



PREFET DE LA REGION AUVERGNE

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
PROJET DE REMPLACEMENT DU TELESIEGE DE LA FALAISE
Commune de Besse et Saint-Anastaise – Puy-de-Dôme

La SAEML (Société Anonyme d'Economie Mixte Locale) Pavin Sancy a déposé un dossier de demande d'autorisation d'exécution de travaux concernant l'installation d'un nouveau télésiège et la dépose de deux remontées mécaniques à la station de Super-Besse située sur la commune de Besse et Saint-Anastaise, dans le département du Puy-de-Dôme.

Ce dossier est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, qui a pour objectif d'éclairer le public ainsi que l'autorité décisionnaire chargée de délivrer, le cas échéant, l'autorisation du projet. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact réalisée par le pétitionnaire et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

L'article R.122-6 III du code de l'environnement dispose que l'autorité environnementale pour ce projet est le préfet de région. Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne. En application de l'article R.122-7 II. du même code, l'autorité environnementale doit donner son avis sur le dossier complet dans les deux mois suivant sa réception, le 16 janvier 2015.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, doit être joint au dossier soumis à enquête publique et mis en ligne sur les sites Internet de la préfecture du Puy-de-Dôme et de la DREAL.

1. Présentation du site et du projet

Le projet se situe sur la commune de Besse et Saint-Anastaise, dans le domaine skiable de la station de Super-Besse. Il empruntera un tracé proche de l'actuel télésiège de la Falaise, situé sur la partie est du domaine skiable. Le nouvel appareil aura les caractéristiques suivantes :

- équipement débrayable d'un débit de 2400 personnes par heure
- longueur de 850 mètres
- altitude gare aval : 1318 m ; altitude gare amont : 1542 m
- nombre de pylônes : 9

Il sera adapté à l'accueil de piétons pendant l'été pour permettre l'accès aux activités offertes par la station, notamment la tyrolienne.

L'actuel télésiège de la Falaise, ainsi que le télésiège de la Rouge, situés sur le même itinéraire, seront démantelés. Aucune piste de ski ne sera créée dans le cadre du projet, mais les gares amont et aval seront implantées à des emplacements différents des actuelles gares.

2. Qualité du dossier

Le dossier est composé d'une étude d'impact (EI) réalisée par le bureau Karum et datée d'octobre 2014. Des éléments complémentaires utiles à la compréhension du projet sont inclus dans la Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux (DAET). L'étude d'impact comprend formellement tous les éléments requis à l'article R122-5 du code de l'environnement.

D'un point de vue pratique, les nombreux documents en format A3 pliés dans le dossier rendent sa manipulation complexe. A l'inverse, l'étude d'impact inclut de nombreuses illustrations de qualité, des cartes accompagnées de légendes pertinentes et lisibles, ainsi que des tableaux de synthèse qui permettent une compréhension aisée du projet.

2.1. Analyse de l'état initial de l'environnement et principaux enjeux environnementaux du site

Le dossier met en évidence de manière argumentée et hiérarchisée les enjeux liés au projet. Il indique, de manière pertinente, que les thèmes les plus importants sont les paysages, l'eau et les milieux naturels (biodiversité). Les observations du présent avis se concentrent donc sur ces enjeux.

Certains autres enjeux, comme les risques, le bruit, le climat, le patrimoine architectural, les déchets sont présentés comme modérés à nuls par le dossier, et celui-ci prévoit des mesures globalement adaptées pour limiter les impacts du projet sur ces enjeux.

- Paysages

La description des paysages est réalisée de manière méthodique. Elle est bien documentée et les documents photographiques l'illustrent de manière appropriée, à des échelles variées, mettant en évidence les caractéristiques naturelles du site. Ce travail permet de démontrer la nécessité de respecter la sensibilité paysagère de la zone.

- Contexte hydrographique et zones humides

Le dossier précise (p. 33) que plusieurs ruisseaux ont été identifiés à proximité ou sous le tracé du télésiège. Leurs caractéristiques sont correctement présentées, notamment en matière de qualité des eaux (p.29 – 30).

Les éléments de l'état initial permettent de mettre en évidence les enjeux relatifs à la préservation des zones humides. Le dossier fournit p.42 une carte de bonne qualité, qui laisse supposer que leur recensement a été réalisé de manière rigoureuse. Toutefois, il n'indique pas formellement la méthodologie d'inventaire utilisée.

- Milieux naturels

Le dossier présente et décrit les zonages de protection et d'inventaire situés dans l'aire d'étude du projet. Il note en particulier la proximité de la future gare amont avec un site Natura 2000 (Mont Dore) et deux réserves naturelles nationales (Vallée de Chaudesfour et Chastreix-Sancy). La richesse de ce patrimoine naturel aurait dû inciter à une vigilance particulière sur la qualité des inventaires.

