



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale  
relatif au projet de remplacement du télésiège de la Léchère et  
création du télésiège des Cases et sa piste associée  
présenté par la société d'exploitation des remontées mécaniques  
de Morzine-Avoriaz (SERMA)  
sur la commune de Montriond (74)**

**Avis n° 2017-ARA-AP-00531**

## 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), s'est réunie le 2 mai 2018, à Lyon. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis relatif au projet de « Remplacement du télésiège de la Léchère et création du télésiège des Cases et sa piste associée, sur la commune de Montriond (74) ».

Étaient présents et ont délibéré : Patrick Bergeret, François Duval, Jean-Paul Martin et Jean-Pierre Nicol.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 5 mars 2018, par l'autorité compétente pour autoriser le permis d'aménager, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois. Conformément aux dispositions du III du même article, le préfet de Haute-Savoie et le directeur général de l'agence régionale de santé ont été consultés.

La Direction départementale des territoires a produit une contribution le 18 avril 2018 et l'agence régionale de la santé un avis le 19 mars 2018.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

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

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

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

# Avis

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>4</b>
1.1. Description du projet.....	4
1.2. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné et du projet.....	5
<b>2. Qualité du dossier.....</b>	<b>6</b>
2.1. Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	6
2.2. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts.....	8
2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....	10
2.4. Articulation du projet avec les documents de planification.....	11
2.5. Le résumé non technique de l'étude d'impact.....	11
<b>3. Prise en compte de l'environnement par le projet.....</b>	<b>11</b>

# 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

## 1.1. Description du projet

Le projet se situe sur le domaine skiable d'Avoriaz dans la vallée au nord-est de la station « Les Lindarets », sur les secteurs des Lindarets/Mossette au cœur du domaine franco-suisse des Portes du Soleil et ses douze stations reliées, entre les altitudes 1 500 et 2 200 m.

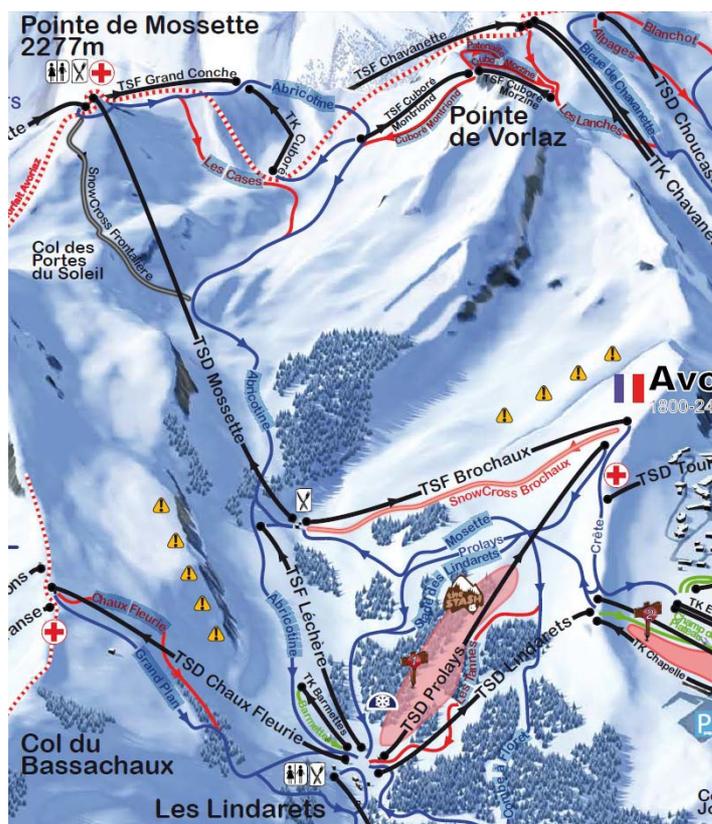


Figure 1 – domaine skiable – source étude d'impact.

