



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis de la mission régionale d'autorité environnementale
relatif au projet de remplacement du téléphérique
de la Flégère par une télécabine
présenté par la Compagnie du Mont Blanc
sur la commune de Chamonix-Mont-Blanc
(département de la Haute-Savoie)**

Avis n° 2017-ARA-AP-00512

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 20 mars 2018, a donné délégation à M. Jean-Pierre NICOL, membre permanent, 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 du téléphérique de la Flégère par une télécabine, sur la commune de Chamonix-Mont-Blanc (74).

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 (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 26 février 2018, par l'autorité compétente pour autoriser le projet de remplacement du téléphérique de la Flégère par une télécabine pour avis 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, le préfet de Haute-Savoie et le directeur général de l'agence régionale de santé ont été consultés. Ce dernier a transmis une contribution en date du 26 février 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.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, cet avis doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui doit être jointe lors de la consultation du public.

Avis de l'Autorité environnementale

1. Présentation du projet.....	4
1.1. Localisation.....	4
1.2. Description du projet.....	4
1.3. Contexte réglementaire.....	5
1.4. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné.....	5
2. Qualité du dossier d'étude d'impact.....	6
2.1. État initial de l'environnement, enjeux environnementaux et perspectives de son évolution.....	6
2.1.1. Présentation générale.....	6
2.1.2. Assainissement.....	7
2.1.3. Risques naturels.....	7
2.1.4. Paysages.....	7
2.1.5. Biodiversité et milieux naturels.....	8
2.1.6. Nuisances sonores.....	9
2.2. Solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....	9
2.3. Effets cumulés avec d'autres projets connus.....	10
2.4. Mesures pour éviter, réduire et si nécessaire compenser les impacts et le suivi envisagé.....	10
2.5. Méthodes utilisées et auteurs des études.....	11
2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	11
3. Prise en compte de l'environnement par le projet.....	11
3.1. Assainissement.....	11
3.2. Risques naturels.....	12
3.3. Paysages.....	12
3.4. Biodiversité et milieux naturels.....	13
3.5. Nuisances sonores.....	13
4. Conclusion.....	14

1. Présentation du projet

1.1. Localisation

Le présent avis concerne le projet de remplacement du téléphérique de la Flégère par une télécabine sur la commune de Chamonix-Mont-Blanc, à l'Est du département de la Haute-Savoie.

En 1997 le secteur Brévent et le secteur de ski de la Flégère ont été reliés par un téléphérique de liaison. En 2000 les deux stations se sont formellement jointes pour devenir Brévent-Flégère, plus grand domaine de la commune de Chamonix.

Exposé plein Sud face à la chaîne du Mont-Blanc, le domaine skiable de la Flégère est situé dans le massif des Aiguilles rouges entre 1095 et 2385 mètres d'altitude.

Depuis le village des Praz, le téléphérique de la Flégère donne accès au secteur du même nom, en survolant le golf de Chamonix. En empruntant ensuite le télésiège de l'Index, il est possible d'atteindre le sommet du domaine à 2595 mètres d'altitude.

Le secteur d'étude est quant à lui situé entre 1060 mètres pour la gare de départ située au Praz et 1894 mètres pour la gare d'arrivée, dans le secteur médian du domaine skiable.



Situation géographique du projet
Source : Étude d'impact, p.73

1.2. Description du projet



Localisation du projet sur le secteur du domaine de la Flégère
Source : Étude d'impact, p.74

Projet de remplacement du téléphérique de la Flégère par une télécabine sur la commune de Chamonix (74)

Avis délibéré le 26 avril 2018

L'opération de remplacement du téléphérique de la Flégère, portée par la Compagnie du Mont-Blanc, présentant un débit de 450 personnes par heure, par une télécabine débrayable 10 places d'un débit de 2000 personnes par heure, fait partie d'un programme global de rénovation et de restructuration sur l'ensemble des domaines skiables de la commune de Chamonix.

Ce nouvel aménagement aura en définitive sensiblement le même tracé. La gare de départ sera légèrement décalée vers le Nord et la gare d'arrivée sera accolée à l'Est de la gare actuelle.

