



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la construction du télésiège des Mélèzes sur le domaine skiable des Houches - Saint Gervais (74)

n°Ae: 2014-78

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 19 novembre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la construction du télésiège des Mélèzes sur le domaine skiable des Houches-Saint Gervais (74).

Étaient présents et ont délibéré : Mme Hubert, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Clément, Decocq, Galibert, Letourneux, Roche, Ullmann, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Guth, Perrin, Steinfeldler.

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Le-denic.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de Haute-Savoie, le dossier ayant été reçu complet le 27 août 2014. Un complément de dossier a été reçu par l'Ae le 3 novembre 2014, apportant néanmoins des éléments connus du préfet et de la DREAL, ce qui n'a pas justifié une nouvelle consultation de ces autorités.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courrier en date du 29 août 2014 :

- le préfet de département de Haute-Savoie, et a pris en compte sa réponse en date du 28 octobre 2014,
- le ministère en charge de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes, et a pris en compte sa réponse en date du 31 octobre 2014,

Sur le rapport de Christian Barthod et Pierre-Alain Roche, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet 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 le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Les travaux à réaliser par la société LHSG², délégataire de service public sur le domaine skiable des Houches-Saint-Gervais, consistent essentiellement dans le remplacement par le nouveau télésiège des Mélèzes des deux actuels téléskis des Chamois et de la Cha, qui seront démolis. Ces travaux, d'un montant estimé à 4,5 M€, sont situés sur la commune de Saint-Gervais (74).

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- l'impact paysager d'un équipement pour partie réalisé dans le site classé du Mont-Blanc ;
- l'impact environnemental du déboisement de 1,75 ha de forêt datant d'environ 150 ans, jamais exploitée ;
- l'impact direct et indirect sur l'état de conservation des populations locales de tétras-lyre, et possiblement sur des espèces protégées d'oiseaux et de chiroptères.

L'étude d'impact, avec l'ajout d'un dossier intitulé « compléments à l'étude d'impact » transmis le 3 novembre 2014 à l'Ae par le maître d'ouvrage, est d'assez bonne qualité et témoigne d'un effort de celui-ci pour prendre en compte l'environnement, et notamment les enjeux d'insertion paysagère, dans le contexte des contraintes propres aux équipements de remontée mécanique. Les impacts résiduels du projet portent essentiellement sur la biodiversité.

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes :

- incorporer dans l'étude d'impact les éléments complémentaires transmis à l'Ae le 3 novembre 2014 ;
- mieux caractériser l'intérêt écologique des vieux peuplements affectés par la gare aval du télésiège, y compris pour les habitats des coléoptères saproxyliques³, en mettant les surfaces touchées en perspective par rapport aux surfaces à proximité présentant les mêmes caractéristiques ;
- inscrire, comme mesure compensatoire, une surface de vieille forêt d'épicéa jamais exploitée suffisante pour garantir une fonctionnalité écologique satisfaisante, au sein du réseau FRENE (Forêts Rhônalpines en Evolution Naturelle).
- compléter l'étude d'impact par la présentation de l'état de conservation des populations de tétras-lyre dans une zone couvrant l'ensemble des versants du massif du Prarion ;
- identifier et mettre en œuvre une mesure compensatoire au profit de l'état de conservation du tétras-lyre dans la zone de compétence de LHSG, notamment pour entretenir et développer les habitats naturels favorables à cet oiseau, et pour garantir des zones de tranquillité ;
- mieux démontrer que les travaux ne remettent pas en cause le bon accomplissement des cycles biologiques des espèces protégées affectées par le projet, avant de conclure à l'absence de besoin de recourir à une demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

² Les Houches - Saint Gervais

³ Dépendant du bois mort et de ses différents stades de décomposition

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le syndicat à vocation unique (SIVU) du domaine skiable Les Houches - Saint Gervais (Haute-Savoie) a confié le 21 octobre 2011, par délégation de service public pour une durée de trente ans à compter du 1^{er} novembre 2011, l'exploitation et la construction des installations de ce domaine skiable à la société de remontées mécaniques Les Houches - Saint Gervais (LHSG). Le contrat de délégation prévoit un programme de travaux à réaliser par le délégataire, comprenant notamment les travaux objet du présent dossier, qui consistent essentiellement dans la démolition des deux téléskis⁴ des Chamois (construit en 1972) et de la Cha (construit en 1981) et leur remplacement par le télésiège des Mélèzes (Figure 1). Ces travaux, d'un montant estimé à 4,5 M€⁵, sont situés sur la commune de Saint-Gervais et, pour l'essentiel, au sein du site classé du Mont-Blanc⁶.

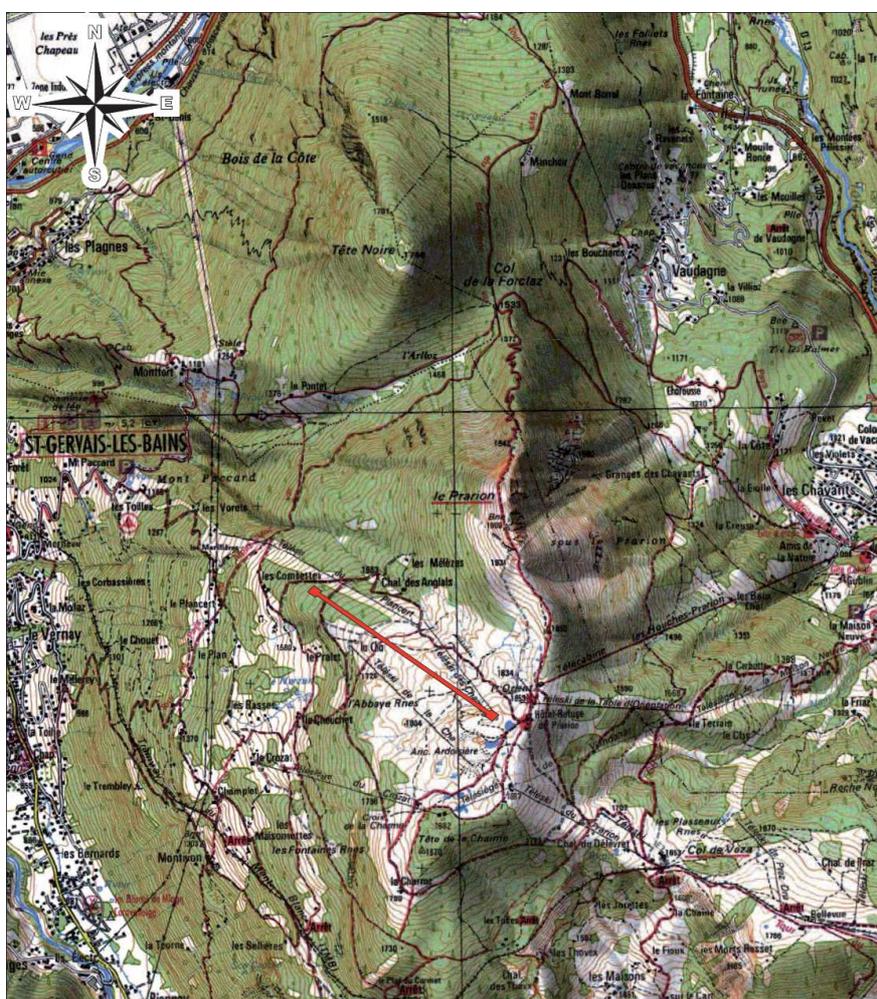


Figure 1 : Le site du projet de télésiège des Mélèzes (en orange sur la carte). Source : dossier DAET pièce I.

⁴ Parfois connus sous les noms de téléskis des Ardoisières et de la Charme.

⁵ Ces travaux sont entièrement financés par la LHSG, et ne font l'objet d'aucune subvention publique.

⁶ L'Ae a noté l'accompagnement actif du maître d'ouvrage (et apprécié par lui) par les services compétents en matière de paysage de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Rhône-Alpes.

1.1 Contexte

Le domaine skiable Les Houches – Saint Gervais⁷ occupe les contreforts du massif du Mont-Blanc (secteur de Bellevue, 1900 m), le col de Voza (1650 m) et les versants nord-est, nord-ouest et ouest du massif du Prarion. Entre le sommet du Prarion (1967 m) au nord et celui de la tête de la Charme (1887m) au sud, un col accueille l'arrivée du télécabine Les Houches-Prarion (1010 m - 1853 m). La tête de la Charme accueille l'arrivée des autres remontées (Kandahar, Voza-Prarion et Crozat). La bordure ouest de ce col constitue le plateau du Prarion. Cet espace comporte un télé-siège-école pour skieurs débutants, ayant fait l'objet d'une rénovation récente. Le versant nord-ouest du domaine, orienté vers Saint-Gervais, se situe en contrebas de ce plateau. Il comprend aujourd'hui dans sa partie supérieure les deux téléskis de la Cha (1730 m - 1888m, pente moyenne 16%) et des Chamois (dénivelé de 127 m, pente moyenne 18%) desservant des pistes bleues accessibles aux débutants et très fréquentées pour le handisport et, dans sa partie inférieure, le télésiège de Plancerts⁸ (1370m - 1740m, pente moyenne 28%) desservant des pistes rouges plus pentues (Figure 3). Ces trois remontées mécaniques sont en cul-de-sac (il n'y a pas de piste descendant vers Saint Gervais).

