

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

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

**« *Projet de remplacement des télésièges de Séraussaix et de Proclou, sur le domaine skiable d'Avoriaz* »,  
Présenté par la société d'exploitation des remontées  
mécaniques,  
sur la commune de Morzine (Haute-Savoie)**

**Avis de l'Autorité environnementale  
sur les deux dossiers de DAET du télésiège de Séraussaix et du  
télésiège de Proclou,  
et sur le dossier de demande d'autorisation de défrichement,  
présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

**Avis P n° 2014-975  
et P n° 2014-984**

**émis le 7 mai 2014** n° 625

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](mailto:cecile.labonne@developpement-durable.gouv.fr)

**REFERENCE :**

S:\CAEDD\04\_AE\02\_avisAe\_projets\tourisme loisirs\74\morzine\2014\_tls\_Proclou\_Seraussaix\04\_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 / Groupe Autorité environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet de remplacement des télésièges de Séraussaix et de Proclou, induisant un défrichement d'environ 1,5 hectare, situé sur la commune de Morzine (74) et présenté par la société d'exploitation des remontées mécaniques de Morzine – Avoriaz (SERMA), 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 22 février 2014 par le service instructeur (la direction départementale des territoires de la Haute-Savoie). Les dossiers de demande d'exécution de travaux (DAET) relatif aux remplacements du télésiège de Séraussaix et du télésiège de Proclou, comprenant notamment une étude d'impact commune datée de janvier 2014, ont été reçus complets le 11 mars 2014. Ces saisines étant conformes à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 11 mars.

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 12 mars 2014.

L'Autorité environnementale a aussi été saisie pour avis le 6 mai 2014 par le service instructeur (la direction départementale des territoires de la Haute-Savoie), sur le dossier de demande d'autorisation de défrichement, reçu complet le même jour. L'étude d'impact, jointe au dossier de défrichement, étant identique à celle produite pour les deux dossiers de DAET, présentés ci-dessus, en application de l'article R. 122-7 (I) du code de l'environnement, le présent avis est réalisé en réponse aux trois saisines présentées ci-avant.

***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 département 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

La station Avoriaz se situe sur la commune de Morzine (74) et se trouve au cœur du domaine skiable franco-suisse « Les portes du soleil ». Le projet, porté par la société d'exploitation des remontées mécaniques de Morzine – Avoriaz (SERMA), consiste aux remplacements de deux télésièges : Séraussaix et Proclou, par des appareils plus performants.

Le télésiège de Proclou est remplacé par un télésiège débrayable 6 places, d'un débit de 3 200 pers/h. L'axe retenu est parallèle à l'actuel, décalé de quelques dizaines de mètres vers le nord. Le nouveau télésiège nécessite 15 pylônes, contre 20 actuellement.

Le nouveau télésiège de Séraussaix, débrayable 6 places, d'un débit de 2 600 pers/h, suit un axe décalé vers le sud-ouest, par rapport à l'appareil existant. Cette nouvelle remontée mécanique nécessite 10 pylônes, contre 11 actuellement.

Sur la forme l'étude d'impact est bien structurée, sa présentation et sa rédaction sont claires et précises. L'effort de présentation et de pédagogie est à relever. L'étude d'impact comprend l'ensemble des parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Les tableaux de synthèse présents au sein du document (p.146, 190, 222) et les encadrés conclusifs en fin de chaque sous-partie sont pertinents et permettent une bonne lecture du document, qui fait ressortir les principaux enjeux (faune, paysage, sylviculture, risques naturels, activités humaines), les impacts du projet et les mesures mises en place.

La distinction entre impacts temporaires (liées à la phase chantier) et impacts permanents (liées à la phase d'exploitation) est réalisée et clairement lisible. Néanmoins, d'une manière générale, il convient de bien faire reposer les conclusions de l'analyse des impacts du projet sur une argumentation quantifiée et non uniquement qualitative. Certaines thématiques demandent ainsi quelques développements supplémentaires, notamment les volets biodiversité et paysage.

