



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la transformation et création de la route
forestière du Châtelard - Col de Voza (74)**

n°Ae : 2020-23

Avis délibéré n° 2020-23 adopté lors de la séance du 22 juillet 2020

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 22 juillet 2020 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la transformation et création de la route forestière du Châtelard – Col de Voza (74).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 9 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 le présent avis.

Étaient absents : Christine Jean, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Éric Vindimian.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du département de la Haute-Savoie, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 14 mai 2020.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 19 mai 2020 :

- le préfet du département de la Haute-Savoie, qui a transmis une contribution en date du 21 juillet 2020,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Auvergne – Rhône-Alpes, qui a transmis une contribution en date du 11 juin 2020.

Sur le rapport de Carole Hohwiller et Véronique Wormser, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, 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 porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

La communauté de communes de la vallée de Chamonix Mont-Blanc (en Haute-Savoie) est le maître d'ouvrage délégué de la transformation et de la création, sur 13 655 m, de la route forestière du Châtelard au col de Voza, dans le massif du Prarion pour partie en site classé. Cette route, inscrite au schéma départemental de desserte forestière, donnera accès par grumier à 560 ha de forêts matures (et à 100 ha d'alpages) qui pourront être exploitées par tracteur et câble. Elle sera interdite à la circulation générale des véhicules motorisés.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, pour l'Ae :

- la non dégradation de la qualité des eaux,
- la préservation et la restauration des milieux forestiers et prairiaux, potentiellement humides, et des espèces associées, en particulier la flore protégée, l'avifaune et les chiroptères,
- la préservation du paysage,
- la non aggravation des risques naturels (chutes de blocs, avalanches),
- son bilan carbone.

La maîtrise de la circulation sur cette route est en outre un enjeu à part entière.

L'étude d'impact traite de la construction de la piste et de son usage par les grumiers et engins en phase d'exploitation. Elle retient comme bénéfiques environnementaux et économiques du projet ceux générés par l'exploitation et la gestion forestières rendues possibles par le projet. Cependant, les incidences de ces dernières sur les milieux naturels et les cours d'eau où seront réalisés les coupes et travaux forestiers ne sont pas évaluées. Ce défaut de l'étude d'impact pourrait être comblé en s'appuyant sur les documents d'aménagement forestier et le schéma de desserte territorial en vigueur, ainsi que sur le schéma régional d'aménagement en cours d'approbation.

L'exploitation, directement associée à une gestion de la forêt en futaie irrégulière par petites trouées, rajeunira les secteurs forestiers desservis. Le dossier affirme que ceci favorisera l'évolution des peuplements et les rendra plus résilients (notamment vis-à-vis des phénomènes climatiques et sanitaires) et augmentera les services environnementaux rendus (développement de la biodiversité et du stockage de carbone en particulier). L'Ae recommande de présenter, en les étayant et les documentant, les effets positifs et négatifs du projet par rapport au scénario de référence (correspondant à l'absence de route d'exploitation et de gestion sylvicole) et d'en évaluer le point d'équilibre.

Pour la route elle-même, l'état initial, l'évaluation des incidences et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation apparaissent proportionnés aux enjeux, excepté pour la caractérisation des zones humides et des impacts résiduels sur les petites chouettes de montagne et le Tétrás lyre. Ceux-ci restent à finaliser ; des mesures compensatoires sont potentiellement à envisager et le périmètre de la demande de dérogation relatives aux espèces devra évoluer en conséquence. Enfin, les modalités d'organisation des suivis annoncés ne sont pas présentées.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

La réalisation d'une route forestière entre Le Châtelard et le col de Voza, sur les communes de Passy, Les Houches et Saint-Gervais-les-Bains, en Haute-Savoie, est inscrite en priorité 1 au schéma de desserte forestière de ces trois communes. Celui-ci a été établi en 2013 dans le cadre de la charte forestière de territoire du pays du Mont-Blanc (datant de 2009), dont le premier enjeu est de mobiliser² les bois et pour cela notamment d'améliorer les conditions d'exploitation de la forêt. Les trois communes ont délégué la maîtrise d'ouvrage de ce projet à la communauté de communes de la vallée de Chamonix Mont-Blanc (CCVCMB).

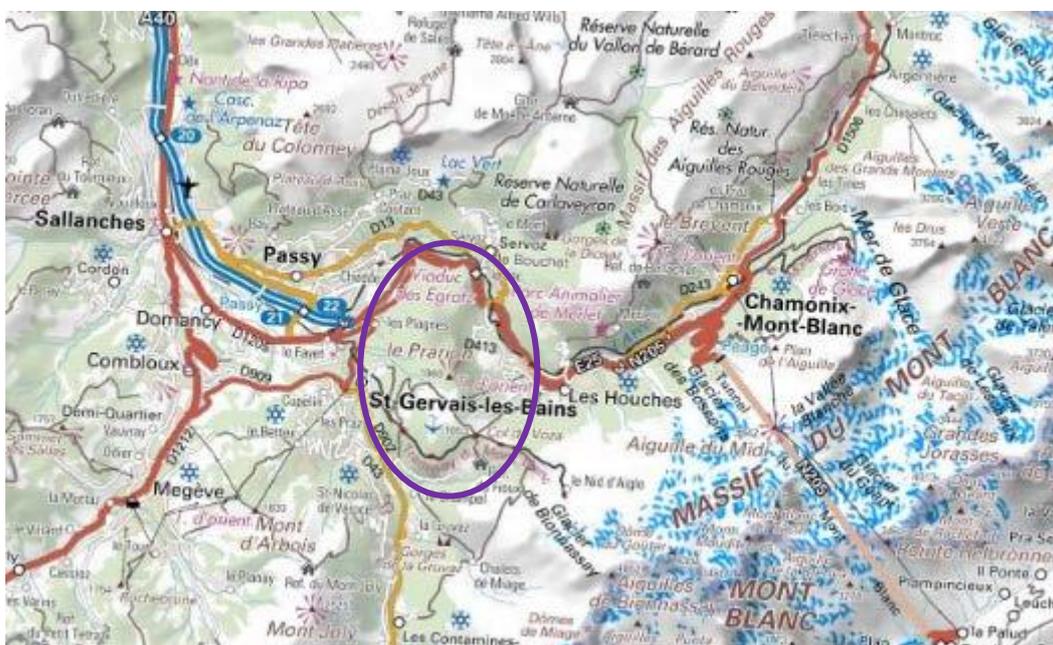


Figure 1 : Localisation du projet (source : géoportail)

Le secteur concerné est caractéristique des territoires de montagne alpine, forestier et pastoral, objet d'une très forte fréquentation touristique l'été comme l'hiver ; il est parcouru par des pistes forestières et des sentiers de randonnée. Il accueille dans sa partie sud une part du domaine skiable des stations des Houches et de Saint-Gervais.

L'objectif est de créer un accès pour les grumiers et engins de débardage au massif du Prarion (et plus précisément de desservir les massifs forestiers de Montcutant, de la Forclaz, des Combettes, du Prarion et de la Charme) et d'exploiter ainsi³ 560 ha dans le cadre de l'application des

² C'est-à-dire exploiter les bois : les abattre et les transporter hors du lieu de coupe (ou les débarder) à un endroit où ils pourront être emportés par un camion spécialisé dans le transport de bois (ou grumier, une grume étant un tronc non équarri, encore couvert de son écorce).

³ Selon les pièces du dossier, il s'agit de 560 ou 680 ha, sur les 1 300 ha de surface forestière à exploiter. Le chiffre de 680 ha prend en compte un sixième tronçon de 1 060 m, présenté dans le dossier, qui a été abandonné pour des raisons environnementales. Cf. partie 2 du présent avis.

aménagements forestiers⁴ des forêts communales de Passy, Saint-Gervais et Les Houches (en cours de révision pour cette dernière). Ceux-ci préconisent une gestion en futaie irrégulière par petites trouées dans un objectif économique, paysager et de protection vis-à-vis des risques naturels. La route permettra aussi d'améliorer l'accès aux unités pastorales et aux infrastructures du domaine skiable dans la zone du Prarion et du col de Voza et de répondre ainsi aux enjeux pastoraux et touristiques du massif. Son accès sera interdit aux véhicules à moteur hors ayants droit.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Il s'agit de transformer (par élargissement de la voie et reprise de certains virages) trois tronçons de pistes forestières⁵ existantes en routes forestières, et de les relier par deux nouveaux tronçons, formant au total une route forestière de 4,5 m de large et 13 655 m de long, de cinq tronçons, dont 3 655 m dans le site classé du massif du Mont-Blanc.

