

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 21 janvier 2011

Affaire suivie par : Sabrina VOITOUX
Unité Evaluation Environnementale
Tél. : 04 37 48 36 37
Courriel : sabrina.voitoux
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale
sur la demande d'autorisation d'exécution de travaux
relative au projet de construction du télésiège du Morel
Commune LES AVANCHERS VALMOREL
Département de LA SAVOIE
Présentée par le Domaine skiable de Valmorel**

REFER : *Q:\UEE\EIE\Avis_AE_Projets\AE_tourisme_loisirs\Dossiers\73\Tls_Morel
_Avanchers_Valmorel\Avis_def*

Compte tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, le projet de construction du télésiège du Morel sur la commune des avanchers-valmorel, présenté par le Domaine skiable de Valmorel SA, 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. 122-1 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 l'Unité territoriale d'Albertville de la Direction départementale des territoires de la Savoie. **L'autorité environnementale en a accusé réception le 25 novembre 2010.** 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 ses services compétents en environnement ont été consultés le 25 novembre 2010.

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

Dans le cadre de la modernisation de son parc de remontées mécaniques, le domaine skiable de Valmorel envisage d'aménager le télésiège débrayable du Morel en remplacement des téléskis du Morel et du Pécllet. Le projet s'accompagne de travaux de reprofilage de pistes de ski alpin au niveau de chacune des plates-formes du futur télésiège.

La gare de départ du futur télésiège du Morel était initialement prévue en rive gauche du torrent du Morel. Le remplacement du télésiège du Morel a d'ailleurs fait l'objet d'un permis de construire le 23 février 2009. La nouvelle gare aval a été repositionnée en rive droite du Morel. Ce décalage se fait néanmoins en conservant la direction de l'axe de la ligne vers la gare d'arrivée qui, elle, reste à son emplacement initial. Cela implique néanmoins l'ajout de deux pylônes de ligne. Une autorisation de défrichement spécifique à la modification du projet a été accordée le 24 novembre 2010.

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

Si l'étude d'impact comprend les six chapitres exigés par le code de l'environnement, et couvre l'ensemble des thèmes requis, les développements propres à chaque partie se présentent comme particulièrement succincts.

Le séquençage du projet dans le temps - induit en l'occurrence par le repositionnement de la gare aval en rive droite du Morel -, ainsi que la compilation de documents complémentaires à l'étude d'impact initiale datée de mars 2006 ne facilitent pas l'appréhension du dossier, notamment quant à ses effets sur l'environnement. L'évolution du projet par rapport au dossier initial n'est pas présentée de manière claire. Ainsi, l'objet définitif du dossier aurait gagné à être redéfini. De la même manière, l'étude d'impact initiale de mars 2006, les compléments du 22 juillet 2008, puis d'octobre 2010, auraient judicieusement mérité de constituer un seul et même dossier cohérent et actualisé.

Il en résulte un état initial difficile à circonscrire, compte tenu notamment de l'implantation de deux nouveaux pylônes et de l'évolution de l'emplacement de la gare d'arrivée. Il semble toutefois que ~~l'allongement de la ligne et le nouvel emplacement de la gare de départ n'impactent pas de zone~~ environnementale inventoriée ou réglementée.

Le projet est situé en zone As et Azh du plan local d'urbanisme, approuvé le 06 octobre 2008 ; il en respecte les dispositions d'urbanisme. Si le SDAGE de 1996 est mentionné dans l'étude d'impact initiale de 2006, il n'est aucunement fait référence au SDAGE nouvellement en vigueur dans les documents d'actualisation de l'étude d'impact.

La note sur les risques naturels indique que des travaux seront réalisés dans le lit du torrent : suppression des buses, creusement du talweg. D'autre part, d'après le profil en long, le pied du remblai de la plateforme de la gare G1 est implanté dans le lit du torrent. Le plan d'aménagement de la gare G1 est sommaire et ne permet pas d'apprécier précisément l'ensemble des travaux et terrassements au droit du torrent du Morel. Au vu des éléments fournis, le dossier devra être complété par une description précise des travaux réalisés dans le torrent du Morel. Le pied du remblai de la plate-forme de la gare G1 devra être reculé pour laisser un espace accessible le long de la berge rive droite du torrent.

Le tracé du télésiège est soumis en partie au risque d'avalanche. Une étude du risque réalisée le 18/10/2010 par un bureau spécialisé a été fournie dans le dossier de permis de construire. Toutefois, le service départemental en charge des remontées mécaniques, consulté lors de la demande de permis de construire, estime que le dossier déposé est incomplet et qu'il devra être complété par « la prise en compte des préconisations de l'étude réalisée ».

L'appréciation des impacts en phase chantier (accès, déblais, démantèlement des deux téléskis...) aurait mérité d'être précisée.

3) Analyse de la prise en compte de l'environnement dans la définition et la perception du projet

3.1 Analyse des impacts et adéquation des mesures de réduction envisagées

Richesse floristique à préserver

Les observations de terrain ont démontré la présence de milieux naturels caractéristiques, avec des enjeux écologiques avérés et une potentialité de présence d'espèces floristiques patrimoniales. Une visite terrain en juillet 2008 a néanmoins conclu à l'absence de Swertie des marais.

