaire (zone Natura 2000, arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB), réserve naturelle) ou d'inventaire en matière d'environnement (zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)), le site est concerné par de nombreuses zones humides, dont huit à proximité du tracé du télésiège du Carreley. Il présente aussi une flore et une faune remarquables, dont plusieurs espèces protégées ou à forte valeur patrimoniale : flores protégées (le lycopode des Alpes, la Primevère du Piémont et la Linaigrette des Alpes), avifaune (43 espèces dont 37 protégées et 28

potentiellement nicheuses), amphibien (grenouille rousse) et potentiellement le lézard vivipare au niveau des zones humides.

Les méthodologies utilisées lors des inventaires sont détaillées de manière satisfaisante. Une dérogation au titre des espèces protégées est en cours d'instruction. Il est à regretter que l'étude d'impact n'en fasse pas mention.

L'étude d'impact précise que les bryophytes (mousses) protégées n'ont pas fait l'objet de recherches spécifiques (p.55), au vu de l'absence d'habitats favorables pour trois des quatre espèces connues dans le département et de l'absence de la quatrième espèce dans cette partie du département. Or, la localisation de cette dernière espèce, *Hamatocaulis vernicosus*, liée aux zones humides, ne se limite pas à la partie Nord-Ouest du département, elle est au moins connue sur les communes de Bonneval-sur-Arc, Saint-Martin-de-Belleville et Termignon. Une recherche sur cette espèce aurait été justifiée.

Les inventaires faune ont concerné l'avifaune, les rhopalocères, les orthoptères, les amphibiens, les odonates les reptiles et les mammifères.

D'après les données issues de l'observatoire des galliformes des montagnes (OGM), le secteur d'étude est favorable au tétras-lyre et à la perdrix bartavelle. En effet, le tracé du télésiège du Carreley traverse des zones potentielles favorables à la reproduction de ces deux espèces et que le tétras-lyre a été observé sur la partie intermédiaire du tracé (p.79-80). Concernant le tétras-lyre, l'Autorité environnementale rappelle que cet oiseau non protégé, est une espèce à forte valeur patrimoniale, qui fait l'objet d'un plan d'actions régional.

Le tracé du télésiège intercepte les périmètres de protection rapprochée et éloignée du captage d'eau potable de Froide Fontaine (implantation de pylônes, gare d'arrivée et remodelage de terrain pour les pistes) et le périmètre de protection rapprochée du captage de Pré Saint Esprit (remodelage de terrain pour les pistes). Des précautions, notamment pendant la phase travaux, devront être prises pour éviter les risques de pollution, en particulier par hydrocarbures. Aussi, avant mesure de réduction, l'enjeu ne peut être considéré comme faible.

À noter qu'aucun cours d'eau permanent n'est présent sur la zone d'étude et que l'enjeu lié aux zones humides a bien été identifié (p.41-42).

Les enjeux principaux, tels qu'ils ressortent de l'état initial sont la biodiversité et les milieux naturels (espèces protégées et zones humides), les captages d'eau potable, les risques naturels, l'intégration paysagère et les activités humaines (golf, pastoralisme...).

Concernant la qualité et le caractère approprié des informations, il convient de se référer à la partie 3 ci-après qui reprend certaines thématiques traitées.

2.3 Compatibilité avec les documents cadres

L'analyse de la compatibilité avec l'ensemble des documents cadres est produite. Le projet est notamment compatible avec le plan local d'urbanisme de la commune de Bourg-Saint-Maurice.

L'étude du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) montre que le tracé du télésiège traverse un secteur identifié comme réservoir biologique (p.83), correspondant au passage du secteur boisé. Aussi, même si le principal dérangement est lié à la phase travaux, l'étude ne peut conclure à un enjeu nul sur cette thématique, avant la mise en place des mesures d'évitement et de réduction (p.84).

2.4 Justification du projet et étude de variante

L'étude d'impact fait état des principaux dysfonctionnements sur le secteur du front de neige d'Arc 1 800 (p.150), qui ont conduit au projet de restructuration du site de Chantel. En complément de ce programme d'aménagement, le télésiège du Carreley et les pistes associées entrent dans le projet de remplacement de la ligne 3, correspondant à l'axe formé par les télésièges des Villards et du Grand Renard (cf. partie 1.1 ci-avant). Les objectifs du remplacement de cette ligne vieillissante (le télésiège du Grand Renard datant de 1976) sont de fluidifier le trafic sur les deux autres lignes, d'éviter la saturation du front de neige du secteur Arc 1800 et de créer un nouvel accès à la ligne de crête et aux autres sites (Arc 1600, Arc 2000, Peisey-Vallandry et Paradiski).