Les mesures prévues suivent la progression « évitement, réduction, compensation ». Elles semblent proportionnées aux enjeux. Toutefois, certaines mesures et leur modalité de mise en œuvre demandent à être précisées, afin de s'assurer de leur pertinence et de leur faisabilité.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact sur les points suivants :

- Le choix du positionnement de la nouvelle gare amont du télésiège de Séraussaix pourrait être présenté.
- L'analyse des impacts, notamment pour les espèces protégées présentes sur le site, nécessite d'être approfondie et quantifiée, au vu de la représentativité de l'habitat et du nombre d'individus concernés. Cet argumentaire est essentiel pour démontrer que le dépôt d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées n'est pas nécessaire.
- L'étude paysagère nécessite d'être développée.
- Concernant le défrichement, il est recommandé de réaliser un traitement des lisières afin d'éviter la création de couloir régulier et géométrique, donnant l'impression d'une saignée artificielle. Ceci serait une mesure de réduction pertinente pour le paysage et la faune présente.
- L'intégration d'un calendrier de réalisation du projet, en fonction des secteurs de travaux, est fortement souhaitée. Il permettra de s'assurer de la pertinence des mesures de réduction liées à l'adaptation des dates de travaux en fonction des activités humaines et du cycle de vie des espèces présentes, notamment du Tétrasyre et de l'avifaune protégée.
- Les modalités du contrôle externe, permettant d'assurer le suivi des mesures, notamment pendant la phase chantier, sont à préciser.

D'autres recommandations et des précisions figurent dans l'avis détaillé ci-après.

# Avis détaillé

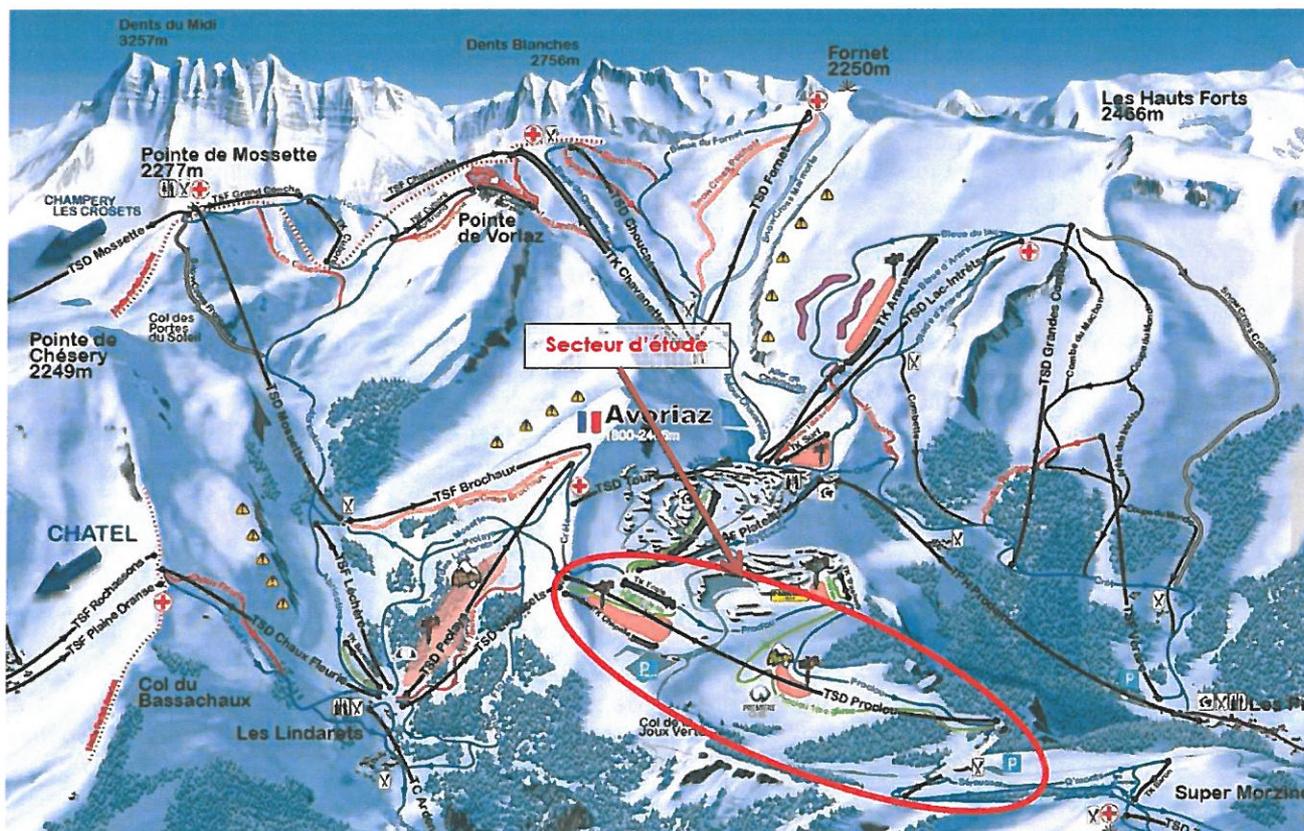
Les pages citées dans cet avis font référence à l'étude d'impact, sauf mention contraire.

