



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**«Aménagement du domaine skiable remplacement des télésièges
du signal et de la grande Sure et des locaux d'exploitation
associés»
présenté par la SATA
sur la commune d'Huez (Isère)**

**Avis de l'Autorité environnementale
Dans le cadre du dossier de demande d'autorisation
d'exécuter les travaux (DAET) présentant le projet**

Avis P n° 2015-2056

émis le 11 - OCT. 2015

n° 1173

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

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

Avis produit par : Marie-Odile Ratouis
DREAL Rhône Alpes
Service CAEDD
Groupe Autorité Environnementale
Tél. : 04 26 28 67 57
Fax : 04 26 28 67 56
courriel : marie-odile.ratouis@developpement-durable.gouv.fr

REFERENCE : W:\services\00\CAEDD\05-AE\06-AvisAe-projets\tourisme_Joisirs\38\huez\2015-Alpes_dHuez_TsiegeCabine_Signa\04-avis\transmPref\20150925-DEC-Ilssignal_gdesure.odt

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

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

Le projet de remplacement des télésièges du Signal et de la grande Sure, situé sur le domaine skiable de l'Alpes d'Huez, sur la commune d'Huez (38) et présenté par la société d'aménagement touristique de l'Alpes d'Huez et des grandes Rousses (SATA), 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 le 3 août 2015 par le service instructeur (DDT 38 Vizille), pour le compte de la mairie d'Huez. Le dossier de permis de construire du projet, comprenant notamment une étude d'impact datée de mars 2015 a été reçu complet le 5 août 2015 Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 5 août 2015.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés le 18 août 2015.

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

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

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

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

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

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

Synthèse de l'avis

Le projet, situé sur la commune d'Huez est porté par la société d'aménagement touristique de l'Alpe d'Huez (SATA). Il consiste :

- au remplacement du télésiège et des trois téléskis du Signal par un télécabine/télésiège débrayable respectivement de 10 et 6 places plus performant ;
- au remplacement du télésiège à deux places de la Grande Sure par un télésiège à quatre places.

Dans un secteur déjà très aménagé, ces travaux constituent la dernière phase de la restructuration du front de neige de la station.

Les aménagements prévus reprennent les mêmes tracés que les installations démontées. De nouvelles gares adaptées aux nouveaux équipements se situeront quasiment aux mêmes emplacements que les gares anciennes.

Le télécabine/télésiège du Signal nécessitera seulement 9 pylônes contre 27 actuellement présents sur le secteur, celui de la grande Sure, 11 pylônes.

Des locaux techniques pour les postes de conduite et de surveillance seront annexés aux gares. Les sièges et cabines du Signal seront garés à la gare amont nécessitant un bâtiment plus important. Un travail sur leur architecture a été conduit dans un souci d'intégration paysagère.

L'étude d'impact est claire et complète ; elle comprend les chapitres exigés par le code de l'environnement, y compris une notice d'incidences Natura 2000. Elle est de qualité et proportionnée aux enjeux.

L'état initial est suffisamment détaillé pour identifier et hiérarchiser les impacts potentiels. Il est basé sur des données bibliographiques et des inventaires de terrain. Les principaux impacts sont identifiés et le pétitionnaire s'est attaché à proposer des mesures adaptées aux enjeux relativement limités du projet : reprise des mêmes tracés dans des secteurs déjà très transformés et aménagés, mise en défens des zones sensibles...

L'Autorité environnementale adhère aux principaux enjeux identifiés et à leur hiérarchisation : biodiversité et zone humide et surtout paysage. Elle recommande cependant :

- d'approfondir l'analyse des impacts paysagers en particulier sur l'inscription des gares amont dans le grand paysage ;
- de s'engager concrètement sur la mise en œuvre des préconisations et recommandations des mesures visant à réduire et contrôler les impacts résiduels, en présentant notamment un calendrier des travaux.

