



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

**Autorité environnementale**  
**Préfet de région**

**« *Projet de remplacement du télésiège du Plan Joran, d'allongement du télésiège du Tabé (et d'une piste associée) et de suppression du télésiège de Plan Roujon* »,  
présenté par la Compagnie du Mont Blanc,  
sur la commune de Chamonix Mont-Blanc (Haute-Savoie)**

**Avis de l'Autorité environnementale  
sur les deux dossiers de DAET  
du télécabine de Plan Joran et du télésiège du Tabé,  
présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

**Avis n° 2013-000729**

émis le 21 janvier 2014 n° 113

DREAL RHONE-ALPES / Service CEPE  
5, Place Jules Ferry  
69453 Lyon cedex 06

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Avis proposé par : Sarah Olei  
DREAL Rhône Alpes  
Service CEPE  
Unité Évaluation Environnementale  
Tél. : 04 26 28 67 53  
Courriel : [sarah.olei@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sarah.olei@developpement-durable.gouv.fr)

REFERENCE:

S:\CEPE\EEPPP\06\_EIE\_Projets\Avis\_AE\_Projets\AE\_tourisme\_loisirs\Dossiers\74\2013\chamonix\_grandsMontets

## 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 (DREAL) Rhône-Alpes / Service Connaissance, Études, Prospective, Évaluation (CEPE) / Unité Évaluation Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet global de remplacement du télésiège de Plan Joran par une télécabine, d'allongement du télésiège du Tabé avec création d'une piste de liaison associée, et de suppression du télésiège de Plan Roujon, situé sur la commune de Chamonix-Mont-Blanc (74) et présenté par la Compagnie du Mont Blanc, 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 27 novembre 2013 par la mairie de Chamonix-Mont-Blanc. Les deux dossiers de demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET), portant respectivement sur le projet de remplacement du télésiège de Plan Joran et sur l'allongement du télésiège du Tabé et comprenant une étude d'impact commune datée de novembre 2013, ont tous deux été reçus complets le 27 novembre 2013. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 27 novembre 2013.

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 2 décembre 2013. Le présent avis a fait l'objet de contributions des services de la direction départementale des territoires, des services de la DREAL Rhône-Alpes compétents en matière de montagne et de biodiversité et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage.

***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

L'étude d'impact porte sur un projet global de requalification d'équipements de la station de ski des Grands Montets, sur la commune de Chamonix-Mont-Blanc (74), plus précisément sur :

- Le remplacement du télésiège existant de Plan Joran par une télécabine, le prolongement de son tracé et l'aménagement des pistes concernées par le point d'arrivée amont de la future télécabine ;
- L'allongement du télésiège existant du Tabé, l'aménagement des pistes concernées par cet allongement et la création d'une piste de liaison associée ;
- La suppression du télésiège existant de Plan Roujon et l'enfouissement de la ligne électrique alimentant le télésiège retour de Pendant.

### **Sur la forme**

Cette étude comprend les différentes parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Certaines de ses parties ou sous-parties méritent cependant de clarifier le périmètre du projet étudié, afin de conserver la pertinence de l'analyse. L'état initial de l'environnement aborde l'essentiel des thématiques environnementales visées à l'article R. 122-5 (II, 2°) du code de l'environnement. Il est notamment bien développé en matière d'enjeux paysagers. Des compléments sont toutefois nécessaires en matière de justification du projet (notamment sur l'analyse de ses variantes) et d'analyse de la compatibilité du projet avec les documents-cadres.

### **Sur le fond**

La prise en compte de l'environnement par le projet fait l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne les enjeux paysagers (le projet étant partiellement localisé en site classé). Ainsi, l'impact paysager global paraît positif car le projet, et notamment les démantèlements associés, permet un allègement notable du niveau d'encombrement visuel et d'artificialisation du secteur concerné.

En revanche, cette prise en compte de l'environnement appelle des compléments significatifs en matière d'inventaires des espèces de faune sauvage. Par ailleurs, les impacts du projet sur la faune ne peuvent en aucun cas être qualifiés de « moyens » ou « faibles » en phase travaux (p.288), ni de « très faibles » à « nuls » en phase exploitation (p.303), ne serait-ce qu'au regard des périodes de réalisation des opérations de défrichage ou de terrassement prévues, qui seront particulièrement impactantes pour la conservation des espèces protégées et du Tétrasyre. L'analyse des impacts et les mesures envisagées doivent en ce sens être réexaminées au regard des compléments à apporter à l'état initial. En l'état du dossier, une dérogation au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement semble donc nécessaire.

Compte-tenu de l'importance du suivi des mesures pour les deux enjeux principaux du projet (paysage et biodiversité), 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.