## 1) Analyse du contexte du projet

### 1.1 Description du projet

La station Avoriaz se situe sur la commune de Morzine (74) et se trouve au cœur du domaine skiable franco-suisse « Les portes du soleil ».

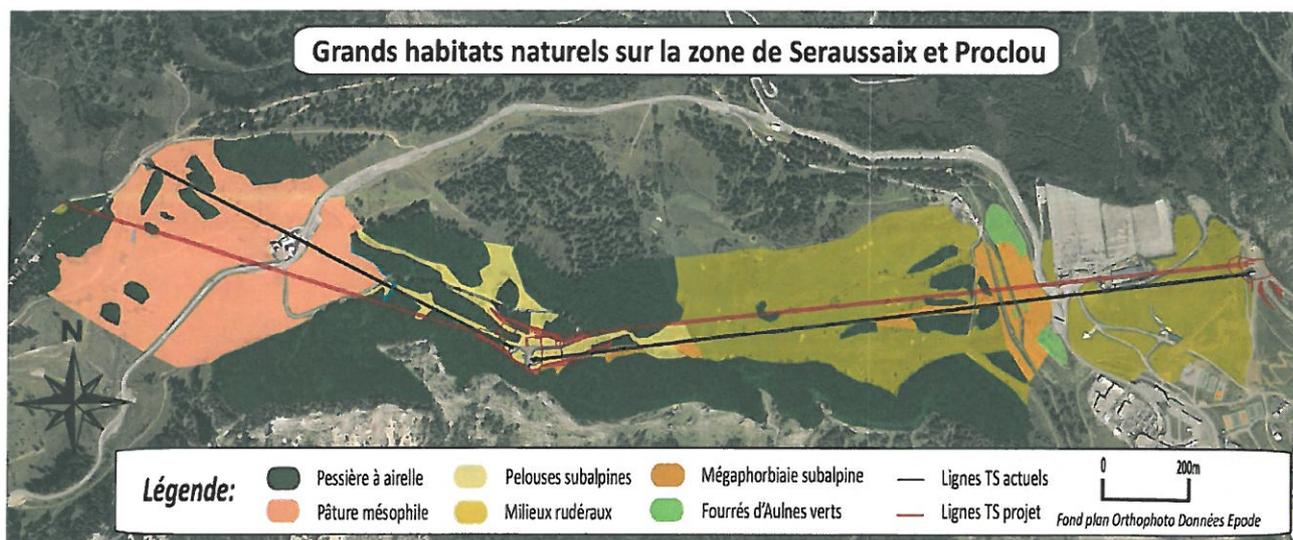
Le projet, porté par la société d'exploitation des remontées mécaniques de Morzine – Avoriaz (SERMA), consiste aux remplacements de deux télésièges : Séraussaix (télésiège fixe 4 places, débit de 1 490 pers/h) et Proclou (télésiège débrayable 4 places, débit de 2 400 pers/h), par des appareils plus performants. Sur le secteur du col de la Joux Verte, ces deux télésièges se font face et leur gare de départ sont localisées à proximité l'une de l'autre à une altitude de 1 635 m environ. Le télésiège de Séraussaix permet un accès au secteur de Morzine et celui de Proclou permet le transfert entre Morzine/Avoriaz et le secteur des Lindarets.