Le projet, porté par la société d'exploitation des remontées mécaniques de Morzine-Avoriaz (SERMA), consiste à :

- démanteler le télésiège actuel de la Léchère,
- remplacer et allonger le télésiège trois places à pinces fixes de la Léchère par un télésiège débrayable (TSD) six places, passant d'un débit de 1 800 à 2 700 personnes / heure, avec le déplacement vers l'amont pour la gare aval d'environ 80 m et de 630 m vers l'amont pour l'arrivée. La ligne aura une longueur d'environ 1 785 m. Les ouvrages de lignes seront constitués par 17 pylônes, ancrés sur des massifs bétons. La création de la gare de départ va induire des terrassements équilibrés en déblai/remblai pour un volume total estimé à 9 000 m<sup>3</sup>, le déboisement de 1,5 ha, la couverture partielle et le recalibrage du torrent de la Dranse de

Montriond. La gare amont sera commune avec la plateforme de départ du télésiège des Cases<sup>1</sup>.

- mettre en place un nouveau télésiège, le TSD des Cases de six places, pour doubler la liaison franco-suisse actuellement assurée par le télésiège des Mossettes, d'un débit de 3 000 pers/h, situé entre 1 718 m et 2 160 m d'altitude. La longueur de la ligne est de 2 017 m et l'installation comprend 18 pylônes ancrés sur des massifs bétons et un garage à siège d'une capacité de 80 véhicules. Les volumes de terrassement, liés à cette opération, sont de l'ordre de 30 000 m<sup>3</sup>. La surface de la plateforme d'embarquement du télésiège est de l'ordre de 14 000 m<sup>2</sup>. Le projet prévoit un local technique de contrôle pour chaque gare, les caractéristiques de ceux-ci n'étant pas précisées dans l'étude d'impact. L'aménagement de la gare amont de débarquement, sur une surface de 8 000 m<sup>2</sup> environ, suppose des terrassements de l'ordre de 15 000 m<sup>3</sup>. L'étude d'impact indique que 9 000 m<sup>3</sup> d'apport de remblais seront nécessaires et proviendront, de la partie suisse, dans le cadre d'un recalibrage plus global sans apporter de précision. Deux zones de déblais ont été définies pour un volume de 3 000 m<sup>3</sup>.
- créer une piste de ski (piste rouge) dans la prolongation de la piste des Cases pour raccorder la zone suisse d'arrivée du TSD des Cases à la plateforme intermédiaire. La piste de ski rouge des Cases Basse a pour caractéristiques, un linéaire de 1 176 m, une dénivellation de 197,5 m, un volume de déblais de 131 600 m<sup>3</sup> et de remblais de 92 800 m<sup>3</sup>, pour une emprise travaux de 7,46 ha.
- créer une piste de liaison Haute Cases,
- connecter et recalibrer ponctuellement la piste bleue Abricotine (linéaire recalibré de 390 m, volume de déblais de 29 000 m<sup>3</sup> et de remblais de 15 500 m<sup>3</sup>, emprise des travaux de 1 ha 62),
- créer quatre ouvrages hydrauliques de franchissement de la Dranse de Montriond (deux au niveau de la gare de départ, un en amont au niveau de la plateforme intermédiaire pour permettre le passage des skieurs et dameuses de la piste Abricotine vers la gare de départ des Cases, un en aval au niveau de la plateforme intermédiaire), supprimer un ouvrage existant de 12 m de long au niveau de la gare de la Léchère, et la chute avale et enfin reprofiler le cours d'eau sur 79 m ; une déviation provisoire du torrent est également prévue pour permettre les travaux à conduire sur l'ouvrage à l'amont de la plateforme intermédiaire destinés à la reconstitution du torrent.

Le projet ne prévoit pas de réseau de neige de culture du fait de l'enneigement naturel du secteur concerné.

