



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

« *Projet de remplacement du télésiège du Mont Joux, sur le domaine skiable de « Saint- Gervais Mont-Blanc »* présenté par la société des téléportés Bettex Mont d'Arbois, sur la commune de Saint-Gervais-les-Bains (Haute-Savoie)

**Avis de l'Autorité environnementale
sur le dossier de demande d'autorisation d'exécution de travaux, présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

**Au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)**

Avis P n° 2014-1039

émis le 16 mai 2014

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

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

Avis produit par : Cécile LABONNE
DREAL Rhône Alpes
Service CAEDD
Groupe Autorité Environnementale
Tél. : 04 26 28 67 65
Fax : 04 26 28 67 56
Courriel : cecile.labonne@developpement-durable.gouv.fr

REFERENCE : S:\CAEDD\04_AE\02_avisAe_projets\tourisme_loisirs\74\st_gervais_les_bains\2014_tis_mont_joux\05_avis\

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 Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité Environnementale, Développement Durable, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet de remplacement du télésiège du Mont Joux, situé sur la station de Saint-Gervais Mont-Blanc (domaine skiable « Évasion Mont-Blanc »), sur la commune de Saint-Gervais-les-Bains (74) et présenté par la société des téléportés Bettex Mont d'Arbois (STBMA), 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 18 mars 2014 par le service instructeur (mairie de Saint-Gervais-les-Bains). Le dossier de demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET), comprenant notamment une étude d'impact datée de février 2014, a été reçu complet le 24 mars 2014. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 24 mars 2014.

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 26 mars 2014.

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, 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

Le projet consiste au remplacement du télésiège du Mont Joux. Il est situé sur le versant ouest du Mont Joux, sur la commune de Saint-Gervais-les-Bains (74), au cœur de la station « Saint-Gervais Mont-Blanc », faisant partie du domaine skiable « Évasion Mont-Blanc ».

L'équipement projeté est un télésiège débrayable de véhicules 6 places, avec un débit de 3 300 pers/h. L'aménagement reprend le même tracé que l'actuel télésiège, allant de 1 636 à 1 954 m et nécessite 9 pylônes, contre 11 actuellement.

La future gare de départ sera décalée de 15 m vers l'amont, par rapport à l'actuelle. Cette gare est située au niveau du lit mineur du ruisseau de Rosay, sur une section busée. Une buse complémentaire est prévue afin de permettre le transit d'une crue centennale sur ce secteur. La gare amont sera décalée d'environ 13 m vers l'ouest et s'accompagnera du réaménagement de la plate-forme d'arrivée, à l'échelle des trois remontées mécaniques présentes (télésièges du Mont Joux et du Mont Joux III et télésiège Évasion).

Au vu des caractéristiques du projet (tracé identique, surfaces terrassées relativement faibles, zones humides évitées), les enjeux principaux tels qu'ils ressortent de l'état initial sont les risques naturels, la biodiversité (espèces protégées), la qualité des eaux et l'intégration paysagère.

Si les impacts du projet semblent faibles, la phase chantier demande néanmoins une vigilance particulière, car susceptible d'impacter fortement la faune présente, notamment la grenouille rousse et l'avifaune nicheuse (espèces protégées) et la qualité des eaux (pollution aux hydrocarbures, apport de matières en suspension).

Bien que les mesures présentées demandent à être précisées, pour permettre de s'assurer de leur faisabilité et de leur modalité de suivi, elles semblent en adéquation avec les impacts du projet.

Ainsi, bien que sur le plan formel, l'étude d'impact comprenne l'ensemble des parties demandées à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, elle demande à être développée sur certaines thématiques, notamment la biodiversité et la présentation des mesures (modalités de réalisation, de suivi et coûts), afin de justifier la bonne réalisation des mesures proposées. Un tableau de synthèse présentant les enjeux du site, les impacts du projet, les mesures envisagées et leurs modalités de suivi, permettrait de mieux appréhender le projet et ses conséquences.

- Sur la thématique biodiversité

Des précisions sur la méthodologie sont attendues avec une présentation des parcours d'inventaire et une représentation cartographique des résultats. Ceci permettra d'étayer l'état initial présenté.

