

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

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

Service Connaissance, Études,
Prospective et Évaluation

Lyon, le 04 mars 2013

Affaire suivie par : Sabrina Voitoux
Unité Évaluation Environnementale
Tél. : 04 26 28 67 58
Courriel : sabrina.voitoux
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet de remplacement de la télécabine du Pléney
Domaine skiable de Morzine
Dossier présenté par SA Téléphérique du Pléney
Département de la Haute-Savoie**

REFER : *S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_tourisme_loisirs\D
ossiers\74\2013\Telepherique_Pleney_Morzine\Avis_Ae*

Compte tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, le projet de remplacement de la télécabine du Pléney, sur la commune de Morzine, 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. Le maître d'ouvrage du projet a produit un dossier comportant notamment une étude d'impact qui a été transmise à l'autorité environnementale.

L'autorité environnementale en a accusé réception le 18 janvier 2013. Il comporte l'ensemble des documents exigés par le code de l'environnement. Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7-III, le préfet de département et ses services compétents en environnement ont été consultés le 18 janvier 2013.

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

Le projet consiste en la construction d'une télécabine à haut débit en remplacement du téléphérique et de la télécabine du Pléney en place, datant respectivement de 1936 et 1964. Le tracé du nouvel appareil est identique à celui du tracé actuel, avec une implantation de la gare de départ quelques mètres en amont de la gare actuelle.

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

L'étude d'impact comporte tous les chapitres attendus, elle est conforme à la définition qu'en donne le code de l'environnement. Compte tenu des caractéristiques du projet décrites ci-dessus, aucun enjeu fort - si ce n'est l'intégration paysagère du projet - ne ressort de l'état initial, lequel est complet quant aux thématiques traitées et s'achève par une hiérarchisation des enjeux identifiés. Le projet se situe dans un secteur ne présentant ni zonage réglementaire ni zonage d'inventaire. En outre, aucun corridor écologique n'est recensé dans l'aire d'étude. Toutefois, le projet est concerné par le périmètre de protection du site inscrit du Mont du Pléney, ce qui implique une consultation de l'Architecte des bâtiments de France.

L'analyse de compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et schémas directeurs est produite.

Quant à la justification du projet et au choix des variantes, le remplacement par une seule télécabine de deux appareils vieillissants, sur un tracé identique, n'appelle pas d'observation. En outre, des variantes sont présentées quant à l'emplacement des gares.

Le résumé non technique se présente comme particulièrement succinct. La notion de proportionnalité du contenu d'une étude d'impact à son objet ne doit pas nuire à la bonne compréhension du projet dans son ensemble.

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

L'analyse des impacts est complète et les mesures d'évitement et de réduction proposées sont proportionnées. Compte tenu de l'environnement peu sensible dans lequel il s'inscrit, et de ses caractéristiques propres, le projet de remplacement de la télécabine et du téléphérique du Pléney ne présente pas d'enjeu fort. Seules trois typologies d'impact méritent d'être relevées par l'Autorité environnementale :

Les travaux portant sur la gare d'arrivée du téléphérique se feront dans le périmètre de protection éloigné du captage d'Atray, lequel est déclaré zone sensible à la pollution (arrêté de déclaration d'utilité publique du 15 octobre 2010). Les mesures de protection présentées dans l'étude d'impact devront être respectées.

Le tronçon de la ligne supérieure est répertorié comme dangereux. En conséquence, un système de visualisation anti-collisions sur les câbles de la future télécabine est proposé comme mesure de réduction d'impact. Cette solution est satisfaisante.

Identifié comme un enjeu fort du projet, l'intégration paysagère du projet a bien été prise en compte. Le nombre de pylônes passera de 23 à 12, avec des emprises visuelles moins marquées. La gare amont sera davantage intégrée à son environnement, tandis que la gare aval et les bâtiments associés seront restructurés afin de donner une meilleure lisibilité au site.

Pour le préfet de région, par délégation,
pour le directeur régional, par délégation,

Service CÉPÉ
Le chef de l'unité Évaluation Environnementale
des plans, Programmes et Projets

Nicolas CARRIÉ