L'étude d'impact complémentaire qui a été produite à l'appui du dossier précise que le nouvel emplacement de la gare de départ est situé dans une zone colonisée d'aulnes verts dont le potentiel de qualité et de diversité floristique apparaît comme étant plus réduit que celui du site choisi à l'origine. L'emplacement initial de la gare de départ étant situé dans une zone ouverte de prairie, il laissait présager une qualité faunistique intéressante. Lors de l'instruction de la demande de défrichement, le maître d'ouvrage a complété son étude d'impact en précisant que le site ne recense aucune espèce végétale protégée. L'étude d'impact aurait dû dès lors présenter les listes d'espèces recensées, ainsi que la méthodologie ayant prévalu. Les prospections auraient mérité d'être étendues aux zones d'accès et de travaux. Un diagnostic écologique spécifiquement sur les zones concernées par le présent projet est annoncé dans l'étude d'impact avant le début des travaux. Il est en outre précisé que les résultats de ce diagnostic conditionneront les suites à donner au projet. La réalisation des inventaires complémentaires constitue donc un préalable nécessaire à l'autorisation d'exécution des travaux.

Impacts sur la faune

La zone d'étude chevauche, sur sa partie aval, une zone potentielle de chant et de nichées du tétras-lyre. En revanche, la zone d'étude ne concerne pas la zone la plus proche d'hivernage du tétras-lyre. Les données cartographiques issues de l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage montrent que la gare de départ se situe dans une zone de reproduction du Tétrás-Lyre de faible potentialité. L'étude d'impact précise que les câbles de l'appareil seront munis de visualisateurs afin de limiter les risques de percussion, sans pour autant faire référence au plan d'actions régional en faveur du Tétrás-lyre et aux diagnostics préconisés par ledit plan d'actions. Une expertise complémentaire est annoncée dans l'étude d'impact initiale concernant l'enjeu relatif à la présence de la perdrix bartavelle, sans plus de précision dans les documents ultérieurs. L'inventaire faune n'est pas joint au dossier, bien qu'il semble qu'un tel inventaire ait été réalisé dans le cadre de la demande de défrichement.

L'**aspect paysager** est traité dans l'étude d'impact et n'appelle pas de remarque particulière.

La zone d'étude est incluse dans « l'alpage de la montagne des Avanchers » dont les contraintes d'exploitation agricole seront prises en compte.

La pleine prise en compte des **zones humides** constitue un enjeu du projet. Les mesures d'évitement et de réduction d'impact devront effectivement être mises en œuvre.

Le profil en long, joint à la demande de permis de construire, montre que la construction de la gare de départ nécessite la réalisation de remblais dans le lit majeur du ruisseau du Morel. Le projet est soumis à la procédure de déclaration décrite à l'article L214-1 du code de l'environnement. La rubrique 3.2.2.0 (installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau) mentionnée à l'article R214-1 du même code est concernée par le projet. Le maître d'ouvrage n'a pas à ce jour déposé de dossier en ce sens.

Captage d'alimentation en eau potable

La gare de départ du projet (G1) est située à proximité du captage du Morel. De fait, les travaux de terrassement ou de consolidation des terrains liés à cet aménagement n'impactent pas la prise d'eau. Toutefois, le tracé du télésiège est situé dans le bassin versant d'alimentation du ruisseau des

Fontaines, affluent principal du torrent du Morel, en amont de cette prise. L'agence régionale de santé entérine les mesures affichées dans l'étude d'impact concernant la protection du réseau hydrographique durant la phase de chantier. Elle insiste néanmoins sur la nécessité de ne pas rejeter les eaux de ruissellement générées par le chantier, ou par l'aménagement final, directement dans les cours d'eau affluents du torrent du Morel.

Pour ce qui est des sanitaires créés dans la gare d'arrivée (G2), il importe que les rejets d'eaux usées liés à cette installation soient traités conformément à la réglementation en vigueur, et évacués en dehors du bassin versant d'alimentation du torrent du Morel. La solution retenue sera soumise à l'hydrogéologue agréé.

3.3 Justification du projet

Le projet est justifié dans une logique de modernisation de l'exploitation du domaine skiable, avec pour finalité affichée de garantir la satisfaction de l'utilisateur et une meilleure rentabilité économique.

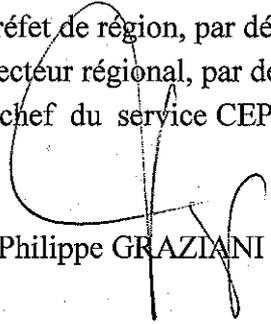
3.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est très rapidement traité. Il aurait pu être davantage qualitatif en étant mieux étayé.

4) Avis conclusif de l'autorité environnementale

L'étude d'impact comporte toutes les rubriques exigées par l'article R.122-3 du code de l'environnement. Les trois études successives dans le temps auraient néanmoins mérité d'être compilées en un seul et même document, présentant les informations actualisées en vue du présent projet. Des inventaires demeurent en outre à réaliser et à verser au dossier, afin de s'assurer de l'absence d'espèces protégées. Des compléments sont également attendus afin d'apprécier la réelle prise en compte des risques naturels.

Pour le préfet de région, par délégation,
pour le directeur régional, par délégation,
le chef du service CEPE


Philippe GRAZIANI