La présentation des solutions alternatives pour le tracé du télésiège et pour les pistes associées est réalisée. Les critères principaux retenus pour le choix du projet sont la flore protégée, les zones humides et dans une moindre mesure le paysage. En effet, le tracé retenu permet d'éviter d'impacter directement l'ensemble des zones humides.

L'étude de variantes pour le choix du matériel retenu pour la remontée mécanique du Carreley aurait aussi pu être abordée, notamment au vu de l'impact paysager.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et permet au lecteur d'appréhender le projet et ses impacts. Il s'enrichirait néanmoins à être complété par quelques illustrations, permettant de mieux visualiser le projet.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

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

Au préalable, l'Autorité environnementale préconise l'intégration d'un calendrier détaillé des travaux, à l'étude d'impact. Les mesures d'évitement et de réduction (concertation avec les exploitants d'alpage, les exploitants du golf, mise en défens des zones humides et espèces protégées, mise en place du balisage du chantier, passage d'un écologue, période des travaux par secteur, végétalisation des zones remaniées...) pourront utilement être intégrées. Ce calendrier, en précisant notamment les interventions par secteur, pourra judicieusement être utilisé dans l'analyse des impacts, notamment pour la faune en comparaison des périodes de nidification et de reproduction.

D'une manière générale, dans les tableaux de synthèse, il conviendra de faire attention à ne pas sous-estimer les enjeux au regard du projet, avant la mise en place des mesures d'évitement et de réduction, car ce procédé tend à sous-estimer les impacts du projet.

De la même manière, il est recommandé de différencier les impacts nuls (le projet n'est pas concerné par la thématique), des impacts potentiels ou résiduels considérés comme négligeables.

L'Autorité environnementale émet quelques remarques, qui sont déclinées par thématique.

3.1 Biodiversité et espaces naturels

Bien que situé au sein d'un domaine skiable, le projet implique le terrassement d'une surface cumulée d'environ 5 ha. L'état initial montre la présence d'espèces remarquables et de nombreuses zones humides (cf. point 2.2 ci-avant). Aussi, l'analyse des impacts et les mesures proposées, en particulier pendant la phase chantier (source potentielle de pollution et de fort dérangement, notamment des espèces nicheuses), demande une attention particulière.

Flore protégée et zones humides

Pour garantir la préservation des zones humides et des stations de flore protégée (le lycopode des Alpes, la Primevère du Piémont et la Linaigrette des Alpes), il est indiqué qu'elles seront mises en défens avant le démarrage des travaux (ME_2 et ME_5). Pour cela, le maître d'ouvrage fera appel à un écologue ou aux agents du parc de la Vanoise (p.173, 179).

Pour pérenniser ces mesures qui semblent pertinentes, l'Autorité environnementale recommande qu'elles soient accompagnées d'un suivi sur toute la durée du chantier, afin de s'assurer que les systèmes de mise en défens restent bien en place et qu'ils soient respectés.

Il est à noter que le projet retenu évite l'ensemble des zones humides (ME_1). Il traverse, néanmoins, au minimum, des espaces de fonctionnalité (bassin d'alimentation) de zones humides. Il conviendra de vérifier que les aménagements prévus permettent d'assurer les conditions de maintien de l'alimentation en eau de ces zones, en quantité et en qualité, durant les phases de chantier et d'exploitation.

Des mesures de compensation, consistant à la réalisation de transplantation de station de Primevère du Piémont (MC_1) et de Lycopode des Alpes (MC_2) sont proposées.

Faune

Concernant les **oiseaux**, plusieurs espèces nicheuses protégées évoluent sur le site. L'étude propose un commencement des travaux dès la fonte des neiges, avant la période de reproduction de l'avifaune, afin d'obliger les individus à s'installer en dehors de la zone de travaux. Ce raisonnement ne peut convenir et la mesure ME_3 ne peut être considérée comme une mesure d'évitement. Cette analyse fait abstraction de la notion de territorialité, en particulier pour les oiseaux où le report n'est pas systématique. Aussi sur les secteurs favorables aux espèces nicheuses, les travaux ne doivent pas démarrer avant le mois d'août. À

défaut, les impacts sur l'avifaune protégée demandent à être développés et l'obtention d'une dérogation au titre des espèces protégées, pourrait être nécessaire.