Ce projet prévoit :

- la création d'un bâtiment, sur la plateforme existante sur laquelle se situe la gare actuelle, qui comprendra la gare aval (G1) de la télécabine, le garage à véhicules pour le stockage des 50 cabines et l'ensemble des locaux annexes (bureaux de la Compagnie du Mont Blanc, locaux techniques, toilettes, caisse...);
- la création de la gare amont (G2), station motrice de la télécabine, très proche de l'actuelle gare d'arrivée du téléphérique qui sera restaurée dans un second temps ;
- des travaux de terrassements, à l'équilibre, sur une surface d'environ 1 300 m² pour la gare aval et 430 m² pour la gare amont ;
- la mise en place d'une ligne électrique d'alimentation de la gare amont d'une longueur d'environ 2230 mètres avec une partie enterrée et une partie aérienne sur 550 mètres dotée d'un système de visualisation des câbles, ainsi que 14 pylônes ;
- la démolition de la toiture surhaussée de la gare amont existante ;
- le démantèlement du téléphérique dont les cabines remplaceront celles du Brévent ;
- le défrichage avec des effets de lisières paysagées, d'une surface de 0,75 ha du fait du décalage de l'axe de la remontée mécanique.

1.3. Contexte réglementaire

Le projet, qui consiste à remplacer le téléphérique de la Flégère par une télécabine 10 places ayant un débit supérieur à 1500 personnes par heure, est soumis à étude d'impact systématique au titre de la rubrique n°43a du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'Environnement.

Par ailleurs, le projet nécessite le défrichage d'une partie du massif boisé, d'une surface supérieure à 0,5 ha, ce qui nécessite un examen au cas par cas au titre de la rubrique n°47a du même article.

Conformément au paragraphe III de l'article R122-2 du code de l'Environnement, lorsqu'un projet relève à la fois d'une évaluation environnementale systématique et d'un examen au cas par cas, le pétitionnaire est dispensé de suivre la procédure prévue par l'article R122-3.

L'étude d'impact pour ce projet traite alors de l'ensemble des incidences du projet, y compris les travaux de constructions, d'installations ou d'ouvrages ou autres interventions qui, pris séparément, seraient en dessous du seuil de l'examen au cas par cas.

1.4. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné

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

- **la préservation des paysages** : Exposé face à la chaîne du Mont-Blanc, dans un secteur sensible du fait des panoramas, le projet présente un enjeu fort notamment au niveau de la vue remarquable et emblématique de la plateforme d'arrivée du téléphérique. L'aspect de la gare aval et de son parking, situés en transition avec une zone urbaine et à proximité du golf présente aussi un enjeu d'intégration à l'environnement urbain ;
- **l'exposition du projet aux risques naturels** : Le site du projet est notamment concerné par des risques de chute de pierres, ravinement, inondation et avalanches ;
- **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 en particulier de la flore protégée et des espèces nicheuses d'avifaune, est un enjeu fort bien que le tracé se situe en dehors des zones protégées ;
- **l'exposition des habitations avoisinantes au bruit** : De par la situation de la gare aval, à faible distance des habitations voisines, celles-ci sont concernées notamment par des nuisances sonores ;
- **la maîtrise des rejets d'effluents non traités en provenance de la gare supérieure : le rejet d'effluents dans le milieu naturel nécessite un suivi et des mesures spécifiques afin de maîtriser la pollution et la dégradation de l'environnement.**

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

2. Qualité du dossier d'étude d'impact

L'évaluation environnementale est avant tout une démarche itérative visant à interroger le contenu du projet au regard des incidences de sa mise en œuvre sur l'environnement. L'étude d'impact doit retranscrire cette démarche, intégrant notamment diagnostic, justification des choix, évaluation des incidences et description des mesures prises par le porteur du projet pour éviter réduire ou compenser les éventuels effets négatifs.

L'étude d'impact est constituée d'un seul fascicule daté de janvier 2018. Elle comprend l'ensemble des parties attendues par la réglementation au titre de l'évaluation environnementale¹.