# Avis détaillé

## 1) Analyse du contexte du projet

### 1.1. Description du projet

L'étude d'impact porte sur un projet global de requalification de plusieurs équipements dédiés à la pratique du ski, sur la commune de Chamonix-Mont-Blanc (74), et plus précisément sur les projets suivants :

- Le remplacement du télésiège existant de Plan Joran par une télécabine, le prolongement de son tracé et l'aménagement des pistes concernées par le point d'arrivée amont de la future télécabine ;
- L'allongement du télésiège existant du Tabé, l'aménagement des pistes concernées par cet allongement et la création d'une piste de liaison associée ;
- La suppression du télésiège existant de Plan Roujon et l'enfouissement de la ligne électrique alimentant le télésiège retour de Pendant.

**Le projet de remplacement du télésiège de Plan Joran** par une télécabine débrayable de 10 places et de prolongement de son tracé actuel vise à optimiser cet équipement, d'une part en augmentant son débit (de 1 756 à 3 200 personnes transportées par heure), d'autre part en prolongeant son tracé pour desservir directement le plateau du Lognan (plateau actuellement accessible, depuis le télésiège existant de Plan Joran, uniquement via le télésiège du Tabé ou des Marmottons). Ce projet de télécabine, prévu sur un axe décalé par rapport au télésiège existant, envisage de reculer de 19m la gare aval, d'y associer la construction d'un garage permettant d'accueillir notamment les véhicules et le local vigie et d'y abriter la file d'attente des skieurs. La nouvelle plate-forme amont est quant à elle prévue à 2 137 m, ce qui suppose l'aménagement des pistes concernées par le point d'arrivée amont.

**Le projet d'allongement du télésiège du Tabé**, sur un linéaire de 46m, vise à permettre la suppression du télésiège existant de Plan Roujon, tout en conservant l'accès à la piste de ski de La Pendant (actuellement accessible, depuis le télésiège du Tabé, uniquement via le télésiège de Plan Roujon). Cet allongement, qui s'effectue sur le même axe que le télésiège existant et ne prévoit pas de pylône supplémentaire, suppose le déplacement de 46 m vers l'amont de la gare amont du télésiège du Tabé (à une altitude de 2 140 m). Il suppose également l'aménagement des pistes concernées par le futur point d'arrivée amont et prévoit la création d'une piste de liaison. Cette **piste de liaison**, d'environ 190 m de long et 8 m de large, aura une emprise de travaux d'environ 2900m<sup>2</sup> maximum. Elle sera pérenne dans le temps en raison de son lien avec le changement du télésiège Retour Pendant, envisagé dans une dizaine d'années (voir point 1.2 ci-après).

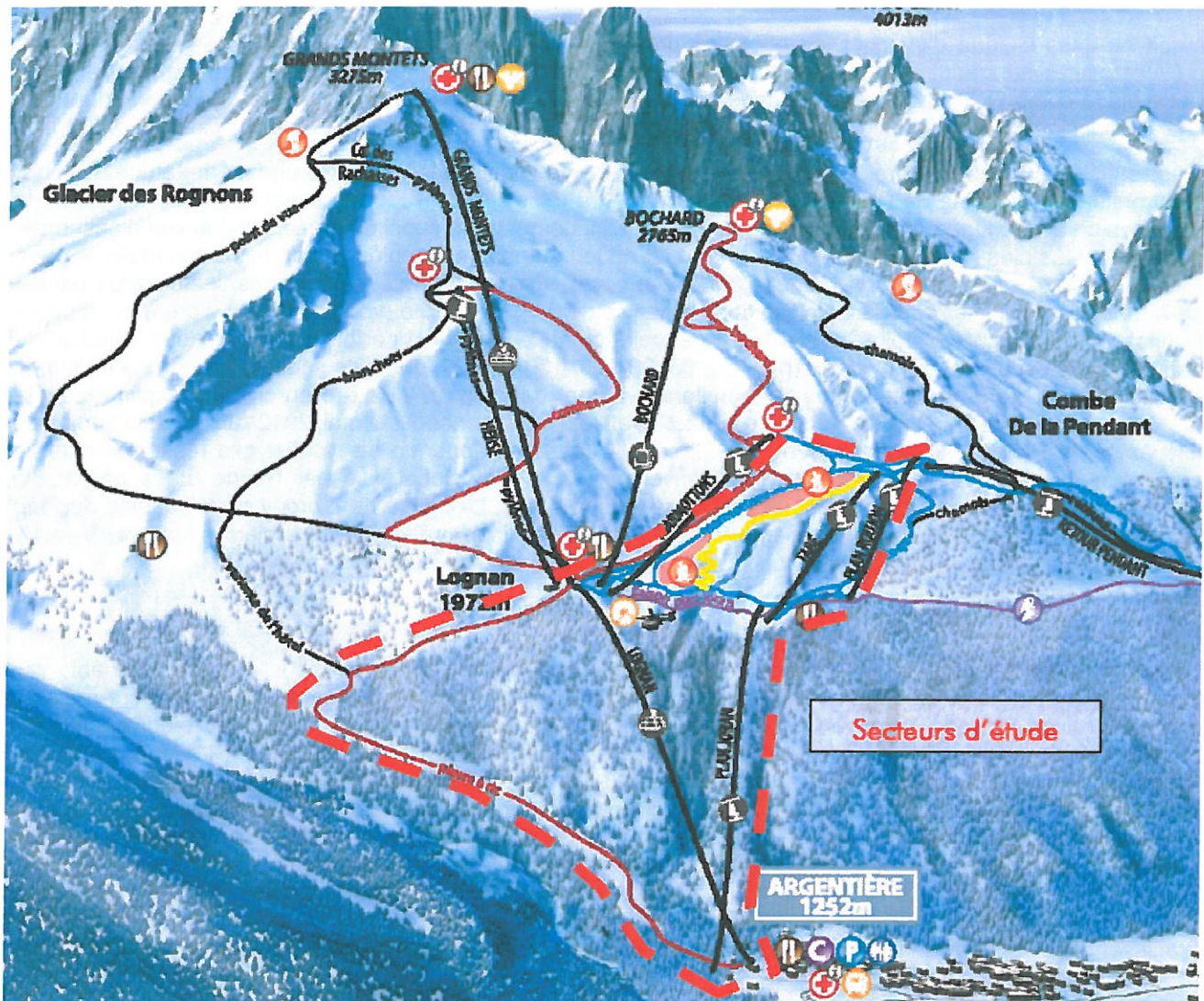
Par ailleurs, **le projet de suppression du télésiège de Plan Roujon** (associé au projet d'allongement du télésiège du Tabé) s'accompagne de l'enfouissement de la ligne électrique alimentant le télésiège retour de Pendant. Cette ligne monte sous la ligne du télésiège de Plan Roujon et est accrochée à ses pylônes.

