



COMMUNE DE SAINT-GERVAIS-LES-BAINS

PROJET D'ASCENSEUR VALLEEN ENTRE
LE FAYET ET LE CENTRE-BOURG.

MEMOIRE EN REPONSE
A L'AVIS N° 2022-ARA-AP-1301 DE LA MRAE
AUVERGNE – RHONE-ALPES,
DELIBERE LE 12/04/2022

26 AVRIL 2022

SOMMAIRE

1. PREAMBULE.....	3
1 - PERIMETRE DU PROJET	4
2 - FREQUENTATION, TRAFIC ET REPORT MODAL	6
3 - DEVELOPPEMENTS URBAINS INDUITS	11
4 - GAZ A EFFETS DE SERRE (GES) - CLIMAT	12
5 - POLLUTIONS ET NUISANCES	17
6 - RISQUES TECHNOLOGIQUES.....	22
7 - PAYSAGE ET PATRIMOINE	23
8 - FAUNE – PROTECTION BOISEMENTS	30
9 - EFFETS CUMULES.....	33
10 -	DOCUMENTS
CADRES.....	34

1 - PREAMBULE

Le présent mémoire vient en réponse à l'avis n° 2022-ARA-AP-1301, délibéré le 12/04/2022 par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale de la région relatif au projet d'ascenseur valléen entre Le Fayet et le Centre-bourg de Saint-Gervais-les-Bains (74).

« L'avis de l'autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité des projets, ni sur le respect de la réglementation (l'autorité environnementale n'est pas contrôleur de légalité), mais sur :

- *La qualité des éléments présentés dans le dossier d'une part, en particulier le rapport environnemental ou l'étude d'impact,*
- *La prise en compte de l'environnement par le projet ou le document de planification d'autre part.*

Cet avis n'est donc ni favorable ni défavorable et a pour objectifs :

- *D'aider les demandeurs à améliorer la qualité de leurs évaluations environnementales,*
- *De faciliter la participation du public à l'élaboration de la décision en l'éclairant sur la qualité des documents qui lui sont présentés et sur la qualité de la prise en compte de l'environnement par le projet ou le document de planification,*
- *D'éclairer l'autorité compétente pour prendre la décision. »¹*

Les réponses apportées ci-après portent sur les recommandations de l'avis détaillé d'Autorité environnementale susmentionnée.

Le cadre d'analyse de l'étude d'impact a permis d'identifier et d'apprécier complètement les incidences du projet finalisé lors de la saisine de l'autorité environnementale. Conformément au V de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, ce mémoire apporte les informations complémentaires recommandées par la MRAE dans son avis. Il est destiné à être intégré au dossier d'enquête publique en application du 1° de l'article R.123-8 du Code de l'Environnement.

Les informations complémentaires produites dans ce mémoire ne constituent pas une actualisation de l'étude d'impact qui rentrerait dans le champ d'application du III de l'article L.122-1-1² du Code de l'environnement et n'impliquent donc pas une nouvelle démarche d'évaluation environnementale.

Pour une meilleure lisibilité, les observations de l'Autorité Environnementale sont reprises ci-après dans des encadrés et regroupées par grands domaines (pour éviter le tronçonnage des réponses), avec références aux chapitres et pages de l'avis, suivies des réponses apportées par le Maître d'Ouvrage.

¹ Extrait du [rapport d'activité 2020 de la mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes](#) publié en Avril 2021 (page 11).

² L.122-1-1 du CE : III.- « Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. [...]. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée. »

1 - PERIMETRE DU PROJET

1.3 - Description du projet d'ensemble Page 10

L'Autorité environnementale recommande d'analyser les liens fonctionnels entre l'ascenseur valléen et les autres opérations contribuant au développement de l'intermodalité et des mobilités non routières, sur le territoire de Saint-Gervais-Les-Bains et au-delà, et de revoir le périmètre du projet en conséquence, en y associant à tout le moins le développement des navettes du Fayet, la révision du pôle d'échanges multimodal et le remplacement du DMC au vu des objectifs touristiques annoncés¹⁰

Note de bas de page : « 10 Qui relèverait de la procédure d'unité touristique nouvelle structurante. »

3.3 - Qualité de l'évaluation environnementale stratégique Page 33

L'Autorité environnementale recommande de clarifier les objectifs respectifs du tramway urbain et de l'ascenseur valléen inscrits au PLU.