## 1.2. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné et du projet

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

- la préservation du cours d'eau Dranse de Montriond et des zones humides sur la zone du projet, la préservation du patrimoine naturel, en particulier des espèces protégées sur le secteur d'étude et des zones humides
- la gestion des risques (avalanches, chutes de blocs, inondations), la Dranse de Montriond ayant un régime de crue torrentielle,
- le paysage, du fait de la localisation et de l'ampleur du projet.

1 Elle est parfois appelée « *plateforme intermédiaire* » dans la suite de l'avis.

## 2. Qualité du dossier

L'étude d'impact, datée de décembre 2017, comprend les pièces citées à l'article R.122-5 du code de l'environnement, et traite de toutes les thématiques environnementales prévues au code de l'environnement. Elle comporte une évaluation des incidences au titre de Natura 2000 et comprend, en annexe, une étude géotechnique relative au projet d'aménagement de la prolongation de la piste de ski de Cases, et une étude du risque d'avalanche. Une étude hydraulique est également présente dans le dossier d'autorisation de déclaration de travaux (DAET), liée à la piste de Léchère (pièce I).

La lecture de l'étude d'impact est parfois difficile du fait de cartographies peu lisibles<sup>2</sup> ou du manque d'illustrations. Une carte localisant les différents enjeux serait notamment utile à leur compréhension. Enfin, l'argumentation destinée à étayer les conclusions avancées est parfois insuffisante.

La cartographie présentant les différentes composantes du projet serait utile. Elle pourrait notamment comprendre la localisation des pylônes, ainsi qu'un récapitulatif des volumes de matériaux concernés.

D'autre part, le dossier reste imprécis sur plusieurs points :

- au niveau des pistes (piste de liaison des Cases, piste des Cases Basse et piste Abricotine), des précisions sont nécessaires au niveau de la gestion des déblais et remblais,
- la localisation des zones de travaux (zones de circulation, stockage...),
- dans la partie liée au chantier (partie F – accès et organisation au chantier), il est indiqué que la réalisation de la ligne de la Léchère, de la plateforme intermédiaire et de la piste des Cases va nécessiter un défrichement de 2,8 ha.

**L'Autorité environnementale recommande :**

- **d'améliorer la représentation cartographique du projet,**
- **d'exposer les dispositions prises en termes de gestion des déblais et remblais,**
- **de préciser la nature et la localisation des opérations de défrichement prévues.**

### 2.1. Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

L'état initial de l'environnement aborde l'ensemble des thématiques attendues et permet de mettre en évidence les différents enjeux du territoire concerné. Toutefois, les études concernent essentiellement les secteurs de la ligne actuelle et future du télésiège de Léchère, du futur emplacement du télésiège et de la piste des Cases mais ne fournissent pas d'éléments concernant la partie du projet liée à la piste des Abricotines.

**L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude des différentes thématiques environnementales sur le secteur du recalibrage de la piste des Abricotines et d'étendre, à ce titre, l'état initial à l'ensemble de la zone du projet.**

L'état initial est approfondi sur les enjeux liés aux risques naturels et au milieu hydraulique superficiel.

En effet, une étude géotechnique sur la zone d'implantation du télésiège des Cases et sur le prolongement

2 Cartographie issue de l'étude hydraulique de la Dranse de Montriond, p. 77, légende et explicitation des illustrations p. 86, origine de la carte sur la chute des pierres, p. 89 ; cartographie des corridors, p. 163.

de la piste des Cases, une étude hydraulique de la Dranse de Montriond, de décembre 2017, jointe au dossier d'autorisation DAET du télésiège de la Léchère et une étude sur les risques avalanche ont été menées et permettent de préciser les enjeux. L'étude d'impact quantifie le niveau d'enjeux en termes de risques naturels et d'enjeux géotechniques. Des cartes, situant les différents secteurs concernés, seraient utiles pour faciliter la lecture et localiser les principaux enjeux géotechniques et hydrauliques.