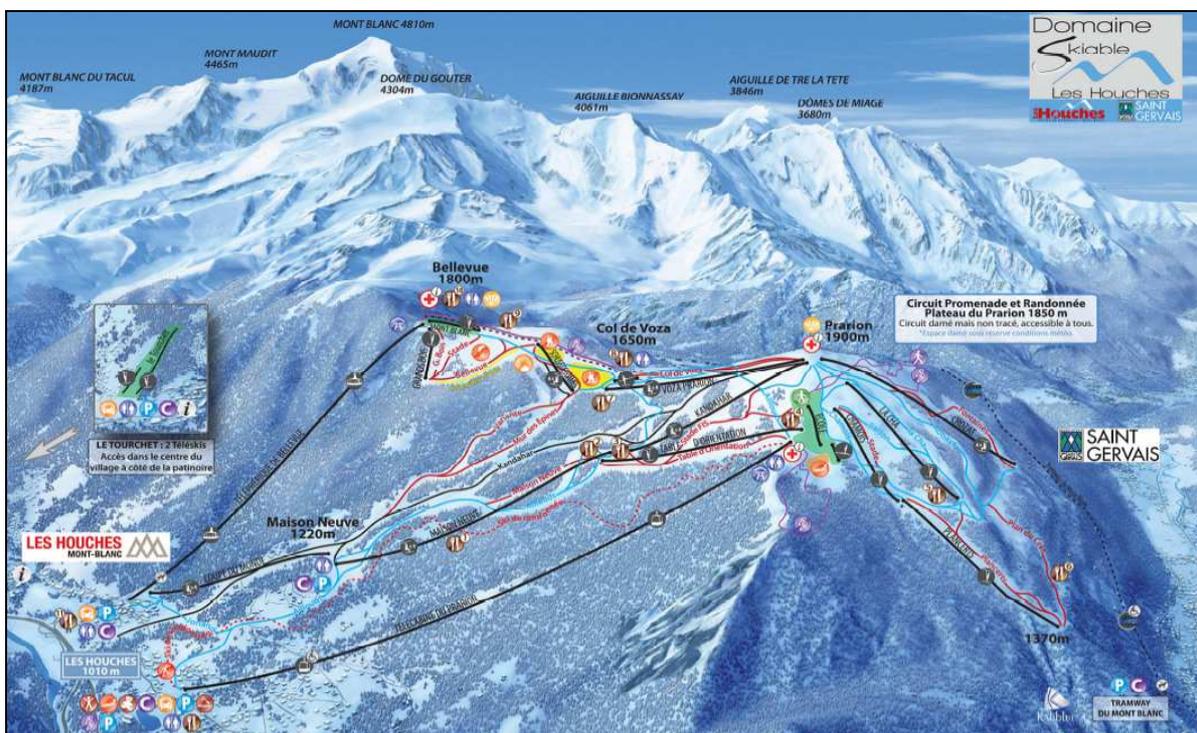


Figure 2 : Le domaine skiable Les Houches-Saint Gervais. Source : étude d'impact.

Selon l'étude d'impact, les débits maximaux de ces téléskis sont de l'ordre de 850 personnes par heure (780 p/h pour le télésiège de Plancerts), soit, en cumulant les Chamois et la Cha, 1700 p/h⁹. En période de pointe, l'attente y est, selon l'exploitant, d'environ ¼ heure.

⁷ Il a commencé à être équipé sur le versant des Houches pour les premiers championnats du monde de ski alpin en janvier 1937, avec la création du téléphérique de Bellevue en 1936 et la piste verte des Houches (piste noire de ski de descente qui a accueilli sept fois la compétition du Kandahar de 1948 à 1980 pour prendre ensuite le nom de piste de Kandahar) et le télésiège du Voza (1937).

⁸ N'ayant pas d'alimentation électrique aval, ce télésiège présente l'originalité que sa gare motrice est la gare amont et non la gare aval.

⁹ Sur le site <http://www.remontees-mecaniques.net/>, la capacité du télésiège des chamois est indiquée de 720 p/h et celle du télésiège de la Cha de 850 p/h, soit un total de 1570 p/h.

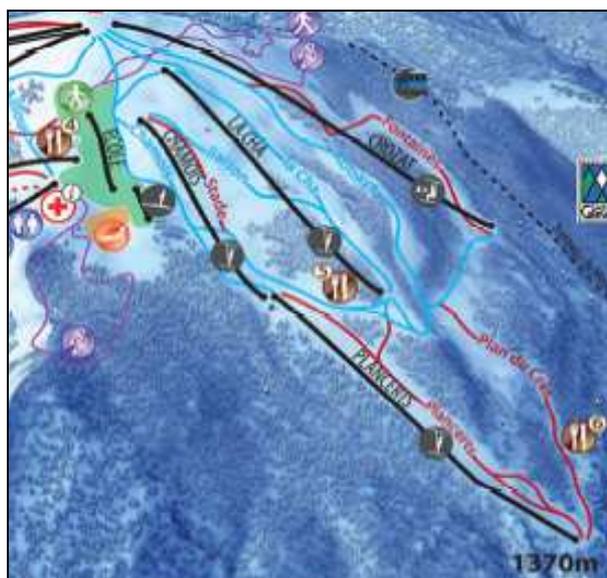


Figure 3 : Les remontées mécaniques et les pistes du versant Saint-Gervais du massif du Prarion. Source : étude d'impact.

Le programme d'aménagement figurant au cahier des charges du délégataire comporte, outre l'opération objet du présent avis, les opérations suivantes :

- 2014-2015 : Végétalisation de la gare d'arrivée du télécabine (TC) du Prarion.
- 2014 : Création de la piste noire de l'ancienne ligne électrique de Praz-dru, consistant en une opération de simple débroussaillage.
- 2017 : Projet d'alimentation en eau pour la production de « neige de culture¹⁰ ». L'objectif de ce projet est de limiter le plus possible le pompage actuel dans la nappe phréatique de la commune des Houches. Le souhait actuel du maître d'ouvrage est de rechercher des solutions permettant d'éviter la création d'une retenue collinaire à proximité du télésiège Ecole (plateau du Prarion).
- 2018 : Extension du réseau de « neige de culture ». Création de plusieurs antennes de petites dimensions réparties sur le domaine. Non déterminé à ce jour.
- 2018 : Aménagement de la piste noire (Kandahar) descendant du Prarion 1900 vers les Houches.
- 2021 : Remplacement des télésièges de Maison neuve et Kandahar.
- 2029 : Construction d'une liaison permettant un accès au domaine via le télésiège de Crozat depuis le hameau de Motivon¹¹ (commune de Saint-Gervais), à proximité de la station Motivon du tramway du Mont-Blanc (TMB).

Même s'ils constituent un programme pluriannuel d'investissements traduisant une vision d'ensemble pour le domaine skiable considéré, l'Ae n'a pas considéré que ces différents projets peuvent être considérés comme des travaux constituant une « unité fonctionnelle », au sens défini par le L.122-1 II du code de l'environnement. En effet le projet de télésiège des Mélézes, en remplacement de deux téléskis, remplit ses fonctionnalités propres indépendamment de toute autre réalisation du programme d'investissements de LHSG ; il ne conditionne et n'est conditionné par aucun des autres projets, ni pour sa réalisation, ni pour son fonctionnement.

Par ailleurs, parallèlement aux projets du délégataire de service public, la communauté de communes de Chamonix envisage de porter un important réaménagement du secteur du Kandahar, pour y aménager des nouvelles pistes constituant un stade de neige apte à permettre la poursuite des compétitions internationales sur ce site. Ces aménagements sont entièrement situés sur le versant orienté vers Les Houches et le dossier est en cours d'élaboration. Le dossier d'étude

¹⁰ Le principe de fabrication de la « neige de culture » (ou neige artificielle) est de projeter un mélange d'air comprimé et d'eau par temps suffisamment froid, par un canon à neige.

¹¹ Depuis Saint-Gervais, le domaine skiable est accessible via le tramway du Mont-Blanc, qui passe par le hameau de Motivon, puis au col de Voza au sein du domaine skiable.

d'impact (pp. 103-104) du présent projet fournit quelques indications sur l'ampleur possible de ces aménagements.

Enfin, selon l'étude d'impact (p. 104), l'office national des forêts (ONF) envisage de mettre en oeuvre dans cette zone de nouvelles dessertes forestières, sur la base d'un schéma d'ensemble qui n'est cependant pas encore finalisé. Ces projets de desserte ont pour but de permettre la mise en exploitation¹² de la forêt communale, tant dans le secteur concerné directement par le projet que plus généralement dans les forêts voisines de plusieurs communes. Cette mise en exploitation supposerait notamment d'élargir la piste forestière existante pour permettre le débardage¹³ des grumes¹⁴, jusqu'à la station du col de Voza du TMB. Les discussions menées entre la commune, l'ONF et LHSG ont permis de définir un cahier des charges commun pour éviter d'éventuelles incohérences entre les deux projets.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

1.2.1 Aménagements intégrés dans le projet

Le projet, tel que présenté par le maître d'ouvrage, comprend (Figure 4) :

- la construction d'un télésiège dit des Mélèzes :
 - construction d'une gare aval, constituée d'un poste de conduite et de surveillance et d'un transformateur (motrice située à l'aval),
 - construction d'une gare amont,
 - pose de dix pylônes,
 - terrassement et défrichage d'une surface de 1,75 ha, nécessaires pour les raccordements aux pistes existantes (notamment élargissement à 6 m sur une longueur de 500 m d'une piste forestière permettant l'accès à la gare aval),
- la démolition de deux téléskis existants de la Cha et des Chamois :
 - démolition et évacuation du béton et des éléments métalliques des deux téléskis, dont les dix-neuf pylônes,
 - remodelage des plate-formes départ et arrivée des deux téléskis et leur revégétalisation.