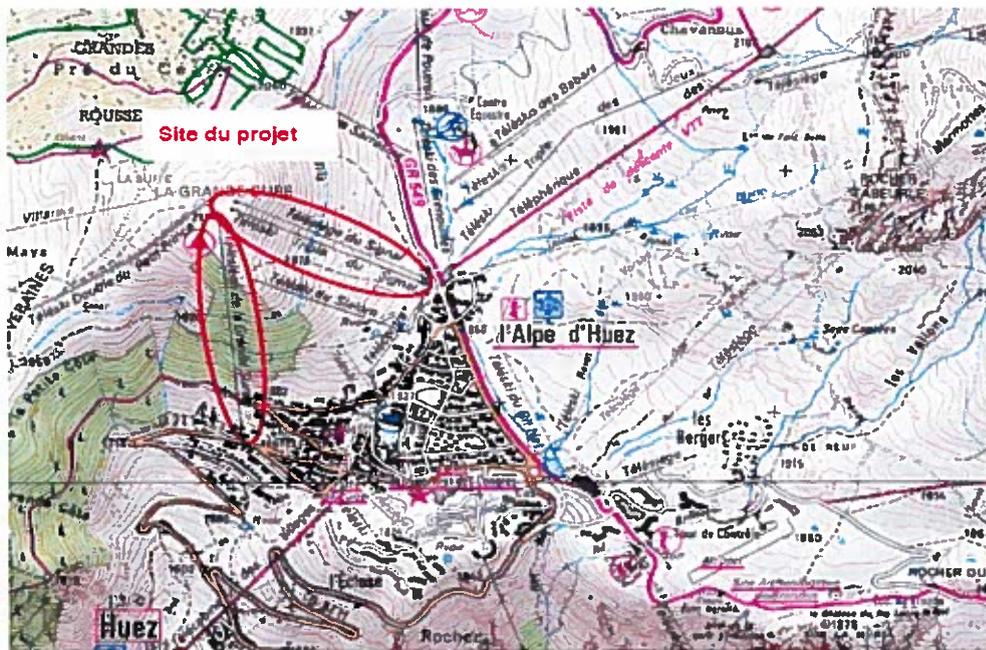
D'autres remarques figurent dans l'avis détaillé ci-après.

Avis détaillé

1) Analyse du contexte du projet

1.1 Le contexte

Le projet, porté par la société d'aménagement touristique de l'Alpes d'Huez et des grandes Rousses (SATA), s'inscrit dans le programme de réaménagement des appareils structurants du front de neige de la station de l'Alpes d'Huez. Il constitue une dernière phase de ce programme et vise à remplacer des équipements vétustes - le téléski de la grande Sure est le plus vieil appareil en fonctionnement en France - par des installations plus confortables, mieux sécurisées et offrant un meilleur débit.



Source : Étude d'impact p.30

Les interventions déjà réalisées ont concerné :

- le démontage des 3 téléskis des Jeux, et la récupération intégrale des 3 gares d'arrivée ;
- le démontage du télésiège du Lac Blanc, en intégrant la récupération intégrale de la gare d'arrivée ;
- le démontage du télésiège des Babars 1 ;
- le démontage du télésiège de Pourtrans ;
- la construction du télésiège cabines débrayables des Jeux.

D'autres projets sur le domaine skiable de l'Alpes d'Huez sont envisagés dans les années à venir, mais dans des secteurs différents.



Source étude d'impact p 147

1.2 Le projet

Le projet concerne la reprise du secteur du Signal et de celui de la grande Sûre qui se localisent à proximité de la station dans une zone déjà très aménagée et fortement fréquentée. Il comprend :

- le démontage du télésiège du Signal avec récupération de l'ensemble ;
- le démontage des trois téléskis du Signal, avec récupération intégrale des trois gares ;
- la construction, en remplacement des téléskis, du télésiège à cabines débrayables du Signal à haut débit et plus confortable, permettant le transport de piétons nécessitant la construction d'une gare aval et d'une gare amont, identique à la gare aval à laquelle est ajoutée un garage ;
- le remplacement du télésiège à deux places de la Grande Sure par un télésiège à 4 places avec aménagement des gares aval et amont.

L'équipement du Signal est un téléporté mixte (télésiège/télécabine), débrayable comprenant des sièges 6 places et des cabines 10 places d'un débit de 36 000 personnes/heure. Son tracé suivra celui des téléskis du Signal démontés.

➤ Les gares se situeront aux emplacements des anciennes, soit à une altitude de 1860 m pour la gare aval et 2113 m pour la gare amont.

