

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

**Autorité environnementale**  
Préfet de région

**« Projet de télémix du Clot de la Balme »  
présenté par la SEVLC  
sur la commune de Corrençon-en-Vercors (Isère)**

**Avis de l'Autorité environnementale  
sur le dossier de permis de construire présentant le projet  
et comprenant l'étude d'impact**

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

**Avis P n° 2014-907**

**émis le 2 avril 2014**

110680

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

REFERENCE : S:\CAEDD\04\_AE\02\_avisAe\_projets\tourisme\_loisirs\38\correncon\_en\_vercors\2014\_telemix\_clot\_Balme

## 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 télémix du Clot de la Balme, en remplacement du télésiège des lattes, situé sur le domaine skiable de l'espace Villard-Corrençon, sur la commune de Corrençon-en-Vercors (38) et présenté par la société d'équipement de Villard-de-Lans / Corrençon-en-Vercors (SEVLC), 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 février 2014 par le service instructeur (communauté de communes du massif du Vercors, pour le compte de la mairie de Corrençon-en-Vercors). Le dossier de permis de construire du projet, comprenant notamment une étude d'impact datée de janvier 2014, a été reçu complet le 7 février 2014. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 7 février 2014.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés le 12 février 2014.

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

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

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

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

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

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : [www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://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, porté par la société d'équipement de Villard-de-Lans / Corrençon-en-Vercors (SEVLC), consiste au remplacement du télésiège des Lattes (télésiège débrayable 3 places), par un appareil plus performant, au niveau du domaine skiable « Espace Villard-Corrençon », sur la commune de Corrençon-en-Vercors (38).

L'équipement projeté est un télémix (télésiège/télécabine), dit « du Clot de la Balme », débrayable de véhicules 6 places pour les sièges et 10 places pour les cabines. L'aménagement prévu reprend le même tracé que l'actuel télésiège des Lattes et les nouvelles gares se situent aux emplacements des anciennes. Le télémix nécessite 13 nouveaux pylônes, contre 14 actuellement.

Des locaux techniques pour les poste de conduite et de surveillance du télémix, annexés à l'aménagement, sont prévus.

L'étude d'impact comprend la plupart des chapitres exigés par le code de l'environnement, y compris une notice d'incidences Natura 2000. La mention des noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs des études ayant contribué à la réalisation de l'étude, notamment aux inventaires faune/flore sont manquantes (pages 80, 82, 83...).

Au vu des éléments présentés dans l'étude d'impact (peu d'enjeux présents sur le site) et de la nature du projet (même tracé et même positionnement des gares de départ et d'arrivée que la remontée mécanique actuelle), les mesures proposées semblent en adéquation avec les impacts du projet. Néanmoins, l'étude d'impact nécessite d'être enrichie sur plusieurs points, notamment sur la biodiversité.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact sur les points suivants :

Le résumé non technique est à reprendre, afin qu'il retranscrive fidèlement le contenu de l'étude d'impact et que les effets et les mesures envisagées soient intégrés.

- Une présentation des méthodologies d'inventaire faune/flore et une représentation cartographique des résultats sont attendues pour étayer l'état initial et ses conclusions.
- Des éléments cartographiques doivent être apportés afin de pouvoir localiser aisément le projet et l'emprise des travaux, notamment les surfaces terrassées.
- L'étude paysagère mériterait d'être développée.
- D'une manière générale, l'analyse des impacts doit être quantifiée et l'ensemble des conclusions, notamment celles statuant sur l'absence d'effet, doit être argumenté.
- Un tableau de synthèse présentant les enjeux du site, les impacts du projet et les mesures envisagées serait pédagogique et permettrait d'appréhender plus facilement le projet.
- La réalisation d'un calendrier des travaux serait pertinente. Il pourrait utilement intégrer les mesures (telles que le balisage, le ré-enherbement...) et être utilisé dans l'analyse des impacts en fonction du cycle de vie des espèces présentes.
- Des précisions sur les mesures et leurs modalités de suivi sont attendues, conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 (II, 7°) du code de l'environnement.