La réforme de l'étude d'impact d'Août 2016³ modifie notamment l'Article L.122-1 du Code de l'Environnement qui dispose « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* » (version maintenue et confirmée suite aux dernières modifications du 10/11/2019).

Le Guide du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD)⁴ fournit notamment l'interprétation de cette évolution de l'Article L.122-1 du Code de l'Environnement. Il précise en particulier que « **la suppression en droit français de la notion de « programme de travaux », au sens des dispositions du II de l'article L. 122-1 dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance du 3 août 2016, ne doit toutefois pas conduire à ne pas s'interroger sur le lien entre le « projet » et d'autres travaux qui devront être pris en compte au titre des effets cumulés.**

Il est nécessaire de s'interroger sur l'objectif du projet et, de façon large, sur les opérations ou travaux nécessaires à sa réalisation.

Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés. »

L'objectif du projet d'ascenseur valléen consiste en la création d'une liaison alternative à l'automobile entre le centre du Fayet et le centre-bourg de Saint Gervais, tout deux séparés par 220m de dénivelé, pour les transports du quotidien. Ces éléments sont largement développés dans le rapport de présentation de la DP-MEC (chapitre 3, page 9), ainsi que dans le « rapport sur les incidences environnementales » (chapitre 2.2.2, page 61). Par ailleurs, comme indiqué dans le rapport de présentation cette infrastructure couvrant moins de 300 mètres de dénivelé,

³ [Ordonnance n° 2016-1058 du 03/08/2016](#) et [Décret n° 2016-1110 du 11 août 2016](#) relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

⁴ Commissariat général au développement durable ; [Évaluation environnementale. Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 ; AOÛT 2017](#)

et n'augmentant pas la surface du domaine skiable alpin, elle n'est pas constitutive d'une UTN au titre des articles R122-8 et R122-9 du Code de l'urbanisme⁵.

Considérant cet objectif **spécifique à l'ascenseur valléen**, s'il existe bien des liens entre le projet d'ascenseur valléen et d'autres projets de mobilités cités par la MRAE (modernisation du TMB, Ascenseur entre les Thermes et le centre-Bourg, Pôle d'Echanges multimodal), l'absence de l'ascenseur valléen n'empêcherait en aucun cas leur réalisation et inversement. Précisons en particulier :

- > Pour la modernisation du TMB : Cet équipement n'a actuellement qu'une vocation touristique qui dessert le domaine skiable des Houches-St Gervais (non connecté au domaine skiable du Bettex - Mont d'Arbois) et le site du Nid d'Aigle. Si le PADD du PLU de Saint Gervais inscrit l'objectif de « *créer un tramway urbain entre Le Fayet et Saint Gervais* », les orientations prises pour sa rénovation ne permettent pas, en définitive, de remplir cette fonction, étant donnée les périodes de fonctionnement (8 mois/12) et les fréquences à terme (15 trains/jour sur Juillet et Août et 10 trains/jour sur les autres périodes avec en moyenne 1 train toutes les 45 minutes).
- > Pour l'ascenseur entre les Thermes et le centre-Bourg : projet hypothétique encore à l'étude qui n'a qu'une fonction de strict accès au parc thermal de Saint Gervais. Son emplacement ne permet pas à lui seul, d'en faire un maillage efficace dans la chaîne de transport en commun existant et ne peut donc constituer une alternative à l'automobile pour les transports du quotidien.
- > Pour le Pôle d'Echanges multimodal (PEM), les opérations qui devront être réalisées pour sa mise en œuvre ne sont à ce stade qu'hypothétiques. Ces opérations sont en cours d'étude. Elles doivent permettre de rationaliser l'interconnexion entre les différents transports existants et en projet, dont l'ascenseur valléen. Le parking à l'étude, dans le cadre du PEM pour une mutualisation des besoins, ne pourra être traité qu'ultérieurement, possiblement dans le cadre d'une mise à jour de l'étude d'impact de l'ascenseur valléen, en application du III de l'article L.122-1-1⁶ du Code de l'environnement.