Source : Etude d'impact, p.45 – Plan du domaine skiable

Le télésiège de Proclou est remplacé par un télésiège débrayable 6 places, d'un débit de 3 200 pers/h. D'une longueur suivant la pente de 1 661 m, franchissant un dénivelé de 236,5 m, l'aménagement prévu suit un axe parallèle à l'actuel, décalé de quelques dizaines de mètres vers le nord. Ainsi, les gares seront implantées sur les plate-formes accueillant les gares existantes. La gare aval sera située à une cinquantaine de mètres au nord de la gare actuelle et la gare amont sera décalée de 23 m par rapport à l'existante, à une altitude de 1 872,5 m. Le nouveau télésiège nécessite 15 pylônes, contre 20 actuellement. La gare amont sera accompagnée d'un local technique de contrôle dont le sous-sol accueillera le transformateur qui alimentera le nouvel appareil.

Le nouveau télésiège de Séraussaix, débrayable 6 places, d'un débit de 2 600 pers/h, suit un axe décalé vers le sud-ouest, par rapport à l'appareil existant. D'une longueur suivant la pente de 987 m, franchissant un dénivelé de 136 m, cette nouvelle remontée mécanique nécessite 10 pylônes, contre 11 actuellement. La gare aval sera située à une quarantaine de mètres au nord-ouest de la gare actuelle, sur la plate-forme accueillant la gare de départ du télésiège de Proclou. La gare amont sera située à une altitude de 1 772 m, au sud-ouest de celle existante. Le poste de commande sera collé à la gare amont.



Source : Etude d'impact, p.81

Les deux appareils existants seront démontés et revendus sur le marché de l'occasion.

Aucune nouvelle piste ne sera créée : les travaux de génie civil et de répartition à pied d'œuvre du matériel de ces ouvrages de ligne se fera à partir des pistes existantes et par hélicoptère.

Le réseau d'enneigement ne sera pas modifié.

Ce projet situé dans un contexte de domaine skiable équipé, induit :

- un défrichement d'environ 1,5 hectares, notamment au niveau des gares de départs, le long du tracé du nouveau télésiège de Séraussaix et au niveau de sa gare amont ;
- des terrassements, notamment au niveau des plate-formes des gares amont et aval.

L'exploitation de ces appareils en période estivale n'est pas envisagée par la SERMA.

## **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**

Sur la forme, l'étude d'impact est bien structurée, sa présentation et sa rédaction sont claires et précises. L'effort de présentation et de pédagogie est à relever. L'étude d'impact comprend l'ensemble des parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dont une notice d'incidence Natura 2000. Les mentions des auteurs de l'étude d'impact et des études ayant été utilisées pour sa réalisation sont citées.

Le projet est bien présenté, le report sur l'ensemble des cartographies des tracés des deux nouveaux télésièges et ceux des remontées à démonter est fortement apprécié et permet de bien appréhender le site du projet.

Les tableaux de synthèse présents au sein du document (p.146, 190, 222) et les encadrés conclusifs enfin de chaque sous-partie sont pertinents et permettent une bonne lecture du document, qui fait ressortir les enjeux présents sur le site, les impacts du projet, les mesures prévues et les modalités de suivi. Ce choix de présentation est à plébisciter, car il permet une véritable appropriation du projet par un lecteur non averti.

### **2.2 Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair, pédagogique et reprend l'ensemble des éléments de l'étude d'impact. Une carte de localisation du projet aurait néanmoins pu être ajoutée au début du résumé.

### **2.3 Justification du projet et étude de variantes**

Selon la SERMA (p.158), les télésièges de Séraussaix et de Proclou, datant respectivement de 1987 et de 1996, ne répondent plus à la demande, compte tenu de l'augmentation de la fréquentation de la station. Leur remplacement permettra de moderniser le secteur du Col de la Joux Verte, en améliorant la sécurisation du

site.

Seule la variante de remplacement du télésiège de Proclou sur le même axe a été présentée. Elle n'a pas été retenue, car elle ne permet pas de répondre à l'objectif de sécurisation du site ; alors que le déplacement de quelques dizaines de mètres des gares amont et aval permet que tous les flux skieurs soient dans le même sens.

Pour le télésiège de Séraussaix, aucune variante n'est présentée, alors que cette remontée voit son axe déplacé vers le sud-ouest. Une justification du choix du positionnement de la nouvelle gare amont serait opportune.

#### **2.4 Compatibilité avec les documents cadre**

L'analyse de la compatibilité avec les documents cadres est complète. Tous les documents de référence sont étudiés.

L'étude précise notamment que le projet est compatible avec le plan local d'urbanisme de la commune de Morzine (p.142). Le projet est situé en zone naturelle (Na) et survole une zone à urbaniser (1AUte), secteurs permettant ces aménagements, liés à la pratique du ski.