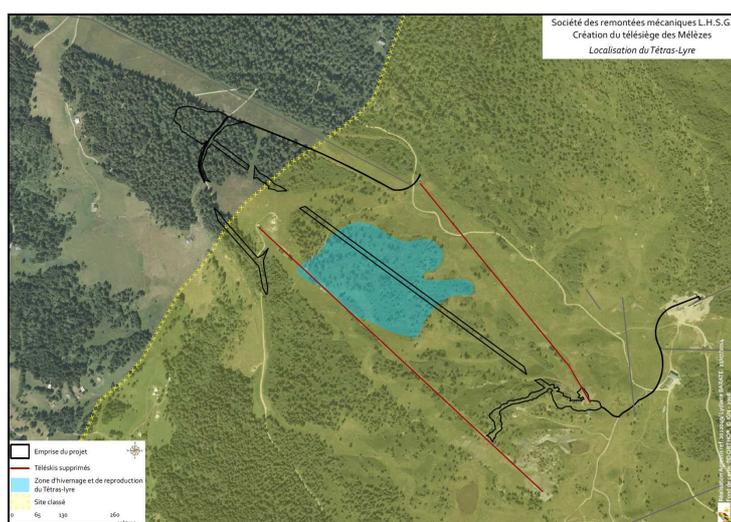


Figure 4 : Emprise du projet (aménagements en noir, démolitions en rouge) et limite du site du Mont-Blanc.
Source : étude d'impact.

¹² Les rapporteurs ont été informés oralement qu'une soixantaine d'hectares à proximité immédiate du projet de télésiège ne semble pas avoir fait l'objet de coupes depuis la création du boisement, il y a environ 150 ans, et que plus largement les coupes sont rares depuis au moins 40 ans (du fait notamment de l'échec des mises en vente) dans la zone couverte par le projet de schéma de desserte forestière.

¹³ Transport des arbres coupés du lieu de coupe vers un lieu de dépôt et de stockage.

¹⁴ Troncs d'arbres abattus et ébranchés.

A ce périmètre principal du projet, il convient d'ajouter :

- la pose de câbles d'alimentation électrique enterrés pour alimenter les gares amont et aval, à partir de postes de transformation existants dont les impacts sont détaillés dans le dossier ;
- le dégagement d'une trouée déboisée autour de la trace du télésiège, conformément à la réglementation¹⁵ ; les déboisements correspondants, y compris arbres isolés, sont représentés sur la figure annexée à la demande de défrichement (Figure 5).



Figure 5 : Défrichements nécessaires au projet, partie aval (la zone à défricher est en hachures bistre).
Source : demande de défrichement.

Il est à noter que le projet ne prévoit actuellement pas la destruction de deux édifices situés à proximité des stations aval des deux téléskis. Pour le télésiège des Chamois, cela est expliqué par le maintien des fonctions de ce bâtiment qui abrite notamment un transformateur électrique. Pour le télésiège de la Cha, le maître d'ouvrage, par des indications fournies aux rapporteurs lors d'une rencontre sur place, a indiqué avoir l'intention de détruire et enlever cet édifice, suite à la demande de la DREAL, pour des raisons d'insertion paysagère. **Au sein de l'étude d'impact, l'Ae recommande de préciser, dans la description du projet, la décision de démolir l'édifice situé à proximité de la gare aval de l'actuel télésiège de la Cha.**

Le dossier décrit de façon précise les installations prévues.

1.2.2 Le projet de télésiège

Le dossier présente de façon détaillée et parfaitement illustrée le projet de télésiège retenu et ses caractéristiques techniques : télésiège débrayable à quatre places, assurant un débit maximal de 2000 personnes par heure, avec une gare motrice aval destinée à permettre une réduction de l'ampleur des installations de la gare amont, localisée dans le site classé du Mont Blanc et en situation de plus grande visibilité. Il met en avant l'originalité de ces choix. Ce télésiège améliore le service rendu aux usagers, notamment débutants et handisports, et leur sécurité, et réduit le temps de montée. Selon l'exploitant, le choix de capacité est fait pour répondre à une améliora-

¹⁵ L'article 7 II de l'arrêté du 07 août 2009 relatif à la conception, à la réalisation, à la modification, à l'exploitation et à la maintenance des téléphériques, du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer précise que « Un téléphérique ne peut survoler un espace boisé qu'à la condition que le sol situé à sa verticale soit libre de tout boisement en respectant des distances de sécurité de 1,5 mètre de part et d'autre de l'installation ». L'article 5 II du même arrêté indique que les exigences prévues par le présent chapitre sont présumées satisfaites dès lors que sont respectées les dispositions prévues par le guide « conception générale et modification des téléphériques », dit guide RM2, du Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés. Ce guide précise les calculs à opérer pour définir la largeur de la « voie » sur la base d'un gabarit « enveloppe » intégrant à la fois les possibilités de balancement latéral des véhicules (les sièges) et les distances induites par les zones des mains, des pieds et des skis.

tion de la fluidité par rapport à la situation actuelle, mais ne vise pas à augmenter la fréquentation¹⁶.

La gare aval est située sur une sorte de replat situé en contrebas du point bas d'une piste forestière qui, réaménagée permettra l'accès à la gare depuis le sud (la Cha) comme depuis le nord (les Chamois). Située à 1639 m, cette gare aval permet l'ouverture des pistes qui y mènent et de la remontée sans recours à de la neige de culture, y compris quand le téléski de Plancerts ne peut être mis en service en raison des conditions d'enneigement de son tronçon aval. Un seul accès à la plateforme d'embarquement permet de minimiser les terrassements et défrichements (Figure 6).

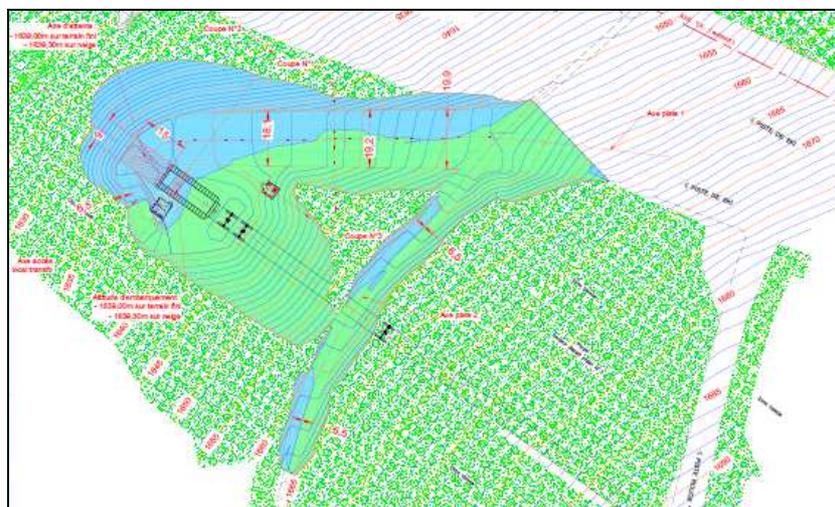


Figure 6 : Gare aval et réaménagement de la piste forestière (en noir : installations, pylônes et câbles ; en bleu : remblais ; en vert plein : déblais ; en vert moucheté : forêt). Source : étude d'impact.

La gare amont, située à 1875m, est située à une altitude suffisamment élevée pour permettre les retours gravitaires vers la vallée par l'autre versant. La plateforme est constituée par arasement du sommet d'une butte existante, mesure que le maître d'ouvrage explique par un souci d'insertion paysagère pour minimiser la visibilité à longue distance de l'installation, sans pour autant apporter d'éléments éclairant ce choix. Deux amorces de pistes sont prévues par déblai-remblai à partir de cette plateforme pour rejoindre les pistes existantes (Figure 7).

Le projet, en dehors des liaisons reliant les gares amont et aval aux pistes existantes de la Cha et des Chamois, ne prévoit aucune piste nouvelle, à l'exception d'un raccordement à la piste du Stade.

L'Ae recommande, pour la complète information du public, que :

- **la surface totale de piste créée par les raccordements des gares du futur télésiège aux pistes existantes soit précisée ;**
- **la pratique du ski hors piste dans l'aire d'étude soit décrite.**

¹⁶ L'exploitant met en avant l'importance d'un service de qualité pour répondre aux attentes d'une clientèle débutante. Il insiste sur l'intérêt d'un télésiège pour l'exploitation d'un secteur en cul-de-sac dont la remontée mécanique est le seul moyen de rejoindre la vallée. Le choix d'un télésiège débrayable correspond aux standards d'une installation moderne. Le débit théorique de 2000 p/h n'est par ailleurs pas atteint en exploitation commerciale, où des sièges restent nécessairement vacants ponctuellement. Le choix d'un télésiège à quatre sièges, compte tenu des règles s'imposant sur les interdistances entre véhicules (sièges), n'offre donc pas, pour d'éventuelles évolutions de fréquentation ultérieures, les réserves de capacités qu'un équipement à six sièges (dont le nombre de véhicules aurait été inférieur à l'ouverture, mais qui auraient pu ensuite être augmenté jusqu'aux interdistances minimales) aurait naturellement apporté, tout en minimisant les coûts d'exploitation immédiats (moins de véhicules à entretenir). Une éventuelle progression de fréquentation ne pourra dès lors être gérée que par l'augmentation des temps d'attente au télésiège.