Au niveau des risques naturels, l'étude d'impact indique<sup>3</sup> que « *la gare de départ du télésiège de la Léchère semblerait se trouver en zone B (emprise bleu et rouge sur la cartographie)* » (du plan de prévention des risques naturels de la commune de Montriond approuvé le 6 avril 1998), sans donner de manière détaillée les préconisations liées à cette zone. L'étude hydraulique complète les études faites dans le cadre du PPR et précise les enjeux liés aux risques inondations sur la zone du projet. L'état initial est détaillé pour les zones d'implantation des télésièges avec un zoom sur le risque lié aux avalanches.

Au niveau des autres volets (biodiversité, paysage...), l'état initial permet d'identifier les principaux enjeux mais nécessite d'être approfondi sur plusieurs points.

Par exemple, au niveau de la biodiversité, les inventaires ont été réalisés en 2015 et 2016 sur des journées complètes. Les indications de jours de prospection ne précisent que la mention « relevé faune / flore », du fait que chaque journée aurait été consacrée à l'ensemble des groupes. De ce fait, en l'état, les informations fournies ne permettent pas d'apprécier le caractère suffisant et adapté de la pression d'inventaire. Une cartographie des habitats mériterait d'être produite pour chaque groupe d'espèces. Il conviendrait aussi de préciser la méthodologie employée pour l'inventaire des amphibiens et l'identification des zones humides (critères retenus pour caractériser les zones humides figurant sur la carte présentée en page 146).

Des zooms ont été faits et une description apportée sur les habitats présents sur le secteur d'étude. Au niveau de la conclusion sur les enjeux en termes d'habitats, il est indiqué (page 115) que la valeur patrimoniale des habitats naturels d'intérêt communautaire relevés « *est à relativiser sur le site d'étude étant donné que les deux types de landes sont des habitats naturels très bien représentés à la fois sur la station d'Avoriaz mais aussi à l'échelle des Alpes du nord* ». Il conviendrait de démontrer cette affirmation. La conclusion n'apporte pas d'éléments sur les autres habitats concernés (mégaphorbiaies des montagnes, pessières subalpines, éboulis calcaire). Il conviendrait donc de compléter les niveaux d'enjeux à retenir pour ces habitats. Au niveau des zones humides, le niveau des enjeux est à préciser pour l'ensemble des zones humides et la justification des trois secteurs retenus au niveau des zooms (pages 152 à 155) alors que la carte de synthèse écologique, page 146, en présente un grand nombre.

Au niveau des espèces observées, en particulier les galliformes de montagne, l'étude d'impact présente les éléments disponibles concernant le Tétrás lyre et le Lagopède alpin. Toutefois la conclusion présentée page 141 ne retient qu'un enjeu modéré à fort sur le Tétrás lyre et nul à faible pour le Lagopède alpin. Il convient de justifier le niveau de quantification retenue pour les deux espèces au vu des éléments disponibles et les connectivités écologiques avec les territoires voisins.

Au niveau de la faune aquatique, l'état initial n'indique que la présence de la truite et l'existence de frayères mais sans préciser les modalités d'inventaires et de prospection. Il convient de compléter l'état initial concernant ce volet afin de préciser les autres espèces présentes ou l'absence d'autres éléments.

En termes de continuité écologique, l'étude d'impact indique « qu'aucun corridor biologique majeur ne ressort au niveau du secteur d'étude » sans le démontrer explicitement (carte fournie peu lisible, analyse par grandes espèces entre massifs pas présente).

#### **L'Autorité environnementale recommande :**

3 Page 83.

- **de préciser la connectivité par espèce à l'échelle du domaine,**
- **d'approfondir la description de l'état écologique du cours d'eau.**

Au niveau paysager, l'étude d'impact présente des vues lointaines et proches permettant de caractériser les différents éléments paysagers. Il conviendrait toutefois de localiser de manière cartographique les différents lieux de prise de vue afin de s'assurer de la pertinence des choix faits et de justifier le niveau d'enjeu retenu.