Tronçon concerné	Longueur du tronçon	Travaux prévus
Tronçon 1 : Les Brions	1 900 ml	Reprise et élargissement d'une piste existante Reprise des lacets
Tronçon 2 : Montcoutant – Manchoir	3 950 ml	Création complète Ancienne piste de débardage sur 200 ml seulement
Tronçon 3 : Col de la Forclaz	2 250 ml	Reprise et élargissement d'une piste existante
Tronçon 4 : Plancert	1 450 ml	Création complète (aucune piste existante)
Tronçon 5 : La Charme	4 105 ml	Reprise d'une piste existante Reprise de 3 virages en lacets
Total	13 655 ml	

Figure 2 : Description des tronçons constituant la route (source : dossier)

Dix places de dépôts de 20x20 m seront aménagées en sus et permettront la mise en place de 24 lignes de câble⁶ et le stockage des grumes. Leurs emplacements sont cartographiés⁷. Grâce au recours à la technique du câble, aucune piste de débardage nouvelle ne sera créée dans le massif. Des revers d'eau⁸, des passages busés et des fossés seront réalisés.

La route permettra de desservir 560 ha de forêts et d'exploiter en théorie 2 000 m³ de bois⁹ par an (correspondant au passage de 50 grumiers). L'ensemble des zones exploitables (par câble ou par tracteur ou par l'ensemble) est cartographié.

Les travaux produiront des déblais qui seront réutilisés en remblais, si nécessaire après broyage.

⁴ Aménagement forestier : document de gestion forestière établi pour une forêt ou un ensemble de forêts pour une vingtaine d'années. Pour la commune de Passy : 2013 – 2032, pour celle de Saint-Gervais : 2018 – 2037, pour celle des Houches : 2019–2038.

⁵ Une piste forestière est accessible à des engins forestiers mais pas à des grumiers (24 tonnes) du fait de ses dimensions, de son tracé, de son profil en long et de sa portance. Les tronçons de piste actuelle ont – au plus étroit – 2,5 m de large et une pente pouvant aller jusqu'à 18 %.

⁶ Il s'agira de câbles mâts. Installés sur camions ou tracteurs, ils sont mobiles. Ce nombre est prévisionnel.

⁷ Cependant, les rapporteuses ont été informées que le plan masse fourni dans l'étude d'impact et en annexe 2 de la demande de dérogation n'était pas à jour. Les autres illustrations paraissent à jour.

⁸ Rigole inclinée traversant la route, permettant d'évacuer les eaux de ruissellement généralement du talus amont vers le talus aval.

⁹ Ce chiffre prend en compte le 6^e tronçon ; les éléments fournis dans le dossier ne permettent pas de savoir si ce volume évoluera significativement de ce fait. Trois lignes de câble supplémentaires, en sus des 24, auraient été envisageables.

Un liant hydraulique sera utilisé sur l'ensemble de la route pour réaliser la couche de forme¹⁰. Une reprise du profil en long des pistes actuelles conduit à assurer une pente de 12 % au maximum sur 80 % du tracé¹¹.

Le coût des travaux est de l'ordre de 1,5 million d'euros HT. Ils se dérouleront en 2021 et 2022.

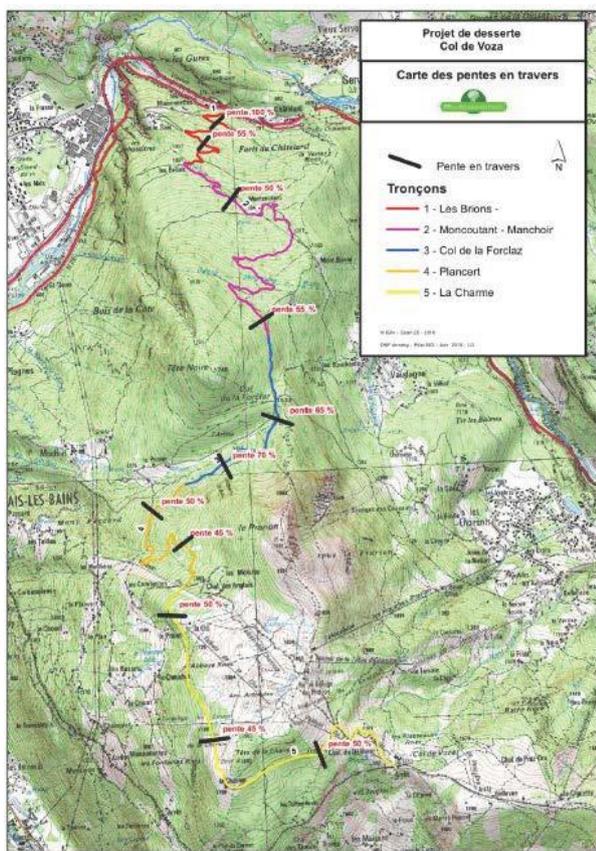


Figure 2 - Carte des pentes en travers de la desserte Châtelard-Voza (étude préliminaire à la réalisation de la route forestière, ONF)

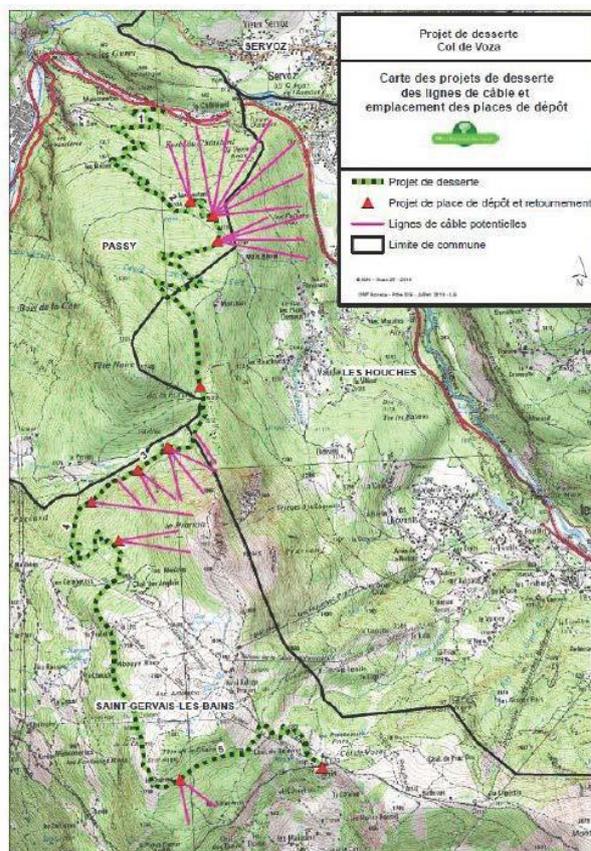


Figure 4 - Carte de localisation des places de dépôt et lignes de câbles (ONF)

Figure 3 : Tracé de la route en projet – à gauche : les cinq tronçons, à droite : en rouge les places de dépôt et en violet les lignes de câble (source : dossier)

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet nécessite une autorisation de travaux en site classé. Il a été soumis à étude d'impact par une [décision](#) du 18 avril 2017 après examen au cas par cas¹². Une demande de dérogation à la protection des espèces¹³ est jointe au dossier. L'Ae, compétente à la date de la décision¹⁴, reste compétente pour rendre un avis.

¹⁰ De l'enrobé sera utilisé sur 330 m, à l'amorce de la montée jusqu'au premier virage dans le secteur des Brions, tronçon 1.

¹¹ Les 20 % maximum restants correspondent à des segments des tronçons déjà existants pour lesquels il a été choisi de ne pas modifier significativement le tracé actuel.

¹² http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/170418_-_route_sylvo_pastorale_le_chatelard_-_col_de_volza__74__cle01ae6a.pdf

¹³ Concernant cependant la seule Buxbaumie verte.

¹⁴ A cette date, l'autorisation au titre des sites classés relevait du ministre en charge de l'environnement et non du préfet comme c'est le cas à la date de dépôt de la demande.