### 1.2. Contexte et interaction avec d'autres projets

Ce projet global s'inscrit dans la phase 1 du programme de réaménagement du domaine skiable des Grands Montets, prévu sur 4 phases hivernales et 1 estivale (pour un horizon d'une quinzaine d'année). Le présent projet englobe les 3 composantes les plus marquantes de cette phase 1, qui comprend en outre (notamment):

- le projet de modification de la piste de ski existante des Chamois, sur une surface de 0,9 ha avec reprise d'un mur (soumis à étude d'impact par décision du Préfet de région, n° A08213P0440 du 25 juin 2013, portant décision au cas par cas en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;
- le projet de reprise et d'amélioration de la traversée du col des Rachasses pour le ski (non soumis à étude d'impact par décision « cas par cas » du Préfet de région n°A08213P0441 du 7 juin 2013) ;
- la reprise de la piste d'accès existante au télésiège des Marmottons, sur environ 500m<sup>2</sup> (non soumis à étude d'impact par décision « cas par cas » du Préfet de région n° A08213P0463 du 4 juillet 2013).

Si ces autres composantes de cette phase 1 concourent au même objectif que le présent projet, elles ne constituent pas pour autant une unité fonctionnelle avec celui-ci (au sens de l'article L. 122-1, II, du code de l'environnement) car elles peuvent être envisagées indépendamment du présent projet. Sur les projets connexes, on notera en revanche que le projet de modification de la piste des Chamois est soumis à étude d'impact compte-tenu du risque de voir ses effets sur l'environnement se cumuler avec ceux du présent projet.



Source : étude d'impact (p.58).

Au-delà de cette phase 1, le programme de réaménagement du domaine skiable a été présenté dans son ensemble à la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) le 13 décembre 2011. Ses principales composantes sont :

- le remplacement (avec allongement) des télésièges de Plan Joran (concerné par le présent projet) et du Retour Pendant (en phase 3, hors périmètre du présent projet) par des remontées mécaniques ;
- l'allongement du télésiège à pince fixe du Tabé dans un premier temps (concerné par le présent projet), puis le remplacement de ce télésiège et de celui des Marmottons par un télésiège débrayable (en phase 2, postérieure au présent projet) ;
- la démolition de télésièges à pinces fixes de Plan Roujon (concerné par le présent projet) ;
- l'aménagement d'un espace débutant sur le Pré de Lognan et l'extension du réseau d'enneigement sur ce secteur (en phase 2, hors périmètre du présent projet) ;
- le remplacement du téléphérique des Grands-Montets, ainsi que le réaménagement et l'alimentation électrique de sa gare sommitale (en phase 4, hors périmètre du présent projet).