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

# Avis détaillé

## 1) Analyse du contexte du projet

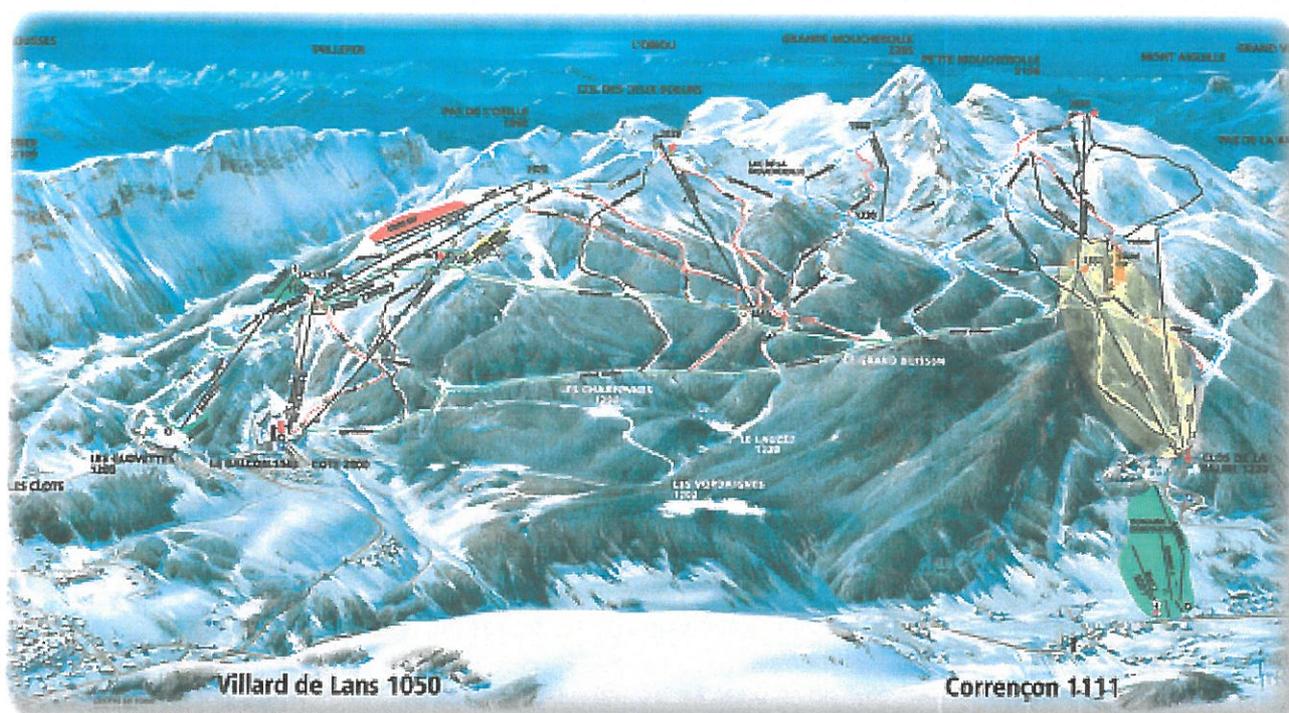
### 1.1 Description du projet

Le projet, porté par la société d'équipement de Villard-de-Lans / Corrençon-en-Vercors (SEVLC), consiste au remplacement du télésiège des Lattes (télésiège débrayable 3 places), par un appareil plus performant, au niveau du domaine skiable « Espace Villard-Corrençon », sur la commune de Corrençon-en-Vercors (38).