Les différentes parties et sous-parties de l'étude d'impact sont utilement conclues par de courtes synthèses ou un tableau de synthèse qui facilitent la lecture du document.

Par ailleurs, le projet est décrit convenablement et les caractéristiques sont présentées avec précision et accompagnées de cartographies pertinentes.

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'impact².

Cette partie traite de l'ensemble des thématiques environnementales définies par l'article R122-5 du code

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

2 cf Étude d'impact partie II, page 72 et suivantes

de l'environnement³. Certains développements nécessitent néanmoins d'être approfondis (voir ci-après).

Chaque développement thématique se termine par un encart bienvenu qui synthétise l'analyse et un tableau récapitule les contraintes du site⁴. Les enjeux sont hiérarchisés utilement de par leur niveau (fort, moyen, faible). La qualification des niveaux d'enjeux est effectivement nécessaire pour prendre en compte de manière proportionnée les différents aspects et les différents impacts du projet.

2.1.2. Assainissement

L'étude d'impact identifie comme fort l'enjeu des effluents produits par le refuge, en partie amont du secteur du projet, qui sont rejetés dans le milieu naturel pour un volume estimé de 320 m³ par an.

Les effluents des autres équipements de la partie amont du projet⁵ et les locaux en gare aval sont quant à eux correctement traités⁶.

2.1.3. Risques naturels

Située en zone de montagne, la commune de Chamonix-Mont-Blanc est soumise à des risques naturels, notamment de chutes de pierres, ravinement, inondations, avalanches et crues torrentielles.

Elle est couverte par un Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles (PPRN), approuvé le 17 mai 2002 ainsi que par un Plan de Prévention des Risques d'Avalanches approuvé le 28 mai 2015.

Le domaine skiable de la Flégère est quant à lui couvert par un Plan d'Intervention pour le Déclenchement des Avalanches (PIDA). Ce document fournit notamment une localisation des emprises d'avalanche et des points de tir.

L'aire d'étude est plus spécifiquement concernée par des risques notoires d'avalanches dans le secteur de la gare aval⁷.

2.1.4. Paysages

Sur la forme, l'état initial, concernant cette thématique, est bien conduit dans l'étude d'impact. Notamment, tous les points de visibilité à enjeu, proches ou lointains, sont répertoriés.

Sur le fond également, l'état initial est complet et met en avant l'impact important de l'actuel layon de ligne⁸, organisé sur une direction avec des couloirs d'avalanches tout en mettant en avant l'enjeu principal identifié avec les panoramas offerts autour de la gare amont.

3 cf. le 4° du II de l'art. R122-5 du code de l'environnement

4 un tableau de synthèse récapitulatif des synthèses figurant dans les encarts thématiques, est présenté en partie II.D, page 224 à 228 de l'étude d'impact

5 La partie amont de la zone d'étude comprend les locaux de la CMB, un restaurant, un snack et un refuge dont l'exploitation produit des effluents, cf Étude d'impact page 91.

6 En partie amont, les locaux de la CMB et le restaurant stockent ces effluents dans deux fosses septiques périodiquement vidangées, les effluents étant redescendus en vallée et traités. Les locaux en gare aval sont connectés au réseau d'assainissement collectif de la commune de Chamonix et donc traités par la station d'épuration des Houches-Chamonix.

7 Dans le secteur de la gare de départ, en partie basse du projet.

8 En page 209 de l'étude d'impact, on note que l'enjeu du layon est considéré comme moyen car la ligne peut-être adoucie alors que l'enjeu reste fort, même si effectivement on peut atténuer les impacts du projet en adoucissant la ligne.

L'état initial précise que deux unités paysagères concernent le secteur d'étude du projet :

- le versant boisé, qui doit être préservé et où l'actuel téléphérique permet de prendre de la hauteur avec une pleine vision du versant opposé, la chaîne du Mont-Blanc révélant des vues remarquables. Par ailleurs, on note des enjeux d'intégration qui concernent les layons qui marquent de façon artificielle le versant, lui-même visible en de nombreux points de la vallée, ainsi que le bâtiment de la gare amont ;
- la zone d'accueil de la Flégère qui est à préserver et à valoriser pour la vue exceptionnelle qu'elle offre.