L'exploitation des bois¹⁵, quand elle est prévue dans des documents d'aménagement forestier¹⁶ en cours de validité, ne nécessite pas d'autorisation particulière pour la commune propriétaire. Le document d'aménagement de la forêt communale de Passy est valide jusqu'en 2032, celui de Saint-Gervais-les-Bains jusqu'en 2037 et celui des Houches, qui doit être validé prochainement, jusqu'en 2038. Pour les coupes à proximité de réseaux (électricité, gaz par exemple), une déclaration de travaux sera requise.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la non dégradation de la qualité des eaux,
- la préservation et la restauration des milieux forestiers et prairiaux, potentiellement humides, et des espèces associées, en particulier la flore protégée, l'avifaune et les chiroptères,
- la préservation du paysage,
- la non aggravation des risques naturels (chutes de blocs, avalanches),
- son bilan carbone.

La maîtrise de la circulation sur la route est en outre un enjeu à part entière.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire, illustrée et didactique. Elle présente cependant certains manques sur lesquels l'Ae revient dans la suite de cet avis.

2.1 Aire d'étude et périmètre de l'étude d'impact

La « zone d'étude » retenue dans l'étude d'impact n'est pas définie de façon explicite. Elle correspond, sur les illustrations fournies concernant les milieux naturels notamment, au tracé de la route, élargi d'une vingtaine ou d'une trentaine de mètres, sans tenir compte spécifiquement des places de dépôt. L'évaluation des impacts de la route, en particulier sur les milieux naturels, est circonscrite à ce périmètre, que ce soit en phase travaux ou en périodes d'exploitation.

L'Ae recommande de définir et justifier la « zone d'étude » retenue pour chaque thématique environnementale analysée en fonction des impacts à examiner.

¹⁵ Ou travaux de récolte des bois définis à l'article L. 722-3 du code rural et de la pêche maritime : « *sont considérés comme travaux forestiers : 1° Les travaux de récolte de bois, à savoir abattage, ébranchage, élagage, éhouppage, débardage sous toutes ses formes, les travaux précédant ou suivant normalement ces opérations tels que débroussaillage, nettoyage des coupes ainsi que transport de bois effectué par l'entreprise qui a procédé à tout ou partie des opérations précédentes et, lorsqu'ils sont effectués sur le parterre de la coupe, les travaux de façonnage, de conditionnement du bois, de sciage et de carbonisation, quels que soient les procédés utilisés, ainsi que la production de bois et dérivés destinés à l'énergie ou à l'industrie ; 2° Les travaux de reboisement et de sylviculture, y compris l'élagage, le débroussaillage et le nettoyage des coupes ; 3° Les travaux d'équipement forestier, lorsqu'ils sont accessoires aux travaux ci-dessus.* »

¹⁶ L'article L. 214-1 du code rural dispose que les forêts disposant de ce type de document présentent des garanties de gestion durable. Pour mémoire, ces documents, bien que programmant des opérations (travaux, ouvrages et coupes) dans des secteurs potentiellement à forte sensibilité environnementale, ne sont soumis ni à évaluation environnementale systématique, ni à examen au cas par cas. Les coupes ou abattages de bois qu'ils autorisent ne le sont pas non plus.

Les données fournies¹⁷ ne portent que très partiellement sur les surfaces forestières dont l'exploitation, inscrite comme « *conditionnelle* » aux aménagements forestiers, est rendue possible par la création de la route et en est même l'objectif.

L'évaluation des incidences de l'exploitation de ces surfaces est effectuée dans le dossier, à l'échelle de l'ensemble du projet, pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, les activités touristiques et pastorales, le bruit, la pollution de l'air et les risques naturels et technologiques. En revanche, elle n'est pas fournie pour ce qui concerne les milieux naturels et les cours d'eau.

Les bénéfices attribués à cette phase d'exploitation (et à la gestion forestière qui en est indissociable) sont la base de la justification du projet développée dans le dossier. Ses impacts potentiels sur les milieux naturels (habitats naturels, faune, flore, fonge, zones humides) et les cours d'eau auraient dû également être traités dans le dossier, par exemple en tenant compte d'éléments produits dans le cadre de l'élaboration du schéma de desserte des trois communes et des documents d'aménagement de leurs forêts¹⁸. Ces documents de planification n'ont pas fait l'objet d'une évaluation environnementale¹⁹. Pour l'Ae, ces documents, locaux, relèvent des plans et programmes élaborés dans le domaine de la sylviculture qui définissent le cadre de réalisation d'interventions, de travaux en particulier, susceptibles d'impacts sur l'environnement dont certains²⁰ nécessitent, comme la présente route, une évaluation environnementale « projet ». À la lumière de ce dossier, ils devraient à ce titre et dans le cas d'espèce (en raison de la sensibilité des milieux sur ce secteur) être soumis à tout le moins à un examen au cas par cas en vertu de l'article L. 122-4 II 1° du code de l'environnement.

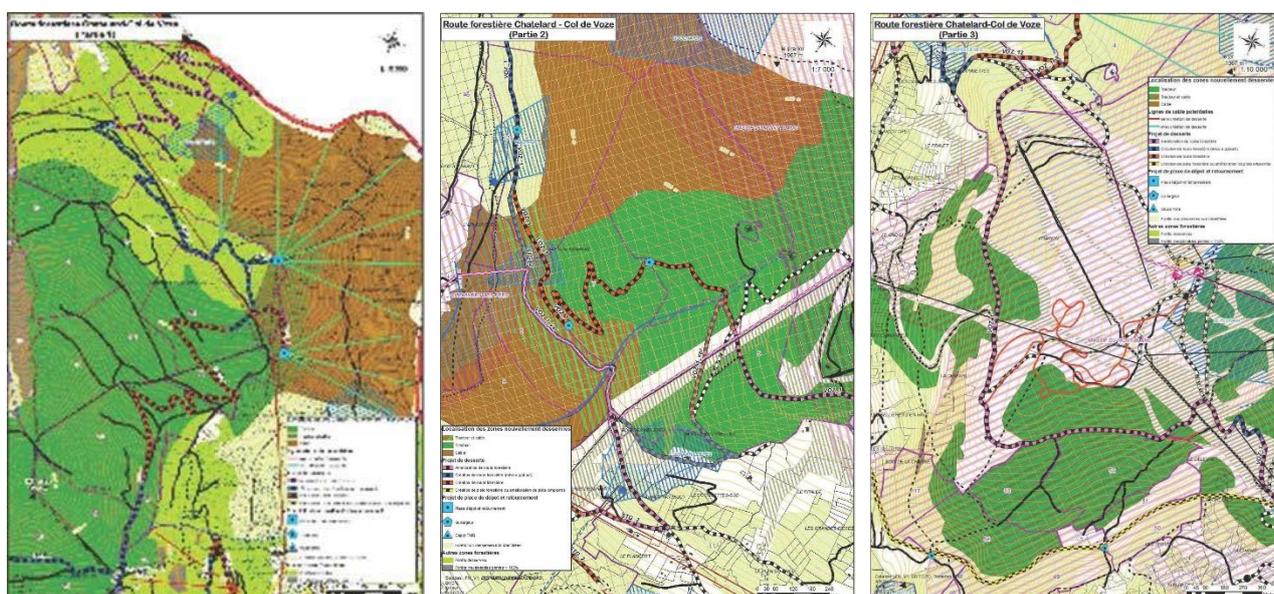


Figure 4: Plan masse du projet – les nouvelles zones exploitables : par câble en marron, par tracteur en vert foncé (source : dossier)

¹⁷ Sont présentés les types de peuplements, leur taux de régénération et les types d'habitats forestiers, les fonctions de la forêt (production, protection, sociale), les risques naturels et les zones humides départementales inventoriées.

¹⁸ Dans lesquels on retrouve des éléments relatifs aux émissions de gaz à effet de serre, activités touristiques et pastorales, bruit, pollution de l'air et risques naturels et technologiques.

¹⁹ Le schéma d'itinéraires de desserte (forestière), inclus dans le plan régional pour la forêt et le bois (PRFB), est aujourd'hui pris en compte dans l'évaluation environnementale de celui-ci. Le PRFB Auvergne Rhône-Alpes a été l'objet de [l'avis de l'Ae n°2019-05](#). Les schémas de desserte et les documents d'aménagement forestier ne sont pas cités dans l'article R. 122-17 du code de l'environnement qui liste les plans et programmes soumis à évaluation environnementale systématique ou à examen au cas par cas.