Le périmètre du projet est donc confirmé, en l'état de celui retenu pour la mise en œuvre de l'évaluation environnementale en cours.

⁵Sans objet de l'avis d'autorité environnementale (voir préambule):la qualification d'un projet en unité touristique nouvelle ne relève ni de « *la qualité des éléments présentés dans le dossier d'une part, en particulier le rapport environnemental ou l'étude d'impact* », ni de « *la prise en compte de l'environnement par le projet ou le document de planification d'autre part* ».

⁶ L.122-1-1 du CE : III.- « *Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. [...]. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée.* »

2 - FREQUENTATION, TRAFIC ET REPORT MODAL

1.3 – Description du projet d'ensemble Page 7

L'Autorité environnementale recommande de préciser la fréquentation touristique ou de loisirs attendue des installations projetées.

2 - Analyse de l'étude d'impact Page 12

[...] l'étude d'impact doit comprendre les éléments énumérés au III de l'article R.122-5 du même code, notamment :

- [...]
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences
- [...]

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par les éléments requis pour tout projet d'infrastructure de transport

2.1 - Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution Page 14

L'Autorité environnementale recommande de caractériser les circulations (routières, ferroviaires, en modes actifs, en transports en commun), selon les périodes (semaine, weekend, vacances), afin d'avoir une vision complète des déplacements (habitants et touristes) sur la commune et à l'échelle supra communale. Elle recommande de préciser les nuisances associées (bruit, polluants atmosphériques) au regard des valeurs de références de l'organisation mondiale de la santé.

2.2 - Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement Page 20

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des reports de déplacements de la route vers l'ascenseur valléen, plus largement d'évaluer l'ensemble des incidences du projet en termes de circulation et de stationnement (pour chaque mode, chaque type de période et pour les habitants et les touristes) et des effets sur les émissions de polluants et la saturation du réseau.

3.2 - Articulation avec les autres plans, schémas, programmes ou documents de planification en vigueur Page 32

L'Autorité environnementale recommande :
[...] d'approfondir l'analyse de l'attractivité touristique induite par le projet et de justifier l'absence d'augmentation de la consommation en eau potable ainsi que la compatibilité avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de l'Arve.

Les études préliminaires du PEM (AREP, 2021) indiquent une fréquentation actuelle de la gare ferroviaire de 920 personnes en moyenne sur un jour de semaine et de 4250 personnes sur une journée de pointe neige.

La fréquentation de la RD902 est en moyenne de 9176 véhicules par jour et 15415 en jour de pointe, selon les données de comptage 2019 du réseau départemental.

Selon les données INSEE 2018, 1170 actifs résidents de la commune y travaillent contre 1870 travaillant en dehors du territoire communal.



Sur la base des études préliminaires du PEM (AREP, 2021), le report modal a été estimé pour l'ascenseur valléen à 30% des usagers. Cette estimation est réalisée en tenant compte de l'offre d'hébergement et de la répartition démographique sur la commune et est basée sur :

- > La fréquentation du domaine skiable de Saint Gervais
- > La fréquentation du DMC actuel
- > La fréquentation des navettes
- > La dissociation des profils de skieurs (locaux, excursionnistes, touristes)
- > Le poids des hébergements touristiques dans la commune
- > Les parts modales actuelles
- > Les hypothèses de répartition de l'étude Geode.

Au vu de cette estimation le besoin en stationnement résultant sur le secteur du Fayet serait de 550 places.



En jour de pointe, il a été dénombré environ 4500 véhicules empruntant la RD902 dans le sens de la montée. Le report modal dû à l'ascenseur valléen est estimé à une diminution d'environ 400 véhicules par jour, principalement regroupés pendant les pics horaires.