## 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 et périmètre du projet

Sur la forme, l'étude d'impact est relativement bien structurée. L'analyse des impacts cumulés du projet avec d'autres projets connus (p.219-220) serait cependant plus pertinente dans (ou après) la partie V dédiée aux impacts du projet, qu'en partie II « état initial » (dont la fonction n'est pas de décrire ces impacts). De même, il

aurait été plus logique d'évoquer les effets du projet sur la santé humaine (partie VIII) avant les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement et la santé (partie VI). Cette étude comprend les différentes parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dont une analyse succincte des incidences du projet sur la zone Natura 2000 du massif des Aiguilles Rouges (p.283).

S'agissant du périmètre du projet abordé dans cette étude, le choix d'analyser dans une même étude d'impact les projets de télécabine de Plan Joran, d'allongement du télésiège du Tabé, de suppression du télésiège de Plan Roujon et d'aménagements associés (voir point 1.1), démontre le souci de présenter une vue d'ensemble des travaux les plus marquants de cette phase 1 et de leurs impacts cumulés. En pratique, toutefois, la prise en compte de ce périmètre global manque parfois de clarté, voire de stabilité, selon les parties ou sous-parties de l'étude -en particulier dans l'état initial, dans l'analyse de la compatibilité (voir point 2.4 ci-après) et en partie justification du projet (voir point 2.3 ci-après). Le projet global étudié y est parfois réduit à la seule mention du projet de la télécabine de Plan Joran (p.85-90, 95, 99-100, 130, 208...), et moins souvent aux équipements de Plan Joran et du Tabé (p.227-228) ou de Plan Joran et Plan Roujon (p.97). Ce raccourci peut s'expliquer par le fait qu'une première version de l'étude d'impact avait été commencée en mai 2012 sur le seul projet de télécabine de Plan Joran (mentionnée p.54). Il serait cependant opportun de rectifier ces resserrements de périmètre, afin de conserver la lisibilité de l'enveloppe du projet global visé par l'étude et de garantir la pertinence des analyses mentionnant un périmètre plus restreint. La notion de « *projet de télécabine de Plan Joran et ses aménagements [ou projets] annexes* » -sans définition préalable des projets « *annexes* » (p.17, 21, 39, 269)- est par exemple à éviter tant qu'elle induit un doute sur le périmètre retenu.

## **2.2. État initial**

Le site du projet est localisé en station de ski, en secteur naturel et montagnard, sur le domaine skiable des Grands Montets, sur la commune de Chamonix-Mont-Blanc (74). Il présente des enjeux paysagers majeurs compte-tenu de sa localisation en site classé du Massif du Mont-Blanc. Les enjeux de biodiversité sont également mis en avant par sa situation en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2, par son repérage partiel en réservoir de biodiversité dans le projet de schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et par la présence, dans le secteur du projet, d'espèces patrimoniales (dont le tétras-lyre) et/ou protégées. Il se situe dans le périmètre de protection éloigné du captage d'eau potable des Chosalets. Le site du projet est également concerné par de nombreux torrents : les Aillires, Groumot-Fontanettes et la Jeuremaz. Ce secteur est également concerné par l'activité pastorale, avec 1250 caprins et ovins pâturant chaque année sur le domaine skiable de début juillet à fin septembre.

S'agissant des risques, le secteur d'étude est concerné principalement par les risques torrentiels, de chutes de pierres, de ravinement et d'avalanche. Le secteur du projet de télécabine de Plan Joran peut en particulier être concerné par des avalanches exceptionnelles issues du glacier de la Pendant.

Sur la forme, en dehors des interrogations sur le périmètre évoquées ci-avant (point 2.1), l'état initial aborde l'essentiel des thématiques environnementales visées à l'article R. 122-5 (II, 2°) du code de l'environnement, y compris leurs inter-relations. Il devra seulement être élargi aux domaines de l'air et du bruit. Dans l'ensemble, l'approche thématique est plutôt proportionnée aux enjeux liés au site et au projet. Des compléments en matière de biodiversité s'avèrent toutefois nécessaires (voir point 3.2 ci-après)

L'état initial comprend utilement, en fin d'analyse de chaque thématique ou sous-thème, un encadré mettant en lumière les principaux enjeux. Il est également conclu par une synthèse, qui rappelle ces enjeux et qualifie leur degré de sensibilité.