Le chapitre IV de l'étude d'impact présente l'évolution probable de l'environnement en cas de mise en œuvre du projet et l'absence de mise en œuvre du scénario de référence<sup>4</sup>.

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

Le dossier expose les impacts sur les différents champs attendus, en particulier sur les risques naturels, le milieu hydraulique superficiel, la biodiversité et le paysage. Mais l'analyse des impacts, est traitée de manière trop agrégée, alors même que la décomposition des impacts est importante pour pouvoir mener la séquence ERC de manière efficiente. Les différentes thématiques ont été étudiées sans qu'il soit possible de distinguer ce qui relève de l'impact de chaque composante du projet (télésiège de la Léchère, télésiège des Cases, pistes des Cases, piste des Abricotines) et des impacts cumulés de l'ensemble de ces composantes.

Des études spécifiques ont permis d'étudier précisément les risques vis-à-vis des enjeux liés aux avalanches, aux risques géotechniques et à l'hydraulique et morphodynamique sur des secteurs du projet.

**L'Autorité environnementale recommande d'étayer les conclusions sur ces thématiques en y introduisant les principaux éléments de ces études.**

Le rapport décrit successivement les mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Du fait du manque d'analyse et de précision des impacts sur certaines thématiques, le rapport ne permet pas de mettre en évidence l'adéquation entre les mesures proposées pour éviter, réduire ou, s'il y a lieu, compenser les impacts potentiels notables du projet sur l'environnement.

Par exemple, au niveau des risques géotechniques, l'étude indique que « *les expertises géotechniques n'ont pas identifié d'éléments pouvant remettre en cause la faisabilité des projets, que ce soit des risques naturels ou des zones instables* » sans faire le lien avec les éléments fournis dans l'état initial qui identifiaient des zones d'implantation à éviter au regard de leur sensibilité environnementale.

**L'Autorité environnementale recommande de justifier la localisation des différents pylônes et gares au regard de la sensibilité des milieux naturels.**

Au niveau du milieu hydraulique superficiel, l'étude d'impact ne présente pas de manière détaillée, l'analyse des impacts, en particulier des quatre ouvrages hydrauliques (notamment en phase travaux la déviation du cours d'eau) et les incidences de manière précise<sup>5</sup> aussi bien au niveau du cours d'eau, des

4 L'étude d'impact intitule le scénario de projet « scénario de référence », alors que celui-ci désigne communément le scénario d'évolution de l'environnement en l'absence de projet. Pour autant cette erreur de dénomination n'affecte pas le raisonnement et l'analyse des impacts du projet sur l'environnement.

5 Page 231, pour les deux ouvrages amont, il est indiqué que les travaux sont sans incidence, car les travaux sont réalisés de chaque côté des berges ; pour l'ouvrage localisé au droit de la Gare de la Léchère, il est indiqué que ces

risques de ruissellements, d'érosion en démontrant ou quantifiant les incidences. Il convient d'étayer les conclusions apportées.

Le projet peut avoir des impacts importants sur la qualité écologique du cours d'eau (avec notamment la couverture du cours d'eau par quatre ouvrage sur un linéaire de 84 mètres) et prévoit une mesure compensatoire de reprise du profil en long du cours d'eau (suppression d'une chute) pour en améliorer la continuité. L'étude hydraulique et morphodynamique apporte des éléments qu'il convient de reprendre et de compléter sur les autres volets liés au milieu hydraulique superficiel (préservation des milieux aquatiques, avec le maintien des rives et talus, modalité de déviation du cours d'eau...).

