Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Études,
Prospective et Évaluation

Unité Évaluation Environnementale

Lyon, le 29 mars 2013

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de liaison Super-Châtel / Linga : Télésiège Vonnes-Super, télésiège Volles-Linga et piste de ski Super Châtel-Vonnes Dossier présenté par la commune de Châtel Département de la Haute-Savoie

REFER : *S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_tourisme_loisirs\Dossiers\74\2013\Liaison_Super_Chatel_Linga\Avis_Ae*

Compte tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, le projet de liaison Super-Châtel / Linga, sur la commune de Châtel, est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la connaissance du public.

Comme prescrit à l'article L. 122-18 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit un dossier comportant notamment une étude d'impact qui a été transmise à l'autorité environnementale par les services de la direction départementale des territoires de la Haute-Savoie.

L'autorité environnementale en a accusé réception le 21 février 2013. Il comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R. 122-3 du code de l'environnement. Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-1-1, le préfet de département et l'agence régionale de santé ont été consultés le 21 février 2013.

1. Présentation du demandeur, de son projet et du contexte de la demande

Le projet consiste en l'aménagement d'une liaison « Supe-Châtel / Linga » en vue d'augmenter la capacité de transport de skieurs et de limiter les déplacements en voiture d'un versant à l'autre au moyen de deux téléportés et de leurs pistes respectives. Ce programme de travaux tel que décrit dans l'étude d'impact se décline principalement en trois projets, à savoir :

- création du télésiège Vonnes-Super ;
- création du télésiège Volles-Linga ;
- aménagement de la piste de ski Super Châtel-Vonnes.

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

2.1 État initial

L'ensemble du projet présenté se situe hors zones inventoriées ou réglementaires. S'il est mentionné que des investigations de terrain ont été réalisées les 8, 9 et 10 juin, l'année n'est pas précisée.
Bien que le projet ne s'inscrive pas à l'intérieur d'un site Natura 2000, il est situé à 2 km du site FR82201708 - Mont de Grange, désigné au titre de la directive Habitats. Or, l'étude d'impact ne fait pas état de ce site, si ce n'est en le localisant géographiquement. Une évaluation des incidences doit ainsi compléter l'étude d'impact. Les corridors écologiques ne sont pas étudiés, alors même que les travaux envisagés se traduiront par de nouvelles saignées dans des milieux restés relativement naturels jusqu'à présent.

L'état initial ne présente pas de synthèse des enjeux hiérarchisés. Or, il s'agit d'un élément important de bonne appréhension du projet, qui doit introduire logiquement le chapitre dédié à l'analyse des impacts. D'autant que ce programme de travaux se traduit par un certain nombre d'enjeux. Les plus importants d'entre eux ont trait à la prise en compte des risques naturels sur le secteur. La carte sur les zones d'aléa des avalanches souligne clairement l'exposition du futur tracé au risque d'avalanche avec des secteurs en aléa moyen et en aléa fort. Il en va de même pour le risque de mouvements de terrain. Pour ce qui est du milieu naturel, des habitats d'intérêt communautaire sont recensés sur le site. Des galliformes fréquentent le site et ses abords, ainsi que le Crapaud Commun, espèce protégée à l'échelle nationale. Par ailleurs, le secteur d'étude est concerné par des servitudes d'utilité publique liées à la présence d'espaces boisés classés et de forêts à fonction de protection. L'intégration paysagère du projet constitue également un enjeu fort du projet.

Ainsi, conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'état initial aurait dû se matérialiser par une qualification et une hiérarchisation des enjeux, mais aussi par une analyse de leurs interrelations.

2.2 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et schémas directeurs

Le document d'urbanisme opposable sur le territoire de la commune de Châtel est un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 26/06/2012. Or, l'étude d'impact n'a pas été actualisée sur ce point. Bien que datée elle-même de novembre 2012, l'étude d'impact mentionne dans son résumé non technique, puis dans son chapitre dédié aux éléments d'urbanisme, un PLU en cours de révision qui « *devrait être arrêté en janvier 2011* ». L'analyse de compatibilité qui en découle, du projet avec le document d'urbanisme, est donc largement fragilisée. En outre, le projet n'est pas suffisamment précis pour distinguer les parcelles et les servitudes. Il se situe probablement en zone A, Ns, N. Compte tenu du règlement :

- les zones Ns et A permettent "les constructions, ouvrages techniques et installations nécessaires à la pratique du ski (ouvrages des remontées mécaniques et leurs locaux techniques, les pistes de ski, les équipements et ouvrages annexes du domaine skiable, parkings, installations et travaux divers) sous réserve d'être situés à l'intérieur du domaine skiable" ;

- les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif sont autorisées en zone N à condition, "d'être compatibles avec la vocation de la zone telle que définie au rapport de présentation et sous réserve d'une bonne intégration paysagère."

Des espaces bois classés au titre de l'article L 130-1 du code de l'urbanisme se situent à proximité ou sur le projet.