L'approfondissement de l'analyse des impacts sur les espèces protégées, notamment sur la grenouille rousse et l'avifaune nicheuse, via une approche quantifiée au vu de la représentativité de l'habitat et du nombre d'individus concerné et une comparaison du calendrier des travaux en fonction du cycle de vie des espèces, est attendu et devrait permettre de démontrer que le dépôt d'une demande de dérogation à la préservation des espèces protégées n'est pas nécessaire.

Ainsi, l'adaptation du calendrier des travaux à la faune présente, ainsi que le passage d'un écologue avant le démarrage du chantier sont des mesures pertinentes. Néanmoins, la présentation de ce calendrier dans l'étude d'impact, en fonction des secteurs de travaux, est demandée.

- Sur les mesures et leurs modalités de réalisation

Des précisions sur les mesures, leurs coûts et leurs modalités de suivi sont attendues, conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 (II, 7°) du code de l'environnement, afin de préciser dans la décision d'autorisation 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.

Les autres remarques figurent dans l'avis détaillé ci-après.

Avis détaillé

Les pages citées dans cet avis font référence à l'étude d'impact, sauf mention contraire.

1) Analyse du contexte du projet

Le projet consiste au remplacement du télésiège du Mont Joux (télésiège débrayable 4 places, débit de 2600 pers/h), par un appareil plus performant. Ce télésiège est situé sur le versant ouest du Mont Joux, sur la commune de Saint-Gervais-les-Bains (74), au cœur de la station « Saint-Gervais Mont-Blanc », faisant partie du domaine skiable « Évasion Mont-Blanc ».

Selon la société des téléportés Bettex Mont d'Arbois (STBMA), une des deux sociétés exploitantes de la station en question, le télésiège du Mont Joux datant de 1984, est vieillissant et ne répond plus à la demande. Passage obligatoire pour accéder aux secteurs de Saint-Nicolas-de-Véroce et du Mont Joly, le projet a pour objectifs principaux de diminuer le phénomène de saturation et d'améliorer la qualité et la sécurité des flux skieurs au niveau de chacune des deux gares de cette remontée très utilisée.