### **L'Autorité environnementale recommande de préciser les impacts des aménagements prévus sur le cours d'eau et les milieux naturels terrestres.**

En termes de biodiversité, le dossier présente les impacts d'un point de vue surfacique (emprise impactée). Il indique en conclusion de la partie liée aux habitats que « *quelques habitats communautaires sont à prendre en compte et des zones humides vont être détruites, enjeux fort à compenser dans le cadre du projet* ». Cette conclusion mérite d'être explicitée et les impacts étudiés avec précision (localisation, superficie...). Au niveau des mesures d'évitement, l'étude d'impact indique que « *la présence de plusieurs zones humides a conduit le maître d'ouvrage à modifier le tracé de la piste, les divers terrassements et la position de certains pylônes afin de diminuer au maximum l'impact sur ces milieux* » (page 269). Toutefois ces éléments ne sont pas présents dans l'étude d'impact. Certaines zones humides vont être mises en défens. Il convient de justifier les choix faits et d'indiquer les mesures prises pour les autres zones. Les mesures pour éviter ou réduire les impacts indirects n'apparaissent pas du fait de l'absence d'une analyse détaillée des impacts sur ces zones humides. Des mesures compensatoires sont prévues concernant les zones humides, en indiquant, sans le démontrer, que trois d'entre elles n'ont pas pu être évitées. Le total impacté a été estimé à 1 022 m<sup>2</sup>. Trois zones humides de compensation ont été identifiées et des mesures permettant une compensation surfacique et écologique sont proposées au dossier et paraissent pertinentes.

L'étude n'indique pas si les impacts étudiés sont directs ou indirects. À ce titre, il convient de faire le lien avec l'état initial qui met en avant les enjeux liés aux pelouses subalpines.

Au niveau de l'impact sur la population de Tétrasy Lyre, il conviendrait de mettre en cohérence le tableau figurant dans le résumé non technique et le dossier sur la question des enjeux de préservation de cette population entre la phase de chantier et la phase d'exploitation. Dans les deux cas, le risque de collision avec la présence de câbles est présent. Pour la phase d'exploitation le rapport indique également (page 250), un « *risque de dérangement supplémentaire de par la création de la nouvelle piste à proximité de la zone d'hivernage* ». La qualification des impacts paraît sous-estimée en particulier celui concernant le dérangement des zones d'hivernage<sup>6</sup> et le fractionnement des zones de reproduction. D'autre part, l'état initial met en évidence qu'en termes d'habitat naturel de cette espèce, le site « *dispose d'un noyau continu de 17 ha ce qui est assez rare* » (p137). Le fractionnement de l'habitat du Tétrasy Lyre constitue l'une des causes les plus importantes de la régression de l'espèce. L'étude ne précise pas si cette continuité de 17 ha est préservée et n'expose pas non plus les liens à maintenir en termes de continuité écologique, le rapport se limitant à préciser que le « *seuil actuellement retenu pour le territoire utilisé pour la reproduction est de 20 ha pour une poule* ». Une mesure compensatoire est néanmoins prévue pour recréer des habitats favorables à l'espèce. La séquence Éviter et Réduire avant l'étape de la compensation n'apparaît pas clairement et mériterait d'être précisée.

Concernant l'avifaune, les mesures d'évitement indiquent la nécessité de faire les travaux en dehors de la

travaux sont sources de pollution importante par particules fines sans les quantifier et identifier les autres impacts.

6 Il paraît douteux que la seule mise en défens soit de nature à empêcher la fréquentation des skieurs hors pistes.

période de mai à juillet, donc au plus tôt en août et le rapport indique que les défrichements débiteront au printemps. Il y a donc contradiction entre les mesures mises en avant et les travaux envisagés.