Elles comprendront :

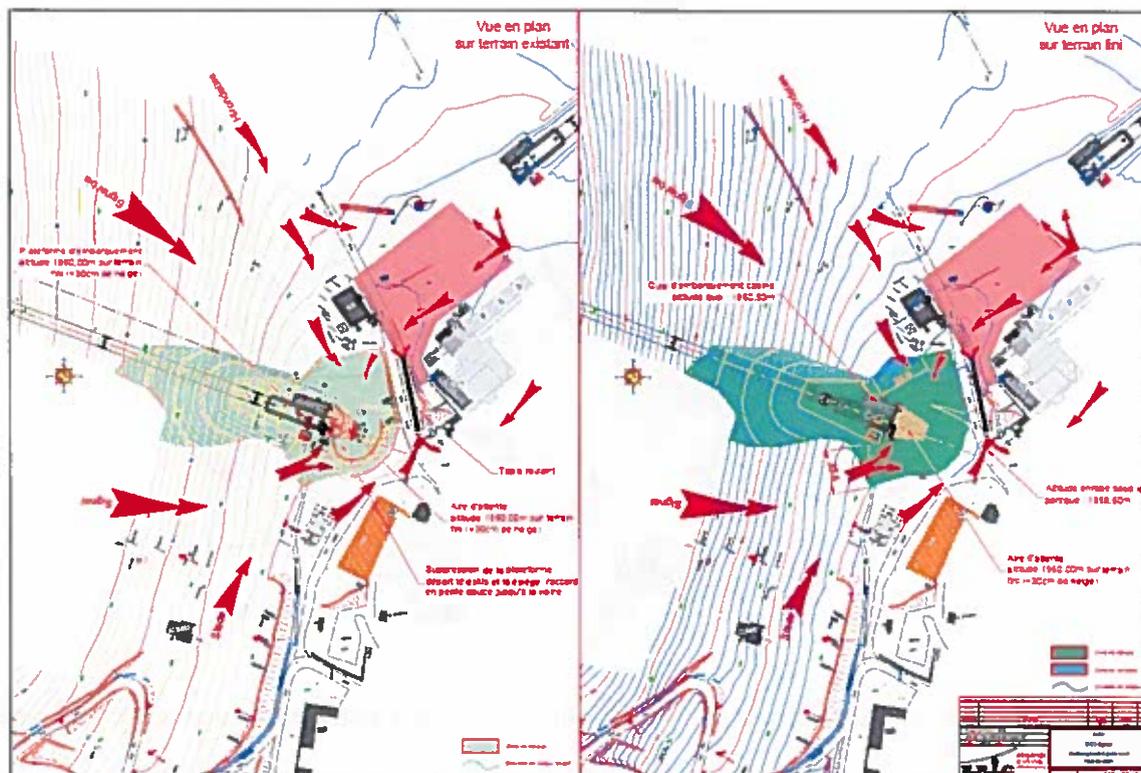
- deux locaux d'exploitation, un local principal et un local secondaire pour la surveillance des embarquements, les quais skieurs et les quais piétons seront distincts,
- la gare amont comprendra un transformateur intégré au sous-sol,
- la gare aval comprendra en sous-sol le garage pour le stockage des sièges et du véhicule de service

• des terrassements de 7 000 m³ de déblais sur une surface terrassée de 7000m² pour la gare aval, 9 500m³ de déblais et 2 500m³ de remblais pour une surface terrassée de 11 800m² pour la gare amont.

Il est prévu de stocker l'excédent de déblais soit 7000m³ dans une zone à proximité de la gare intermédiaire du téléphérique des grandes Rousses, sans qu'il soit précisé à quelle fin ni dans quelles conditions.

➤ la ligne d'une longueur de 812,79 m sur un dénivelé de 253,50 m nécessitera la pose de 9 pylônes au lieu des 27 pylônes et 5 portiques actuels.

L'alimentation électrique se fera par des lignes souterraines : pour la gare amont à partir du transformateur existant distant d'environ 120 m et pour la gare aval depuis le transformateur de la gare du téléphérique des grandes Rousses distant d'environ 90 m.