Par ailleurs, l'aspect de la gare aval et de son parking, situés en transition avec une zone urbaine et à proximité du golf constitue également un enjeu.

2.1.5. Biodiversité et milieux naturels

L'étude d'impact présente un inventaire faune-flore-habitat, sur plusieurs périodes distinctes⁹, sur l'emprise du projet¹⁰. Les journées de prospection, à des dates et moments de la journée diversifiées¹¹ permettent de confirmer le diagnostic présenté, à l'exception des chiroptères (seulement deux nuits d'écoute qui ont pu mettre en évidence la présence de trois espèces : des écoutes diurnes davantage réparties dans l'année auraient probablement permis de compléter la liste des espèces présentes).

Une cartographie des habitats d'espèces est fournie pour les reptiles et l'Apollon (lépidoptère) mais pas pour les autres groupes.

L'étude d'impact omet de présenter la méthodologie d'observation des amphibiens, sujet important du fait de la présence de la zone humide « Les Praz de Chamonix Nord / Le Vorgeat »¹², sur le terrain de golf, dans la partie aval de la zone d'étude. Cette zone humide présente une grande valeur patrimoniale du fait de la présence potentielle d'une espèce végétale protégée *Drosera rotundifolia* (Rossolis à feuilles rondes), soumis aux articles 2 et 3 de l'Arrêté du 20 janvier 1982¹³ fixant la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire. Sa présence reste à confirmer par des inventaires complémentaires¹⁴.

L'enjeu flore, référencé comme fort sur le site d'étude, concerne en particulier la présence d'une station unique de Buxbaumie verte le long du tracé du téléphérique.

Pour l'avifaune, qui est reconnue comme étant un bon indicateur de la diversité et de la richesse des

9 cf. Étude d'impact page 110. Des inventaires ont eu lieu en période printanière de 2015 à 2017, estivale et hivernale de 2015 à 2016 sous le télésiège.

10 L'étude se concentre entre 1060 mètres et 1900 mètres d'altitude, à l'étage montagnard à subalpin. La zone de prospection comprend la ligne actuelle et future de la télécabine.

11 cf. Étude d'impact page 111: Tableau des prospections réalisées qui mentionne notamment les dates de passage.

12 cf. étude d'impact page 177 : cartographie de la zone humide concernée par le projet

13 **Art.2** « Aux mêmes fins, il est interdit de détruire tout ou partie des spécimens sauvages présents sur le territoire national, à l'exception des parcelles habituellement cultivées, des espèces inscrites à l'annexe II du présent arrêté ».

Art.3 « Pour les spécimens sauvages poussant sur le territoire national des espèces citées à l'annexe II, le ramassage ou la récolte, l'utilisation, le transport, la cession à titre gratuit ou onéreux sont soumis à autorisation du ministre chargé de la protection de la nature après avis du comité permanent du conseil national de la protection de la nature. Cette autorisation doit être présentée à toute requête des agents mentionnés à l'article L. 215-5 du code rural ».

14 cf. Étude d'impact page 123 : « Cette zone humide, dégradée, est présente dans le golf de Chamonix. Elle n'a pas pu faire l'objet d'inventaires complémentaires sur la zone d'étude et durant la période végétative du fait de l'exploitation du Golf (Cf. Expertise Zone humide). À noter que les données d'Asters datent de 2005. ».

peuplements d'animaux, la localisation des points d'écoute est présentée¹⁵ ainsi que la méthodologie d'inventaires¹⁶ et les points de contacts¹⁷, mais les zones nécessaires à l'accomplissement des cycles biologiques ne sont pas identifiées.