²⁰ Les opérations sylvicoles et d'abattage, hors défrichement et premiers boisements, ne sont pas inscrites à l'annexe II de la directive européenne 2011/92/UE.

La prise de connaissance des documents d'aménagement forestier conduit aux constats suivants :

- les documents d'aménagement forestier comportent chacun un état de la forêt à la date de leur élaboration ainsi qu'un programme de gestion précisant les coupes, travaux forestiers et également de desserte à réaliser ;
- ces documents prennent en compte les risques naturels, les zonages de protection de la biodiversité, les zones humides répertoriées, les captages, le paysage, l'environnement humain (notamment touristique), les éventuels réseaux de distribution, etc. Les problèmes sanitaires et les conséquences du changement climatique sur les espèces à privilégier sont abordés. Une liste des espèces floristiques et faunistiques présentes est fournie²¹ ; leur caractère protégé ou non est précisé²² ;
- des mesures ou actions spécifiques vis-à-vis de la biodiversité, du paysage, des risques ou de l'accueil du public sont prévues, associées aux enjeux majeurs du secteur concerné²³. Ces derniers sont synthétisés par parcelle dans le tableau de programmation des coupes ;
- le document d'aménagement le plus récent (celui des Houches) s'appuie, pour son état des lieux et le suivi des milieux, sur un observatoire constitué d'un réseau dense de placettes forestières. L'enjeu « biodiversité » a été retenu explicitement pour des parcelles situées hors zonage d'inventaire ou de protection, ce qui n'est pas le cas pour les deux autres communes. Ceci est conforme au schéma régional d'aménagement en cours d'approbation, révisé suite à l'élaboration du plan régional pour la forêt et le bois (PRFB) qui dispose en particulier que « *Les forêts d'Auvergne-Rhône-Alpes sont riches d'une biodiversité importante : celle-ci sera préservée et valorisée tant dans la gestion courante que dans les espaces remarquables* »²⁴ ;
- ces documents se réfèrent à des documents cadre : tels que le guide des sylvicultures des forêts de montagne – CEMAGREF/ONF/CRPF 2006, le référentiel de chantiers forêts de protection – projet Interreg 2008 2012, le guide de la desserte en forêt de montagne – ONF 2016, la charte forestière du territoire du pays du Mont-Blanc – 2009 ; les rapporteurs ont également pris connaissance de l'existence du cahier national des prescriptions d'exploitation forestière dans sa version 2019.

La consultation de l'ensemble de ces documents permet de disposer, sur le périmètre des trois forêts communales, d'une analyse générale de l'environnement et des mesures prises pour éviter et réduire les impacts des travaux et des coupes projetés. Ces documents ne sont cependant pas tous

²¹ Selon les cas elle comporte 6 lignes à 4 pages, ce qui semble plus traduire une variation dans la pression « d'inventaire » (dont les modalités ne sont d'ailleurs pas précisées) qu'une réalité de terrain.

²² Certaines peuvent être cartographiées. Les habitats d'intérêt communautaire sont inventoriés au sein des sites du réseau Natura 2000.

²³ La première est le choix général d'une irrégularisation du peuplement et d'une diversification des essences ainsi que le recours à l'exploitation par câble. D'autres sont plus spécifiques, telles que l'exploitation hors période de reproduction de la Chouette chevêchette et des Pics épeiche et noir, la taille réduite des trouées dans les peuplements, le positionnement des lignes de câble et des trouées, la création d'îlots de sénescence (secteur des Mélèzes notamment) ou l'identification d'arbres d'intérêt biologique. Certaines restent limitées aux secteurs protégés. D'autres concernent le groupement des coupes ou leur mode de mise en vente, en bois façonnés permettant de mieux maîtriser l'exploitation. Certains engagements tels que le respect des zones humides et des sols fragiles ne sont pas traduits par des mesures d'évitement ou de réduction particulières à prendre.

²⁴ Ce qui doit selon le SRA se traduire dans la gestion courante par des actions en faveur des arbres morts ou à cavités, des espèces et des milieux remarquables, des corridors écologiques, des milieux ouverts, des cours d'eau et des zones humides, des lisières forestières, de la tranquillité dans les forêts. Par exemple : « *Limiter les impacts des travaux (notamment des dessertes) sur la flore et éviter toute perturbation des espèces remarquables pendant les périodes sensibles de leur cycle vital, susceptible de remettre en cause le bon état de conservation des populations concernées. À cet effet, il est nécessaire d'établir un calendrier et un mode opératoire des coupes et travaux dans leur aire de présence.* », et aussi, concernant les zones humides, il convient en particulier de « *préserver ces milieux à forte valeur biologique au sein des peuplements forestiers, ne pas les reboiser, ne pas autoriser la pénétration des tracteurs ni celle des véhicules à moteur* ».

accessibles (ou pas en totalité) sur internet et peuvent s'avérer très techniques ; leur mise à disposition du public devrait être assurée, éventuellement assortie d'une synthèse lisible par le grand public. En outre, le dossier n'indique pas clairement comment ni sous quelle forme ces mesures seront transposées au cas particulier de chacune des parcelles concernées par le projet, et prescrites aux opérateurs qui réaliseront les coupes et les travaux, ni quel suivi de leur mise en œuvre sera engagé.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter l'étude d'impact, pour ce qui concerne les milieux naturels et les eaux, par les impacts des coupes et travaux rendus possibles par la création de la route et par les mesures prises pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser, en s'appuyant par exemple sur les documents d'aménagement forestier des communes et sur le schéma régional d'aménagement. Elle recommande également de préciser le suivi et la mise en œuvre de ces mesures.

2.2 État initial, incidences et mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales requises et témoigne d'une bonne compréhension de la démarche d'évaluation environnementale sur le périmètre qu'elle traite (circonscrit donc à celui de la « zone d'étude » et à la création de la route et à sa circulation en périodes d'exploitation). Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont prévues par le maître d'ouvrage et décrites dans le dossier. Elles s'appliquent à la prise en compte des enjeux liés aux cours d'eau, captages d'eau potable, zones humides, espèces protégées, espèces exotiques envahissantes, réseaux, pollutions accidentelles, chantiers, nuisances (bruit, pollution, émissions lumineuses, etc.), à la fréquentation touristique et à l'usage agricole. Elles apparaissent proportionnées aux enjeux en présence et appellent cependant les remarques mentionnées en 2.1 et dans la suite de cette partie. En outre, les mesures dites d'« accompagnement » s'apparentent de fait à des mesures de réduction et surtout de suivi.

L'ensemble des mesures relatives à la réalisation de la route seront reprises dans le cahier des charges de consultation des entreprises.

2.2.1 Milieu physique

Le projet de route forestière se situe en zone de montagne, à une altitude comprise entre 800 m (au départ du tronçon 1) et 1 800 m (point haut du tronçon 5 : la Charme), majoritairement en terrain boisé et pour partie dans des zones d'alpage. Le tronçon 5 est presque entièrement inclus (3 655 m, représentant 27 % du tracé total) dans le site classé du site du Mont-Blanc²⁵, aménagé pour des activités de loisir.

Le contexte géologique (substratum de schistes et de grès globalement peu perméable et dépôts récents de moraines de perméabilité élevée) est favorable à la formation d'aquifères et de sources, hormis dans les dépressions topographiques où les matières fines (argiles) s'accumulent, permettant la formation de zones humides.

²⁵ Site classé « Massif du Mont-Blanc » : 20 000 ha de sommets, glaciers et terrains publics situés au-dessus de la limite des 2 000 m d'altitude sont protégés, ainsi que les moraines glaciaires de Chamonix et des Houches (intérêt pittoresque et écologique) ; les vastes espaces des cols (dont le col de Voza) entourant le massif sont aussi protégés pour assurer la continuité esthétique de la zone classée.

Les travaux vont remodeler les sols pour les pistes existantes et *a fortiori* pour les pistes à créer. Le chantier sera à l'équilibre en ce qui concerne les déblais et les remblais. Il n'y aura pas d'imperméabilisation de la voirie (en dehors de 330 m).