## **2.3. Description et justification du projet**

La description et la justification du projet sont présentées en partie III de l'étude d'impact. La description du projet est particulièrement soignée et détaille les différentes composantes du projet, en abordant y compris les remaniements de pistes, ainsi que la description (dont l'emprise) des travaux associés au projet global. Elle replace utilement le projet dans le contexte de la phase 1 du programme de réaménagement du domaine skiable des Grands Montets. Dans ce cadre, il serait intéressant de présenter également les autres phases de ce programme, considérant notamment que :

- la phase 2 prévoit l'évolution ultérieure d'un équipement visé par le présent projet (le télésiège du Tabé) ;
- la piste de liaison prévue par le présent projet prend en compte le projet de remplacement du télésiège du Retour Pendant, prévu en phase 4 (cf. étude d'impact p.35).

En revanche, l'analyse des variantes du projet (p.224-226, 229-230) concerne quasi-exclusivement le choix d'une télécabine pour remplacer le télésiège de Plan Joran, alors que le périmètre du présent projet est plus large. De même, la justification du projet (p.227-228) se concentre essentiellement sur ce remplacement et sur l'allongement du télésiège du Tabé. Ces éléments devront donc être élargis au reste du projet.

## **2.4. Compatibilité du projet avec les documents cadres**

L'étude comprend une partie IV consacrée à l'articulation du projet avec les documents-cadres. S'agissant des documents d'urbanisme, l'analyse de la compatibilité du projet avec le PLU mérite davantage de précisions sur les dispositions applicables, en particulier pour la zone Nc (la présentation du règlement du PLU p.206-209 de l'état initial pouvant poser question sur ce point). Mais elle suppose surtout :

- de viser l'emprise du projet envisagé et non pas celle des « *installations actuelles* » ou du « *tracé actuel* » (les installations actuelles étant prolongées, de même que l'axe du projet de télécabine s'avère légèrement décalé par rapport au télésiège existant de Plan Joran) ;
- et de s'assurer que l'affirmation de compatibilité avec le PLU du « *projet de télécabine de Plan Joran et ses aménagements annexes* » concerne bien l'ensemble du projet tel que décrit au point 1.1 ci-avant (p.269). L'analyse présentée dans l'état initial (p.206-209) est d'ailleurs par deux fois réduite au projet de télécabine de Plan Joran.

Une carte localisant l'emprise de chaque composante du projet sur le zonage du PLU serait utile sur ce point, notamment au regard des nombreux espaces boisés classés du secteur, et par rapport à l'extrait cartographique du PLU présent dans l'état initial (p.206) -qui ne repère qu'un élément du projet.

S'agissant des autres documents cadres, le fait que le présent projet ait fait l'objet d'un dossier « loi sur l'Eau » ne dispense en aucun cas l'étude d'impact de comprendre une analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône-Méditerranée. On rappellera sur ce point que la fonction d'information du public est inhérente à l'étude d'impact et que cette analyse « *SDAGE* » en fait partie. L'analyse de la compatibilité du projet avec le projet de SRCE nécessite de même des développements : elle ne se limite pas à constater l'état des « *forte naturalité du site* ». Il s'agit en particulier de répondre à l'objectif 1.1 du projet de SRCE, qui vise à préserver les réservoirs de biodiversité des atteintes pouvant être portées à leur fonctionnalité.

Par ailleurs, compte-tenu de l'élargissement du champ des documents-cadres visés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement, cette analyse de compatibilité doit être élargie aux plans de prévention des risques naturels en vigueur. Il serait également utile d'y évoquer le projet de SAGE de l'Arve.

## **3) Prise en compte de l'environnement par le projet**

### **3.1. Aspect formel**

L'analyse des effets du projet sur l'environnement (parties V et VIII) évoque les impacts -positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents- de la plupart des thématiques environnementales, dont la santé humaine (partie VIII). En dehors des observations présentées en partie 3.2 ci-après, les effets du projet sur le relief (considérant les terrassements prévus), les espaces forestiers (le projet prévoyant le défrichement d'environ 1 ha), la sécurité (notamment sur les flux de véhicules en phase travaux) et sur la consommation énergétique nécessitent cependant d'être davantage abordés dans cette analyse. Cette partie doit également intégrer l'addition et l'interaction des effets du projet entre eux.

Il conviendra par ailleurs de rectifier la confusion entre impacts permanents (phase d'exploitation du projet) et impacts directs (p.290). De même, s'agissant des effets du projet sur la santé humaine (partie VIII), le recours systématique à la formule « *Ce risque n'est donc pas retenu dans la suite de cette étude [ou évaluation]* » constitue un contresens : il n'appartient pas au rédacteur de l'étude d'impact de choisir les composantes des effets sur la santé qu'il souhaite retenir. C'est l'ensemble des composantes de ces effets qui doit être abordé et considéré, notamment en vue de déterminer la nécessité ou non de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation envisagées.