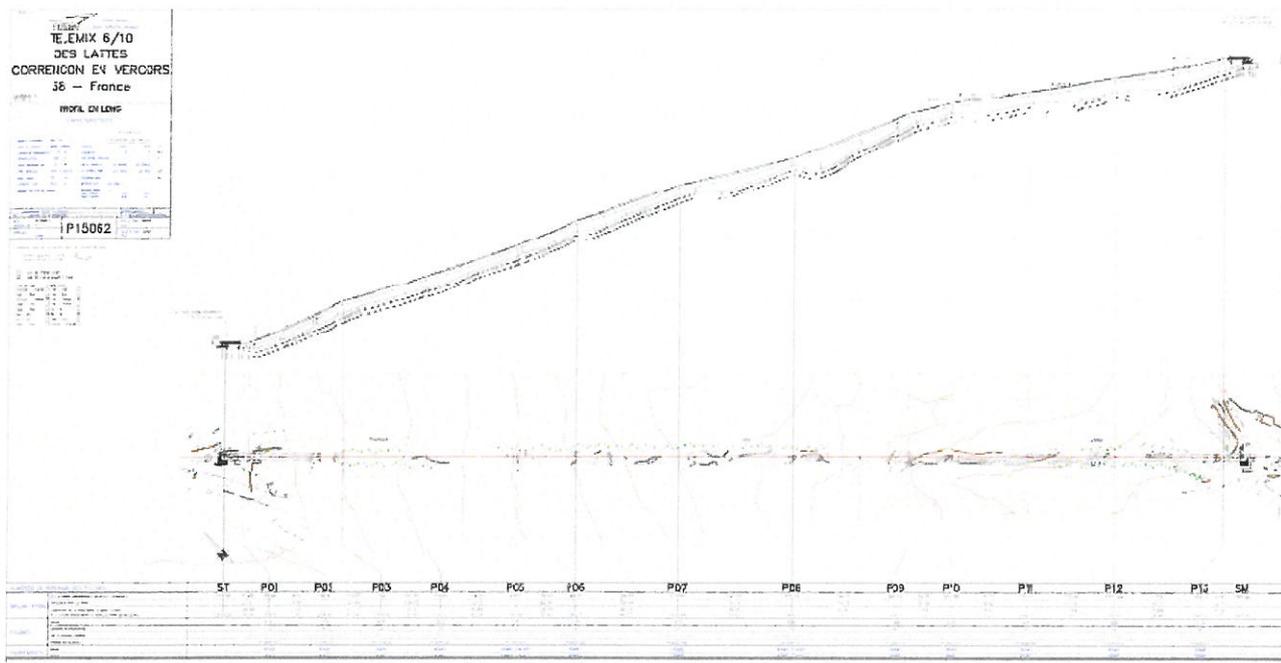
L'équipement projeté est un télémix (télésiège/télécabine), dit « du Clot de la Balme », débrayable de véhicules 6 places pour les sièges et 10 places pour les cabines, avec un débit de 2 438 personnes/heure. D'une longueur horizontale de 1 275 m, avec un dénivelé de 358 m, l'aménagement prévu reprend le même tracé que l'actuel télésiège des Lattes et les nouvelles gares se situent aux emplacements des anciennes, soit à une altitude de 1 236 m pour la gare aval et 1 594 m pour la gare amont. Le télémix nécessite 13 nouveaux pylônes, contre 14 actuellement.

Des locaux techniques pour les poste de conduite et de surveillance du télémix, annexés à l'aménagement, sont aussi prévus.

Des terrassements seront ainsi nécessaires : la superficie concernée et les volumes de déblais/remblais ne sont pas précisés dans la présente étude d'impact.



Source : Étude d'impact p.12



Source : Étude d'impact p.42, profil en long

## 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, y compris une notice d'incidences Natura 2000. La mention des noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs des études ayant contribué à la réalisation de l'étude, notamment aux inventaires faune/flore sont manquantes (pp. 80, 82,...).

Toutefois, son contenu n'est pas assez développé. L'étude reste souvent sur des généralités et ne fait le lien que trop succinctement avec le présent projet, qui consiste au remplacement du télésiège des Lattes par un télémix.

D'une manière générale, l'étude d'impact manque de représentations graphiques, où l'emprise des travaux est clairement identifiée. Les conclusions doivent être argumentées.

### 2.2 Résumé non technique

Le résumé non technique ne résume pas l'ensemble des chapitres visés au II et III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il est trop succinct et ne permet pas d'appréhender le projet et ses effets. L'analyse des impacts et les mesures envisagées doivent être présentées.

Cette partie doit donc être revue.

### 2.3 État initial et analyse des impacts

L'ensemble des thématiques est traité. Dans l'état initial (partie 3), des synthèses concluent judicieusement chaque grande thématique. Néanmoins, un tableau de synthèse global reprenant l'ensemble des enjeux du site aurait permis de mieux appréhender le secteur d'étude et par la suite les effets du projet.

