

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 24 mai 2011

Affaire suivie par :  
Delphine LEDUC  
Unité évaluation environnementale  
des plans programmes projets  
Téléphone : 04 37 48 37 32  
Courriel : delphine.leduc  
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale**  
**sur la demande de permis de construire pour le remplacement de la télécabine des**  
**Plattières, sur la commune de Les Allues**  
**Département de la Savoie**  
**Demande présentée par la Société des Trois Vallées**

REFER :     *S:\CEPE\EEPPP\EIE\Avis\_AE\_Projets\AE\_tourisme\_loisirs\Dossiers\73\*  
*2011\Telecabine des plattieres\_Les Allues\avis\*

Le projet de remplacement des deux premiers tronçons de la télécabine des Plattières à Méribel Mottaret, sur la commune de Les Allues, présenté par la Société des Trois Vallées, comporte une étude d'impact du fait de son importance et de ses incidences possibles sur l'environnement (article R 122-8 du code de l'environnement). Ce projet est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la connaissance du public.

Comme prescrit à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit un dossier comportant notamment une étude d'impact qui a été transmise à l'autorité environnementale. L'autorité environnementale en a accusé réception le 24 mars 2011. Un complément à l'étude d'impact a été adressé à l'autorité environnementale le 17 mai 2011.

Le dossier comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R. 122-3 du code de l'environnement.

L'avis porte sur l'étude d'impact et son complément.

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 17 mars 2011.



## **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**

L'étude d'impact comprend les six chapitres exigés par le code de l'environnement, et couvre l'ensemble des thèmes requis.

Un complément à cette étude adressé à l'autorité environnementale le 17 mai apporte des précisions sur les thèmes suivants :

- incidences du projet sur Natura 2000,
- incidences du projet sur les zones humides,
- mesures compensatoires au défrichement,
- gestion des remblais/déblais.

Ce projet fait suite à l'étude de différentes alternatives. Il intègre notamment la réglementation sur la réserve naturelle de Plan de Tuéda, dans laquelle ce type de travaux est interdit.

## **3) Compatibilité du projet avec documents d'urbanisme, plans et programmes**

Le projet s'inscrit dans le domaine skiable, en zone Ns du PLU de la commune des Allues, approuvé le 19 mars 2003, avec lequel il est compatible.

Il est concerné par une servitude relative à l'eau potable.

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

Le remplacement de la télécabine avait fait l'objet d'un premier projet qui envisageait de relier directement la gare 1 à la gare 4 de l'actuelle télécabine. Ce projet survolait dans sa partie basse la réserve naturelle nationale de Plan de Tuéda. Les travaux de ce type étant interdits dans cette réserve, le projet a dû être revu.

Désormais, le projet de remplacement de la télécabine a intégré l'enjeu environnemental de préservation de la réserve.

D'autres enjeux environnementaux ont permis de définir précisément ce projet avec notamment la prise en compte des secteurs avalanches du Mont de la Challe et les zones de protection du captage d'eau potable des Platières.

Le remplacement de la télécabine présente des avantages notamment pour le paysage : le remplacement de cette installation permettra de supprimer sur l'ensemble des deux tronçons existants de la télécabine 10 pylônes de ligne, mais aussi la gare intermédiaire située à proximité de la réserve de Tuéda.

S'agissant d'un remplacement de remontée mécanique, les impacts sur l'environnement sont plus limités que lors d'une création. De plus, cet aménagement permettra de réduire le nombre de véhicules et donc la taille des garages de stockage.

Malgré les améliorations apportées au projet, des difficultés ressortent encore de l'étude d'impact. Le complément à l'étude d'impact répond en grande partie à ces difficultés.

### Les impacts en phase chantier :

Dans l'étude d'impact et son complément, des précisions sont apportées sur la phase chantier. Le chantier ne sera pas localisé dans la réserve. En outre, pendant la phase chantier, des mesures d'accompagnement seront prises afin de limiter les incidences du chantier sur l'environnement :

- réalisation des travaux de terrassement en dehors des périodes sensibles pour le tétras,
- protection des zones humides et des cours d'eau par un balisage,
- protection du réseau hydrographique par traitement des eaux de chantier,
- réalisation d'un suivi écologique.