2.3 Justification du projet

Le projet est justifié par le triple objectif d'améliorer le confort des usagers, de faciliter la circulation automobile dans la station, ainsi que la gestion forestière. La réflexion ayant abouti à la logique d'aménagement et au choix des tracés n'est pas présentée, aucune variante n'est proposée. Cela nuit à la bonne compréhension du projet et se présente comme un point faible du dossier au vu du fort enjeu relatif à la prise en compte des risques naturels dans leurs dimensions avalanches et mouvements de terrains.

2.4 Résumé non technique

Si l'étude d'impact intègre bien un résumé non technique, il est bien trop succinct et généraliste pour donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de l'ensemble des sujets à traiter dans l'étude d'impact, notamment pour ce qui relève des impacts du programme de travaux et des mesures qui permettent d'y répondre.

3) Analyse des impacts et adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées

Les chapitres dédiés à l'analyse des impacts et aux mesures afférentes se présentent comme particulièrement succincts dans l'étude d'impact. L'analyse et les mesures présentées en à peine huit pages sont généralistes et non argumentées. Les formulations sont trop souvent imprécises, à l'image de la conclusion relative à l'impact sur le Crapaud commun : « *ces mesures devraient par conséquent limiter les impacts du projet sur les populations d'espèces protégées...* »

Durant la phase travaux, de nombreux déblais et remblais seront nécessaires aux terrassements. En revanche, il n'est pas prévu de création de pistes de chantier. La phase travaux se présente comme la plus impactante pour le milieu.

Risques naturels
Le tracé des deux télésièges traverse des zones rouges du plan de prévention des risques de Châtel et, à ce titre, le maître d'ouvrage doit apporter la preuve que de tels équipements sont d'une vulnérabilité restreinte, qu'ils sont adaptés au contexte naturel, qu'ils n'aggravent pas les risques et n'en provoquent pas de nouveaux. Les dossiers présentés, qu'il s'agisse du projet de construction du télésiège Vonnes-Linga, du télésiège Vonnes-Super Châtel ou de la piste de liaison Super Châtel-Vonnes, sont jugés insuffisants pour parvenir à remplir ces critères. Le projet a ainsi fait l'objet d'un avis réservé de la part du service de restauration des terrains en montagne (RTM) et d'un avis défavorable au titre de la prévention des risques naturels de la direction départementale des territoires. Le maître d'ouvrage doit, par des compléments à l'étude d'impact, apporter la preuve que ces équipements sont adaptés au contexte naturel d'avalanche et de débordement torrentiel, qu'ils n'aggravent pas ces risques et n'en provoquent pas de nouveaux.

Zones humides
Une zone humide a été identifiée dans la zone des travaux sur la piste départ n° 5. Toute action qui porterait atteinte au bon état de conservation de cette zone est à proscrire. L'évitement de cette zone est indispensable, tout comme la mise en place de mesures spécifiques afin d'éviter le déversement d'eaux de ruissellement chargées en fines en provenance des secteurs terrassés. La formulation selon laquelle « l*es zones humides recensées sur la zone d'étude ne devront en aucun cas être impactées par le projet (...) toute destruction devra donner lieu à une mesure compensatoire* » n'est pas satisfaisante dans la mesure où l'étude d'impact doit véritablement démontrer l'absence

d'impact du projet ou, dans le cas contraire, évaluer cet impact et proposer des mesures concrètes de compensation, en faisant état de leurs conditions effectives de mise en œuvre.

Milieux naturels

La phase travaux sera la plus pénalisante pour le milieu, notamment de par l'impact des travaux sur des surfaces importantes de pessières qui seront déboisées (144 950 m^2). Les travaux envisagés entraîneront de nouvelles saignées dans des milieux restés relativement naturels, avec décapage du sol, modification de la topographie locale et remblais artificiellement modelés. Il est également prévisible que la sécurisation de ce projet, en période hivernale, entraîne le recours à des minages préventifs à l'amont, dans la partie supérieure du versant.

L'impact sur la faune se présente donc comme très fort au regard de la destruction et de la fragmentation des habitats naturels. Outre la disparition de près de 15 ha de forêts compte tenu du défrichement, on peut considérer que la partie forestière qui subsistera entre les nouvelles remontées mécaniques et les pistes de ski ne sera utilisable que partiellement pour la faune ayant besoin de tranquillité, notamment pendant l'hivernage (chevreuils, cerfs, chamois...). D'autant que le nouveau tracé est susceptible de constituer un itinéraire supplémentaire utilisé, légalement ou non, par les véhicules motorisés et autres (quad, moto, VTT..).

En outre, lors de la phase travaux relative aux gares et aux pylônes, une attention particulière devra être apportée à la réalisation des ouvrages de fondations pour ne pas polluer les nombreux ruisseaux et torrents situés le long du tracé. Or, s'il est indiqué que des dispositions seront nécessaires en phase chantier pour éviter toute incidence sur les cours d'eau, l'étude d'impact n'approfondit pas ce point.