Le secteur d'étude est situé en dehors d'espaces très sensibles du point de vue de l'environnement¹⁸, à l'exception d'une zone humide sur le bas de son tracé, mais se trouve très proche de plusieurs d'entre eux¹⁹. Or, il ne ressort pas clairement que les inventaires aient ciblé les espèces déterminantes ou remarquables pouvant, au vu des faibles distances et d'éventuels habitats similaires, potentiellement être également présentes sur le site d'étude.

L'Autorité environnementale recommande de compléter la partie relative au milieu naturel de l'état initial notamment avec des cartes représentant tous les habitats d'espèces.

2.1.6. Nuisances sonores

Les gares de remontées mécaniques sont une source potentiellement importante de bruit²⁰, et plus particulièrement en hiver au regard de la fréquentation. La gare avale est située à faible distance d'une zone urbaine.

2.2. Solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus

La justification du projet est présentée dans la partie III.B « Objectifs et justifications du projet » et les différentes variantes envisagées dans la partie III.C « Analyse des solutions de substitutions raisonnables ».²¹

L'opération de remplacement du téléphérique de la Flégère fait partie d'un vaste programme de rénovation et de restructuration sur l'ensemble des domaines skiables gérés par la Compagnie du Mont Blanc (CMB), au titre de sa délégation du service public avec la commune de Chamonix.

Pour l'année 2019, la CMB souhaite remplacer le téléphérique de la Flégère dont le débit de 450 personnes par heure n'est plus suffisant au regard de la fréquentation hivernale et qui est sensible au vent (ce qui occasionne des fermetures).

Deux grandes variantes ont été envisagées :

- un accès par le haut du domaine depuis le domaine du Brévent ;
- un accès par le bas tel que cela est le cas avec le téléphérique actuel.

Conformément aux articles L.122-1 à L122-3-5 et R.122-4 à R122-5 du Code de l'Environnement, l'étude

15 cf. Étude d'impact page 112

16 cf. Étude d'impact page 137

17 cf. Étude d'impact page 141

18 cf. Étude d'impact page 173 : Le secteur d'étude est partiellement concerné par une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique de type II « Massif du Mont-Blanc et ses annexes » qui est très vaste, couvrant 41 000 ha sur 11 communes de Haute-Savoie et Savoie.

19 à 800 mètres de la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique de type 1 « Les Aiguilles Rouges, le Carlaveyron et le Vallon de Bérard », à 1 km du périmètre du site Natura 2000 « Aiguilles Rouges » et de la Réserve Naturelle du même nom.

cf. Étude d'impact page 175 : cartographie des inventaires des zonages naturels

20 cf. Étude d'impact page 109 : La présence de remontées mécanique est une source de bruit multiples : moteurs, roulements, claquement des skis, discussions de la clientèle...

21 cf. étude d'impact, p. 237

d'impact présente les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu et les différents scénarios accompagnés des cartes correspondantes.

Une analyse multicritères des deux solutions potentiellement envisageables²² a permis de faire apparaître le scénario de moindre impact environnemental intégrant une démarche de conception visant la réduction des effets négatifs et la plus sécurisante afin d'atteindre les objectifs du projet.

Il apparaît que l'étude d'impact n'analyse vraisemblablement pas toutes les variantes techniques possibles. En effet, on peut s'interroger sur :

- la nécessité de créer une gare amont de plus grande dimension pour une arrivée de télécabine que pour un téléphérique alors que les cabines sont appelées à être stockées en gare aval ;
- la possibilité d'intégrer la nouvelle gare dans l'ancienne, celle du téléphérique ;
- la possibilité de démolir le bâtiment existant, notamment pour dégager les vues vers le Mont-Blanc.

L'autorité environnementale recommande de compléter cette partie pour intégrer la prise en compte des variantes possibles.

2.3. Effets cumulés avec d'autres projets connus

L'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus sur la commune fait l'objet d'une partie spécifique²³. La liste des projets examinés prend en compte les projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale ou d'une demande d'examen au cas par cas. Tous sont annoncés comme étant relativement éloignés du projet concerné par le présent avis.

Néanmoins, l'absence de localisation des projets et des secteurs évoqués²⁴ (secteur du Brévent, partie basse de la Combe de la Trappe et partie basse de la piste des pylônes) rend peu lisible cette partie pour les personnes ne connaissant pas le secteur.