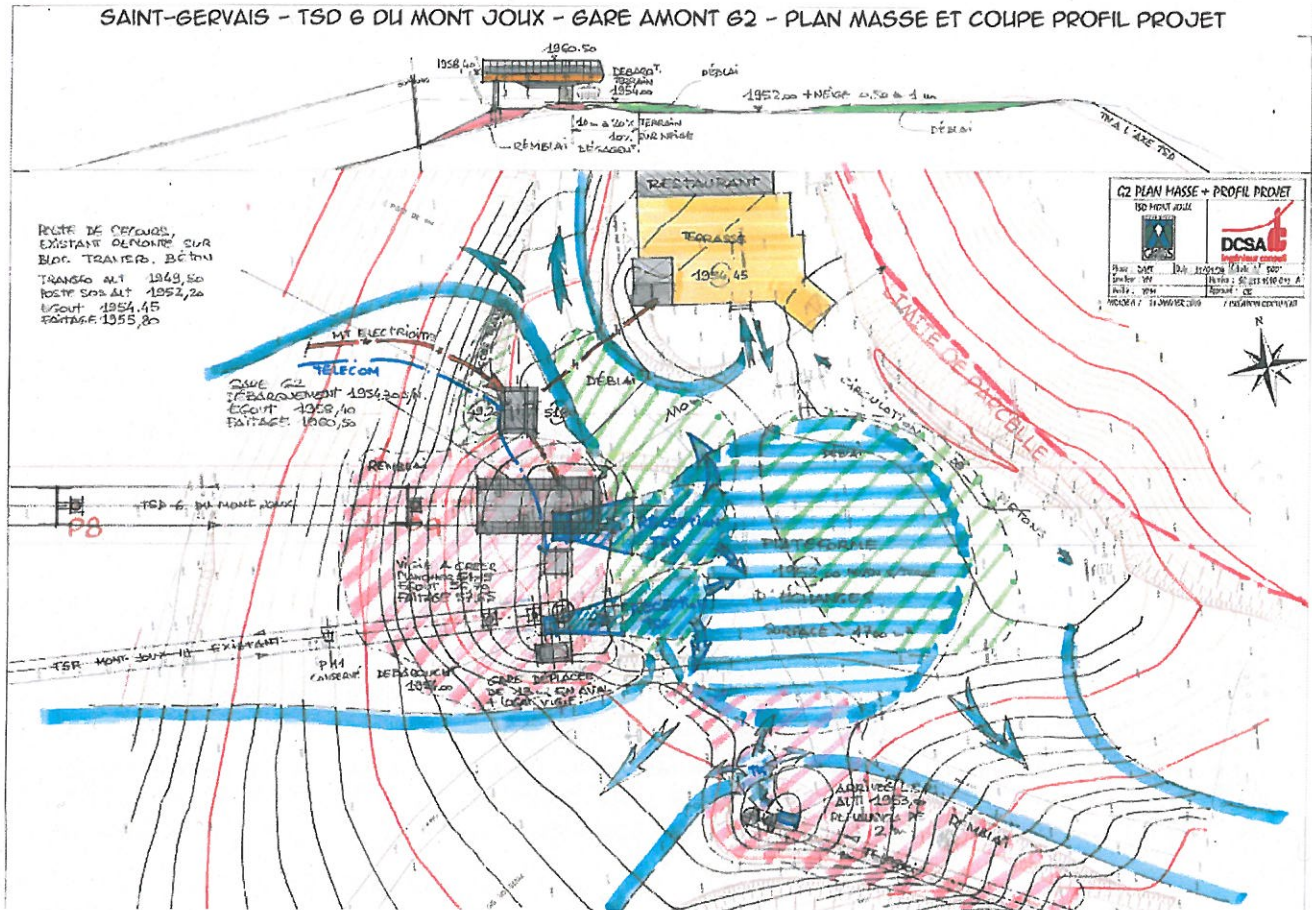
Source : Étude d'impact, p.11 – Localisation du projet au sein du domaine skiable « Saint-Gervais Mont-Blanc »

L'équipement projeté est un télésiège débrayable de véhicules 6 places, avec un débit de 3 300 pers/h. D'une longueur d'environ 1 000 m, franchissant un dénivelé de 318 m, l'aménagement reprend le même tracé que l'actuel télésiège, allant de 1 636 à 1 954 m et nécessite 9 pylônes, contre 11 actuellement.

La future gare de départ sera décalée de 15 m vers l'amont, par rapport à l'actuelle. Elle est accompagnée de trois bâtiments : un nouveau local de commande, le petit local de contrôle existant décalé de 12 m et le chalet en bois existant qui sera préservé. Cette gare est située au niveau du lit mineur du ruisseau de Rosay, sur une section busée, dimensionnée pour le transit d'une crue décennale. Une buse complémentaire est prévue afin de permettre le transit d'une crue centennale sur ce secteur.

La plate-forme d'arrivée sera réaménagée, à l'échelle des trois remontées mécaniques présentes (télésièges du Mont Joux et du Mont Joux III et téléski Évasion). Les gares amont des deux télésièges seront réalignées et décalées d'environ 13 m vers l'aval. Un local de vigie pour le télésiège du Mont Joux sera créé entre ces deux gares et celui du Mont Joux III sera décalé de quelques mètres vers l'ouest. L'arrivée du téléski Évasion sera réhaussée d'environ 2 m et le poste de secours sera remonté.

SAINT-GERVAIS - TSD 6 DU MONT JOUX - GARE AMONT G2 - PLAN MASSE ET COUPE PROFIL PROJET



Source : Étude d'impact, p.8 – Plan de la plate-forme d'arrivée

Aucune nouvelle piste ne sera créée : la construction de ces équipements se fera à partir des pistes existantes et par héliportage. Reprenant le même tracé que le télésiège actuel, le projet ne nécessitera pas de déboisement.

L'emprise totale des terrassements (deux gares et pylônes) est d'environ 1 ha. Les volumes de déblais/remblais engendrés par le projet sont équilibrés.