Il sera nécessaire de s'assurer de l'absence d'espèces protégées au niveau de l'emprise des nouveaux pylônes. En plusieurs points du projet - mais surtout sur le linéaire Vonnes / Linga -, la présence du crapaud commun et de la grenouille rousse est notée. En dépit des mesures décrites pour réduire les impacts du projet sur ces amphibiens protégés, une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées sera nécessaire. L'impact sur le Tétras lyre appelle des précisions, dans le respect notamment du Plan d'actions régional en faveur de l'espèce. L'observatoire des galliformes de montagne pourra utilement être contacté en ce sens.

Compte tenu de la configuration du site avec un enneigement relativement tardif, il serait préférable de prévoir le défrichement en automne, de sorte d'une part à ce que les ruisseaux ne soient pas en eau et ne puissent ni perturber les travaux, ni être dévoyés par ceux-ci, d'autre part à limiter les impacts sur la nidification des oiseaux.

La mesure compensatoire relative au traitement des surfaces terrassées par revégétalisation ou réengazonnement n'a pas fait ses preuves lors de projets précédents. Dans ces zones d'altitude, la constitution des sols est longue et l'établissement consécutif de la végétalisation est le fruit d'une colonisation naturelle réalisée au fil du temps. La stabilisation du sol résulte donc de processus lents, progressifs et s'étalant dans le temps. Ainsi, les travaux de terrassement projetés entraîneront très certainement des zones d'érosion et de déstabilisation des sols très difficilement cicatrisables, à court ou moyen terme, en particulier dans ces zones très souvent en pente assez prononcée.

Intégration paysagère

Compte tenu de l'impact significatif du projet sur l'ambiance paysagère, ce point mérite d'être approfondi et mieux pris en compte dans l'étude d'impact.

Impacts cumulés

L'étude d'impact ne présente pas d'analyse des effets cumulés alors que les différents projets sont constitutifs d'un programme de travaux dont découlent un certain nombre d'enjeux et des impacts avérés sur le milieu environnant. Ce point doit faire l'objet d'une analyse spécifique.

Enfin, l'étude d'impact ne fait pas état d'une présentation des principales modalités de suivi des mesures de réduction et de compensation prévues et du suivi de leurs effets, alors que ces éléments doivent être abordés dans l'étude d'impact au titre de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

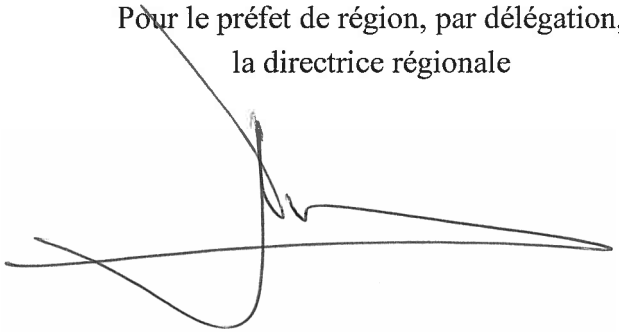
4. Avis conclusif de l'autorité environnementale

Sur la forme, l'étude d'impact relative au projet de liaison Super-Châtel / Linga ne répond pas à ce qui en est attendu au titre du code de l'environnement. Tous les chapitres réglementairement constitutifs d'un tel document ne sont pas traités et certaines parties de l'étude d'impact ne permettent pas une réelle analyse des impacts ni d'apprécier la proportionnalité des mesures proposées. L'état initial doit ainsi présenter une hiérarchisation des enjeux, le résumé non technique synthétiser l'ensemble des thématiques de l'étude d'impact, la compatibilité avec le document d'urbanisme présenter le plan local d'urbanisme en vigueur, la justification du projet expliciter la démarche ayant prévalu au choix d'aménagement retenu. En outre, une évaluation des incidences Natura 2000 devra compléter l'étude d'impact.

Sur le fond, au vu des enjeux importants qui découlent du projet de liaison, l'analyse des impacts n'est pas assez précise et argumentée. S'ils sont identifiés, les impacts ne sont pas suffisamment appréciés. En outre, les effets cumulés ne sont pas abordés alors même que le projet relève d'un programme de travaux d'une ampleur conséquente. Ainsi, en l'état, l'étude d'impact n'apporte pas toutes les garanties suffisantes pour prendre en compte notamment:

- les zones humides recensées sur le site ou à proximité ;
- le milieu naturel dans ses aspects faune/flore/habitats, avec une attention particulière pour le Crapaud commun ;
- l'impact paysager.

La phase travaux, décrite comme de loin la plus impactante pour le milieu, doit être approfondie dans ses effets et quant aux mesures qui permettront d'y remédier, qu'il s'agisse de mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation.

Surtout, le projet tel qu'il est présenté n'apporte pas toutes les garanties nécessaires compte tenu des risques naturels prégnants sur la zone d'étude. Cet enjeu appelle nécessairement des compléments au dossier.

Pour le préfet de région, par délégation,
la directrice régionale