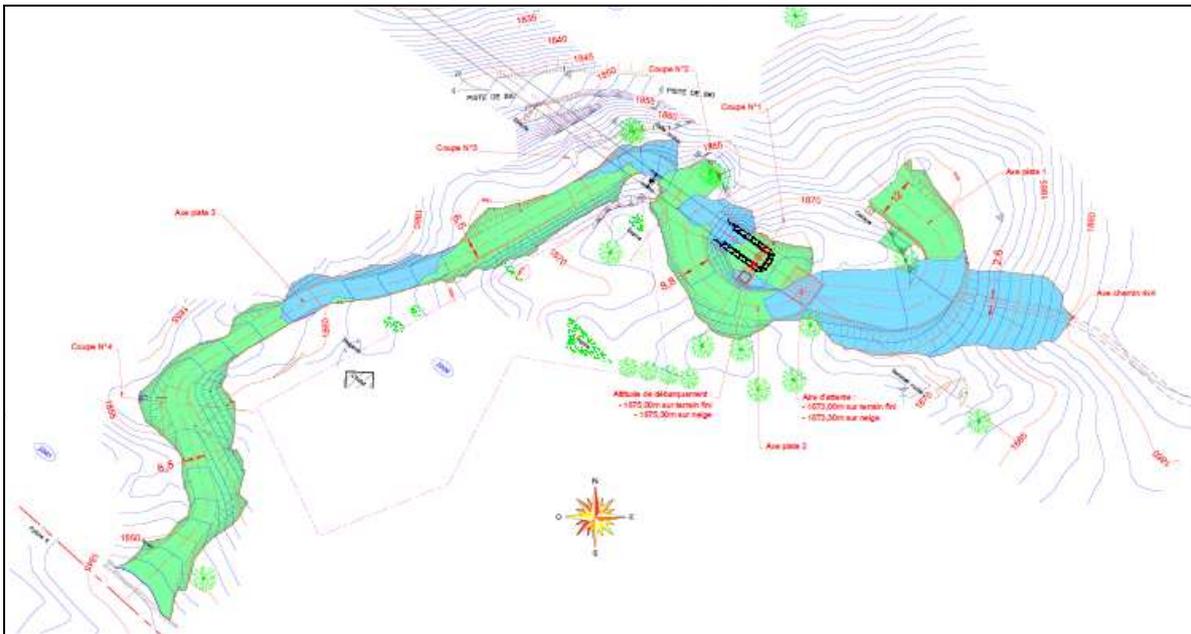


Figure 7 : Gare amont et ses deux amorces de pistes (en noir : installation, pylônes et câbles ; en bleu, remblais ; en vert plein : déblais). Source : étude d'impact.

1.2.3 Localisation du projet au regard des protections règlementaires

Deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF¹⁷) concernent le secteur d'étude (Figure 8) :

- La ZNIEFF de type I N° 74230002 « Tourbières du Prarion »
- La ZNIEFF de type II N° 7423 « Massif du Mont Blanc et ses annexes »

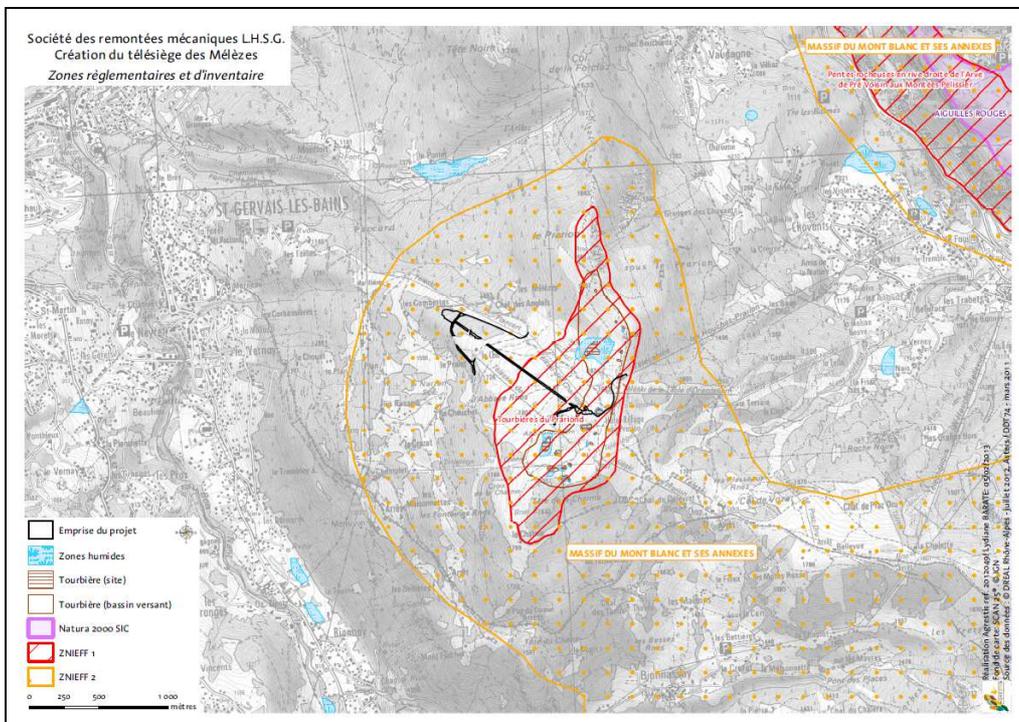


Figure 8 : Zones réglementaires et d'inventaire. Source : étude d'impact.

¹⁷ ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. L'inventaire national des ZNIEFF identifie et décrit des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue 2 types de ZNIEFF : a) les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; b) les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

La zone d'étude n'est concernée par aucun zonage réglementaire, en dehors du site classé sur la partie haute. Les sites Natura 2000¹⁸ les plus proches sont les zones spéciales de conservation (ZSC) suivantes :

- Le site FR8201699 « Aiguilles Rouges », situé à environ 3.7 km du secteur d'étude,
- Le site FR8201698 « Contamines Montjoie-Miage-Tré la Tête », situé à environ 5,2 km du site d'étude.

Sur la zone d'étude, quatre habitats naturels d'intérêt communautaire au titre de la directive « Habitats » ont été identifiés. Aucune espèce d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 précédemment cités n'a été répertoriée sur la zone d'étude.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet de télésiège des Mélèzes, d'une capacité de 2000 passagers par heure, est soumis à étude d'impact en application du code de l'environnement : la rubrique 41° du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement précise : « *Remontées mécaniques. Soumis à étude d'impact : création, extension ou remplacement d'une remontée mécanique de loisir transportant plus de 1500 passagers par heure* ». Le projet est dès lors soumis à enquête publique en application de l'article L.122-1 V du code de l'environnement.

Il se situe en partie dans le site classé du Mont-Blanc¹⁹ (voir la limite du site classé sur la Figure 4). Il nécessite donc une demande d'autorisation spéciale du ministre chargé de l'écologie en application de l'article L.341-10 du code de l'environnement. En application de l'article R.122-6-II du code de l'environnement (CE), l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement pour rendre l'avis prévu à l'article L.122-1 est l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Ce projet fait l'objet :

- d'une demande d'autorisation de défrichement déposée le 6 août 2013 pour une surface de 1,7524 ha. Une demande d'examen au cas par cas²⁰ reçue complète le 16 juin 2014 a fait l'objet d'une décision de l'Ae du 18 juillet 2014 précisant que cette opération de défrichement était soumise à étude d'impact, cette étude étant la même que celle du projet de télésiège ;
- d'une demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET) déposée le 25 juillet 2014 pour l'ensemble de la construction du télésiège et de la destruction des deux téléskis ;
- d'une demande de permis de démolir déposée le 25 juillet 2014 concernant les deux téléskis ;
- d'une demande de permis de construire déposée le 25 juillet 2014 concernant le télésiège et les trois locaux techniques, d'une surface totale de 74,16 m².

Concernant les espèces protégées, le maître d'ouvrage estime avoir pris toutes les mesures lui permettant de ne pas avoir à demander une dérogation au régime de protection stricte. L'Ae rappelle que les interdictions de destruction, d'altération ou de dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux s'appliquent aux « *éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction et au repos de l'espèce considérée, aussi longtemps qu'ils sont effectivement utilisés ou utilisables au cours des cycles successifs de reproduction et de repos de cette espèce et pour autant que la destruction, l'altération ou la dégradation remette en cause le bon* »

¹⁸ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats, faune, flore » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites.

¹⁹ La partie concernée a été intégrée au site par décret du 16 juin 1976. Le site lui-même a été créé par arrêté du 14 juin 1951 puis décret du 5 janvier 1952.

²⁰ Au titre de la rubrique 51° du tableau annexé à l'article R122-1, s'agissant d'un « *défrichement soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier et portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare et inférieure à 25 hectares* ». La procédure de cas par cas par laquelle l'autorité environnementale statue sur la nécessité d'étude d'impact est établie en application de l'annexe III de la directive 85/337/CE.