Au vu des éléments fournis dans l'étude, les travaux auront un impact potentiellement fort sur le **tétras-lyre** et les galliformes de montagne en général. Néanmoins, une adaptation des travaux au cycle de vie de cette espèce patrimoniale, avec un démarrage à partir du mois d'août (après la période la plus sensible correspondant à la reproduction et à l'élevage des jeunes), sur les secteurs qui lui sont favorables, réduirait fortement l'impact du projet.

Aucune mesure de réduction ou de compensation n'est proposée pour les galliformes de montagne. Il est rappelé que dans le cadre du plan d'actions régional en faveur du tétras-lyre, il est préconisé de réaliser un diagnostic des habitats favorables à l'espèce à l'échelle de l'ensemble du domaine skiable, afin de pouvoir évaluer les impacts des aménagements successifs du domaine skiable et d'adapter au mieux les mesures envisagées (mise en défens contre le hors-piste de zone d'hivernage, création d'habitat favorable...). Cette espèce demande ainsi une meilleure prise en compte à l'échelle du projet et plus généralement à l'échelle du domaine skiable.

La mise en place de système de visualisation des câbles pour l'avifaune (ME_4) est une mesure très pertinente, qu'il conviendra de veiller à réaliser. Compte-tenu du risque de collision pour les grands rapaces, en particulier pour le Gypaète barbu, il est préconisé d'équiper le télésiège sur les deux tiers supérieurs du télésiège, jusqu'à la gare d'arrivée).

Forêt

L'étude d'impact précise que le télésiège traversera un secteur forestier, comprenant des fourrées d'Aulne vert des Alpes et une pessière à Airelles, entre 1 940 et 2 070 m d'altitude, soit entre les pylônes 15 à 13. Le projet nécessitera ainsi un déboisement de quelques arbres en dessous de la ligne sur une longueur d'environ 200 m (p.105).

L'étude précise que le projet n'est pas soumis à autorisation de défrichement. L'Autorité environnementale rappelle que conformément au code forestier (Art. L.214-13, L.341-1 et suivants et L342-1), qu'une demande de défrichement est nécessaire, quelle que soit la surface à défricher :

- en forêt « privée », dès lors que les parcelles à défricher se situent dans un massif supérieur à 4 ha ;
- en forêt « publique », quelque que soit la surface du massif boisé.

Ce point nécessite d'être précisé dans l'étude d'impact afin de pouvoir statuer sur la nécessité ou non de l'obtention d'une autorisation de défrichement.

3.2 Captage d'eau potable

Le projet interceptant des périmètres de protection de captage d'eau potable, un rapport par un hydrogéologue agréé a été réalisé en septembre 2014. Ce rapport constitue l'une des pièces fournies dans les dossiers d'autorisation (DAAP et DAET). Il est cependant à regretter que l'étude d'impact n'en fasse pas mention et que les conclusions et les dispositions qu'il conviendrait de suivre ne soient pas reprises dans l'étude, en particulier sous forme de mesures d'évitement et de réduction.

L'étude d'impact nécessite un complément sur ce point. Les tableaux de synthèse devront être modifiés en conséquence. Le risque de pollution accidentelle, en particulier pendant la phase travaux, ne peut être considéré comme nul à faible (p.117...), en l'absence de mesures spécifiques et de la prise en compte des préconisations de l'hydrogéologue agréé.

3.3 Risques naturels

Implanté en altitude, ce projet est principalement concerné par les risques d'avalanche, de glissement de terrain et de chute de blocs.

Un diagnostic nivologique (risque d'avalanche et de reptation) daté du 18 avril 2014 et une étude des risques naturels datée de mai 2014, ont été réalisés par des bureaux d'étude spécialisés. L'étude d'impact ne reprend qu'une partie des conclusions de ces études (p.141) et pour éviter au lecteur de devoir se référer à plusieurs documents, il est nécessaire que l'étude d'impact soit complétée. Sans remettre en cause la faisabilité technique du projet, des poches d'érosion ont été identifiées en partie haute (pylônes 2 et 3) et des risques de glissement de terrain superficiel ou de chute de blocs isolés sont à étudier, notamment pour les pylônes P8 à P11 (cf. Dossier de DAET, Pièce I – Étude des risques naturels, p.16). Aussi, il ne peut être considéré le risque de mouvement de terrain comme nul. Les tableaux de synthèse sont à corriger.

