



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

Lyon, le 18 octobre 2010

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 remplacement du télésiège des Verdons Sud  
Commune de Macôt La Plagne  
Département de LA SAVOIE  
Présentée par la Société d'aménagement de La Plagne**

**REFER :** *Q:\UEE\EIE\Projets\AvisAE projets\avis projets tourisme loisirs\Dossiers\73\Tls\_Verdons\_Sud\_Macot\_la\_Plagne\Avis\_def*

Compte tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, le projet de remplacement du télésiège des Verdons Sud sur la commune de Macôt La Plagne, présenté par la Société d'aménagement de La Plagne, 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 l'Unité territoriale de Moûtiers de la Direction départementale des territoires de la Savoie. **L'autorité environnementale en a accusé réception le 02 septembre 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 02 septembre 2010.

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

Le présent projet concerne le remplacement de l'actuel télésiège des Verdens Sud, appareil mis en place en 1987. Le site d'arrivée sera conservé en lieu et place, alors que la gare de départ sera translaturée à une cinquantaine de mètres au Sud pour pouvoir mettre en place l'ouvrage et son aire d'embarquement. Cette option a été retenue afin de permettre l'implantation en sécurité d'une gare de type débrayable, de dimension supérieure à la simple poulie actuelle, et de son aire d'embarquement. Le nombre de pylônes passera de vingt-trois à dix-sept.

Le périmètre concerné par l'étude s'inscrit sur le territoire de la commune de Macot-la-Plagne.

## **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.

### **2.1 État initial**

La zone d'étude est comprise en totalité, à l'image de la majeure partie du domaine skiable de La Plagne, dans la ZNIEFF de type 2 n°7315 Massif de la Vanoise.

Dans sa partie aval, le projet se situe dans la ZNIEFF de type 1 n°73150033 Forêt du Miolet. La sensibilité du site réside dans sa partie boisée. Le projet n'impacte pas cette dernière et n'induit pas de conséquence notable sur la ZNIEFF.

Une partie du projet s'inscrit dans la zone optimale d'adhésion du Parc National de la Vanoise, sur les communes de Champagny-en-Vanoise et de Bozel.

Les inventaires n'ont pas été actualisés depuis le précédent relevé effectué le 18 août 2008. Des développements plus étayés auraient permis d'argumenter la conclusion à laquelle parvient l'étude d'impact, à savoir l'absence d'enjeux faunistiques et floristiques sur la zone d'étude.

### **2.2 Compatibilité du projet avec les plans et schémas directeurs**

Il n'existe pas, pour le secteur d'étude, de document d'urbanisme supra-communal. Un projet de schéma de cohérence territoriale est toutefois en cours d'élaboration sur le périmètre de l'association des Pays de Tarentaise Vanoise.

Pour ce qui est des trois communes concernées par le projet :

La commune de Macot-la-Plagne est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU), approuvé le 12 juillet 2004. Les parcelles concernées par le projet de remplacement du télésiège des Verdens Sud sont classées au PLU en zone naturelle N où les terrains peuvent être aménagés pour l'exploitation du domaine skiable. En ce qui concerne les communes de Champagny-en-Vanoise et de Bozel, les sections concernées par le projet sont classées en zone AS – domaine skiable.

Ainsi, le projet est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur sur le territoire des trois communes.

### **2.3 Les phases du projet**

Les impacts temporaires (phase de chantier) et permanents sont bien différenciés et répertoriés. Les différentes phases du projet ont été prises en compte quant à l'analyse des impacts du projet sur l'environnement.

#### 4) Avis conclusif de l'autorité environnementale

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire. Elle comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement, bien que celles-ci soient développées à minima. L'étude d'impact aurait été plus qualitative si notamment les chapitres relatifs à l'état initial d'une part, à l'évaluation des impacts d'autre part, avaient été davantage étayés. L'absence d'impact sur le tétras-lyre aurait tout particulièrement mérité d'être argumentée, en prenant en compte l'actualité du plan régional d'actions propre à cette espèce menacée.

En effet, le fait même que les enjeux environnementaux relatifs au projet de remplacement du télésiège des Verdons Sud soient circonscrits ne saurait dispenser l'étude d'impact d'une démonstration argumentée de l'absence d'impacts sur le milieu environnant.

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

Philippe GRAZIANI

---

### **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**

Le projet vient en lieu et place du télésiège existant démantelé. La ligne sera faiblement déplacée compte tenu du nouvel emplacement de la gare de départ, envisagée à 50 mètres environ de son emplacement actuel. Ainsi, en phase d'exploitation, les contraintes environnementales ne devraient pas augmenter.

L'impact sur la flore et la faune terrestre peut être considéré comme limité. L'absence d'oiseaux à vol lourd sur la zone d'étude limite les risques de collision avec les câbles. Toutefois, il est prévu d'équiper les câbles de l'appareil de spirales d'effarouchement.

D'après les données de l'ONCFS, la gare aval est située à proximité et en limite d'une zone de nichées et de reproduction du Tétrasyre.

Il est à regretter qu'il ne soit pas fait mention dans l'étude d'impact du plan régional d'actions en faveur du Tétrasyre pour la période 2010-2014, lequel préconise la réalisation de diagnostics des habitats de reproduction sur l'emprise du domaine skiable afin d'identifier les zones indispensables à sa survie. Ce diagnostic doit être réalisé en juillet et commandé à un opérateur agréé par l'Observatoire des galliformes de montagne (OGM). La question de l'opportunité ou non de réaliser un tel diagnostic ne figure pas au dossier. Ainsi, les données concernant les impacts potentiels du projet sur le Tétrasyre auraient mérité d'être étayées.

La réutilisation de la terre végétale - plantules et graines incorporées - prélevée soigneusement en début de chantier paraît satisfaisante. Un reverdissement post-chantier est également prévu par le biais de semis adaptés. Il semble souhaitable de privilégier des espèces végétales déjà présentes sur le site en favorisant si possible un approvisionnement à partir de cultures des Alpes du Nord.

#### **3.3 Justification du projet**

Le projet est justifié en premier lieu par le remplacement du télésiège actuel construit en 1987 et devenu obsolète. Deux variantes de remplacement sont présentées dans l'étude d'impact.

Concernant l'hypothèse d'un remplacement en lieu et place de l'actuel télésiège, cette solution posait problème compte tenu du contexte géologique du versant. Les fondations des pylônes, calculées pour répondre aux contraintes d'une ligne ancienne, n'étaient pas adaptées aux lignes modernes et impliquaient de changer tous les massifs. En outre, le site de la gare aval, adapté en dimension pour accueillir une gare simple, ne pouvait accueillir une gare de débrayable plus volumineuse.

En conséquence, le site d'arrivée sera conservé en lieu et place, alors que la gare de départ sera déplacée d'une cinquantaine de mètres au Sud afin de pouvoir mettre en place l'ouvrage et son aire d'embarquement.

Le remplacement du télésiège se fera donc sur un axe similaire à l'existant. Le nombre de pylônes sera réduit de vingt-trois à dix-sept.

#### **3.4 Résumé non technique**

A l'image de l'étude d'impact comprise dans sa globalité, le résumé non technique, dont la finalité est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de l'ensemble des sujets à traiter dans l'évaluation environnementale, aurait mérité d'être davantage développé.