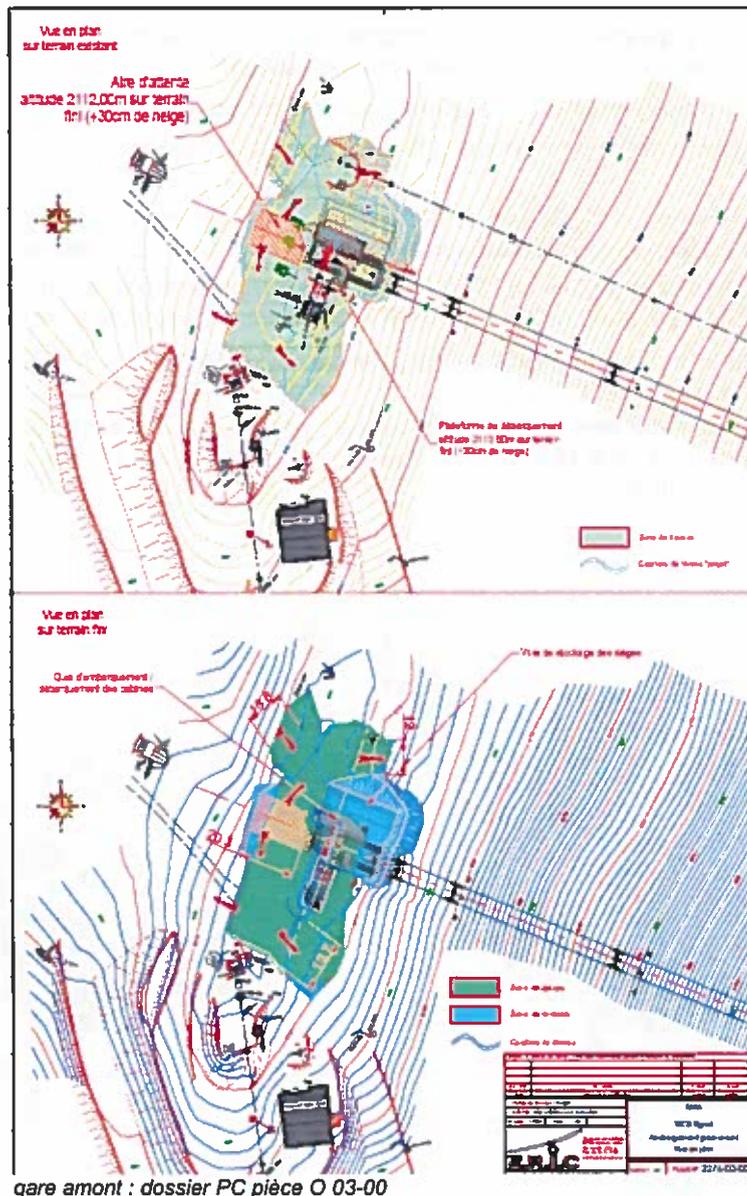
Gare aval, dossier PC pièce O-02-00

L'intervention sur le télésiège de la grande Sure consiste au remplacement de l'existant par un matériel à 4 places de technologie plus récente. Il reprendra le même tracé et utilisera des éléments de l'appareil démonté. Il nécessitera 11 pylônes. Son débit sera de 1 800 personnes /heures.

La gare aval sera installée à l'emplacement de l'ancienne gare, elle nécessitera 3 200m³ de déblais sur une surface de 1 800m². Le local d'exploitation existant sera démonté et récupéré pour d'autres utilisations, Il sera remplacé par un local principal poste de surveillance de l'embarquement et abritant l'armoire électrique.

La gare amont sera un peu décalée vers l'Ouest pour s'éloigner de bâtiments existants. Elle comprendra un local d'exploitation avec un poste de surveillance des débarquements et abritant l'armoire électrique et les armoires de puissance. L'alimentation électrique se fera par une ligne enterrée à partir du transformateur de la gare amont du télésiège/cabines du Signal située à environ 75m.

Son aménagement nécessitera 3 200 m³ de remblais. Les volumes remblais-déblais seront équilibrés entre les deux gares.



L'ensemble des travaux ne devrait pas nécessiter d'aménagement des pistes existantes ni la création de pistes d'accès, ni de défrichage.

Enfin, il est prévu d'évacuer les éléments démontés et non réutilisés vers des filières de recyclage. Les massifs bétons de fondation et matériaux inertes des démolitions seront enterrés sur place ou seront évacués par hélicoptère pour les moins accessibles.

1.3 Le contexte réglementaire

Le projet par sa nature et les travaux qu'il induit est uniquement soumis à autorisation d'exécution de travaux et à étude d'impact et par conséquent à enquête publique.

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

2.1 Complétude de l'étude d'impact

D'un point de vue formel, l'étude d'impact comprend la plupart des chapitres exigés par le code de l'environnement. Une évaluation préliminaire des incidences Natura 2000 sur le site FR 8201738 «plaine de Bourg d'Oisans et ses versants», à environ 2 km en aval du projet, est annexée.