*accomplissement de ces cycles biologiques*²¹ ». La démonstration de la non remise en cause du bon accomplissement des cycles biologiques, intégrant la capacité d'accueil effective des pessières environnantes, n'est actuellement pas apportée, notamment pour les espèces patrimoniales d'oiseaux et de chiroptères occupant d'année en année le même gîte dans les arbres qui vont être abattus. Concernant le besoin de demander ou non une dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces, l'étude d'impact ne permet actuellement de conclure ni dans un sens, ni dans un autre.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de démontrer la non remise en cause du bon accomplissement des cycles biologiques des espèces protégées affectées par le projet, espèce par espèce, avant de conclure à l'absence de besoin de recourir à une demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- l'impact paysager d'un équipement pour partie réalisé dans le site classé du Mont-Blanc ;
- l'impact environnemental du déboisement de 1,75 ha de forêt d'environ 150 ans, jamais exploitée, résultant du choix de son tracé ;
- l'impact direct et indirect sur l'état de conservation des populations locales de tétras-lyre, et possiblement sur des espèces protégées d'oiseaux et de chiroptères.

2 Analyse de l'étude d'impact

Les compléments²² transmis par le maître d'ouvrage le 3 novembre 2014 ont vocation à être incorporés dans le corps de l'étude d'impact. Compte tenu de ces compléments, cette dernière est d'assez bonne qualité, globalement bien proportionnée aux enjeux du projet, claire et abondamment illustrée (cartes et photomontages), permettant au public une bonne compréhension du projet et de la plupart (Cf. infra) de ses impacts. Elle traduit globalement une réelle prise en compte de l'environnement, et un niveau d'analyse considéré comme peu fréquent dans les études d'impact d'investissements du même type.

²¹ Le guide « Les conditions d'application de la réglementation relative à la protection des espèces de faune et de flore sauvages et le traitement des dérogations » (MEDDE, 2013) précise : « *La notion de remise en cause du bon accomplissement des cycles biologiques doit être analysée à la fois en terme de perte nette définitive de site de reproduction ou d'aire de repos et de fonctionnalité de ceux-ci mais également en terme de sensibilité d'une espèce eu égard à sa rareté et aux menaces la concernant à différentes échelles [...] Pour une espèce donnée, la destruction, l'altération ou la dégradation sur un lieu donné, des éléments physiques ou biologiques nécessaires à la reproduction ou au repos ne remet pas en cause le bon accomplissement des cycles biologiques de cette espèce dès lors que les animaux de celle-ci, présents sur ce lieu donné, peuvent retrouver dans leur aire de déplacement naturel un territoire présentant les mêmes caractéristiques que celui détruit, altéré ou dégradé [...] Dans ce cas, la présence d'animaux de cette espèce n'entraîne pas sur ce lieu l'application de l'interdiction de destruction, d'altération ou de dégradation des éléments physiques ou biologiques nécessaires à la reproduction ou au repos. Il doit être noté que pour veiller à la satisfaction de la condition selon laquelle est satisfait le « bon accomplissement du cycle de reproduction » qui est imposé dans les arrêtés de protection des espèces, il faut prendre en compte les possibilités de déplacement des animaux dans un milieu écologiquement favorable mais également favorable en terme de capacité d'accueil face à des individus de la même espèce ou d'espèces concurrentes déjà présents sur ce milieu d'accueil. [...] L'interdiction de destruction, d'altération ou de dégradation des sites de reproduction s'applique toute l'année pour les espèces qui réutilisent le même site de reproduction lors de chaque cycle de reproduction ».* Le guide « Espèces protégées, aménagements et infrastructures » (MEDDE, 2012) développe la même approche.

²² Outre les dossiers des permis de construire et de démolir liés au projet, l'envoi du 3 novembre comprenait des compléments à l'étude d'impact, portant notamment sur la description détaillée des variantes étudiées, sur l'enneigement, sur des compléments d'inventaire sur les mousses (bryophytes), sur les analyses menées sur le tétras-lyre, et des commentaires sur les méthodologies employées dans les inventaires naturalistes.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de prévoir un addendum à l'étude d'impact, reprenant les éléments du document intitulé « compléments à l'étude d'impact » transmis le 3 novembre 2014.

2.1 Analyse de l'état initial

L'état initial a fait l'objet d'investigations de terrain *a priori* satisfaisantes et adaptées aux enjeux identifiés dans l'aire d'étude. Les premiers inventaires, datant de 2007 et menés par une personne, ont été actualisés en 2012, en mobilisant deux personnes sur une surface relativement limitée (emprise des travaux de l'ordre de 2 ha, au sein de l'aire d'étude), afin notamment d'identifier les espèces protégées. Un troisième passage a eu lieu à la mi-octobre 2014, pour :

- vérifier la présence ou l'absence de bryophytes (mousses) figurant sur l'arrêté ministériel du 23 mai 2014, et notamment de la Buxbaumie verte (*Buxbaumia viridis*), à un moment encore favorable pour identifier la capsule caractéristique de cette espèce. Cette espèce n'a pas été identifiée ;
- confirmer la cartographie des stations à Lycopode des Alpes (*Diphasiastrum alpinum*) déjà identifiées et décrites.

L'état des lieux met en évidence neuf types d'habitats naturels dans l'aire d'étude (Figure 9), dont quelques tourbières hautes « à peu près naturelles », abritant notamment trois espèces patrimoniales de Laîches²³, et une pessière (peuplement à base d'épicéa commun) « particulièrement intéressante [pour la biodiversité] puisqu'elle n'a pas été gérée depuis au moins 150 ans (information ONF) », dont une partie présente de très gros bois (diamètre de plus de 70 cm), ainsi que du bois mort sur pied et à terre.

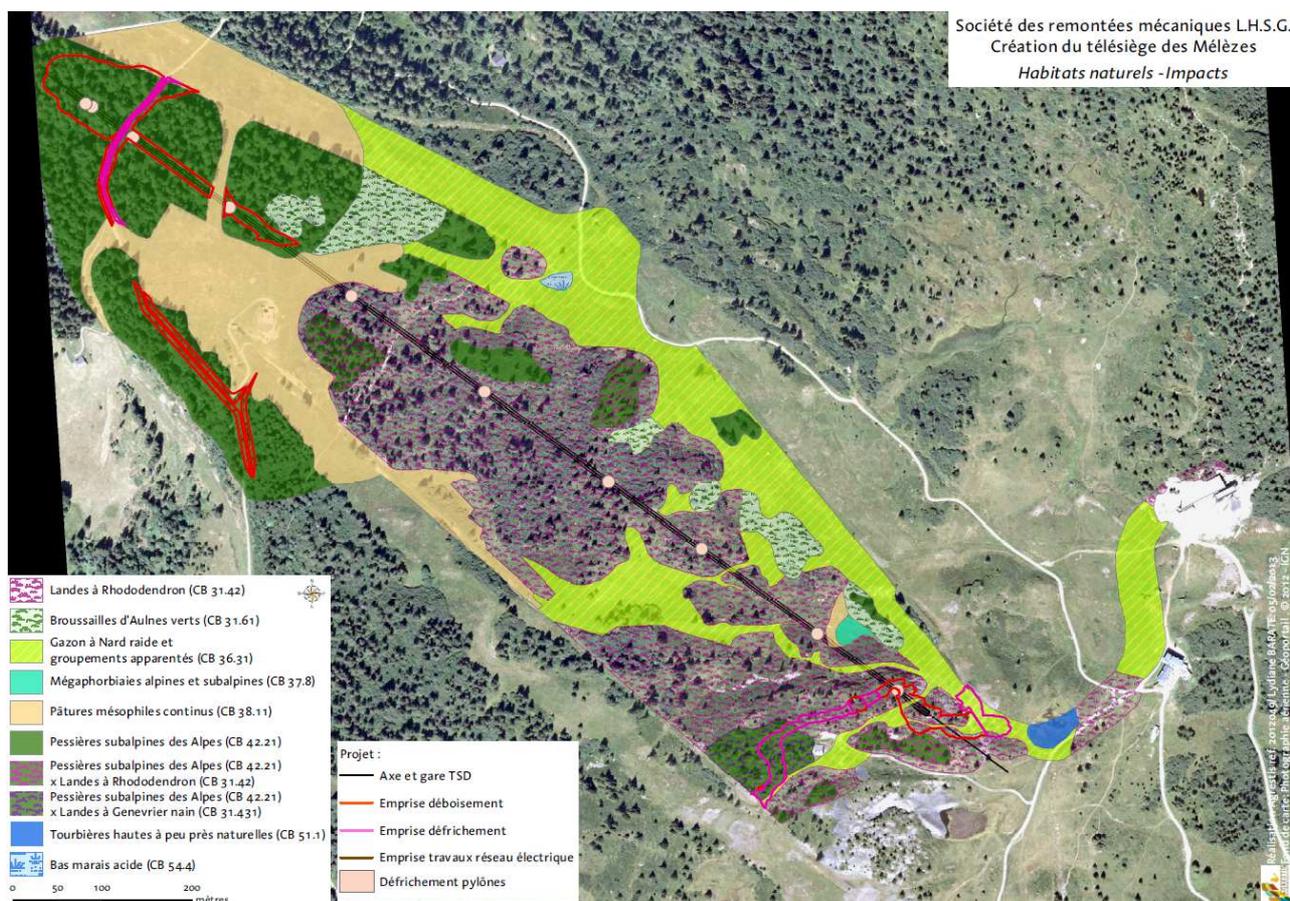


Figure 9 : Habitats sur le site du projet. Source : étude d'impact.