La zone d'étude est parcourue par de nombreux petits cours d'eau intermittents dont le plus important est « le Nant Ferney », traversé à trois reprises par la route, et comprend également une source (non utilisée à des fins d'eau potable). L'émergence de la source située à proximité de l'emprise du projet, susceptible d'être perturbée, sera l'objet d'une mise en défens. Les travaux pourront engendrer une augmentation temporaire des teneurs en matières en suspension dans les cours d'eau traversés. Le Nant Ferney, déjà busé sur la partie existante de la route, ne le sera pas pour les parties à créer. Le dossier indique que l'imperméabilisation du lit du cours d'eau sera évitée « *autant que possible* ». L'éventuel allongement des passages busés préexistants n'est pas évoqué. Les points de traversée et les techniques mises en œuvre restent à préciser. Pour les autres cours d'eau intermittents, le projet prévoit un busage.

Parmi les nombreux captages d'eau potable présents sur le versant, la zone d'étude traverse trois périmètres de protection rapprochée de captages, deux au Pontet et un au Châtelard. Les rapporteuses ont été informées que les deux captages du Pontet ne seraient plus utilisés pour l'alimentation en eau potable ; cette donnée est à établir formellement.

Tant en phase travaux qu'en phase exploitation, outre l'apport de matières en suspension, un risque de déversement accidentel d'hydrocarbures existe, pouvant altérer la qualité des eaux de surface dans les bassins d'alimentation de ces captages. Des mesures d'évitement et de réduction prescrites par l'agence régionale de santé sont prévues. Les rapporteuses ont été informées que, contrairement aux engagements pris dans le dossier, toutes les mesures prescrites, en phase travaux et exploitation, ne pourraient *a priori* pas être mises en œuvre (telles que la pose d'un rebord/muret sur partie externe du tournant ou de la route) et que des ajustements seront envisagés.

En outre, les incidences potentielles de l'utilisation d'un liant hydraulique ne sont pas évaluées. Aucune mesure d'évitement, réduction ou compensation n'est présentée.

L'Ae recommande de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour assurer l'absence de pollution des captages utilisés pour l'alimentation en eau potable et de les soumettre à validation de l'ARS. Elle recommande également de préciser les dispositions prises pour la traversée des cours d'eau afin d'éviter la pollution des eaux et assurer leur continuité écologique. Elle recommande enfin d'évaluer les impacts du recours à un liant hydraulique et les mesures prises pour les éviter, les réduire et si besoin les compenser.

2.2.2 Milieux naturels

Zonages de protection et d'inventaire

L'emprise du projet est située sur ou à proximité immédiate de plusieurs Znieff²⁶ : les Znieff de type I « Tourbières du Prarion » et « Montagne des Gures » et la Znieff de type II « Massif du Mont-

²⁶ Znieff de type I et II : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique, et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés offrant des potentialités biologiques importantes.

Blanc et ses annexes ». Elle n'intersecte aucun zonage de protection. Les sites Natura 2000²⁷ les plus proches sont « Aiguilles Rouges » (ZSC) à 2 km du site d'étude, en rive droite de l'Arve, « Haut-Giffre » (ZSC et ZPS) à 3 km et « Contamines Montjoie-Miage-Tré la Tête » (ZSC) à 4,5 km ; les versants et massifs forestiers correspondants ne sont pas concernés par le projet. Le schéma régional de cohérence écologique identifie un réservoir de biodiversité sur la moitié sud du secteur du projet ainsi qu'un corridor d'importance régionale au nord de la zone du projet. Le projet de route forestière n'aura pas d'impact permanent sur ces continuités.

Habitats naturels et zones humides

Des inventaires floristiques et faunistiques, préparés par des recherches bibliographiques, ont été conduits au printemps et en été sur toute la zone d'étude.

Les habitats naturels ont été caractérisés et cartographiés au sein de la zone d'étude : vingt-deux habitats différents ont ainsi été identifiés dont trois habitats humides et sept habitats d'intérêt communautaire. Le dossier de demande de dérogation indique cependant qu'il « *n'y pas d'habitats d'intérêt prioritaire et communautaire sur le tracé ou dans l'emprise élargie du projet* », ce qui ne paraît pas cohérent.

Si aucune zone humide figurant à l'inventaire départemental n'est présente sur la zone d'étude, plusieurs zones humides ont été identifiées lors de la cartographie des habitats naturels. L'étude d'impact n'explique pas complètement la méthodologie d'inventaire utilisée pour les zones humides. Elle n'apporte donc pas l'assurance que ce dernier soit exhaustif ni qu'il soit conforme à la caractérisation rappelée dans la loi portant création de l'Office français de la biodiversité du 24 juillet 2019.

L'emprise des travaux est de 9 ha environ dont 2,6 ha correspondent à des pistes ou des surfaces terrassées existantes qui incluent les accès et les installations de chantier (station de concassage, station de traitement des sols). Le projet nécessite le défrichement de milieux boisés sur 5,8 ha environ, comprenant notamment 1,2 ha de pessières²⁸ subalpines des Alpes, 2,5 ha de pessières subalpines à hautes herbes, 1 ha de forêts siliceuses orientales à Mélèze et Arolle, et 0,6 ha de pessières à Airelle, tout quatre habitats naturels d'intérêt communautaire. Le projet de route affecte également 0,5 ha de clairières et 430 m² de milieux ouverts. Le dossier qualifie l'impact correspondant de moyen, les pessières étant bien représentées par ailleurs dans le massif, tandis que des habitats ouverts de type clairières herbacées et prairies se développeront sur les talus créés.

En outre, le projet (tronçon 2) affecte 400 m² d'habitats naturels de zone humide : communauté à Reine des prés et communautés associées ainsi que prairies à Scirpe des bois. Le tronçon 5 passe à proximité immédiate d'une autre zone humide dont le dossier ne dit pas si ses fonctionnalités seront affectées par le projet.

Des mesures de mise en défens et surtout des mesures constructives particulières sont prévues pour réduire les impacts sur la zone humide traversée. Le maître d'ouvrage ne présente cependant pas

²⁷ 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 » des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

²⁸ Peuplements d'épicéas.

de retour d'expérience sur les ouvrages de type « pont de bois »²⁹ qu'il prévoit d'utiliser pour maintenir les fonctionnalités de la zone humide. La création d'une quinzaine de mares forestières à proximité du col de la Forclaz (favorables aux amphibiens et notamment au Triton alpestre) de 10 à 30 m² est prévue afin de compenser les effets résiduels sur cette zone. L'équivalence fonctionnelle de ces mares avec la zone humide affectée n'est pas démontrée.

L'Ae recommande de présenter un inventaire exhaustif des zones humides qui s'appuie de façon explicite sur les critères législatifs de détermination de ces zones et de reprendre en conséquence l'évaluation des incidences du projet sur celles-ci, incluant leur fonctionnalité, ainsi que les mesures prises pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser.

Flore

Les inventaires se sont concentrés sur les espèces végétales remarquables et protégées. De très nombreuses stations de Buxbaumie verte, espèce protégée, sont présentes. Trois espèces d'intérêt communautaire mais non protégées ont été recensées dans la zone d'étude : Orchis de mai, Epipactis à larges feuilles et Goodyère rampante. Une station de Renouée du Japon, espèce exotique envahissante, a également été identifiée à proximité du départ du tronçon 1.

Les travaux affectent 176 pieds de Buxbaumie verte sur les 633 pieds recensés dans la zone d'étude. La surface de boisement affectée propice à la Buxbaumie verte est de 2,8 ha sur les 107 ha considérés comme favorables à cette espèce sur le même versant.

Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation spécifiques à cette espèce seront mises en œuvre (déplacement des pieds avec leur support de vie, sur lequel des retours d'expérience existent, augmentation de la densité de bois mort dans des boisements favorables à l'espèce, de part et d'autre de la coupe d'emprise). Aucune mesure n'est prévue vis-à-vis des autres espèces floristiques si ce n'est pour prévenir l'extension de la Renouée du Japon.