#### **2.5 Etat initial**

L'état initial aborde l'ensemble des thématiques environnementales mentionnées à l'article R. 122-5 (II, 2°) du code de l'environnement et les sensibilités environnementales du site du projet sont hiérarchisées. Les enjeux principaux tels qu'ils ressortent de l'étude d'impact sont la faune, le paysage, la sylviculture, les risques naturels et activités humaines. L'analyse des interrelations entre les enjeux (p.152) sous forme d'un schéma est à relever, car souvent réalisée de façon partielle et trop succincte.

Les autres observations sont développées dans l'approche thématique (cf. partie 3 ci-après).

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

L'analyse des impacts traite de l'ensemble des enjeux identifiés dans l'état initial. La distinction entre impacts temporaires (liées à la phase chantier) et impacts permanents (liées à la phase d'exploitation) est présente et clairement lisible.

Néanmoins, d'une manière générale, il convient de faire reposer les conclusions de l'analyse des impacts du projet sur une argumentation quantifiée et non uniquement qualitative. Certaines thématiques demandent ainsi quelques développements supplémentaires.

Les mesures prévues par le projet sont présentées dans la partie 6. Elles suivent la progression « évitement, réduction, compensation ». A noter, une confusion entre mesure de compensation et mesure de réduction, notamment pour les mesures 2.1 à 2.4 liées à la phase chantier, qui sont des mesures de réduction. Ce point est à corriger.

Les mesures présentées semblent proportionnées aux enjeux relevés par l'état initial. Toutefois, certaines mesures et leur modalité de mises en œuvre demandent à être précisées, afin de s'assurer de leur pertinence et de leur faisabilité.

Les remarques suivantes sont déclinées par thématique :

#### **3.1 Biodiversité et espaces naturels**

Le site du projet n'impacte aucun périmètre de protection réglementaire en matière de biodiversité, ni de zone humide. Il se situe toutefois en zone d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II « Haut Faucigny » et à proximité immédiate d'une ZNIEFF de type I « Versant abrupte dominant le lac de Montriond » – « l'envers du lac » – « les Combes » – « la Joux ». Le site « Natura 2000 » le plus proche est « Haut Giffre » situé à 800 m du site du projet.

Les inventaires faune/flore ont été réalisés au cours de l'été 2013 (les 10 juillet (habitats naturels uniquement), 25 juillet et 20 août). L'absence de passage sur les quatre saisons est argumenté. Les protocoles utilisés et les parcours d'inventaires sont bien précisés. Les inventaires ont été enrichis par des recherches bibliographiques. Parmi les espèces contactées (p.108), on note notamment la présence d'une avifaune protégée. Le merle noir (*Turdus merucula*) ne fait pas partie des espèces protégées, ce point est à corriger.

La cartographie des habitats naturels est réalisée (p.81). Cependant l'analyse quantifiée des surfaces impactées par type d'habitat est manquante et est attendue. Ces données sont à mettre en lien avec les surfaces qui seront détruites lors de la réalisation du projet (phase chantier) et de façon permanente (emprise des gares et des pylônes). Seule cette analyse permet de conclure à l'impact faible du projet sur les milieux naturels.

Pour la faune, il aurait été utile de préciser l'utilisation du site (reproduction, chasse, repos) pour chaque espèce observée ou susceptible d'être présente sur le site, afin de les prendre en compte au mieux dans l'établissement des mesures de réduction d'impact. Une cartographie des taxons contactés sur le secteur d'étude est attendue.

Pour les espèces protégées présentes sur le site, il est nécessaire d'argumenter qu'il n'y aura pas de destruction d'œufs, nichées, juvéniles, individus adultes. De plus, l'analyse des impacts doit 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 (précision sur les surfaces d'habitats d'espèce détruites par rapport aux surfaces à l'échelle du domaine skiable, étude d'un possible report de l'espèce, précision sur la période des travaux en lien avec les périodes de reproduction et de nidification...). Cet argumentaire est essentiel pour démontrer que le dépôt d'une demande de dérogation à la préservation des espèces protégées n'est pas nécessaire.