²³ Plantes vivaces de la famille des cypéracées, qui pousse notamment dans les marécages

Les forêts présentant de gros ou très gros bois matures, ainsi que des volumes significatifs de bois morts sur pied ou à terre sont devenues rares en Europe occidentale, car la sylviculture et la récolte des bois éliminent les stades de forte maturité, de sénescence et de mortalité par décomposition progressive. Même si les zones de haute montagne, difficilement accessibles à l'exploitation forestière et sensibles aux événements climatiques, ont conservé une proportion plus forte de tels types de forêts, l'intérêt écologique de cette zone reste *a priori* fort²⁴, d'autant plus qu'il ne peut être exclu (faute d'investigation à ce jour par l'étude d'impact) que des espèces rares de coléoptères saproxyliques²⁵ y soient présentes, telles que celles récemment découvertes dans d'autres boisements matures non exploités situés dans des réserves naturelles nationales relativement proches. Les rapporteurs ont été oralement informés qu'il est nécessaire de prendre en compte la présence d'une soixantaine d'hectares de forêts du même type²⁶, à proximité immédiate du site retenu pour la gare aval du télésiège, pour mettre en perspective les impacts du projet sur ces habitats naturels assez particuliers et sur les espèces qui les fréquentent. La commune détient un patrimoine écologique intéressant à l'échelle nationale ou européenne, *a priori* susceptible de lui procurer un potentiel de notoriété environnementale.

L'Ae recommande de mieux caractériser l'intérêt écologique des peuplements affectés par la gare aval du télésiège, y compris pour les habitats des coléoptères saproxyliques, en mettant les surfaces affectées en perspective avec les surfaces présentant à proximité les mêmes caractéristiques.

La diversité des oiseaux de la zone est importante (33 espèces identifiées au printemps), avec notamment la présence de la chouette de Tengmalm, de la chevêchette d'Europe, du Moyen-Duc, du pic noir et du tétras-lyre. Hormis le cas du tétras-lyre, ces espèces d'oiseaux protégés dépendent de la présence de vieilles forêts avec des clairières. Le statut de nicheur dans l'aire d'étude est évalué comme certain, mais rien n'est dit sur la localisation de gîtes dans les arbres qui vont être coupés.

La zone non boisée traversée par le télésiège est connue pour abriter le tétras-lyre (*Tetrao tetrix*). Cette espèce (qui ne figure pas dans la liste des espèces protégées en droit national au titre des articles L.411 et suivants du code de l'environnement) est mentionnée à l'annexe I de la directive « Oiseaux » n°2009/147/CE (codifiant la directive adoptée en 1979), qui implique de prendre « *des mesures de conservation spéciale concernant leur habitat, afin d'assurer leur survie et leur reproduction dans leur aire de distribution* ». L'étude d'impact n'a pas fait appel au protocole développé par l'observatoire des galliformes²⁷ de montagne (OGM), et explique ce choix par la disproportion entre la lourdeur du protocole et les informations suffisant pour identifier et caractériser l'impact. Au cours des inventaires d'août 2012, 4 individus adultes ont été observés dans les landes à rhododendron qui seront traversées par le télésiège ; l'annexe 10 fait par ailleurs état de 5 mortalités connues imputables aux deux téléskis que le télésiège va remplacer²⁸. L'OGM identifie cependant la zone soit comme ayant un faible potentiel pour la reproduction, soit comme « une zone à préciser » ; elle ne mentionne aucune zone d'hivernage. Des igloos d'hivernage de cette espèce y ont cependant été identifiés à l'occasion de l'étude d'impact. Bien qu'ayant bénéficié de l'aide de la fédération départementale des chasseurs, l'étude d'impact ne permet pas d'apprécier l'état de conservation des populations de tétras-lyre dans la zone, faute de mettre en perspective les informations concernant l'aire d'étude par rapport à celles portant sur l'ensemble des versants du massif du Prarion.

²⁴ Un « Plan d'actions pour la constitution d'un réseau de forêts en évolution naturelle en Rhône-Alpes » a été signé en 2010 par les associations naturalistes (LPO, FRAPNA, Forêts sauvages), les communes forestières, l'ONF, les forestiers privés et le Préfet de Région. Le réseau de forêts à constituer est désigné par l'acronyme réseau « FRENE », pour Forêts Rhônalpines en Évolution Naturelle.

²⁵ Dépendant du bois mort et de ses différents stades de décomposition. Les espèces (rares pour certaines à l'échelle européenne) identifiées à proximité ne sont pas des espèces protégées en droit national.

²⁶ Il n'a en revanche pas été indiqué aux rapporteurs si le projet d'aménagement forestier en cours d'élaboration, dans le contexte du projet de schéma de desserte forestière, prévoirait l'exploitation de tout ou partie de ces 60 ha (en dehors de la zone pour laquelle le conseil municipal de Saint-Gervais a donné son accord pour une mise en défens dans le cadre de l'aménagement forestier).

²⁷ Les Galliformes (communément appelés « gallinacés ») sont un ordre d'oiseaux contenant entre autres les dindes, les poules, les pintades, les cailles, les faisans et les tétras.

²⁸ La réduction attendue de l'impact sur le tétras-lyre découle de la hauteur plus importante des câbles du télésiège, de la réduction du linéaire total de câbles dans la zone (-30%), et de l'option prise de visualisateurs (spirales de couleur rouge) sur les câbles du télésiège (point 7.2.5, page 150 de l'étude d'impact).

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la présentation de l'état de conservation des populations de tétras-lyre dans une zone couvrant l'ensemble des versants du massif du Prarion.

Sur l'aire d'étude, douze espèces de chiroptères (toutes espèces protégées en droit national, en application notamment de la directive « Habitats, faune, flore » de 1992) ont été identifiées, avec un enjeu particulier pour le murin de Bechstein et la sérotine bicolore (deux espèces « en grave danger » de la liste régionale) et pour la sérotine de Nilsson et le murin de Brandt (deux espèces « en danger » de la liste régionale). Ces espèces dépendent, pour leur zone de chasse et leurs gîtes arboricoles, des boisements mixtes anciens, très rares à cette altitude.

L'approche paysagère a bénéficié d'un accompagnement par la DREAL, et présente les entités paysagères locales. L'implantation de la gare aval, et les travaux de défrichement et de terrassement les plus importants ne se situent pas dans le périmètre du site classé.

En matière de risques naturels, la vérification faite par le service de restauration des terrains en montagne (RTM) confirme que le site du projet « n'est pas couvert par l'emprise de phénomènes nivologiques suspectés ou constatés ».

Le dossier communiqué à l'Ae (DAET²⁹, pièce I), mais pas l'étude d'impact, fait état d'une incertitude sur la stabilité des terrains de fondation de la gare aval destinés à recevoir des remblais sur 5 m de haut.

L'Ae recommande, pour la complète information du public, au maître d'ouvrage d'expliquer dans l'étude d'impact les résultats d'études géotechniques qu'il a entreprises, celles qu'il compte éventuellement réaliser en complément, notamment concernant les fondations de la gare aval, et les mesures prises ou qu'il compte prendre en conséquence.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'article R.122-5 II 5° du code de l'environnement indique : « Une esquisse des principales solutions de substitutions examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ». L'étude d'impact figurant dans le dossier initial transmis à l'Ae présente en grand détail et dresse un tableau complet comparatif des variantes de choix de télésiège. Elle montre ainsi les efforts consentis par le maître d'ouvrage pour minimiser l'impact visuel de son projet, et insiste sur le coût d'investissement et le coût de fonctionnement et de maintenance ainsi que l'inconfort résultant en exploitation du parti retenu, dont le choix est notamment motivé par le site³⁰.

Elle ne décrit pas les variantes de tracé examinées par le maître d'ouvrage. En revanche, intégrant des documents datant de diverses étapes d'élaboration du projet, elle comporte néanmoins trois tracés très différents. Le document « compléments à l'étude d'impact », transmis le 3 novembre 2014 aux rapporteurs, présente ces tracés, et l'analyse comparative du maître d'ouvrage :

- une première variante du tracé est celle étudiée à l'origine du projet et qui figure dans l'annexe 1 du dossier intitulée « étude d'impact globale d'aménagement du domaine skiable du plateau du Prarion », qui a été établie en 2007 sous la maîtrise d'ouvrage de la

²⁹ DAET : demande d'autorisation d'exécution des travaux.

³⁰ « Le standard actuel des constructeurs est un télésiège débrayable 6 places (TSD6), avec une gare motrice amont, et un dispositif de tension en gare aval. En effet dans cette configuration, la puissance du moteur est réduite de même que la tension nominale dans le câble nécessaire à l'adhérence du câble à la poulie motrice. Le dispositif de tension et le câble ont par conséquent un dimensionnement modéré, de même que le génie civil de la gare motrice. En outre, à débit égal, le nombre réduit de sièges 6 places par rapport à une solution 4 places garantit un coût d'entretien ultérieur moindre. Ainsi la solution retenue par le maître d'ouvrage : gare motrice/tension aval et gare amont "compacte" afin de réduire l'impact visuel (sièges 4 places afin de réduire la largeur du layon de déboisement et locaux d'exploitation aux dimensions minimales) sort assez largement du standard des constructeurs. Ce choix, bien que tout à fait fonctionnel, implique des coûts, initiaux et durant la vie de l'appareil, supérieurs (moteur et système de tension et génie civil gare motrice surdimensionnés, nombre de sièges accru...). La solution retenue présente en outre certaines caractéristiques (passerelles de la gare retour "compacte" non couvertes et devant être déneigées avant intervention, gabarits de passages limités au minimum réglementaire compliquant l'accès aux constituants mécaniques) qui auront un impact direct sur la souplesse d'exploitation de la remontée. » (Courriel du 25 septembre 2014 : commentaires du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG, du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie), interrogé par les rapporteurs).

société d'exploitation du Plateau du Prarion (SEPP), ancien exploitant de ces remontées : la gare aval se situe à environ l'altitude de 1600 m, au nord de la piste de Plancerts, dont la partie supérieure est supprimée. La gare d'arrivée est à proximité de celle retenue (Figure 10). Le maître d'ouvrage met en avant les inconvénients des importants terrassements nécessaires pour la gare de départ du télésiège ainsi que les importants travaux, très visible, pour une nouvelle arrivée en pleine pente du télésiège de Plancerts, en visibilité de la vallée de l'Arve, au sein d'une forêt mature accueillant des rapaces.