S'agissant des effets cumulés avec des projets connexes, considérant le souci d'apporter dans cette étude une vue d'ensemble des principales opérations prévues en phase 1 du réaménagement de la station des Grands Montets (cf. point 2.1 ci-avant), on peut regretter que le projet de modification de la piste des Chamois n'ait pas été intégré à la présente étude d'impact, et que cette dernière ne présente aucune esquisse -même sommaire- des impacts cumulés de ces deux projets, notamment sur la faune (voir point 1.2 et considérants de la décision « cas par cas » précitée du 25 juin 2013). L'analyse des effets cumulés du présent projet avec celui de la piste des Chamois est de ce fait reportée à la réalisation d'une seconde étude d'impact spécifique à la piste des Chamois, annoncée pour l'automne 2014.

Les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sont présentées en partie VI de l'étude d'impact. Elles concernent les principaux impacts relevés, en distinguant les mesures répondant à des impacts en phase travaux de celles correspondant aux impacts en phase d'exploitation. Plusieurs mesures ayant été précisées dans le cadre de la description du projet (en partie III, point B), il serait intéressant de les

rappeler ou d'y faire référence dans la partie dédiée aux mesures (ex : abandon du projet de remblaiement du cours d'eau en hiver -p.230).

Ces mesures sont suivies par la présentation des principales modalités de leur suivi et du suivi des effets attendus (partie VII). Dans l'ensemble, la présentation des modalités de suivi des mesures reste toutefois très générale (en particulier sur le « contrôle externe pendant et à la fin du chantier ») et certains types de mesures n'y sont pas évoqués (dont les mesures concernant la faune et les nuisances pour le voisinage en phase travaux). Les modalités de suivi des effets attendus sont peu abordées. En particulier, aucun indicateur n'est présenté pour le suivi des effets de ces mesures sur les éléments environnementaux impactés.

Globalement, cette partie devra donc être enrichie notamment en raison de l'état d'avancement du projet, des études annoncées (études géotechniques, inventaires complémentaires pour l'espèce Solitaire), dont les données seront à intégrer à l'étude d'impact ainsi qu'à la décision de l'autorité compétente conformément à l'article R. 122-14 du code de l'environnement (mesures et dispositif de suivi).

## **3.2. Approche thématique**

### **3.2.1. Paysage et site classé**

Comme rappelé dans l'état initial, le site du projet est partiellement inscrit dans le site classé du Mont-Blanc, lequel couvre la quasi-totalité du domaine skiable des Grands Montets. L'insertion paysagère du projet constitue de ce fait un enjeu majeur et fera l'objet d'un examen en Commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

L'état initial de l'environnement est plutôt bien détaillé et illustré sur cette thématique. L'analyse des impacts paysagers des différentes composantes du projet est effectuée au regard des critères de respect de la cohérence paysagère, de capacité du projet à s'inscrire dans le paysage, et d'intégration paysagère. Les mesures proposées pour limiter l'impact paysager paraissent dans l'ensemble adaptées et proportionnées aux enjeux, même si certains points peuvent être améliorés.

L'impact paysager global paraît en ce sens positif car le projet, et notamment les démantèlements associés, permet un allègement notable du niveau d'encombrement visuel et d'artificialisation du secteur concerné. Les nouvelles constructions seront en outre mieux intégrées dans leur environnement et davantage harmonisées avec l'existant. Le suivi des mesures annoncées (dont celles associées au démantèlement des ouvrages concernés et à la remise en état naturel de ces zones), enjeu majeur de ce projet, sera utilement effectué par un observatoire environnemental envisagé à l'échelle de l'ensemble des sites gérés par le pétitionnaire (soit 4 domaines skiables et 3 sites d'excursion).

S'agissant plus spécifiquement du projet de télécabine de Plan Joran, le choix d'une télécabine permet de réduire le nombre de pylônes (17 au lieu de 25) et de véhicules en ligne (84 au lieu de 125), bien que cette solution entraîne aussi une augmentation de la taille de la plate-forme d'arrivée (par rapport au télésiège). Le projet de la nouvelle gare aval, situé en dehors du site classé, est néanmoins conséquent et suppose des terrassements volumineux. Une réflexion a cependant été menée pour limiter l'impact paysager de cette gare (optimisation de l'emprise au sol, choix des matériaux...), ainsi que celui de la gare amont. On relèvera par ailleurs l'impact positif que constitue la réapparition, au niveau de la gare aval, du ruisseau des Aillires sur une portion où il était auparavant recouvert ou busé.

S'agissant de l'allongement du télésiège du Tabé, cette partie du projet n'emporte pas d'impact significatif sur les perceptions paysagères (conservation de l'axe existant et du nombre de pylônes actuel...). Le principal impact consiste en la création de la piste de liaison, laquelle présente des dimensions relativement limitées. Il serait notamment opportun de privilégier un regroupement des constructions (si possible, en positionnant les installations déplacées au niveau du poste de commande du télésiège) et de limiter les terrassements au strict nécessaire, avec un reprofilage doux des talus.