L'étude de faisabilité réalisée par GEODE et Hervé SAUNIER Conseil estime les fréquentations suivantes selon les données INSEE :

	ACTUEL (trajets-personne AR /an)	FUTUR Transportés par l'ascenseur valléen (trajets-personne AR / an)
Habitants	856 000	125 000
<i>Trajets domicile - travail</i>	540 000	54 000
<i>Scolaires</i>	46 000	26 000
<i>Autres</i>	225 000	45 000
Touristes en période de pointe hivernale	380 000	144 000
Résidents au Fayet	24 000	19 000
Résidents à Saint Gervais arrivant au Fayet en train ou Autocar + flux promenade	265 000	44 000
Excursionnistes arrivant par le Fayet	91 000	81 000

Les données habitants sont calculées déduction faite des congés, week-ends et périodes de vacances scolaires.

Le scénario retenu considère un report modal de la fréquentation actuelle, sans progression des pics de fréquentation notamment touristiques (Décembre et Février), donc sans effet sur les équilibres actuels entre les usages et la disponibilité de la ressource en eau potable.

L'ascenseur valléen permet d'offrir un mode de déplacement attractif qui n'a pas vocation à augmenter les pics de fréquentation actuels des vacanciers séjournant, mais à les fluidifier et à permettre de renforcer la fréquentation 4 saisons, qui ne constitue pas la période critique en termes de disponibilité de la ressource en eau sur notre territoire. La dynamique démographique des habitants permanents reste encadrée par le PADD qui n'a pas évolué sur ce point.

Le rapport de présentation évoque les possibilités de renforcement de l'attractivité apportées par le futur ascenseur valléen. En effet, l'augmentation du coût des déplacements automobiles (hausse du prix des carburants notamment, et incertitudes sur l'avenir) et la prise de conscience écologique sont des contraintes fortes à prendre en compte pour la commune en matière d'accessibilité. La connexion entre la gare du Fayet et les autres secteurs de la commune est un objectif fort de l'ascenseur valléen, permettant de poursuivre le trajet de manière non motorisée, vers le centre-bourg et le Bettex notamment.

Sans ascenseur valléen, la commune aurait donc pu perdre en attractivité résidentielle et touristique, donc en emplois liés. Pour maintenir cette dynamique, l'offre d'ascenseur valléen permet un accès non polluant à tous les secteurs de la commune, aussi bien pour les déplacements quotidiens que l'accès des visiteurs. Il n'est pas question d'augmenter le nombre de résidents ou visiteurs mais de maintenir leur nombre dans une perspective d'anticipation de la réduction prévisible de la part modale de la voiture individuelle. Il s'agit aussi d'inciter à la réduction de l'usage de la voiture dans une perspective de qualité de l'air.

3.3 - Qualité de l'évaluation environnementale stratégique Page 33

L'Autorité environnementale recommande de quantifier l'augmentation prévisionnelle de télétravailleurs et la baisse de lits froids, ainsi que les besoins induits.

La hausse des télétravailleurs qui engendre une baisse des lits froids est impossible à quantifier tant ce phénomène est récent, et directement lié à la crise COVID. Il est prévisible que ce phénomène ne s'accompagne de besoins en déplacements non motorisés, assez urbain dans leur fonctionnement. L'ascenseur valléen offre une alternative efficace à la voiture individuelle pour ce type d'actifs non motorisés qui recherche ce type de cadre de vie.

2.2 - Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement Page 20

L'Autorité environnementale recommande de présenter l'évolution probable de l'état actuel de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet d'ascenseur valléen et de modification du PLU, prenant en compte la création d'un tramway urbain entre le Fayet et Saint-Gervais mentionnée au plan local d'urbanisme. La modernisation des flottes de bus et de leur fréquence, alternative issue de la concertation, est par ailleurs à étudier.

Le scénario au fil de l'eau sans projet d'ascenseur valléen, mais incluant la poursuite des ambitions inscrites au projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU de « créer un tramway urbain entre le Fayet et Saint-Gervais » n'est pas comparé au projet présenté. En effet, comme évoqué plus haut, au chapitre 1, les orientations prises pour la rénovation du TMB ne permettent pas, en définitive, de remplir cette fonction, étant donné, d'une part qu'il conviendrait de démolir plusieurs bâtiments du centre-ville, ce qui n'est pas dans

les projets à court terme de la Commune, et d'autre part que les périodes de fonctionnement (8 mois/12) et les fréquences à terme (15 trains/jour sur Juillet et Août et 10 trains/jour sur les autres périodes par intervalles de 45 minutes) sont déterminées par son propriétaire, le Conseil départemental, s'agissant d'un transport touristique et non urbain.