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 d'impact

Sur le plan formel, l'étude d'impact comprend l'ensemble des parties demandées à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Toutefois, il est nécessaire de préciser les noms et qualités précises des auteurs des études ayant contribué à la réalisation de l'étude d'impact, notamment aux inventaires faune/flore. Un résumé non technique est présent. L'étude d'impact aborde un ensemble de thèmes environnementaux (notamment le milieu naturel et la biodiversité, le paysage, les risques naturels, les eaux superficielles et souterraines, le volet socio-économique). Les interrelations entre les différentes thématiques sont étudiées. Aucune variante n'est étudiée : le tracé est conservé. Néanmoins, le choix du maintien de la gare aval, dans le lit du ruisseau de Rosay, aurait pu faire l'objet d'une justification.

Bien que les impacts du projet sont évalués en phases travaux et d'exploitation, la présentation ne permet pas toujours de faire aisément la différence. D'une manière générale, l'étude manque de tableaux de synthèse, permettant au lecteur d'appréhender facilement le projet, les enjeux du site, les impacts du projet (en phase travaux et d'exploitation) et les mesures prévues.

Sur les mesures prévues, il y a une confusion entre mesures de réduction et mesures de compensation. Le titre de la partie 7 et son contenu sont à corriger. La description des mesures prévues est souvent très succincte et les modalités de mise en œuvre demandent à être explicitées. Concernant le suivi de ces mesures, l'étude d'impact reste dans des généralités et ne détaille ni indicateurs, ni actions à engager, excepté pour le ré-engazonnement.

Concernant la qualité et le caractère approprié des informations, il convient de se référer à la partie 3 qui reprend certaines thématiques traitées.

2.2 Compatibilité avec les documents cadres

L'analyse de la compatibilité avec l'ensemble des documents cadre est produite. Le projet est en particulier compatible avec le plan local d'urbanisme de Saint-Gervais-les-Bains. Il est situé en zone naturelle (N1), secteurs où les aménagements liés à la pratique du ski sont autorisés « *sous réserve que soient prises toutes les dispositions pour limiter la gêne et l'atteinte aux paysages et à l'activité agricole qui pourraient en découler* ».

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

Au vu des caractéristiques du projet (cf. partie 1 ci-avant), les enjeux principaux, tels qu'ils ressortent de l'état initial, sont les risques naturels, la biodiversité (espèces protégées et zone humide) et l'intégration paysagère.

Il est à préciser que les emplacements des pylônes existants qui seront démontés et des nouveaux ne sont pas présentés dans l'étude d'impact. Il est ainsi difficile d'évaluer les impacts précis sur le milieu naturel et les zones humides.

Au préalable, l'Autorité environnementale préconise l'intégration d'un calendrier des travaux à l'étude d'impact. Celui-ci permettrait de visualiser la durée du chantier et la période de réalisation des travaux. Les mesures de réduction (mise en place de balisage, barrière à amphibiens, passage d'un écologue, ré-enherbement, ...) pourront utilement être intégrées. Ce calendrier pourra judicieusement être utilisé dans l'analyse des impacts, notamment pour la faune en comparaison des périodes de nidification et de reproduction.

La réalisation d'un tableau de synthèse des mesures mises en place, de la structure en charge de sa réalisation, et des modalités de suivi pour chacune serait opportun et permettrait de répondre à l'article R. 122-5 (II, 7°) du code de l'environnement, en vue de l'application de l'article R. 122-14 de ce même code.

3.1 Milieux naturels et biodiversité

Le projet reprenant exactement le tracé du télésiège actuel, les surfaces terrassées étant relativement modestes (environ 1 hectare), les zones humides étant évitées (cf. ci-après), les impacts peuvent sembler limités. Toutefois, la phase chantier peut entraîner une source de dérangement forte, notamment pour les espèces nicheuses, qui nécessite d'être étudiée.

Faune/Flore

Le projet est situé en zone naturelle d'intérêt écologique faunistique, floristique (ZNIEFF) de type II « Ensemble de zones humides des environs de Combloux et Megève », mais n'impacte pas de zonage réglementaire. Le site Natura 2000 le plus proche, dénommé « Contamines Montjoie – Miage – Tré la Tête », est situé à 4,5 km à l'est du projet.