Faune

Parmi les espèces de mammifères avérées ou potentielles sur la zone d'étude, l'Écureuil roux est protégé au niveau national, le Lièvre variable est vulnérable en Rhône-Alpes. Les incidences du projet sont évaluées comme très faibles à faibles tant sur les individus que sur les habitats et sur les sites de reproduction. Les nichées d'Écureuil Roux sont cependant susceptibles d'être affectées si l'abattage des arbres est réalisé en période sensible (en hiver et au printemps).

Les espèces d'amphibiens et de reptiles avérées ou potentielles sur la zone d'étude sont toutes protégées au niveau national : le Crapaud commun, la Grenouille rousse, le Triton alpestre, la Couleuvre helvétique, le Lézard des murailles, le Lézard vivipare, la Vipère aspic, la Coronelle lisse et l'Orvet fragile. Parmi elles, la Grenouille rousse, le Lézard vivipare et la Coronelle lisse sont menacés en Rhône-Alpes. Les incidences du projet sont évaluées comme faibles à modérées : un effet sur les individus en phase travaux comme en phase exploitation est possible, même si les habitats sont affectés sur des surfaces qui sont faibles par rapport à leur représentativité alentour (Triton alpestre, Couleuvre helvétique, Lézard et Orvet fragile).

²⁹ La couche de roulement est installée sur un lit de troncs écorcés. Cet ouvrage est conçu pour ne pas créer d'obstacle à l'écoulement des eaux au niveau de la zone humide traversée par la route. Les photos insérées au dossier font état de l'usage de grumes non écorcées ce qui ne paraît pas respecter les règles de l'art en la matière.

Parmi les espèces d'insectes avérées ou potentielles, l'Azuré du serpolet et le Solitaire sont protégés au niveau national, les odonates sont des espèces patrimoniales des zones humides stagnantes, les coléoptères saproxyliques³⁰, favorisés par les boisements, comprennent également des espèces patrimoniales. Pour les insectes, les incidences du projet sont évaluées comme très faibles à faibles : les milieux propices à l'Azuré du serpolet et au Solitaire ne sont pas affectés, ni les points d'eau favorables à la reproduction des odonates, et les boisements détruits favorables aux coléoptères saproxyliques³¹ (dont la présence n'est d'après le dossier pas avérée sur le site) sont largement représentés par ailleurs dans le massif.

Parmi les 40 espèces d'oiseaux répertoriées sur le site, 32 sont protégées au niveau national. La Chevêchette d'Europe, la Chouette de Tengmalm, la Gêlinotte des bois, le Pic noir, le Pic tridactyle et le Têtras lyre sont également protégés au niveau communautaire. Le Bouvreuil pivoine, la Chevêchette d'Europe, la Chouette de Tengmalm, la Gêlinotte des bois, la Mésange boréale et le Têtras lyre sont considérés comme vulnérables, à l'échelle nationale, régionale ou départementale. Le Pic tridactyle est en danger critique d'extinction en région Rhône-Alpes et en Haute-Savoie. Pour les oiseaux nichant dans les milieux forestiers, les incidences du projet sont évaluées comme fortes pendant les travaux de réalisation de la route, si l'abattage des arbres est réalisé en période sensible : risque de destruction de nichées, dérangement des nids à proximité des travaux. Cette période sensible s'étend généralement d'avril à juillet mais elle débute dès janvier pour le Bec croisé des sapins et dès février pour les petites chouettes de montagne (et se poursuit jusqu'à fin juillet), qui sont en outre sensibles au dérangement pendant la période des chants territoriaux en automne. Les habitats des oiseaux forestiers sont considérés comme faiblement affectés car ils sont largement représentés par ailleurs dans le massif. S'agissant du Têtras lyre, ses habitats de reproduction sont en-dehors de la zone de travaux mais restent proches ; le Têtras lyre est très sensible au dérangement en période de reproduction. L'impact sur les habitats d'hivernage est en revanche très faible. Pour les oiseaux nichant dans les pelouses, les prairies et les landes, les incidences du projet sont évaluées comme nulles à très faibles compte tenu de la faiblesse des surfaces concernées (moins de 500 m²). En période d'exploitation, celle-ci ayant lieu essentiellement en automne, le dossier conclut que le dérangement devrait être très limité pour tous les oiseaux.

Les vingt espèces de chiroptères avérées ou potentielles sont toutes protégées au niveau national. Le Murin à oreilles échanquées, le Grand murin, la Barbastelle d'Europe, le Petit murin, le Murin de Bechstein et le Petit rhinolophe sont également protégés au niveau communautaire. Les incidences du projet sont évaluées comme très faibles à faibles, tant sur les individus que sur la ressource en gîtes et sur les habitats de chasse. Un risque de mortalité des individus ou de colonies au sein de gîtes arboricoles reste présent si l'abattage des arbres est réalisé en période sensible.

L'Ae relève que ces différents constats sont fondés sur le fait que la route est effectivement fermée à toute autre circulation motorisée que celle des ayants droit et celle liée à l'exploitation forestière. Elle revient sur ce point en 2.2.4.

Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues, notamment : l'abandon d'un sixième tronçon envisagé initialement qui traversait un secteur particulièrement sensible pour les habitats, l'avifaune et les amphibiens, ainsi que l'adoption d'un calendrier resserré à l'automne pour les

³⁰ Une espèce saproxylique réalise tout ou partie de son cycle de vie dans le bois en décomposition ou dans des produits de cette décomposition. Elle est associée à des arbres tant vivants que morts. (source : Wikipédia)

³¹ L'absence de point d'eau permanent ne permet pas aux odonates de se reproduire sur l'emprise du projet. Aucune espèce patrimoniale (protégée et ou menacée) de coléoptères saproxyliques n'a été répertoriée.

travaux et l'appel à un écologue qui assurera un suivi environnemental du chantier et en particulier les mises en défens et déplacements d'individus prévus.

Cependant :

- si l'adaptation de la période des travaux nécessaires à la route est prévue et dès lors que ces derniers seront réalisés sur deux années consécutives entre septembre et octobre, le dossier précise qu'ils peuvent avoir une incidence sur les petites chouettes de montagne (dérangement en période de chants territoriaux pour ces espèces, la période étant du 15 septembre au 15 novembre); le dossier conclut à un impact résiduel modéré pour ces deux espèces sans proposer de mesure compensatoire. En outre, il ne conclut pas clairement à l'absence de dérangement de la population de Tétrasyre ;
- les rapporteuses ont été informées que l'exploitation des forêts pouvait avoir lieu au printemps, et pas uniquement à l'automne, ce qui ne correspond pas *a priori* à des périodes de moindre sensibilité environnementale des secteurs concernés, pour la faune en particulier³² ;
- alors que le tronçon 5 de la route traverse, au lieu-dit les Mélèzes, le site d'une des mesures compensatoires de la construction du télésiège des Mélèzes³³, le dossier ne démontre pas qu'aucune mesure particulière n'est nécessaire pour réduire voire compenser les impacts des travaux sur ce site compensatoire ;
- la valeur ajoutée, par rapport à la gestion classique pour ce type de peuplements, de la mesure compensatoire consistant à augmenter la densité de bois mort dans les boisements favorables à la Buxbaumie verte et qui en accueillent déjà n'est pas démontrée³⁴.

L'Ae recommande de :

- ***présenter des mesures compensatoires des incidences sur la Chevêchette d'Europe et la Chouette de Tengmalm et, le cas échéant, sur le Tétrasyre, et de compléter en conséquence la demande de dérogation effectuée ;***
- ***démontrer la préservation de l'intégrité de la mesure compensatoire du télésiège des Mélèzes et à défaut de prévoir les mesures nécessaires à celle-ci ;***
- ***démontrer la valeur ajoutée de la mesure consistant à augmenter la densité de bois mort dans les secteurs retenus ;***
- ***s'engager fermement à n'autoriser les exploitations qu'en période (qu'il conviendra de préciser) de moindre sensibilité environnementale pour la faune et la flore.***

2.2.3 Dynamique et fonctionnalités des espaces forestiers et des alpages

Le massif où se situe le projet n'a pas toujours été aussi forestier : une colonisation forestière importante a eu lieu entre le début du 20^{ème} siècle et aujourd'hui, accompagnant le déclin du pastoralisme sur ce secteur. Les forêts existantes ont été exploitées mais cette exploitation s'est

³² L'aménagement forestier des Houches prévoit un « *Calendrier des coupes et travaux évitant le dérangement des espèces rares ou protégées dans les périodes sensibles de leur cycle vital* », mesure inscrite au cahier des charges de la certification PEFC auquel la commune adhère.