Les travaux de démolition du télésiège de Plan Roujon, avec remise en état du site, et l'enfouissement de la ligne électrique accolée, constitue quant à eux une mesure paysagère compensatoire pour le projet global et un impact positif dans la prise en compte des enjeux paysagers du site.

### **3.2.2. Biodiversité et espaces naturels**

L'état initial de la faune sauvage sur la zone du projet indique un nombre d'espèces répertorié particulièrement faible au regard des potentialités écologiques du secteur. Sur ce point, on précisera notamment que l'habitat de reproduction du Merle de roche correspond tout à fait à certaines zones du projet ; et que la présence de Tétrasyre au printemps est avérée en partie amont du projet (cf. données ONCFS). Ce faible dénombrement peut s'expliquer par les limites méthodologiques des inventaires réalisés. En effet, même si le nombre de prospections de terrain paraît satisfaisant, leurs dates de réalisation ne couvrent pas l'ensemble du cycle annuel des espèces. On peut noter en particulier que :

- La partie haute du projet (entre les gares d'arrivée actuelle et future) n'a fait l'objet d'aucune recherche durant la période de reproduction de l'avifaune et de seulement 4 passages en période propice à



l'observation des autres groupes d'espèces potentiellement présents ;

- Aucune prospection nocturne n'a été conduite pour la recherche de chiroptères ou de rapaces (chouette de Tengmalm, chouette chevêchette...), suite à l'affirmation (non étayée dans l'étude d'impact) que la zone boisée située à proximité du layon du télésiège actuel serait sujette à un dérangement réhibitoire au repos ou à la reproduction de ces espèces ;
- Le secteur prévu pour régaler les déblais excédentaires liés à l'aménagement de la nouvelle gare d'arrivée (pierrier amont Tabé) ne semble pas avoir fait l'objet d'une prospection ciblée sur les reptiles (p.122) ;
- Les protocoles de diagnostic des habitats de reproduction et des habitats d'hivernage du Tétrasyre, développés dans le cadre du plan régional d'actions initié par l'Etat et la Région Rhône-Alpes, ne sont pas respectés. Par ailleurs, il existe de grandes différences entre les données de modélisation disponibles actuellement auprès de l'OGM et celles visées dans l'étude.

Des compléments significatifs doivent donc être apportés à cet état initial de la faune sauvage, sur les espèces et groupes mentionnés ci-avant comme sur d'autres qui sont abordés trop succinctement dans l'étude d'impact (marmotte, lièvre variable...). Les enjeux du site concernant la faune (hors Tétrasyre, qualifié d'enjeu « *moyen à fort* ») ne peuvent être qualifiés de « *moyens* » à « *très faibles* » voire « *nuls* » (p.212-213) en l'absence d'inventaires exhaustifs. On notera que des inventaires complémentaires sont en revanche prévus pour l'espèce protégée Solitaire (p.307, 317).

Pour cette même raison, les impacts du projet sur la faune ne peuvent pas être qualifiés de « *moyens* » ou « *faibles* » en phase travaux (p.288), et de « *très faibles* » à « *nuls* » en phase exploitation (p.303).

Sur la phase travaux, en particulier, la réalisation d'opérations de défrichement ou de terrassement durant la période de reproduction et d'élevage des juvéniles de l'avifaune, et en particulier des espèces protégées et du Tétrasyre (entre la fermeture de la station et le mois d'août), s'avère particulièrement impactante au regard des enjeux de préservation des espèces. Le fait que des habitats favorables soient présents autour du projet ne constitue pas un argument suffisant pour minimiser l'impact du chantier, le milieu pouvant déjà avoir atteint le plafond de ses capacités d'accueil en la matière (compétition inter et intra-spécifique, facteurs climatiques limitants...). Des mesures doivent donc être prises pour éviter, réduire ou, en dernier lieu, compenser à la fois le dérangement et la perte d'habitats favorables supplémentaires. De même, si les compléments à apporter à l'état initial (visés ci-dessus) identifient des habitats de première importance pour les espèces (notamment protégées ou patrimoniales dont le tétrasyre), les terrassements et défrichements prévus devront autant que possible éviter ces habitats stratégiques.

Sur la phase exploitation, l'analyse selon laquelle ce nouveau projet n'engendre pas plus d'impact qu'à l'heure actuelle en matière de ski « hors piste » mériterait d'être confortée. Des mesures de mises en défens des secteurs stratégiques pour les espèces (possibilité évoquée p.294 concernant le mélézin en aval du restaurant de Plan Joran et de la gare de départ de Plan Roujon), voire de protections réglementaires, permettrait d'éviter ou au moins de réduire ce type d'impact. Elles ne pourront toutefois être efficaces que si la taille des espaces de quiétude hivernale reste suffisante pour permettre à la faune sauvage de subsister dans de relatives bonnes conditions (20 à 50 ha).