## Natura 2000

L'étude d'impact précise que le projet n'est pas compris dans le site Natura 2000 « Massif de la Vanoise » et qu'il ne porte donc pas atteinte aux objectifs de conservation de ce site.

Or, en application du décret 2010-365 du 9 avril 2010, le projet est soumis à l'évaluation des incidences Natura 2000. Cette évaluation doit être proportionnée aux enjeux et à l'impact du projet sur le site.

L'étude d'impact adressée à l'autorité environnementale en mars était incomplète au regard de cette obligation réglementaire.

Le complément à l'étude d'impact apporte des éléments quant à l'absence d'incidences du projet sur la flore patrimoniale notamment.

Afin de compléter le dossier, une conclusion devra être réalisée sur les incidences globales du projet sur les sites Natura 2000 : La Vanoise (ZPS) et massif de la Vanoise (SIC).

## Les zones humides

L'étude d'impact indique, page 114, que les zones humides ont été inventoriées, cartographiées et que l'emprise des travaux n'impactera pas ces secteurs.

Cependant, le tracé de la nouvelle ligne dans sa partie amont, se situe dans l'espace fonctionnel de la zone humide « Les Plattières », recensé dans l'inventaire départemental réalisé par le Conservatoire du Patrimoine Naturel de Savoie.

Des pylônes seront implantés dans la zone humide. La construction de la gare d'arrivée et la réalisation de terrassements importants sont prévus dans son espace fonctionnel.

Le complément à l'étude d'impact apporte des précisions sur le fonctionnement de la zone humide, sur sa localisation, et sur les impacts du projet sur cette zone.

Les pylônes 16 et 17 de la remontée seront implantés dans le périmètre de la zone humide, sur des zones déjà artificialisées qui ne présente pas d'intérêt écologique.

Par ailleurs, la topographie générale du bassin d'alimentation des zones humides ne sera pas modifiée.

L'étude insiste sur la sensibilité de la zone qui devra être préservée en phase travaux par des mesures adaptées.

Ainsi, les incidences du projet sur les zones humides seront très limitées.

## La flore

Le cabinet OXALIS a réalisé des inventaires de terrain dans le secteur en 2008, 2009 et août 2010. Le Parc National de la Vanoise et l'Office National des Forêts ont également mené des investigations en 2009. Trois espèces protégées sont concernées par le projet : la Swertie vivace, la Linnée Boréale, la Buxbaumia Viridis.

Il est mentionné dans l'étude d'impact que les stations seront mises en défens avant le démarrage du chantier et qu'un suivi écologique du chantier sera mis en place.

Le complément à l'étude d'impact apporte des précisions sur les modalités de réalisation de l'inventaire et sur la localisation des stations abritant des espèces protégées.

Les travaux ne généreront pas de destruction d'espèces protégées.

## La faune

Le secteur est concerné par la présence du Tétraz-Lyre. Les principales menaces qui pèsent sur cette espèce sont :

- des risques de percussion dans les câbles de remontées mécaniques ;
- une perte d'habitat potentiel ;
- un dérangement en période de reproduction du fait des travaux, qui induisent des pertes sur les jeunes (mortalité par épuisement, écrasement, abandons de nids...);

Des mesures compensatoires et d'accompagnement sont proposées :

- une expertise des câbles dangereux sur l'ensemble du domaine skiable ;
- la mise en place de spirales avifaunes ;
- la programmation de travaux en dehors des périodes sensibles du 1 mai au 20 août (terrassements et héliportage) ;
- des travaux en forêt qui garantissent une lisière impénétrable aux skieurs ;
- des travaux de réhabilitation du milieu à Tétras-lyre dans le secteur des Grandes Arcosses ;
- la mise en défens des zones d'hivernage pour le Tétras-Lyre ;
- la réalisation d'un diagnostic des zones potentiellement favorables au Tétras-lyre ;

Ces mesures devront être intégralement respectées.