**L'Autorité environnementale recommande :**

- **de reconsidérer les impacts résiduels sur la population des Tétrasyre, manifestation sous-évalués, en particulier l'impact sur les zones d'hivernage, et d'ajuster les mesures ERC en conséquence,**
- **d'établir et mettre en œuvre des mesures de préservation de ce groupe d'espèce, dans le cadre élargi de l'exploitation de la station et de l'observatoire des galliformes de montagne qui paraît n'en être qu'au stade de projet.**

Au niveau du paysage, les impacts sont estimés de faible à fort mais sans analyse détaillée à l'aide de photomontages. Les éléments de l'analyse paysagère et architecturale liée à la conception des gares n'apparaissent pas dans le dossier. Les mesures indiquées dans l'étude d'impact, vis-à-vis du paysage concernent la végétalisation des secteurs terrassés, le remodelage doux des talus des gares et des pistes et le traitement des lisières pour les zones défrichées, alors que les principaux impacts concernent l'implantation et la conception architecturale des gares. D'autres éléments sont cités dans la partie « incidences » à savoir le choix de placer la gare amont du télésiège des Cases en décalage par rapport à la ligne de crête, pour préserver les vues du côté suisse, le choix des teintes et des matériaux en fonction des sous-secteurs traversés. Ces éléments constituent des mesures d'évitement et de réduction qu'il conviendrait de reprendre et d'illustrer à l'aide de photomontages pour mettre en évidence les éventuels impacts résiduels.

L'analyse des impacts cumulés fait défaut aux motifs que des mesures compensatoires seront mises en place, que les impacts cumulés sont faibles et que les travaux sont décalés dans le temps. Le code de l'environnement (article R. 122-5) demande de décrire « *des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptible d'être touchées.* »

Le dossier prévoit des mesures de suivi des effets du projet sur l'environnement. Toutefois, il s'agit des modalités de mise en œuvre du projet ou des mesures pour éviter ou réduire les impacts. Il convient de définir, dès la conception du projet, les indicateurs et les modalités de suivi (source des données, temporalité, moyens d'analyse) pour permettre le suivi des effets du projet sur les principaux enjeux relevés dans l'étude d'impact (risques naturels, milieu hydraulique superficiel, biodiversité, paysages...).

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

Le chapitre III présente les composantes du projet et les solutions de substitution raisonnables. Le projet est justifié d'un point de vue fonctionnel pour répartir les flux des touristes et fiabiliser la liaison franco-suisse. Par contre, la justification de l'ouverture d'une piste supplémentaire n'apparaît pas. L'élément avancé est la garantie d'avoir deux pistes complètes depuis la crête jusqu'au pied du nouveau télésiège.

En termes d'analyse des solutions de substitution, le rapport ne présente pas de variante alternative. Les éléments présentés correspondent à des mesures d'évitement et de réduction des impacts (vis-à-vis de la zone humide, des risques naturels, de l'insertion paysagère).

## **2.4. Articulation du projet avec les documents de planification**

Le rapport présente la compatibilité du projet avec le PLU de Montriond. Il indique que la commune est dans le territoire du SCOT de Chablais approuvé le 23 février 2012 sans préciser la compatibilité des orientations du projet d'installation touristique avec les éléments du SCOT (au titre des unités touristiques). Il conviendrait de compléter le rapport sur ce point.

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

Le résumé non technique reprend tous les éléments de l'étude d'impact, en particulier un résumé de la partie état initial, de la description des impacts, des mesures « éviter, réduire et compenser », de la partie liée à la justification des solutions raisonnables envisagées. Le choix de présenter les impacts et les mesures sous forme de tableaux permet de préciser les impacts et de mettre en évidence la séquence éviter, réduire, compenser.

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

Le projet comprend plusieurs composantes : création d'un télésiège, télésiège des Cases, remplacement et allongement du télésiège de la Léchère, création d'une piste rouge, création d'une piste de liaison Haute Cases, recalibrage de la piste des Abricotines. Les principaux enjeux ont été identifiés : enjeux vis-à-vis des risques naturels, de la qualité de l'eau, de la biodiversité et des paysages. Toutefois le dossier ne permet pas d'avoir une analyse complète de l'étude des impacts et de mettre en évidence si les mesures proposées répondent à l'ensemble des enjeux environnementaux. En particulier, les impacts des pistes ne sont pas précisés alors que les emprises et les volumes de matériaux concernés sont très importants.