Considérant ces éléments, une dérogation au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement semble requise pour ce projet, principalement en raison du calendrier des travaux qui ne permet pas d'éviter la période la plus sensible (reproduction) sur tous les secteurs présentant des enjeux écologiques marqués. En outre, les incertitudes qui pèsent encore sur l'avifaune nicheuse et les chiroptères sont de nature à conforter cette nécessité de demande de dérogation.

S'agissant des mesures compensatoires et de suivi, en fonction des impacts résiduels du projet sur l'avifaune, en lien avec le défrichement et l'exploitation du layon du Plan Joran (espèces forestières) ou avec les terrassements nécessaires à l'implantation de la gare d'arrivée (Merle des roches notamment), des mesures compensatoires ciblées devront être proposées. La réouverture du paysage et du milieu, associée à un plan de gestion pastorale, constitue également une mesure intéressante pour la restauration des habitats de reproduction du Tétrasyre. Elle doit néanmoins faire l'objet de propositions plus précises. L'emprise de ce type d'opération doit notamment permettre d'avoir un ensemble biologiquement fonctionnel (une vingtaine d'ha minimum). On rappellera également que l'étude annonce des mesures spécifiques pour la préservation de l'espèce Solitaire (p.307, 317).

S'agissant du suivi des mesures prévues, l'annonce de la mise en place d'un observatoire de l'environnement sur l'ensemble des domaines skiables gérés par le pétitionnaire s'avère particulièrement pertinente. Il serait toutefois utile de préciser le contenu, les moyens et la gouvernance de cet observatoire pour pouvoir analyser le niveau et les moyens de cet outil de suivi. Il doit notamment permettre de développer une véritable stratégie de conservation du Tétrasyre.

### 3.2.3. Risques naturels

Comme indiqué dans l'état initial, le secteur du projet est concerné principalement par les risques torrentiels, de chutes de pierres, de ravinement et d'avalanche. Le projet de télécabine de Plan Joran peut en particulier être concerné par des avalanches exceptionnelles issues du glacier de la Pendant. Une étude géotechnique (SAGE Ingénierie) et une nivologique (Toraval) ont de ce fait été réalisées préalablement à l'étude d'impact. L'étude nivologique confirme que le site est exposé à divers couloirs d'avalanche, mais que les énergies d'impact restent mesurées (20kPa) pour les coulées de probabilité trentennale, et un peu plus fortes mais encore supportables (30 kPa) pour les avalanches de probabilité centennale. La période de travaux envisagée permet d'éviter les risques en phase chantier. En phase d'exploitation, le projet bénéficie de la gestion de ce risque par l'activation chaque hiver d'un plan d'intervention pour le déclenchement des avalanches bien maîtrisé sur le domaine skiable des Grands Montets.

Concernant le risque de glissement de terrain lié à la mise en œuvre des fondations des bâtiments, des pylônes et des travaux de terrassement, l'étude d'impact (p.311) prévoit de réaliser une étude géotechnique plus détaillée (de type G12-G2) à l'aplomb de chaque construction, après implantation définitive, afin de déterminer à la fois la profondeur de l'assise de fondation et les caractéristiques géo-mécaniques de cette assise. Le secteur du pylône P13 actuel, repéré comme à enjeux par l'étude géotechnique préliminaire, est en outre écarté du projet.

### 3.2.4. Espaces de loisirs et loi montagne

Le présent projet vise à améliorer l'espace de loisirs que constitue la station de ski des Grands Montets et notamment les conditions d'accès, pour les débutants, au secteur médian du domaine skiable. Le projet devrait donc avoir des impacts positifs sur cette thématique.

La commune de Chamonix-Mont-Blanc est concernée par la loi Montagne, mais au regard des éléments de description présentés dans l'étude d'impact, l'extension ou le remplacement des deux remontées mécaniques ne paraît pas générer la nécessité d'une autorisation au titre des unités touristiques nouvelles (UTN). Le descriptif relatif à la création de la gare amont de la télécabine de Plan Joran (p.231) doit toutefois être complété par la nature des surfaces créées (surfaces destinées à la seule remontée mécanique ou constitutives d'un équipement touristique), afin de vérifier le respect des seuils UTN. Sont en effet évoqués 800 m<sup>3</sup> de déblais destinés à remodeler le jardin d'enfant situé à l'arrière de la future gare, ce qui peut impliquer aussi un espace intérieur.

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

**DREAL Rhône-Alpes**

Le directeur régional adjoint

Jean-Philippe DENEUVY