#### Les captages d'eau potable

Le dossier de remplacement de la télécabine des Plattières a fait l'objet d'un rapport géologique en novembre 2010 par un hydrogéologue agréé.

Suivi à cet avis d'expert, un arrêté préfectoral modificatif en date du 7 avril 2011, a institué l'abandon de la prise d'eau n°2 des Plattières affectée par ce projet, ainsi que l'abandon du périmètre de protection immédiate correspondant.

Aux abords de la prise d'eau n°1 des Plattières, les travaux projetés devront se faire dans le strict respect des arrêtés préfectoraux du 19 novembre 2004 et du 7 avril 2011.

#### Gestion des volumes de remblais/déblais

L'étude d'impact du projet ne comportait pas le plan de terrassement indispensable du fait de très importants déblais (entre 41 000 et 43 000m<sup>3</sup> en gare de départ et entre 50 000 et 55 000m<sup>3</sup> en gare d'arrivée).

Le complément à l'étude d'impact apporte des précisions sur :

- les terrassements réalisés au niveau de la gare aval et de la gare amont,
- les travaux d'aménagement des pistes de ski et le remblaiement de la piste de la Marthe.

Les remblais ne se situent pas dans des zones sensibles au regard de la flore ou des captages d'eau. La gestion des eaux pluviales sera assurée sur les zones de remblais où les matériaux sont drainants. En effet, le ruissellement sur cette zone pourrait avoir des incidences importantes en aval.

Une étude détaillée du remblaiement de la piste de la Marthe a été réalisée.

Ainsi, dans le complément à l'étude d'impact, des précisions ont été apportées à la gestion des déblais/remblais, ainsi qu'à la modification des écoulements sur ces zones. En revanche, au regard du volume de déblais envisagés sur la gare amont notamment, une analyse paysagère fine des impacts de la réalisation de cette gare est attendue.

#### Prise en compte des risques naturels

Le projet entre dans une zone concernée par les risques d'avalanche, de glissement de terrain et de chute de blocs. Une étude spécifique a été réalisée par un bureau d'études spécialisée et adjointe à la demande de permis de construire. Les conclusions de cette étude sont soumises à l'approbation du bureau départemental des remontées mécaniques (BDRM) en charge de l'avis conforme du Préfet de département au titre de l'article L472-1 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, une étude hydraulique a été réalisée par le bureau d'études EGISEAU afin d'appréhender le risque d'inondation auquel peut-être soumis la gare de départ.

Les conclusions de cette étude devront faire l'objet d'une validation de la part du RTM ou de la DDT/SSR.

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

Le projet de remplacement de la télécabine des Plattières a été complètement retravaillé au regard de l'interdiction de réaliser des travaux dans la réserve de Plan de Tuéda.

Désormais, le projet se situe en dehors de la réserve et des efforts ont été réalisés au niveau du tracé et de l'implantation des pylônes de manière à limiter le plus possible les incidences sur la flore ou les zones humides.

L'étude d'impact reçue par l'autorité environnementale le 24 mars était insuffisante sur les points suivantes : analyse des incidences sur Natura 2000, analyse des impacts du projet sur les zones humides, insuffisance de précisions apportées sur les espèces protégées et sur la gestion des remblais/déblais.

Un complément à l'étude d'impact a permis de répondre en grande partie à ces insuffisances. Les impacts du projet sur l'environnement et le milieu naturel ont été limités.

Toutefois, les impacts paysagers de la gare amont restent importants et des compléments à l'étude d'impact méritent d'être apportés sur la partie incidences du projet sur Natura 2000. En effet, l'étude d'impact n'apporte pas de conclusion sur cet enjeu, en ce qui concerne le Site d'Intérêt

communautaire, afin de respecter la norme attendue.

Pour le préfet de région, par délégation,  
le directeur régional,

DREAL RHÔNE-ALPES  
Pour le directeur régional et par délégation  
Le directeur régional adjoint

Emmanuel de GUILLEBON