L'autorité environnementale recommande de compléter cette partie par une présentation cartographique des différents secteurs évoqués.

2.4. Mesures pour éviter, réduire et si nécessaire compenser les impacts et le suivi envisagé

La séquence dite « ERC »²⁵ est soignée et paraît de qualité. Le dossier présente dans un ordre pertinent les mesures d'évitement, de réduction puis de compensation. Chaque typologie de mesure à mettre en œuvre distingue la phase travaux de la phase d'exploitation du projet. Le choix de les numéroter est à souligner. Il permet en effet de se repérer tout au long du document (une même mesure pouvant servir pour plusieurs types d'impacts). Par ailleurs, certaines sont accompagnées utilement de cartes de localisation et pour chaque mesure, le chiffrage et les conditions de réalisation sont précisés.

L'étude d'impact définit des mesures adaptées aux objectifs identifiés. Il s'agit par exemple de la mesure d'évitement de mise en défens de la Buxbaumie qui semble adaptée, et les mesures de réduction proposées qui consistent à élargir sur deux bandes de 7 mètres les défrichements, pour adoucir les lignes

22 cf. étude d'impact, p. 242

23 cf. Étude d'impact, partie IV.F (p. 298 et suivantes)

24 cf. Étude d'impact, p. 298 à 300 à 353

25 Identification des mesures permettant de : 1 éviter les effets négatifs ; 2 réduire autant que possible ceux qui n'ont pu être évités ; 3 compenser les effets négatifs résiduels.

et rompre la linéarité du layon.

Par ailleurs, certaines mesures demanderaient à être éclaircies. On note en particulier que la mesure visant à l'adaptation du calendrier de travaux pose question. En effet, il a été fixé en fonction des contraintes des chantiers, avec la mise en place de précautions afin de limiter les impacts, alors que l'application du principe d'évitement et de réduction sur ce point devrait plutôt conduire à prévoir les interventions, par principe, en dehors des périodes de reproduction, ce qui reste possible puisque cela est envisagé par le pétitionnaire, et d'en déduire les adaptations techniques nécessaires pour s'y conformer. Par ailleurs les mesures visant à l'adaptation du calendrier et la visualisation des câbles sont a priori plutôt à considérer comme des mesures de réduction que comme des mesures d'évitement.

Les modalités de suivi des mesures sont présentées de façon très générale et globale dans le corps de l'étude d'impact²⁶. Il conviendrait de préciser ces modalités de suivi, notamment les personnes en charge de ce suivi et le cas échéant les modalités de mise en place de mesures correctives.

2.5. 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 dossier²⁷. La présentation des méthodes utilisées fait l'objet d'une partie spécifique, qui est bien développée en fonction des différentes thématiques.²⁸

Concernant plus spécifiquement les inventaires faune/flore, des observations sont formulées dans la partie 2.1.5 du présent avis.

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

La rédaction du résumé non technique doit permettre à tous publics de comprendre rapidement et aisément le projet, les enjeux sur l'environnement et la façon dont il a été pris en compte.

Le résumé non technique, situé en début de document, est synthétique et reprend tous les éléments de l'étude d'impact de manière claire.

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

3.1. Assainissement

Le projet prévoit d'acheminer les eaux usées des bâtiments d'accueil de la gare amont, du restaurant et du refuge de la Flégère, ce qui impose la pose d'une conduite en tranchée²⁹. Le dimensionnement de la station d'épuration³⁰ permet de traiter ces effluents supplémentaires.

Il s'agit d'un élément positif du projet qui permet, sur ce volet, un meilleur traitement des effluents du secteur d'étude, de façon permanente.

26 cf. Étude d'impact, partie VIII, pages 350 à 353

27 cf. Étude d'impact, partie I.B, pages 70 et 71.

28 cf. Étude d'impact, pages 63 à 66.