Les inventaires faune/flore ont été réalisés au cours de l'été 2013 (16 et 23 juillet 2013 pour la flore et 24 juillet 2014 pour la faune). Or, la campagne d'inventaire devrait prendre en compte l'ensemble du cycle biologique, répartie sur les quatre saisons. A défaut, le calendrier retenu doit nécessairement être argumenté en fonction du contexte local. L'étude d'impact (p.30) précise que l'intégralité du tracé du télésiège et ses périphéries ont été parcourus, cependant, les parcours d'inventaires ne sont pas fournis, ne permettant pas de s'en assurer. Les méthodologies d'inventaires demandent ainsi à être précisées. Les résultats des inventaires faune/flore doivent être cartographiés et quantifiés. Il convient de préciser l'utilisation du site par la faune présente (reproduction, nidification, chasse...).

Plusieurs espèces protégées ont été observées dans le secteur d'étude, notamment la grenouille rousse et plusieurs oiseaux, dont le tarier des prés et la pipit spioncelle (espèces nicheuses). L'analyse des impacts est à approfondir, pour chaque espèce protégée, afin de justifier la non destruction d'œufs, nichées, juvéniles, individus adultes. Elle doit aussi préciser les surfaces d'habitats détruits pour chaque espèce protégée et argumenter, au vu de la représentativité de l'habitat et du nombre d'individus concerné si le projet aura un impact sur son cycle de vie (report possible de l'espèce, période des travaux en lien avec les périodes de reproduction et de nidification...). La présentation du calendrier des travaux, en fonction des secteurs (gare amont, gare aval, pylônes n°..), au vu des espèces présentes (résultats des inventaires faune et habitats naturels), est recommandée. Cet argumentaire est essentiel pour démontrer que le dépôt d'une demande de dérogation « espèces protégées » n'est pas nécessaire. Il est préconisé de réaliser les travaux de terrassements des pylônes à partir de fin juillet, voire fin août, afin d'éviter les périodes les plus sensibles pour la grenouille rousse (période de reproduction) et pour l'avifaune nicheuse.

Concernant les galliformes de montagne, les données utilisées sont de 1997. Il aurait été pertinent d'alimenter l'analyse à partir de données récentes de l'observatoire des galliformes de montagne, et de s'assurer ainsi de l'absence d'enjeux pour ces espèces.

La marmotte des Alpes fréquente la zone et des terriers ont été repérés le long du tracé du télésiège (p.39), notamment au niveau des fondations des pylônes existants. Les impacts subis par cette espèce sont forts, en particulier pendant la phase travaux, en raison de la destruction de son habitat lors des terrassements. Une réflexion sur une translocation des individus, pour diminuer les risques d'ensevelissement et de destruction directe pendant les travaux, semblerait opportune.

Un approfondissement de l'analyse des impacts sur la faune et la flore est ainsi attendue. Elle permettra de prendre en compte au mieux ces enjeux dans l'établissement des mesures de réduction d'impact (notamment l'adaptation du calendrier de chantier) et d'évaluer leur pertinence.

À noter, que les mesures impliquant la manipulation (capture/relâche) de certaines espèces protégées d'amphibiens, nécessitent au préalable une dérogation « espèces protégées ». Pour la grenouille rousse, le transport est possible sans cette dérogation.

Zones humides

Une cartographie fine des zones humides du secteur d'étude a été réalisée. L'étude recense quatre zones humides et une prairie humide. Il est précisé que ce recensement sera utilisé, afin qu'aucun pylône n'impacte ces zones. Cette mesure d'évitement semble très pertinente. Néanmoins, l'absence d'éléments sur le positionnement des pylônes existants et futurs ne permet pas de s'assurer de sa bonne réalisation.

La gare aval est située dans l'une de ces zones humides, qui s'est formée, suite aux travaux du premier télésiège en 1984. La surface concernée est relativement faible (environ 0,8 ha) et le projet prévoit de maintenir le niveau de drainage existant afin de laisser la possibilité à cette zone humide de se recréer. Les mesures présentées (p.124) demandent néanmoins à être quantifiées.