L'étude d'impact différencie bien les impacts temporaires (liés à la phase chantier), des impacts permanents (en mode de fonctionnement).

Les conclusions de l'analyse des impacts, en particulier celles déterminant l'absence d'effets doivent être argumentées.

Un tableau de synthèse présentant les enjeux présents sur le site, les impacts du projet en fonction des enjeux, les mesures prévues et les impacts éventuels résultants serait souhaitable pour mieux appréhender le site, le projet et ses effets sur l'environnement de façon globale et synthétique.

## **Approche thématique**

### **2.3.1 Biodiversité et espaces naturels**

Le site du projet n'impacte aucun périmètre de protection réglementaire, ni de zone humide connue. Il se situe toutefois, dans le parc naturel du Vercors et est concerné par une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I (Plateau et bordure des Hauts plateaux du Vercors), une ZNIEFF de type II (Hauts plateaux du Vercors et une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO).

Les méthodologies pour les inventaires faune/flore ne sont pas détaillées. La période de passage, le nombre de jour, les noms et qualités des personnes ayant réalisé les inventaires et enfin les parcours suivis ne sont pas précisés, ne permettant pas de s'assurer que l'ensemble du site a été parcouru et que l'inventaire a été effectué sur les quatre saisons. Cette partie est à développer afin de s'assurer de la pertinence de l'état initial.

Les résultats des inventaires faune/flore et les habitats d'espèces doivent être cartographiés et quantifiés. Concernant la faune, la liste exhaustive des espèces contactées pendant les inventaires doit être présentée. La mention de l'absence d'espèces protégées n'est pas suffisante.

Le projet reprenant exactement le tracé du télésiège actuel, l'impact peut sembler limité. Toutefois, la phase chantier peut entraîner une source de dérangement forte, notamment pour les espèces nicheuses. L'analyse des impacts aurait mérité d'être développée, notamment pour la faune dont l'avifaune, contactée sur site lors des inventaires, avec des précisions sur l'occupation du milieu pour chaque espèce (chasse, reproduction, nidification ...).

### **2.3.2 Les risques naturels**

Il n'est pas fait mention dans l'étude d'impact du plan de prévention des risques (PPR), approuvé par arrêté préfectoral du 7 décembre 2009. L'ensemble de l'emprise du télémix est situé en aléa faible d'effondrement et suffocation, traduit en zone réglementaire, par une zone constructible sous conditions. Il serait opportun de développer cette partie afin de présenter les prescriptions de ce PPR et les caractéristiques du projet permettant de les respecter.

Concernant les autres risques naturels, l'absence d'enjeu est à argumenter.

### **2.3.3 Paysage**

Bien que reprenant le tracé actuel et que la remontée mécanique prévue ne crée que peu de co-visibilité, les impacts paysagers du changement (insertion de télécabines et modification des gares amont et aval) par rapport à la situation actuelle, mériteraient d'être étudiés. Ainsi, il aurait été pertinent de disposer d'une mesure de l'écart de la perception visuelle de ces cabines et des gares dans le grand paysage par rapport à l'équipement existant, sous la forme d'une mise en regard – en vues perspectives – des équipements actuels et futurs.

Les études paysagères citées page 83 dans les éléments méthodologiques ne sont pas reprises dans l'étude.

### **2.3.4 Activité agricole**

L'analyse des impacts sur l'activité agricole aurait pu être développée, notamment en précisant le nombre de troupeaux concernés et les surfaces soustraites au zone de pâturage pendant la durée des travaux et les quelques années suivantes, le temps de la reprise du ré-enherbement.

## **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**

Le projet est justifié au regard de la nécessité de remplacer le télésiège des Lattes, en fonctionnement depuis 32 ans. Remontée structurante du domaine skiable, elle permet la liaison depuis la grenouillère de Corrençon, la liaison avec le domaine de Villard-de-Lans.

Décidant de conserver le même tracé, limitant ainsi les variantes étudiées portant sur le type de matériel. Les variantes ont été étudiées en fonction des publics susceptibles d'emprunter cet appareil.