Concernant le risque d'avalanche, le domaine skiable est couvert par un plan d'intervention de déclenchement des avalanches (PIDA).

Conformément aux articles L. 472-1 et suivants et R. 472-8 du code de l'urbanisme, dans le cadre de la procédure d'autorisation de travaux, 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.

3.4 Paysage

Il existe un enjeu fort au niveau de la qualité paysagère des éventuelles zones remaniées autour des crêtes, sur le secteur du col des Frettes. L'état initial proposé dans l'étude d'impact contient une analyse paysagère sérieuse. Elle permet notamment de faire ressortir les principales caractéristiques du territoire et les perceptions les plus significatives du site (p.91).

Cependant, les effets attendus sur l'environnement semblent minimiser l'ampleur des impacts paysagers des terrassements. Au niveau du secteur amont, des falaises et des éperons rocheux (p.119) seront impactés, avec notamment l'élimination d'un îlot rocheux qui sera en partie arasé (p.133), ce qui entraînera une modification du paysage en matière de co-visibilité depuis le col des Frettes.

L'étude précise que les effets sur l'inscription et l'intégration des terrassements, notamment sur le secteur amont, pourront être en partie atténués par des mesures appropriées (p.131). Cette affirmation est trop imprécise et demande à être développée et illustrée, notamment à l'aide de simulations d'intégration paysagère. En effet, comme précisé dans l'étude d'impact, certaines « cicatrices » ne pourront être complètement masquées, les méthodes de revégétalisation ne pouvant fonctionner sur les pitons rocheux ou les zones trop escarpées.

Enfin, le local technique de 100 m² de la gare amont de part ces dimensions nécessite un soin architectural particulier.

Ainsi, l'analyse des impacts paysagers demande à être complétée par la réalisation de simulations du projet, notamment depuis les points de vue stratégiques définis dans l'état initial et depuis les secteurs habités situés à proximité.

3.5 Environnement humain

L'analyse des impacts sur les activités à proximité du site du projet, notamment le golf et la restauration d'altitude demande des précisions. En effet, l'étude d'impact conclut très rapidement à l'impact faible sur ces activités (p.142).

La rédaction proposée notamment pour le golf ne permet pas de savoir si la modification des parcours sera permanente et si l'impact est à prévoir sur plusieurs saisons.

3.6 Mesures de suivi

Le suivi de la bonne mise en œuvre des mesures (MS_1), notamment pendant la phase chantier, demande à être précisé (organisme qui en aura la charge, engagement formel du maître d'ouvrage à le réaliser...). Au vu des mesures envisagées (mise en défens, adaptation des travaux au cycle de reproduction des espèces, végétalisation...), l'Autorité environnementale préconise un encadrement strict du chantier, par un expert environnemental (écologue...), tout au long des travaux et non de façon ponctuelle.

L'étude d'impact fait mention à plusieurs reprises (p.55, 86, 122, 185, 194...) d'un observatoire environnemental (a priori faune, flore et paysage) à l'échelle de la station des Arcs. Il aurait été apprécié que soient précisés son état d'avancement, ses modalités de fonctionnement et le cas échéant son financement.

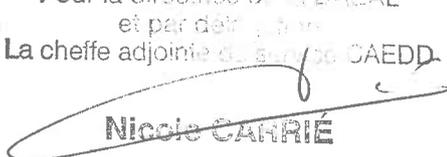
Le suivi de l'ensemble des mesures (et non uniquement celui de la population de primevères et de lycopes des Alpes) demande à être précisé et pourrait peut-être être envisagé dans le cadre de l'observatoire, afin de permettre une capitalisation des données.

L'Autorité environnementale tient à souligner l'intérêt de la mise en place d'un tel outil, qui permettra de rassembler des éléments utiles pour l'évaluation environnementale des projets à venir, l'adaptation des mesures d'évitement et de réduction et pour l'évaluation des effets cumulés liés notamment à la fragmentation des milieux.

Pour le préfet de la région, par délégation,
la directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL
et par délégation
La cheffe adjointe de service CAEDD

11/11


Nicole CARRIÉ