29 cf. Étude d'impact page 266. Cela concerne un volume d'effluents de 332m3 soit 2766 EH (1EH = 120L)

30 Le dimensionnement de la STEP est de 65 000 EH, qui traite aujourd'hui un volume de 48 394 EH

3.2. Risques naturels

Concernant le risque de chutes de blocs, une étude géotechnique³¹ a été réalisée et révèle que ce risque concerne particulièrement les pylônes P7 à P11 et qu'une expertise spécifique devra être menée une fois leur position définitive connue.

Au regard du risque d'inondation, une étude hydraulique³² a été réalisée et note que le projet nécessite de préciser s'il respecte les préconisations du règlement O du PPRi en vigueur³³ en ce qui concerne les autres installations que la gare avale et les locaux à usages exclusifs, non nécessaires au fonctionnement et dépassant l'usage exclusif de la remontée mécanique.

Une étude spécifique a été menée dans le cadre du projet sur les avalanches³⁴ afin notamment d'évaluer les menaces sur les gares et les pylônes. Les résultats de cette étude confirment l'exposition des pylônes n°5 et 6 situés dans l'emprise du couloir de la Flégère. Cependant, le projet prend en compte des hauteurs d'avalanche, en amont des ouvrages, qui paraissent faibles au regard des caractéristiques de l'événement avalancheux récent du 22 janvier 2018.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par la prise en compte des caractéristiques de cette avalanche récente, celle des phénomènes de débordement torrentiel avec charriage qui affectent le cône de déjection du couloir d'avalanche et par une démonstration que le projet respecte, dans sa globalité, les prescriptions des Plans de Prévention en vigueur.

3.3. Paysages

L'étude d'impact conclut au fait que le projet va améliorer l'aspect des lieux. Elle le montre notamment par des photomontages³⁵.

Le positionnement du nouveau hangar à cabines, le long de l'Arve, est jugé pertinent d'un point de vue paysager.

En ce qui concerne la ligne, le projet va vraisemblablement peu modifier la perception du layon, et ne va donc vraisemblablement pas aggraver son impact paysager. Les mesures de réduction proposées paraissent adaptées³⁶. En revanche, l'augmentation significative du nombre de pylônes et la modification de leur structure les rendra vraisemblablement davantage perceptibles. De plus, contrairement à la situation actuelle où les cabines se trouvent la plupart du temps en gare, les véhicules de la télécabine seront nettement plus nombreux, resteront en ligne et en mouvement permanent durant les heures d'exploitation ce qui devrait significativement accentuer la perception générale de la présence de la ligne. Cet état de fait devra être pris en compte par des mesures destinées à les rendre moins perceptibles (coloris, reflets etc.).

31 cf. Annexe au DAET « Étude géotechnique préalable – Projet TC de la Flégère », de décembre 2017 et réalisée par SAGE Ingénierie

32 cf. Annexe au DAET « Étude des contraintes hydrauliques liées à l'Arve », d'Aout 2017 et janvier 2018, réalisée par ETRM

33 Les prescriptions du PPRi en vigueur fixe une côte de Q100 (SOGREAH) + 0,10 mètres

34 cf. Annexe au DAET « Diagnostic des risques nivologiques » du 22 janvier 2018 qui est rapport permettant de mettre à jour et de déterminer précisément quelles seront les sollicitations pour les pylônes finalement concernés par le risque d'avalanche. L'étude présente une synthèse des événements avalancheux ainsi qu'une modélisation des écoulements dans le couloir de la Flégère.

35 cf. Étude d'impact page 285 et 286

36 Le projet prévoit d'élargir sur deux bandes de 7 mètres les défrichements, pour adoucir les lignes et rompre la linéarité du layon

En revanche, le projet inclut l'enfouissement d'une ligne électrique, ce qui est un impact positif.

Le projet de remplacement de remontée mécanique, s'il peut être crédité d'un impact positif en termes d'impacts paysagers pour ce qui est de la gare aval, ne l'est en revanche pas pour la gare amont³⁷ : Se pose principalement la question de l'adéquation de l'ampleur de l'agrandissement au regard des besoins, dans un secteur particulièrement sensible du fait du caractère patrimonial des co-visibilités. Le programme du projet ne semble pas avoir pris en compte les enjeux paysagers dans le principe même des travaux prévus pour la gare amont, et l'étude d'impact gagnerait, dans ce contexte, à analyser l'ensemble des solutions raisonnablement envisageables dans le but de chercher à minorer significativement les impacts du projet de gare amont.