Les lignes régulières de transport en bus relèvent de la Région et les navettes déployées par la Commune ne peuvent y faire concurrence. Les navettes touristiques déployées par la Commune sont des navettes de renforts pendant la période touristique (7/12 mois) mises en place dans un cadre conventionnel avec la Région qui a la compétence transport. Celles-ci sont circonscrites aux limites du territoire communal et sont donc tenues, pour la ligne 3 reliant le Fayet au centre-bourg, d'emprunter la route des Amerands. La difficulté de circulation sur cette voie ne permet pas une augmentation significative du cadencement des navettes et le temps de trajet de l'arrêt de la Poste du Fayet (à proximité de la Gare SNCF) au parking du DMC est d'à minima 15 minutes pour une capacité maximale de 31 places (13 assises et 17 debout). Cette "alternative" n'est donc pas pertinente au regard de la concurrence des modes et de l'objectif de transport en commun annuel de l'ascenseur valléen qui s'inscrit dans un nouveau projet de mobilité.

3 - DEVELOPPEMENTS URBAINS INDUITS

2 - Analyse de l'étude d'impact

Page 12

[...] l'étude d'impact doit comprendre les éléments énumérés au III de l'article R.122-5 du même code, notamment :

- Une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement possible de l'urbanisation induite,
- [...]

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par les éléments requis pour tout projet d'infrastructure de transport

La procédure vise uniquement à permettre la création de l'ascenseur valléen et ses deux gares. Le PLU est inchangé concernant la constructibilité et les zones constructibles encadrées par le PLU. Le seul changement, induit par le futur survol de l'équipement et la servitude qui pourra être créée, est visé par la procédure : il s'agit de l'OAP Route des Amerands qui verra la symbolisation du faisceau de l'Ascenseur Valléen et la mention du principe d'inconstructibilité lié sur cet axe. Il n'y a aucune autre urbanisation induite par ce projet qui ne vise que l'amélioration de la mobilité entre les différents secteurs de la commune. La partie de la Commune « bourg du Fayet », au départ de l'ascenseur valléen est déjà totalement urbanisée. Il en est de même pour le secteur de la gare d'arrivée à Saint Gervais.

3.3 - Qualité de l'évaluation environnementale stratégique

Page 32

L'Autorité environnementale recommande de justifier, au regard de ses incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine, le choix d'étendre à l'ensemble des zones UA, UD, UE1, Aud et N, la possibilité de réaliser des « ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif » et de permettre l'implantation de commerces en zone UE1.

Il s'agit d'un choix conforme à la demande de la DDT, au regard des réunions de travail préalables, afin d'harmoniser l'écriture réglementaire sur l'ensemble des zones concernées du PLU. En effet, lors des réflexions sur l'évolution du PLU dans le cadre du projet d'ascenseur valléen il est apparu que, cette disposition présente des diversités de rédaction et aurait pu induire des difficultés ultérieures. Il a donc été jugé pertinent d'uniformiser sur l'ensemble du PLU cette disposition en profitant du besoin créé par le projet d'ascenseur valléen. Ce type d'écriture est tout à fait habituel dans les PLU. Cette rédaction s'inscrit en lien avec l'écriture du PPRN notamment, et n'a pas d'incidence particulière sur la santé humaine ou l'environnement, puisqu'il s'agit uniquement d'un ajustement de l'écriture préalablement existante.

La zone UE1 est actuellement très anthropisée. L'implantation de la gare aval de l'ascenseur valléen à proximité immédiate de la gare SNCF du Fayet nécessite d'anticiper l'installation potentielle de commerces liés aux besoins des utilisateurs de ces équipements. Le choix est donc de permettre réglementairement la création de commerces dans cette zone, en complément de la zone UA mitoyenne.