L'étude d'impact est claire et agréable à lire, elle est bien illustrée, ce qui facilite la compréhension du projet et de ses impacts. La typographie retenue permet de distinguer les éléments qui relèvent de l'information générale des développements propres au contexte du projet. Les points importants et les conclusions sont surlignés.

Les noms et qualités précises et complètes des auteurs des études ayant contribué à la réalisation de l'étude, sont mentionnés. Les méthodes utilisées sont présentées en particulier pour l'étude des sensibilités du milieu naturel dont l'analyse a été conduite à plusieurs échelles. Le maître d'ouvrage a fait appel aux services de bureaux compétents pour réaliser les études environnementales des différentes thématiques.

Cette présentation précise les échanges entre maître d'ouvrage et maîtres d'œuvre et la démarche itérative et progressive - éviter, réduire, compenser- qui ont conduit au projet retenu et aux mesures proposées.

2.2 Résumé non technique

Le résumé non technique reprend l'ensemble des éléments développés dans l'étude d'impact. Des tableaux de synthèse permettent d'identifier rapidement les enjeux et les impacts considérés les plus importants par le pétitionnaire et les mesures qu'il propose.

2.3 État initial et analyse des impacts

L'ensemble des thématiques est traité. Les développements dans les domaines particulièrement sensibles pour ce type d'équipement et d'activité sont appropriés : géologie et morphologie, eaux superficielles et souterraines, biodiversité et paysage. Ils s'appuient sur les nombreuses données existantes. L'ensemble des protections, des inventaires et des données disponibles, des plans documents cadres sont bien identifiés. Les principaux enjeux sont bien recensés et hiérarchisés. L'Autorité environnementale adhère à leur appréciation :

- le projet ne concerne pas de secteurs protégés pour des captages d'eau potable ;
- les risques naturels potentiels ou connus sont identifiés à partir des documents et plans existants, glissements de terrain et risques d'avalanche, ils sont faibles les installations prévues étant en dehors des zones d'aléa fort ; ils méritent cependant d'être pris en compte pour la construction des équipements et pour cela nécessitent une étude géotechnique plus détaillée comme le signale l'analyse préliminaire de faisabilité ;
- les enjeux de biodiversité concernent la présence proche d'une zone humide (150 m de la zone des grenouilles), d'une station de Lys martagon, et à des zones d'hivernage et de nidification du Tétraz lyre sur la commune en amont des sites d'intervention, signalées par l'observatoire des Galliformes de montagne et la présence du papillon Apolon ;
- les enjeux paysagers sont forts, les gares amont se situant sur une crête.

L'étude d'impact différencie bien les impacts temporaires (liés à la phase chantier), des impacts permanents (en mode de fonctionnement). Elle met en avant les impacts positifs du remplacement de cinq remontées par deux équipements plus confortables et performants, souligne la réduction des impacts pour l'avifaune et le paysage par la réduction du nombre de câbles et de pylônes. Ces justifications sont acceptables.

En ce qui concerne le paysage, un travail particulier a été conduit sur l'architecture des gares. Toutefois, l'analyse des impacts aurait dû aussi s'appuyer sur une analyse et un argumentaire plus développé et illustré, permettant de mieux apprécier les impacts liés aux gares amonts, positionnées en crête et qui par leur dimension seront beaucoup plus prégnantes que l'existant.

La crête secondaire du signal est perçue depuis plusieurs vues en plongée et constitue le premier plan du panorama grandiose sur le massif de l'Oisans. Cette situation mérite une analyse.



La démonstration des rapports d'échelle est à renforcer tant au niveau du grand paysage que du paysage plus rapproché :

- coupe plus large englobant le sommet et le départ du versant opposé pour donner un aperçu de l'échelle de l'équipement dans le grand paysage ;
- coupes en long et en large des gares sommitales à comparer avec des coupes de même emprise de la situation actuelle
- justification du positionnement du garage des sièges en gare amont plutôt qu'en gare aval, la taille des bâtiments pouvant mieux s'intégrer en station qu'en crête ;
- illustration des terrassements et de leurs impacts visuels dans un paysage au modelé doux et dégagé où est perceptible la moindre bosse.