3.4. Biodiversité et milieux naturels

L'impact du projet sur les milieux naturels et la biodiversité locale est principalement dû à la création du layon par le défrichement d'une surface d'environ 0,74 ha du fait du décalage du nouvel axe, les gares amont et aval étant réalisées sur des secteurs déjà aménagés.

La mesure de réduction proposée, qui consiste à élargir sur deux bandes de 7 mètres les défrichements, permet effectivement, au plan paysager, d'adoucir les lignes et rompre la linéarité du layon, mais peut aussi se révéler également positive en termes de préservation de la biodiversité par le développement des écotones.

Concernant la flore, la mesure d'évitement par mise en défens de la Buxbaumie verte semble adaptée. Par ailleurs, une mesure d'évitement vise à préserver la zone humide existante de la coupure d'alimentation en eau. Ce point est important afin de ne pas modifier les milieux propices à *la Drosera rotundifolia*, d'où l'importance de s'assurer de la localisation de cette espèce³⁸.

3.5. Nuisances sonores

En phase chantier, l'étude d'impact montre l'inventaire des sources de nuisances sonores³⁹ ainsi que des mesures de réduction afin de les atténuer⁴⁰.

En phase d'exploitation, l'étude d'impact indique plusieurs valeurs de niveaux sonores, mais il est difficile de savoir s'il s'agit de niveaux sonores instantanés ou moyens ni sur quelles durées ces mesures ont eu lieu.

Il n'y a également pas d'indication sur le niveau sonore résiduel au droit des habitations voisines à partir duquel il serait possible d'évaluer l'émergence sonore liée aux installations et à l'activité globale de la gare. Aucune précision non plus (durée et fréquence) sur le niveau sonore du dégivrage du câble et de son alarme qui sont censées pouvoir se déclencher en période nocturne.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par l'avis d'un acousticien, en particulier au regard du niveau sonore moyen résiduel au droit des habitations voisines, des niveaux sonores prévisibles occasionnés par les équipements et l'activité globale de la gare avale, les émergences sonores occasionnées par rapport au voisinage, avec notamment la comparaison avec les seuils

37 cf. Étude d'impact page 287 et 288

38 cf. 2.1.5 du présent avis

39 cf. Étude d'impact page 268

40 Cf Étude d'impact page 339

réglementaires⁴¹, afin d'identifier les mesures d'évitement et de réduction éventuellement nécessaires ou souhaitables.

4. Conclusion

Ce nouvel aménagement aura sensiblement le même tracé. La gare de départ sera légèrement décalée vers le Nord et la gare d'arrivée sera accolée à l'Est de la gare actuelle.

Sur la forme comme sur le fond, l'étude d'impact est bien conduite est bien structurée ; elle est claire et traite l'ensemble des thématiques environnementales pertinentes.

En termes d'effets sur l'environnement, le projet va potentiellement résorber certains sujets d'attention avec notamment un meilleur traitement des effluents d'une partie du secteur d'étude et l'enfouissement d'une ligne électrique. En revanche, il pourrait aggraver l'exposition des riverains aux nuisances sonores, point qui reste encore à approfondir.

Son effet paysager reste maîtrisé et les mesures d'adaptation du layon en ce qui concerne les lisières s'avèrent bienvenues. En revanche, la perception de la ligne dans le grand paysage devrait s'accroître du fait de l'augmentation du nombre de pylônes et de la modification de leur structure ainsi que de la présence permanente en journée d'un ensemble de véhicules sur la ligne.

La question d'une recherche de minimisation de l'ampleur de la gare amont reste aussi posée.

41 Les seuils réglementaires sont fixés par les articles R1334-33 et R1334-34 du Code de la Santé Publique.