3.2 Risques naturels

Implanté en altitude, ce projet est situé dans une zone concernée par le risque d'avalanche, de glissement de terrain et de crue torrentielle.

Concernant les avalanches, la carte de localisation probable des avalanches (CLPA) ne localise aucun couloir ou zone avalancheuse impactant le tracé. Néanmoins, le plan de plan de prévention des risques naturels (PPRN) de la commune de Saint-Gervais-les-Bains, approuvé le 28 décembre 2010, identifie un aléa moyen d'avalanche dans la combe de part et d'autre du télésiège, lié au déclenchement possible de coulées de neige dans les secteurs les plus pentus. Le PPRN s'impose au projet.

Une étude préliminaire de faisabilité géotechnique a été réalisée en janvier 2014, jointe au dossier de DAET. Les conclusions de cette étude sont soumises à l'approbation du service départemental des remontées mécaniques en charge de l'avis conforme du Préfet de département au titre de l'article L. 472-1 du code de l'urbanisme.

Cette étude conclut à la nécessité d'entreprendre des études de détails pour :

- valider l'implantation et la mise en œuvre des pylônes ;
- dimensionner les fondations des installations (pylônes et gares) ;
- préciser les dispositions constructives des terrassements des plate-formes des gares amont et aval.

L'existence de zones hydromorphes dans le secteur de la gare aval nécessite d'être particulièrement attentif lors de la réalisation des terrassements dans cette zone (drainages éventuels).

Concernant l'aléa torrentiel, il est axé sur le ruisseau de Rosay. Sa présence a donné lieu à des protections de berges et à un entonnoement en enrochements avant son tronçon busé, sur une centaine de mètres. Cet aménagement a été réalisé lors de la construction du télésiège en 1984. Compte-tenu de l'évolution du bassin depuis cette période, des aménagements projetés autour de la gare aval, il est nécessaire de vérifier que le dimensionnement de l'ouvrage permet le transit d'une crue de référence centennale. Ce point a bien été étudié dans l'étude d'impact et il ressort que la section busée est sous dimensionnée par rapport au débit calculé aujourd'hui. Il est proposé de mettre en place une seconde buse pour évacuer les flux supplémentaires générés par une crue centennale. Avant la phase travaux, il importera donc de vérifier le bon calibrage du lit et le dimensionnement de la section des buses pour permettra l'évacuation de la crue de référence.

Cette seconde buse nécessite un entretien annuel et après chaque forte crue (p.122). Les modalités d'entretien auraient pu être précisées.

3.3 Paysage

Le nouveau télésiège suit un tracé identique à celui existant et le nombre de pylônes passera de 11 à 9. L'analyse paysagère est réalisée et permet de visualiser l'aménagement en vues rapprochées et éloignées.

3.4 Phase chantier

Les mesures prévues pendant la phase chantier (p.130) semblent satisfaisantes au regard du projet et de sa situation dans la station, mais leurs modalités de mise en œuvre demande à être développées. L'apport d'éléments du cahier des clauses techniques et particulières, la présentation du plan d'accès au chantier, des modalités du respect de l'emprise de 15 m lors des déplacements in-situ (mise en place d'un balisage...), des zones de stockage pressenties pour éviter les pollutions aux hydrocarbures... auraient été appréciées.

3.5 Coûts des mesures

Les mesures ne sont pas chiffrées. Cette partie demande à être complétée.

Pour que le démontage du télésiège existant et son évacuation soient considérés comme une mesure de réduction et non comme une composante du projet, il est nécessaire de préciser le devenir de ce matériel : la filière de recyclage qui est prévue.

3.6 Mesures de suivi

Le suivi de certaines mesures telles que le ré-engazonnement et la reconstitution de la zone humide est cité. Ces précisions demandent à être étendues à l'ensemble des mesures proposées. Ce suivi pourrait notamment s'intégrer dans une démarche d'observatoire de la biodiversité à l'échelle du domaine skiable.

Pour le préfet de la région, par délégation,

~~La directrice régionale~~
DREAL Rhône-Alpes

Le directeur régional adjoint

Jean-Philippe DENEUVY