### **3.2 Compatibilité avec les documents cadres**

Le site du projet est classé en zone naturelle Nds, dédiée à la pratique du ski et où la construction de

remontées mécaniques est autorisée, du plan d'occupation des sols, document actuellement en vigueur sur la commune de Corrençon-en-Vercors.

Le parc naturel régional du Vercors est présenté page 33. Toutefois, il aurait été plus pertinent de faire référence à la charte du Parc, notamment sur le secteur du Clot de la Balme, pour étudier la compatibilité du projet avec cette charte.

### **3.3 Adéquation des mesures envisagées**

La distinction entre les phases chantier et d'exploitation est bien réalisée. Toutefois, d'une manière générale, les mesures sont présentées sous la forme de mesures de principe et les modalités de mise en œuvre ne sont pas explicitées.

Au préalable, l'Autorité environnementale encourage fortement l'intégration d'un calendrier de travaux à l'étude d'impact. Celui-ci permettrait de visualiser la durée du chantier et la période de réalisation des travaux. Les mesures de réduction (mise en place des balisages, ré-enherbement, ...) pourront utilement être intégrées. Ce calendrier pourra judicieusement être utilisé dans l'analyse des impacts, notamment pour la faune (en comparaison des périodes de nidification et de reproduction).

Les principales mesures (partie 9) prises pour limiter l'impact du projet sur les milieux et les espèces sont :

- l'adaptation de la période des travaux à la sensibilité de la faune (travaux prévus en été) ;
- l'installation de dispositifs anti-collision pour l'avifaune ;
- la réduction au maximum des surfaces affectées par les travaux (balisages) ;
- des précautions liées au décapage et au stockage de la terre végétale ;
- des aménagements limitant l'érosion et le reverdissement post-chantier (semis sélectionnés et adaptés).

Ces mesures apparaissent pertinentes et satisfaisantes au vu des enjeux identifiés dans l'étude d'impact, mais mériteraient d'être précisées afin de répondre à l'article R. 122-5 (II, 7°) du code de l'environnement.

Concernant la phase chantier, l'apport d'éléments du cahier des clauses techniques et particulières (CCTP) est très appréciée, mais serait utilement enrichie par une représentation cartographique du plan de circulation envisagée, au vu des habitats présents. Ceci permettrait de mieux évaluer la portée de cette mesure.

La production d'une analyse de la fréquentation induite par le nouvel aménagement (par exemple augmentation de la fréquentation par les randonneurs à raquettes ou les VTTistes dans les espaces naturels périphériques servant de refuge à la faune) aurait permis de déterminer si des mesures spécifiques de canalisation du public auraient dû être prises dans le but de réduire le dérangement. L'analyse page 59 est trop succincte et non quantifiée. De plus, concernant la sur-fréquentation, il s'agit d'effets induits par le projet et non cumulés.

Concernant le balisage des secteurs d'hivernage (p.77), aucun élément cartographique n'est présenté. Les espèces concernées par cette mesure restent à préciser. En fonction de l'enjeu à spécifier, une mise en défens, plutôt qu'une simple information des skieurs pourrait être souhaitable.

### **En conclusion**

Au vu des éléments présentés dans l'étude d'impact (peu d'enjeux présents sur le site) et de la nature du projet (même tracé et même positionnement des gares de départ et d'arrivée que la remontée mécanique actuelle), les mesures proposées semblent en adéquation avec les impacts du projet. Néanmoins, l'étude d'impact nécessite d'être enrichie et complétée, en particulier concernant la présentation des méthodologies et l'apport d'éléments cartographiques permettant de situer précisément le projet et d'étayer les conclusions de l'étude.

La prise en compte de l'environnement appelle essentiellement des compléments sur la biodiversité (faune-flore), pour la représentation de l'état initial et le développement de l'analyse des impacts du projet (voir point 3.2.1 ci-avant).

L'étude devra en particulier répondre aux dispositions de l'article R. 122-5 (II, 7°) du code de l'environnement et permettre l'application de l'article R. 122-14 du code de l'environnement concernant les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage, les modalités des effets du projet sur l'environnement et la santé et les modalités de suivi des mesures.

Pour le préfet de la région, par délégation,  
la directrice régionale  
pour la directrice de la DREAL et par  
délégation

Le chef du service CÉPÉ

7/7

Gilles PIROUX