À ce sujet, les prospections n'ont été réalisées que sur deux jours (début juin et fin juillet) par une seule écologue. Elles risquent d'être insuffisantes et de ne pas considérer suffisamment l'enjeu relatif aux espèces présentes sur le site et potentiellement protégées. Cette remarque s'applique principalement aux oiseaux et aux amphibiens, et, dans une moindre mesure, aux chauves-souris. Il aurait été nécessaire de compléter le dossier par des visites de terrain à d'autres périodes de l'année pour disposer d'informations plus solides pour déterminer les périodes de travaux. En l'état, la qualité des résultats affichés en matière d'inventaire est difficile à apprécier.

De manière plus détaillée, la cartographie des habitats naturels (p.53) et celles des espèces floristiques protégées (p.61) constituent des documents utiles, notamment pour le Saule des Lapons (espèce végétale protégée, se développant sur sol humide). Pour les oiseaux, les résultats des observations ne sont détaillés que pour les quatre espèces considérées comme « en déclin » ou « rare » à l'échelle de l'Auvergne (Circaète Jean-le-blanc, Milan royal, Grive litorne et Tarier des prés), parmi lesquelles seul le Tarier des prés est potentiellement nicheur dans la zone projet. Pour les 32 autres espèces observées, le dossier ne donne pas d'indication.

Pour les autres groupes d'espèces (batracien, reptile, insecte), le dossier aurait également pu mentionner que le Lézard vivipare, dont « *la présence n'est pas à exclure* » (p.73) disposait d'un statut d'espèce protégée et préciser dans quelles conditions le Cuivré mauvin (seul papillon observé considéré comme « *quasi menacé* ») avait été observé.

2.2. Raisons du choix du site et du projet

Ce projet répond à une volonté d'améliorer l'offre de loisir existante sur la station de Super-Besse.

La question du choix de l'itinéraire est présentée et l'étude d'impact expose bien les trois variantes examinées pour l'implantation de la gare amont (p.141). Le dossier explique de manière argumentée que le choix de la variante s'appuie aussi sur des critères environnementaux, puisqu'elle préserve les zones humides et limite les terrassements.

En complément, il aurait pu approfondir le lien entre le projet et le fonctionnement la station. En effet, le projet visant à améliorer le service rendu en bas de station (partie la plus fréquentée, surtout lors des

épisodes de mauvais temps), la question de l'accès entre les parkings et la gare aval aurait pu être mieux abordée, en particulier du point de vue des piétons (ex : analyse des cheminements piéton et de l'ergonomie des accès hiver comme été).

2.3. Évaluation des impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser

Le dossier distingue les impacts du projet lors du chantier et ceux lors de la période d'exploitation du nouveau télésiège. Logiquement, c'est la phase de chantier (construction et démantèlement) qui influencera le plus les trois enjeux environnementaux principaux et qui fait l'objet d'analyses plus détaillées dans le présent avis.

- Paysages

Les risques d'impacts paysagers en phase exploitation sont considérés comme faibles par le dossier, puisque l'ambiance paysagère ne sera pas modifiée par le remplacement d'un télésiège. En outre, le démantèlement des deux équipements actuels constitue un élément positif à souligner.

Logiquement le dossier porte une attention particulière à l'intégration paysagère des deux futures gares à construire, puisqu'elles nécessitent le remodelage du terrain par terrassement. Le dossier précise que les déblais-remblais nécessaires pour les gares seront équilibrés sur place (p.22). Il n'apporte en revanche pas de précision sur ceux, de petit volume (25m³), nécessaires aux neuf pylônes.

Le dossier note bien que la manière dont se déroulera le chantier influera largement sur l'impact paysager, par exemple à travers la qualité des buttes et terrassements effectués, le démantèlement effectif et complet des anciens appareils ou la qualité de la restauration des sites. L'étude d'impact inclut plusieurs recommandations détaillées et illustrées visant à garantir la qualité des travaux (p.124 à 128). A plusieurs reprises, elle conditionne la qualité finale du projet au respect de ces recommandations (ex : « *l'effet sur le paysage est considéré comme moyen à faible à condition de bien respecter les intentions annoncées concernant la forme adoucie globale de la butte d'arrivée* », p. 127)

Les 5 mesures de réductions des impacts prévues (p.161 à 164) sont pertinentes, mais elles sont parfois rédigées de manière abstraite. Pour faciliter leur mise en œuvre, le dossier aurait pu reprendre les éléments les plus concrets des pages précédentes et inclure des illustrations. Le dossier aurait également dû expliquer comment elles allaient être mises en œuvre (ex : prescrire le suivi du chantier par un paysagiste).

- Contexte hydrographique et zones humides

La phase chantier implique des potentielles émissions de poussière et la circulation d'engins sur la zone. Elle pourrait donc influencer la qualité des cours d'eau et des zones humides recensés sur le site. Le dossier, aurait par conséquent pu mieux démontrer pourquoi il qualifie ces impacts de « faible » (tableau de synthèse p.137).