Les impacts sur la biodiversité et la zone humide sont bien analysés. Les principaux effets à craindre sont en phase travaux avec les risques de pollution de la zone humide via les eaux de ruissellement et la circulation d'engins. L'impact sur l'Apolon est limité, sa plante hôte n'étant pas présente dans la zone de chantier. Bien qu'en dehors de la zone de chantier, il serait utile de proposer une mesure de protection de la station du Lys Martagon ou de mieux garantir l'absence d'impact pendant le chantier.

L'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 conclut à l'absence d'impact, cette conclusion est partagée. L'étude d'impact souligne également l'importance de l'activité agricole de pâturage du secteur et de son maintien.

En ce qui concerne la fréquentation induite par les nouveaux équipements, notamment le télésiège/télécabine du signal, l'étude indique qu'il n'y aura pas d'augmentation significative. Cette affirmation aurait mérité d'être plus étayée. Il aurait aussi été nécessaire de préciser s'il est prévu de faire fonctionner cette installation en été et dans l'affirmative, quels effets elle induira.

Sur les effets sur le climat, l'étude présente les engagements de la commune sur les constructions de la station. Elle précise dans les pièces complémentaires fournies en juillet que l'option d'équiper les gares en panneaux photovoltaïques ne permettait d'assurer une production d'énergie suffisante et régulière pour le fonctionnement des télésièges, qu'elle ne pouvait donc pas être retenue, remarquant par ailleurs que l'énergie utilisée était de source hydroélectrique.

2.4 Description du projet

Le projet est décrit de façon détaillée et les variantes d'études sont présentées. Il est resitué dans le contexte plus général du programme d'aménagement du domaine skiable de l'Alpes d'Huez.

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

3.1 Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet

Les interventions sont essentiellement justifiées par la vétusté des équipements et des motifs économiques pour la station. Elles veillent néanmoins à intégrer les préoccupations environnementales dans leur conception. Toutes les catégories d'impact ont été identifiées. Leur analyse est suffisamment détaillée et proportionnée aux enjeux identifiés, en particulier en ce qui concerne ceux relatifs à la biodiversité.

Conséquence du maintien des tracés, l'étude des variantes se limite au type de matériel. Comme évoqué plus haut, les impacts paysagers auraient pu éclairer de manière plus approfondie les choix.

3.2 Compatibilité avec les documents cadres

La compatibilité avec les documents-cadres existants est analysée.

L'étude a été complétée par des éléments transmis par le SATA le 17 juillet 2015 au service instructeur permettant d'apprécier la compatibilité avec le POS en vigueur.

3.3 Adéquation des mesures envisagées

Les mesures de réduction ou de compensation préconisées sont globalement pertinentes et satisfaisantes. Toutefois, elles sont présentées sous la forme de principes et de recommandations. Constituant un engagement de la part du maître d'ouvrage, elles devraient être présentées de manière plus affirmative et les modalités de mise en œuvre devraient être plus explicites.

En ce qui concerne le chantier, les mesures sont assez classiques. L'Autorité environnementale encourage fortement la production d'un calendrier de travaux intégrant la mise en place des différentes mesures. Celui-ci permettrait de visualiser la durée du chantier et la période de réalisation des travaux. Les mesures de réduction (mise en défens, balisages, enherbement,...) pourraient utilement être intégrées. Ce calendrier pourrait judicieusement être utilisé dans l'analyse des impacts sur la biodiversité en particulier sur le dérangement de la faune.

L'apport d'éléments du cahier des clauses techniques et particulières et de cartographie des mesures à mettre en place serait aussi apprécié pour préciser les conditions de réalisation du chantier, circulation des engins...

Il faut noter que les conditions de démolitions des installations existantes sont évoquées. Il est prévu notamment l'évacuation par hélicoptage des massifs bétons qui n'auront pas pu être démolis et enterrés. Il est prévu d'évacuer les éléments issus des anciennes installations vers des structures de recyclage. Celles-ci auraient pu être identifiées afin de garantir la faisabilité de cette affirmation. Enfin, il aurait été utile de préciser le devenir des déblais stockés à la gare intermédiaire du télésiège des grandes Rousses.

Enfin, des mesures de suivi des mesures sont proposées, elles constituent un élément important de contrôle de l'efficacité du dispositif de réduction des impacts. Il est fortement recommandé de préciser les opérateurs en charge de leur suivi et les modalités de leur mise en œuvre.

Le Préfet
de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

Michel DELPUECH