³³ Ce projet a été l'objet de l'[avis Ae n°2014-78](#) du 19 novembre 2014 Télésiège des Mélèzes sur le domaine skiable des Houches – Saint Gervais. Cette mesure compensatoire figure à l'aménagement forestier de Saint-Gervais-les-Bains qui la prend en compte dans la gestion retenue pour le secteur.

³⁴ En outre, les mesures annoncées en faveur des arbres « biologiques » sont des mesures de gestion classiques et n'apportent pas de valeur ajoutée par rapport à la gestion habituelle mise en œuvre par l'ONF.

progressivement réduite pour des raisons techniques et économiques. Les peuplements forestiers ont désormais tendance à vieillir et à se « régulariser »³⁵ et se fermer. Cette évolution les rend plus vulnérables aux risques météorologiques d'une part et aux risques sanitaires d'autre part, ces risques étant accrus par le changement climatique. Le dossier précise, études à l'appui³⁶, que le potentiel des espaces forestiers matures ou vieillissants en matière de stockage de carbone, de capture des polluants et de biodiversité est également réduit par rapport à celui d'une forêt en renouvellement.

Un secteur au niveau du col de la Forclaz est identifié comme « à conserver » par le plan de prévention des risques naturels de la commune des Houches, en raison de son caractère de « forêt de protection »³⁷ vis-à-vis notamment des risques d'avalanches (secteur de la Bagnat de Vaudagne). Le règlement de la zone précise « *qu'aucun défrichement n'est autorisé, sauf dans le cadre de la réalisation d'une infrastructure nécessaire aux services publics ou aux travaux sylvicoles (ex. ligne haute-tension, ou piste forestière)* ».

La partie haute du Prarion constitue un alpage d'une surface de 300 ha environ qui accueille une activité pastorale entre fin mai et fin octobre.

Le projet permettra d'exploiter les secteurs forestiers desservis dans des conditions technico-économiques acceptables, contribuant ainsi à alimenter la filière bois haut-savoiarde avec les ressources locales (la Haute-Savoie est importatrice de bois, les forêts y sont sous-exploitées). La mise en œuvre des techniques d'exploitation par câble permettra également de maintenir un savoir-faire local, actuellement en déclin.

L'exploitation, directement associée à une gestion de la forêt en futaie irrégulière par petites trouées, rajeunira les secteurs forestiers desservis, ce qui, d'une part, favoriserait l'évolution des peuplements et les rendrait plus résilients (notamment vis-à-vis des risques naturels et plus largement des phénomènes climatiques et sanitaires) et, d'autre part, augmenterait certains des services environnementaux rendus.

Ainsi, en matière de stockage de carbone, le rajeunissement et une irrégularisation (durable) des peuplements auraient un effet positif, que l'étude d'impact ne quantifie cependant pas ; les émissions de gaz à effet de serre liées aux engins de chantier pendant la phase travaux et aux engins et grumiers pendant l'exploitation forestière ne sont pas quantifiées non plus. Par ailleurs, selon le dossier, les fonctions de capture des polluants atmosphériques seraient renforcées, sans que ce point soit étayé. Toujours selon le dossier, l'irrégularisation et l'ouverture des peuplements seront également favorables au développement d'une végétation arbustive et herbacée et seraient donc favorables à celui de la biodiversité. L'ouverture de la route aurait en outre un effet positif pour les rapaces nocturnes et les chiroptères, appréciant les lisières, espaces de transit et de chasse qui leur seraient favorables. L'exploitation par trouées irrégulières de 25 à 30 ares, sur lesquelles les

³⁵ Le taux de croissance des arbres, leur taille et leur volume s'homogénéisent, ceux-ci se trouvant *in fine* tous à maturité. Ce phénomène s'accompagne pour les pessières d'une disparition progressive de la régénération naturelle.

³⁶ La démarche Sylv'ACCTES, reconnue au niveau international par l'UICN, est expérimentée depuis 2013. Celle-ci permet de valoriser les services écosystémiques rendus par la forêt et sa gestion, comme le stockage de CO₂. Le bénéfice d'atténuation potentielle (BAP) est une évaluation de la capacité d'une forêt, et des produits bois issus de son cycle de gestion, à séquestrer du CO₂ atmosphérique et à éviter l'émission de CO₂ par l'usage de ses produits (sous forme de matériaux et/ou d'énergie). Le BAP se décompose en 3 valeurs : la séquestration en forêt, le stockage produit bois et la substitution matériaux ou énergie. Une forêt en croissance stocke d'après le dossier plus de carbone qu'une forêt mature ou vieillissante. Une forêt gérée en futaie irrégulière peut absorber en moyenne 5,28 t de CO₂ /ha/an pendant son cycle de croissance.

³⁷ Terme consacré qui fait référence à une protection vis-à-vis des risques naturels

prélèvements ne dépasseront pas 30 % de la surface, permettrait de maintenir les fonctions de forêt de protection vis-à-vis des risques de chutes de pierres et des risques d'avalanches. L'irrégularisation des peuplements améliorerait en outre leur stabilité.

Sans réfuter ces affirmations, l'Ae relève qu'elles ne sont pas ou pas suffisamment étayées ou documentées. En particulier, la position d'équilibre entre effets positifs et effets négatifs des deux situations, avec projet (avec route, exploitation et sylviculture projetées) et sans projet (sans route et sans exploitation ni sylviculture) n'est pas démontrée.

L'Ae recommande de présenter, en les étayant et les documentant, les effets positifs et négatifs du projet, y compris de l'exploitation, par rapport au scénario de référence et d'en évaluer le point d'équilibre.

Les travaux de création de la route perturberont temporairement la conduite du troupeau de l'alpage du Prarion. La route forestière améliorera ensuite l'accès à l'alpage. L'exploitation forestière se déroulera majoritairement en automne et interfèrera de façon réduite avec l'activité pastorale, essentiellement estivale.

2.2.4 Autres activités humaines

Le site du projet accueille une intense activité touristique et de loisir. En été, le massif est fréquenté par les randonneurs à pied et en VTT : plusieurs parcours de randonnées, du col de Voza au Châtelard en passant par le col de la Forclaz, empruntent le tracé de la route forestière projetée. En hiver, le secteur du Prarion fait partie intégrante du domaine skiable de Saint-Gervais et des Houches : le projet de route forestière traverse ainsi plusieurs pistes de ski sur la moitié sud du tracé. Les travaux affecteront en partie les activités de loisir estivales : des fermetures temporaires des chemins de randonnée sont prévues sur lesquelles une communication sera assurée, sans que des itinéraires alternatifs ne semblent envisagés, au risque que les randonneurs ne respectent pas ces fermetures ; les flux de randonneurs au sein du massif ne sont pas estimés. Ensuite, la route facilitera l'entretien du domaine skiable ainsi que l'exploitation pastorale. Le trafic des véhicules autorisés n'est pas évalué cependant. L'exploitation forestière, si elle reste automnale, interfèrera peu avec les activités de loisir. Des mesures de limitation de la circulation motorisée sur la route piste sont prévues (barrières fermées à clé notamment). Les contrôles réglementaires du respect de ces limitations sont une mesure importante de maîtrise des différents types d'impact, en particulier en matière de dérangement de la faune.

Le site du projet, du fait de sa localisation, est relativement préservé de toute nuisance sonore, lumineuse et olfactive. La qualité de l'air est bonne, hormis dans la vallée de l'Arve. Les travaux et l'exploitation forestière engendreront des nuisances sonores, olfactives et lumineuses dont l'impact sera limité compte tenu du caractère temporaire des travaux, de la période concernée, du faible nombre d'habitations à proximité et du faible nombre de grumiers qui circuleront en période d'exploitation : 50 par an, soit un camion par jour ouvré en moyenne pendant trois mois.

Une canalisation de gaz traverse le massif du Prarion, de la commune des Houches jusqu'à celle de Saint-Gervais. Le tracé de la route forestière longe cette conduite sur 300 m puis la traverse. Les travaux pourraient engendrer un risque de fuite ou d'explosion. Ce risque existe aussi dans une moindre mesure en phase exploitation du fait du passage des grumiers. Les modalités de prise en

compte de la canalisation de gaz restent à définir. Les rapporteuses ont été informées lors de leur visite que la route pourrait être déviée en amont, sans plus de précision.