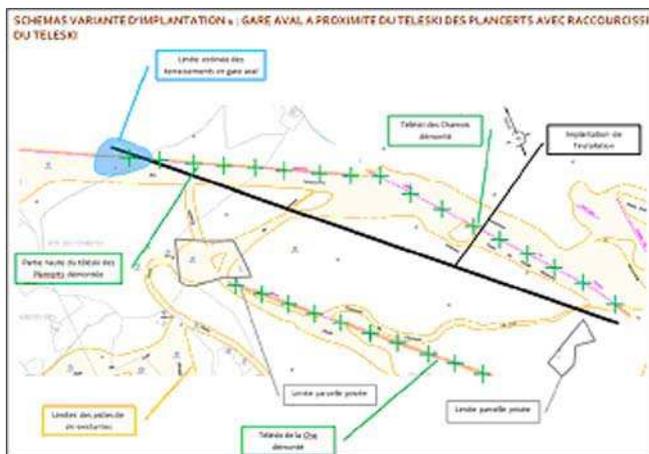


Figure 10 : Variante 1 de tracé. Source : compléments à l'étude d'impact.

- Un deuxième tracé, étudié par le maître d'ouvrage, emprunte la piste existante de la Cha (Figure 11). Ce tracé présente l'inconvénient de ne pas permettre le démontage du télésiège des Chamois, qui reste alors nécessaire pour assurer toutes les liaisons (elle ne dessert pas par gravité la partie sommitale de la piste de ski des Chamois ainsi que le départ de la piste Variante Chamois la Cha). Il présente l'inconvénient de passer à proximité d'un établissement de restauration. Il présente également l'inconvénient de ne pas permettre l'exploitation d'une part importante (environ 500 m) de la piste de Plancerts, quand le télésiège de Plancerts est fermé, et de réduire ainsi sérieusement l'offre de domaine skiable, par rapport aux deux télésièges existants. Ce choix suppose enfin des terrassements importants de la piste de la Cha pour assurer le survol des véhicules (sièges) du télésiège qui la traverse. Il présente néanmoins l'avantage de ne pas affecter de nouveaux espaces.

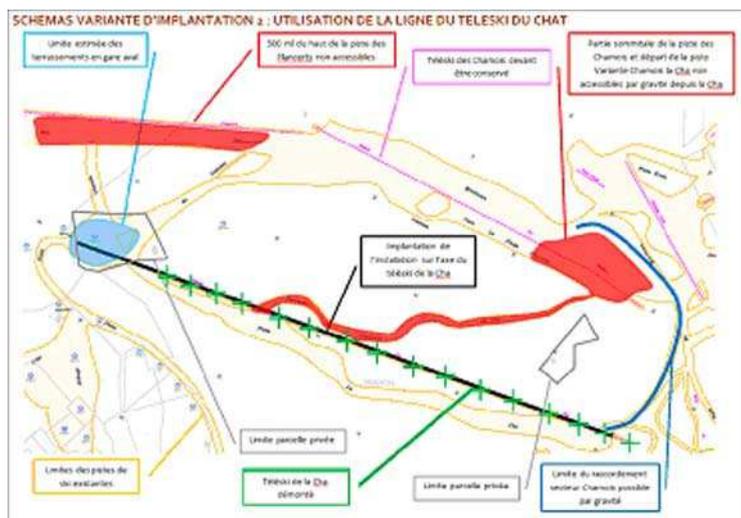


Figure 11 : Variante 2 de tracé. Source : compléments à l'étude d'impact.

- Un troisième tracé, partant de la gare aval de la variante 2, rejoint le sommet de l'actuel télésiège des Chamois (Figure 12), au lieu de la gare d'arrivée du projet retenu. Il présente les mêmes inconvénients pour sa partie aval que la variante 2, mais présente l'avantage de permettre la suppression du télésiège des Chamois. Mais les 500 m amont de la piste de Plancerts ne sont cependant pas accessibles, et le raccordement entre pistes est un itinéraire jugé peu attractif par le maître d'ouvrage pour les skieurs. Comme la variante 2, elle

évite les défrichements mais elle n'évite en revanche pas les espaces d'hivernage et de reproduction du tétras-lyre.

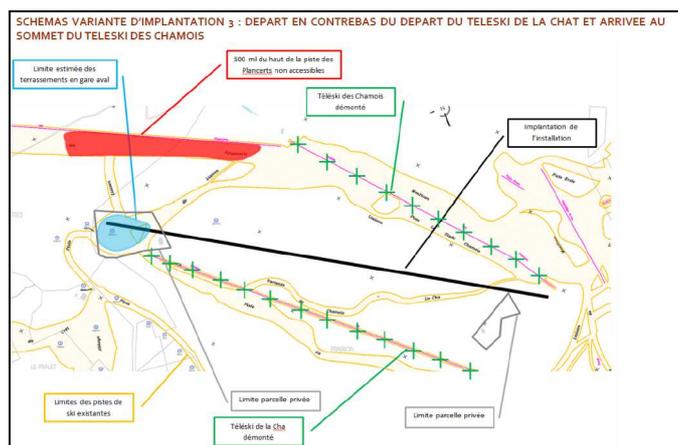


Figure 12 : Variante 3 de tracé. Source : compléments à l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage expose dans le document « compléments à l'étude d'impact » les raisons qui l'ont conduit à ne pas examiner une solution longeant la lisière sud de la forêt en bordure de la piste de la Cha pour rejoindre la gare amont du projet retenu, formant ainsi un coude. Cette option est apparue financièrement irréaliste en raison du surcoût très important de ce type de configuration, notamment pour un télésiège débrayable. Lors d'un échange avec les rapporteurs, un surcoût de 1,5 M€ à 2 M€ environ leur a été indiqué. Par ailleurs, comme pour la version précédente, il ne répond pas, dans l'hypothèse du maintien des pistes existantes, à l'objectif de sécurité de réduire autant que possible le nombre de pylônes placés dans l'emprise des pistes.

L'Ae constate que l'analyse multicritère du maître d'ouvrage, présentée dans le document « compléments à l'étude d'impact », l'a conduit à retenir un tracé qui affecte significativement plus la biodiversité que ne le font les variantes 2 et 3 sus-mentionnées. Les raisons qui ont conduit à ce choix sont clairement explicitées, du point de vue des contraintes de l'exploitation des remontées mécaniques, sans dissimuler les inconvénients de chaque option en terme environnemental. Le souci de descendre le plus possible en altitude la gare de départ (tout en restant au dessus de 1600 m pour éviter le recours à l'enneigement artificiel) correspond également à un souci de dissimuler la gare derrière le relief et les boisements pour la vision lointaine du site du Mont Blanc. L'arasement de la motte accueillant la gare d'arrivée est également évoquée comme minimisant les impacts, sans que sur ce point les comparaisons d'impact visuel entre les variantes étudiées soient explicitement présentées.

L'Ae recommande de mieux expliquer les contraintes techniques et le gain paysager invoqué pour justifier le choix de la reconfiguration du terrain (notamment l'arasement de la « motte » d'arrivée) au niveau de la gare d'arrivée.

2.3 Analyse des impacts du projet, mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation de ces impacts

Du point de vue paysager, l'Ae note la qualité du travail accompli avec l'aide de la DREAL pour éviter et réduire les impacts. Elle a pris bonne note :

- de l'annonce faite aux rapporteurs de l'accord pour démolir le chalet de la Cha, démolition qui ne figure pas dans le descriptif des travaux communiqué à l'Ae ;
- des discussions encore en cours sur les nuances de la teinte qui sera retenue pour les gares du télésiège ;
- de l'abandon de la mesure paysagère de compensation initialement envisagée à propos de la piste de Plancerts, mais qui posait des problèmes difficiles à apprécier et à résoudre, notamment au regard des espèces protégées (destruction d'habitats, lors des « rectifications » de limites de pistes) ;

- de la dépose de la ligne électrique de Praz-Dru (télésiège démonté en 2006), présentée³¹ comme une mesure d'accompagnement à la fois paysagère et favorable au tétras-lyre.

Dans le cadre des contraintes techniques propres aux remontées mécaniques et au raccordement des pistes, développées dans l'étude des variantes, l'Ae note l'effort important d'évitement des stations d'espèces protégées floristiques et des tourbières (dans la partie amont du projet), aussi bien dans les tracés que dans les engagements portant sur l'organisation du chantier, ainsi que les mesures adéquates de réduction d'impact durant la phase de chantier. L'impact permanent du projet sur les espèces d'oiseaux et de chiroptères, notamment pour les espèces dépendant d'un gîte permanent pluriannuel dans les arbres coupés, n'est pas suffisamment analysé (notamment en relation avec le besoin de déterminer si une demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces est ou non nécessaire : cf. la recommandation du point 1.3). La question de la visualisation des câbles en amont immédiat de la gare aval, dans la traversée de la zone boisée n'est pas abordée. **Concernant l'impact sur les oiseaux, l'Ae recommande de prévoir la visualisation des câbles y compris dans la traversée de la zone boisée, à l'amont immédiat de la gare aval.**

Des mesures pertinentes de réduction d'impact sont présentées, notamment³² pour ce qui concerne les dates des travaux. L'Ae note la contrainte forte que s'est donnée le maître d'ouvrage de mener les travaux en deux mois, pour tenter d'éviter toute perturbation des espèces lors du chantier.