D'une manière générale, afin de limiter l'impact sur la faune présente, il est recommandé, sur les secteurs à enjeux, de démarrer les travaux après la période de reproduction. La mesure prévoyant le démarrage des travaux, dès la fonte des neiges, avant la nidification ne semble pas pertinente (p.182). Certaines espèces, notamment le casse noix moucheté, oiseau protégé, peut commencer sa reproduction alors qu'il y a encore de la neige au sol. Il est recommandé de réaliser les travaux d'abatage d'arbres, hors période de sensibilité de l'avifaune, en septembre.

D'après l'étude d'impact le projet devrait détruire environ 8 000 m<sup>2</sup> de zone favorable de nichée favorable pour le Tétrasyre, espèce à forte valeur patrimoniale.

Parmi les mesures de réduction, il est prévu de délimiter la zone de travaux afin d'éviter tout débordement du chantier, dans les zones fréquentées par le Tétrasyre. L'Autorité environnementale recommande au préalable d'adapter aussi le calendrier des travaux en fonction du cycle de cette espèce. Ainsi, sur les secteurs favorables au Tétrasyre (amont du télésiège du Séraussaix), il serait pertinent de ne pas démarrer les travaux avant la fin de la période d'élevage des jeunes, soit fin août.

Une mesure de compensation forte est présentée avec la recréation de 4 ha de milieux favorables à la nidification du Tétrasyre à proximité de la zone existante. Il est cependant dommage que la zone prévue n'est pu être précisée dans l'étude d'impact.

Le diagnostic prévu, à l'échelle de l'ensemble de la station Avoriaz, sur les habitats favorables au Tétrasyre, devra suivre les méthodologies préconisées par le plan régional d'action en faveur de cette espèce. Cet inventaire permettra d'affiner les diagnostics futurs et d'ajuster les mesures de réduction à mettre en place.

### **3.2 Paysage**

L'étude d'impact propose une démarche très intéressante sur le volet paysage, qui permet de faire ressortir, lors de l'état initial, les points de vue à fort impact, compte tenu de la configuration du site (p.125, 132). Il est dommage que cette approche n'est pas aboutie à la présentation d'illustrations, permettant d'appréhender l'inscription du projet dans ce paysage, a minima au niveau des vues à fort impact. La simulation d'implantation de la gare d'arrivée du télésiège Séraussaix (p.165) n'est pas suffisante, cette partie est à compléter.

A noter que l'axe du télésiège de Séraussaix étant décalé, par rapport à l'actuel, la nouvelle ligne ne passera plus au-dessus de la ferme de l'alpage, réduisant ainsi l'impact visuel pour les riverains.

Un reverdissement de l'ensemble des secteurs terrassés est prévu.

### **3.3 Défrichage**

Le projet prévoit le défrichage d'environ 1,5 ha de boisements gérés par l'office national des forêts (ONF). Il est prévu en mesure de compensation la replantation de 1 ha de résineux, avec un suivi sur 7 ans qui sera réalisé par l'ONF.

Concernant les mesures de réduction, d'une manière générale, lors de défrichage, pour limiter l'impact sur le paysage et sur la faune, il est préconisé que les nouvelles trouées ne forment pas un couloir régulier et géométrique. L'Autorité environnementale recommande ainsi de réaliser un travail sur les lisières afin de

garder une coupe irrégulière et étagée.

### **3.4 Terrassement**

L'étude d'impact ne précise pas les surfaces exactes qui seront terrassées et le volume total de déblais/remblais qui seront engendrés par l'ensemble du chantier. Ces éléments de dimensionnements sont à fournir. En cas de matériaux excédentaires, il doit être précisé l'installation de stockage de déchets inertes (ISDI) où seront évacués ces déchets ; il est nécessaire d'identifier le site d'accueil afin d'éviter les dépôts non contrôlés.

Des précisions sont néanmoins fournies, sur les éléments majeurs, notamment sur la réorganisation de la plate-forme aval commune, qui entraînera environ 19 000 m<sup>3</sup> en déblais et en remblais.

La plate-forme d'arrivée du télésiège de Proclou sera reprise avec des terrassements générant 10 800 m<sup>3</sup> de déblais et 3 400 m<sup>3</sup> de remblais. Les volumes excédentaires seront répartis sur la plate-forme sommitale et serviront également à refermer le chemin se situant sous l'actuelle gare d'arrivée, qui sera condamné, n'ayant plus d'utilité avec le nouvel aménagement.