L'Ae recommande de mettre en place en phase travaux des itinéraires de randonnée alternatifs dont les effets sur l'environnement devront être étudiés. Elle recommande également de préciser les mesures qui seront prises au niveau de la canalisation de gaz. Elle recommande également d'évaluer le trafic motorisé lié à l'exploitation pastorale et à celle du domaine skiable ainsi que leurs impacts spécifiques, et de présenter les mesures prises pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser.

2.2.5 Paysages

Le projet est situé dans un paysage naturel de forêt et pour partie (tronçon 5) dans le site classé « Massif du Mont-Blanc ». L'étude d'impact distingue cinq entités paysagères³⁸. Pour chacune, l'étude d'impact analyse de manière précise les éléments structurants et les éléments perturbants du paysage, les modalités de perception du paysage, les perceptions proches et lointaines correspondantes ainsi que les covisibilités. Une analyse spécifique est produite pour le tronçon 5.

Dans les espaces boisés, le couvert forestier est dense à très dense et les perceptions du paysage sont le plus souvent limitées à des perceptions proches forestières. Les rares perceptions lointaines sont grandioses, perturbées cependant à proximité des lignes électriques. La covisibilité des espaces boisés est limitée par le caractère encaissé des vallées, sauf pour le versant ouest du site du projet.

Les espaces ouverts sont en partie aménagés pour les activités touristiques et de loisir (pistes de ski, remontées mécaniques, perches de canons à neige). Le col de Voza en particulier est fortement anthropisé avec un arrêt du tramway du Mont-Blanc et un bâti peu esthétique. Les perceptions proches sont valorisantes dans les espaces pastoraux et artificialisées à proximité des infrastructures. Du fait de la topographie, la covisibilité des espaces ouverts dans les parties ouest et sud du site du projet est forte à très forte. En revanche, le col de Voza est très peu perceptible du fond de vallée.

En phase travaux, les paysages, notamment ouverts, seront affectés par la présence des engins de chantier et des dépôts temporaires de matériaux. De manière permanente, le projet affectera le caractère naturel des zones boisées traversées et augmentera l'artificialisation des espaces ouverts, déjà aménagés. La création ou l'élargissement de la route pourra créer ou accentuer les effets de rupture en perception lointaine du site du projet, surtout les premières années après sa création. Le choix du tracé, les choix constructifs, un traitement adapté des lisières et une revégétalisation (en milieu ouvert) de la piste et de ses talus contribueront à les limiter. Rien n'est cependant indiqué concernant la perception rapprochée et lointaine des places de dépôt.

2.2.6 Effets cumulés

Le projet de route forestière est susceptible d'avoir des effets cumulés avec deux autres projets : la centrale hydroélectrique sur le torrent « le Miage » et le remplacement du télésiège des Mélèzes.

Les trois projets entraînent un défrichement total de 8,5 ha, avec un impact cumulé notamment sur les pessières pour les habitats naturels, la Buxbaumie verte pour la flore, et l'Écureuil roux, le Tétrax

³⁸ Les versants forestiers de la Tête noire, le versant boisé du Prarion, le versant multifonctionnel en partie boisé et en partie ouvert, les espaces prairiaux et sommitaux aménagés, et l'espace ouvert du col de Voza.

lyre, les petites chouettes de montagne et les chiroptères pour la faune. Les incidences paysagères des trois projets se cumulent également.

2.2.7 Natura 2000

Le projet n'aura pas d'incidence sur les habitats naturels situés dans les sites Natura 2000 situés à proximité. Certaines des espèces d'intérêt communautaire de ces sites sont également présentes dans la zone du projet. Pour chacune de ces espèces, l'étude d'impact analyse les effets du projet sur la population animale des sites Natura 2000 et conclut à l'absence d'incidence du projet sur les objectifs de conservation de chacun de ces sites : soit parce que le projet a un impact nul ou très faible sur les individus de l'espèce considérée ou sur ses habitats, soit en raison de l'éloignement des sites Natura 2000 au regard de la mobilité de l'espèce considérée ou de la taille du domaine vital d'un couple de représentants de l'espèce. L'Ae souscrit à ces conclusions.

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

Le dossier présente clairement le scénario de référence, sans projet, qui conduirait selon lui à ne plus exploiter les parcelles nécessitant un débardage de plus de 2 km par tracteur³⁹.

Les principes ayant prévalu à la définition du schéma de desserte forestière auquel est inscrite la création de la piste sont les suivants : éviter les zones environnementales à enjeux forts (zones humides), desservir les zones forestières présentant les ressources bois les plus importantes et reprendre autant que possible la desserte existante en l'adaptant aux contraintes des matériels et engins actuels (tonnage, largeur d'emprise, pente limitée à 12 %, rayon de courbure des virages et lacets). C'est dans ce cadre que les options de desserte ont été étudiées et les choix effectués à l'échelle du territoire et du massif. Il est indiqué dans le dossier que le tracé retenu permet d'éviter plus largement un alpage et en partie la conduite de gaz qui traverse le massif, alors qu'une variante qui aurait été étudiée lors de l'élaboration du schéma de desserte permettait de limiter la longueur du tracé en création et de rejoindre la piste des Corbassières. Cette variante n'est pas décrite dans le dossier.

Concernant la piste elle-même, un sixième tronçon sous « Tête Noire » a été abandonné en raison de la trop grande sensibilité environnementale du milieu⁴⁰. La routese prolonge en outre jusqu'au col de Voza, en particulier parce qu'il offre aux grumiers la surface nécessaire pour faire demi-tour et qu'il a été choisi d'éviter la Tête de la Charme au versant trop pentu.

L'Ae recommande de présenter la variante qui permettait de rejoindre la route des Corbassières et de préciser les raisons ayant conduit à ne pas la retenir.

Le dossier présente, comme en dispose la réglementation afférente, la raison impérative d'intérêt public majeur conduisant le maître d'ouvrage à solliciter une dérogation à la non atteinte d'espèces protégées, se fondant sur des raisons économiques, sociales et environnementales⁴¹.

³⁹ Et donc, toujours selon le dossier, à une régularisation des peuplements forestiers, leur homogénéisation floristique, leur vieillissement qui, à terme, auraient des effets significatifs sur un plan paysager et environnemental, et fragiliserait la forêt face aux aléas naturels (tempête), aux agents pathogènes (attaques de scolytes) et aux effets du réchauffement climatiques (sécheresse).

⁴⁰ Réduisant de 1,06 ha (10 571 m²) la coupe de pessière à Airelle et de 393 m² les incidences sur les clairières à couvert arbustives, et réduisant les impacts sur l'avifaune dont les pics, et sur les mares à Triton alpestre : cf. partie 2.2.

⁴¹ Sont présentés : l'emploi dans la filière forêt bois locale, la protection des biens et des personnes, le stockage de CO₂.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le maître d'ouvrage prévoit un suivi des mesures compensatoires pendant dix années alors que l'usage de la piste s'étendra sur une période a minima d'une trentaine d'années. Aucun suivi ne concerne la qualité des eaux. Le dossier ne précise pas quel dispositif est mis en place pour vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter – réduire – ou à défaut compenser ses incidences négatives notables. Ce dispositif doit concerner les caractéristiques du projet, les mesures prises ainsi que leurs effets, et plus généralement l'évolution de l'état de l'environnement. Le suivi du respect de l'interdiction relative aux véhicules à moteur devra y figurer.

L'Ae recommande d'étendre le suivi à l'ensemble des mesures ERC présentées et à la durée des atteintes du projet et de l'adapter à la sensibilité de l'environnement ; elle recommande également de présenter les dispositions prises pour en analyser les résultats, en tirer des bilans et, si besoin, réajuster les mesures prises.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique, de quelques pages, gagnerait à être étoffé de quelques illustrations précisant le projet (places de dépôt, nouveaux tronçons, lignes de câble) et les enjeux en présence.

L'Ae recommande de compléter le résumé non technique par des illustrations du projet et des enjeux et de prendre en compte dans celui-ci les conséquences des recommandations du présent avis.