Il prévoit toutefois 3 mesures d'évitement (p.153-155) pour limiter les apports de fines dans les cours d'eau, interdire les stockages de matériaux sur les zones sensibles (zones humides et canal-ruisseau) et éviter la destruction des zones humides.

Ces mesures pourront contribuer à la qualité du projet du point de vue du respect de l'environnement. Elles auraient pu être détaillées de manière plus concrète pour s'assurer de leur bonne mise en œuvre. Par exemple, le plan de mise en défens des zones humides, du cours d'eau et du Saule des Lapons (p. 155) est trop imprécis pour être exploitable. Un plan de circulation et de parking sur le chantier aurait pu le compléter utilement. Une carte qui superposerait les zones humides et les cours d'eau avec un plan de circulation, sur l'ensemble de la zone projet, aurait été également utile.

- Patrimoine naturel

Le risque de destruction du Saule des Lapons est bien identifié comme un impact de niveau « moyen » du projet, et il correspond à une mesure de protection adaptée mais à préciser (voir ci-dessus les remarques sur les outils cartographiques pour la mise en défens notamment du Saule des Lapons).

En revanche, lorsque le dossier qualifie de « faible » le niveau d'enjeu relatif à la destruction de la faune pendant le chantier, il n'est pas pleinement cohérent avec la richesse importante du patrimoine naturel et le nombre d'observations présentés dans la partie « état initial ».

En contrepartie, la mesure proposée pour éviter la perturbation et la destruction des espèces d'oiseaux nicheurs, qui consiste à adapter la période des travaux en fonction des périodes de nidification des 6 espèces nicheuses observées sur le site, semble conçue de manière fiable (p.158). Il est prévu qu'une réflexion supplémentaire soit menée, dans le cadre du suivi du chantier par un écologue, pour s'assurer de sa mise en œuvre effective et ce, sur toute la durée du chantier (mesure de suivi n°1, p.165).

En outre, la matérialisation des lignes de câbles pour faciliter leur visualisation par les rapaces (p. 156) est une mesure de réduction d'impact intéressante. De même, la question de la restauration du site après le chantier est abordée de manière satisfaisante à travers les cinq mesures d'intégration paysagère qui incluent toutes un volet de re-végétalisation.

Par ailleurs, on peut estimer que le recours à la voirie existante, annoncé dans le dossier (p. 22) contribuera bien à minimiser les impacts du chantier sur la biodiversité pour la création des nouvelles gares et la dépose des anciennes. Toutefois, le dossier comporte des imprécisions au sujet des accès aux pylônes. Il indique bien, dans sa « note sur les mesures de préservation » que « *en ligne, lorsque les accès par piste seront impossibles et afin de minimiser les risques de détérioration du milieu naturel, l'hélicoptère sera utilisé pour la répartition du matériel et des matériaux de génie civil* ». Il n'indique pas précisément quels engins seront utilisés pour le génie civil des pylônes ni comment ils accéderont au lieu d'implantation des pylônes (à monter ou à démanteler). Ces éléments auraient dû être inclus dans le dossier. De plus, leurs impacts sur la faune et la flore, et sur les paysages, auraient dû être examinés.

De même, les impacts relatifs au recours aux hélicoptères ne sont pas évoqués alors qu'ils sont à considérer, notamment en matière de dérangement de la faune, sur une aire potentiellement étendue.

2.4. Résumé non technique

Ce résumé est composé d'une description très succincte du projet. Il reprend l'ensemble des tableaux de synthèse relatifs à l'état initial de l'environnement, aux effets attendus du projet sur l'environnement et aux mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts identifiés. Le format adopté, rédigé en termes techniques, ne contribue pas à faciliter la prise de connaissance par le public.

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

Le projet de remplacement du télésiège de la Falaise prévoit plusieurs dispositions intéressantes qui visent à intégrer au mieux le projet dans son environnement, tant du point de vue du contexte naturel que paysager. Il s'inscrit dans un espace touristique déjà en partie artificialisé.

Le dossier est globalement de bonne qualité. Toutefois, même si les impacts potentiels du projet semblent modérés, certains éléments du dossier auraient pu être renforcés afin de mieux le garantir en développant :

- les inventaires de biodiversité sur une période plus longue, et ciblant les espèces à enjeu, pour adapter de manière efficace le calendrier des travaux ;
- certains aspects liés au déroulement du chantier (accès aux pylônes, recours à l'hélicoptère, outils pratiques pour garantir une intégration paysagère de qualité).

Si d'autres projets relatifs à l'aménagement du domaine skiable de Super-Besse sont conçus, leur analyse devra prendre en compte les impacts cumulés avec le projet de télésiège de la Falaise.

Clermont-Ferrand, le

16 MAR. 2015

Le préfet

Le Préfet de la région Auvergne,

Michel FUZEAU