La partie aval du télésiège est implantée dans la zone de pessière de plus forte biodiversité potentielle, mais dans une partie qui ne comporte (cf. carte page 76) que deux très gros arbres et deux arbres morts sur pied. L'étude d'impact propose, comme « mesure d'accompagnement », de mettre en défens une surface double de la surface défrichée, dans un boisement contigu présentant les mêmes caractéristiques écologiques, dans le cadre du document d'aménagement de la forêt communale en cours de révision, et avec l'accord du conseil municipal.

Compte tenu de l'intérêt écologique et de la relative rareté du milieu naturel affecté, la logique du code de l'environnement devrait conduire à une mesure compensatoire³³, dont les caractéristiques devraient être définies au regard de l'intérêt écologique de l'habitat naturel détruit, et dont la fonctionnalité devrait être garantie sur une durée au moins équivalente à la durée de vie de l'investissement. En l'espèce, un boisement compensateur n'aurait pas de sens du point de vue environnemental et d'aménagement du territoire. Assurer la pérennité d'une partie significative de la pessière présentant des caractéristiques écologiquement intéressantes semble l'option à privilégier, tout particulièrement au sein du réseau FRENE (Forêts Rhônalpines en Évolution Naturelle).

L'étude d'impact fait état de la « mesure compensatoire » demandée par l'ONF et acceptée par la commune : faire bénéficier du régime forestier une surface équivalente à celle défrichée. Celle-ci ne peut être prise en compte, ni au titre du code de l'environnement³⁴, ni au titre du code forestier.

L'Ae recommande :

- **de requalifier en mesure compensatoire la mesure proposée de mise en défens d'une surface de vieille pessière d'environ 150 ans jamais exploitée,**
- **mais de prendre en compte une surface supérieure à celle actuellement envisagée, qui soit suffisante pour garantir une fonctionnalité écologique satisfaisante,**
- **de proposer l'inscription de cette mesure compensatoire au sein du réseau FRENE (Forêts Rhônalpines en Évolution Naturelle), et d'en assurer la pérennité.**

³¹ Cette dépose de l'ancienne ligne électrique de Praz-dru semble essentiellement liée à la création de la piste noire prévue à cet endroit en 2014 dans le programme cité en 1.1 et avoir son utilité dans ce cadre.

³² D'une manière générale le recours à des gîtes artificiels mérite d'être argumenté dans un tel milieu, au moins en terme d'efficacité, espèce visée par espèce visée.

³³ Même s'il n'est présentement pas possible de « fabriquer » un milieu écologiquement équivalent (forêt de 150 ans sans exploitation).

³⁴ Au-delà du fait qu'appliquer le code forestier ne peut être considéré comme une mesure de compensation, même au titre de ce code.

Compte tenu de la suppression des deux téléskis responsables de la mort de plusieurs tétras-lyre (et donc d'une pression négative sur l'état de conservation de la population vivant sur la zone du Prarion), et du choix d'une tranchée limitée en largeur (télésiège de quatre places, et non de six comme c'est plus fréquemment le cas), et du balisage de couleur des câbles du télésiège, l'étude d'impact conclut à un effet bénéfique du projet pour les populations de tétras-lyre, et le maître d'ouvrage met en avant l'intérêt de landes entretenues propices au tétras-lyre, celles-ci ayant tendance à se reboiser spontanément et à constituer alors des espaces inappropriés pour celui-ci. Tout en prenant acte de ces importantes et opportunes mesures qui réduisent probablement significativement l'impact du projet, l'Ae estime néanmoins impossible de considérer que le projet n'aurait pas d'impact négatif sur cet oiseau. Bien que le relief de la zone naturelle traversée n'est *a priori* pas très favorable au ski hors piste, l'ouverture d'une tranchée entretenue de 12 mètres dans un milieu naturel large d'environ 200 mètres, outre l'effet propre de fragmentation du milieu se cumulant avec les fragmentation déjà induites par les pistes existantes, peut logiquement attirer des skieurs hors pistes qui ne peuvent actuellement pas pratiquer cet espace ; il n'est pas besoin qu'il y en ait beaucoup pour causer un dérangement nuisible à l'hivernage. Le potentiel de dérangement et la fragmentation semblent devoir l'emporter sur l'ouverture d'espaces plus propices.

L'Ae recommande de :

- **prendre des mesures effectives conduisant à proscrire le ski hors piste dans cette zone ;**
- **identifier et mettre en œuvre une mesure compensatoire au profit de l'état de conservation du tétras-lyre dans la zone de compétence de LHSG, notamment pour entretenir et développer les habitats naturels favorable à cet oiseau, et pour garantir des zones de tranquillité.**

Il est prévu une revégétalisation des sites des travaux (cf. page 149), mais sans préciser les caractéristiques des espèces semées (90-95% de graminées et 5-10% de légumineuses), notamment au regard de la végétation locale naturelle et des contraintes agronomiques de l'exploitation de l'alpage. Les modalités du décapage sélectif de la terre végétale mériteraient de faire explicitement référence à la méthode de l'étrépage³⁵. Les précautions contre l'introduction d'espèces exotiques envahissantes ne sont pas précisées.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par des précisions sur les modalités concrètes de revégétalisation des sites de travaux, et par les précautions prises contre l'introduction d'espèces exotiques invasives.

L'Ae note les « effets cumulés probables » avec le projet de reprise de la piste du Kandahar. L'étude d'impact du présent projet fait en effet état du défrichement de 12,2 ha de vieille forêt pour le projet du Kandahar, ainsi que des impacts cumulés en conséquence sur le tétras-lyre, le pic noir, les petites chouettes de montagne et les chiroptères. Néanmoins, dans l'état actuel des informations dont dispose l'Ae, le projet du Kandahar ne semble pas remplir pas les critères de l'article R.122-5 II 4° pour qu'à ce stade, une analyse des effets cumulés soit requise, l'étude d'impact ne lui ayant pas encore été transmise pour avis³⁶.

Sans connaître précisément à ce jour les impacts du projet du Kandahar, les éléments avancés par la présente étude d'impact quant aux probables effets cumulés renforcent, du point de vue de l'Ae, l'intérêt d'une réflexion coordonnée et anticipatrice des deux maîtres d'ouvrage, notamment sur les mesures compensatoires de protection de vieilles forêts et de confortement de l'état de conservation des populations locales de tétras-lyre, mais aussi sur les conditions à réunir pour que les travaux ne conduisent pas à remettre en cause le bon accomplissement des cycles biologiques des espèces protégées d'oiseaux et de chiroptères. Le dossier d'impact des travaux sur la piste du Kandahar devra prendre en compte ces impacts cumulés.

³⁵ Technique de gestion des milieux visant à localement décaisser et exporter le sol sur 10 à 20 centimètres d'épaisseur, pour volontairement l'appauvrir afin de favoriser les espèces pionnières, la biodiversité et une renaturation. Elle peut avoir des objectifs différents, soit restaurer des espèces végétales ou fongiques disparues mais dont les graines ou spores sont encore présents dans les couches profondes du sol ; soit restaurer un sol propice aux plantes des milieux oligotrophes que l'on plantera ou sèmera.

³⁶ Le projet concernant la piste du Kandahar est également situé dans le site classé du Mont-Blanc, et l'Ae du CGEDD est donc également l'autorité environnementale compétente.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

Les mesures de suivi présentées portent l'implication d'un expert environnemental pour la conception du chantier, la mise en défens des habitats naturels et habitats d'espèces à sauvegarder, et le suivi de la revégétalisation. Un bilan de l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction d'impact sera effectué en fin de chantier par un écologue, mais sans préciser les conséquences que compte tirer le maître d'ouvrage au cas où le bilan montrerait une efficacité moindre qu'escomptée de ces mesures³⁷, y compris dans le cas où l'efficacité de ces mesures serait affectée par la réalisation d'autres projets. Le site sera enfin incorporé dans l'observatoire environnemental en cours de montage (présenté en annexe 15) des stations gérées par la Compagnie du Mont-Blanc, dont la LHSG est une filiale. L'Ae note l'implication du maître d'ouvrage dans le suivi des mesures environnementales sur les domaines skiables dont il assure la gestion.

L'Ae recommande d'explicitier la manière dont le maître d'ouvrage envisage de proposer des mesures complémentaires, en liaison avec les autres partenaires intervenant sur la zone concernée par le projet, au cas où le suivi annoncé constaterait une efficacité moindre que prévu des mesures décidées.

2.5 Méthodes

L'étude d'impact présente de manière très satisfaisante les méthodes utilisées, mais en ayant ventilé les informations correspondantes entre le chapitre dédié à l'état initial et le chapitre dédié aux méthodes. Les difficultés rencontrées sont peu commentées.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique est court, mais clair et bien illustré. Il présente les impacts et mesures prises sous forme de tableaux synthétiques.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

³⁷ Cela serait le cas notamment si des mortalités de tétras-lyre étaient encore observées, ou si la zone comprise entre les deux pistes était parcourue par les skieurs hors piste.