### **3.5 Risques naturels**

Le règlement du plan de prévention des risques naturels prévisibles de Morzine, approuvé le 24 septembre 2013 s'applique au projet.

Implanté en altitude, ce projet est situé dans une zone notamment concernée par les risques d'avalanche, de glissement de terrains et de chutes de pierre.

Deux études spécifiques ont été réalisées par un bureau d'étude spécialisé et jointes aux demandes de permis de construire (DAET), ces études sont soumises à l'approbation du service départemental des remontées mécanique (STRMTG) en charge de l'avis conforme du préfet au titre de l'article L. 471-1 du code de l'urbanisme. Les conclusions de ces deux études sont reprises dans l'étude d'impact.

Ce projet et notamment le télésiège de Séraussaix nécessite un défrichement d'environ 9 000 m<sup>2</sup> à proximité du rebord des falaises (siège d'éboulement en masse, le dernier étant intervenu à la fin du mois de février 2014), ainsi que le drainage en surface des secteurs terrassés. Il peut s'ensuivre une augmentation du débit des torrents qui drainent le secteur du Creux de la Joux et donc une augmentation du charriage de matériaux jusque dans la Dranse. Toutefois, ces cours d'eau très intermittents, ne menacent pas de zones aménagées.

Ce point nécessite d'être étudié et argumenté.

### **3.6 Eau**

La présence de talwegs sur le site du projet a été prise en compte, dès la définition du projet. Ainsi, aucun pylône n'est localisé au niveau d'un talweg. Pour limiter les impacts sur les cours d'eau pendant la phase chantier, les engins de chantier ne traverseront les talwegs qu'au niveau des secteurs déjà busés.

Les impacts sur les cours d'eau, en termes de qualité et de quantité, sont ainsi qualifiés de faibles à négligeables (p.192).

### **3.7 Activités humaines**

Le télésiège de Proclou passe au-dessus d'un golf, pour minimiser l'impact sur cette activité, l'étude d'impact précise que les travaux sur ce secteur s'effectueront en dehors de la période d'ouverture (15 juin au 1<sup>er</sup> septembre).

Concernant l'activité pastorale, il est prévu un dialogue avec les agriculteurs concernés. Une présentation du nombre de personnes touchées et les modalités prévues pour cette concertation (période notamment) auraient pu être précisées, afin de s'assurer de la faisabilité de la mesure, en amont du démarrage des travaux.

### **3.8 Phase chantier**

La présentation des mesures de réduction en phase chantier est particulièrement bien détaillée, ce qui est à souligner. Une présentation des pistes d'accès au chantier est notamment fournie. La reprise prévue de l'ensemble de ces mesures dans le cahier des charges des travaux (p.207) semble une garantie pertinente pour leur bonne réalisation.

La présentation d'un calendrier de chantier faisant apparaître les différents secteurs de travaux, permettrait de mieux visualiser la pertinence des mesures de réduction, liées à l'adaptation du calendrier en fonction des

enjeux liés notamment aux activités humaines et à la faune.

### **3.9 Mesure de suivi**

L'étude d'impact précise que le maître d'ouvrage est engagé dans une démarche de pérennisation des bonnes pratiques environnementales au sein de son entreprise. De plus, il est prévu le suivi des mesures énoncées, par la réalisation d'un contrôle externe. Il serait opportun de préciser les modalités de ce contrôle (personnes ou organismes qui seront mandatés).

Concernant la faune, la mesure de suivi de la délimitation de la zone de travaux, pour limiter l'impact sur les zones favorables au Tétrasyre est prévue en fin de chantier (p.223). Il semblerait plus pertinent que ce contrôle arrive en début et milieu de chantier, pour éviter les dommages irréversibles.

Le suivi des mesures environnementales, comme notamment la mesure d'accompagnement consistant à la réalisation d'un diagnostic sur les habitats favorables au Tétrasyre, pourrait être pérennisé au sein d'un observatoire de l'environnement à l'échelle du domaine skiable. Il permettrait de rassembler les éléments utiles à l'évaluation des projets à venir et à l'adaptation des mesures d'évitement et de réduction des impacts et sur l'évaluation des effets cumulés liés notamment au morcellement des milieux.

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

Pour la directrice de la DREAL  
et par délégation  
La responsable de l'unité  
Évaluation Environnementale

**Nicole CARRIÉ**