4 - GAZ A EFFETS DE SERRE (GES) - CLIMAT

2.3 - Incidences du projet sur l'environnement et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser Page 28

L'Autorité environnementale recommande la réalisation

- 11> d'un bilan carbone à l'échelle du projet, prenant en compte les phases de travaux et d'exploitation en intégrant les effets du changement climatique à long terme,
- 12> d'une analyse de la vulnérabilité au changement climatique du domaine skiable Évasion Mont-Blanc et du projet de mobilité présenté.

BILAN CARBONE :

L'étude préliminaire de faisabilité a produit un bilan carbone simplifié à l'échelle du projet d'ascenseur valléen, sur la base des éléments de fréquentation développés précédemment au chapitre 2 du présent mémoire. Il en ressort les éléments présentés dans la figure ci-contre, sur 10 mois d'exploitation.



Figure 1 Bilan carbone prévisionnel (source : étude préliminaire (GEODE, Copil du 09/07/2020))

Situation actuelle, sans l'ascenseur valléen :

- > Une production annuelle actuelle estimée à 2 040 tonnes d'équivalent CO₂. Les habitants sont les principaux producteurs avec 1 659 tonnes d'équivalent CO₂ (dont domicile-travail 1 138 T CO₂ pour 87% d'usage de la voiture).
- > L'activité touristique représente annuellement 305 tonnes d'équivalent CO₂, avec une part importante de déplacement en transport en commun l'hiver de l'ordre de 50-60%.

Avec l'ascenseur valléen :

Une baisse globale des émissions de CO₂ attendue de 12 à 16 %

- > L'impact sur les trajets domicile-travail reste limité à l'intérieur de la commune.
- > La présence du nouveau télécabine augmente les flux de navettes. L'augmentation de ce flux est largement compensée par les effets de la baisse attendue des flux de véhicules légers.
- > A l'échelle de la vallée de l'Arve, un report modal de **144 000 Allers-Retours de véhicules légers** de touristes et d'excursionnistes dont 25 000 vers un combiné train / ascenseur valléen est à prévoir.

VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Une étude est parue en 2019, menée par l'IRSTEA (Institut national de recherche en sciences et technologies pour l'environnement et l'agriculture) de Grenoble : « *Winter tourism under climate change in the Pyrenees and the French Alps: relevance of snowmaking as a technical adaptation* » (Spandre, P. et al). Elle a modélisé la fiabilité de l'enneigement sur 175 stations des Alpes et des Pyrénées passées et futures. L'intérêt de cette étude est qu'elle intègre la neige naturelle mais surtout le travail de la neige par les domaines : damage et production de neige de culture qui permettent de pérenniser l'enneigement sur les pistes. Elle utilise ensuite les différents scénarii d'émission de Gaz à Effet de Serre (GES) du GIEC, chaque scénario étant directement corrélé à des augmentations de température. Cette étude se base sur les scénarii suivants :

- > **RCP 2.6** : Scénario avec une politique climatique visant à faire baisser les concentrations en CO₂ à partir de 2020. Dans ce cas, la hausse des températures serait comprise entre 0,9 et 2,3°C d'ici à 2100 ;
- > **RCP 8.5** : Scénario sans politique climatique, et donc avec une hausse continue des émissions au cours du siècle (Fil de l'eau). Dans ce cas, la hausse des températures serait comprise entre 3,2 et 5,4°C d'ici à 2100. **Dans les faits, il s'agit du scénario que l'on suit actuellement.**

Sept catégories de station de la plus viable à la moins viable, en fonction de la « remontée » des seuils de viabilité « neige naturelle damée » et « neige de culture » due au changement climatique, ont été identifiées. En synthèse :

- > Les catégories 1, 2 et 3 illustrent les stations de ski où les conditions d'enneigement naturel sont les plus fiables (enneigement artificiel uniquement utilisé aux altitudes les plus basses) ;
- > Les catégories 4 et 5 illustrent des stations de ski où les conditions d'enneigement naturel peuvent être insuffisantes, mais le recours à la neige de culture peut généralement garantir la fiabilité de l'enneigement à toutes les altitudes de la station ;
- > Les catégories 6 et 7 illustrent des stations de ski où l'enneigement naturel ne permet pas la viabilité de la station. L'enneigement artificiel n'est pas efficace pour réduire la pénurie de neige naturelle aux plus basses altitudes de la station.

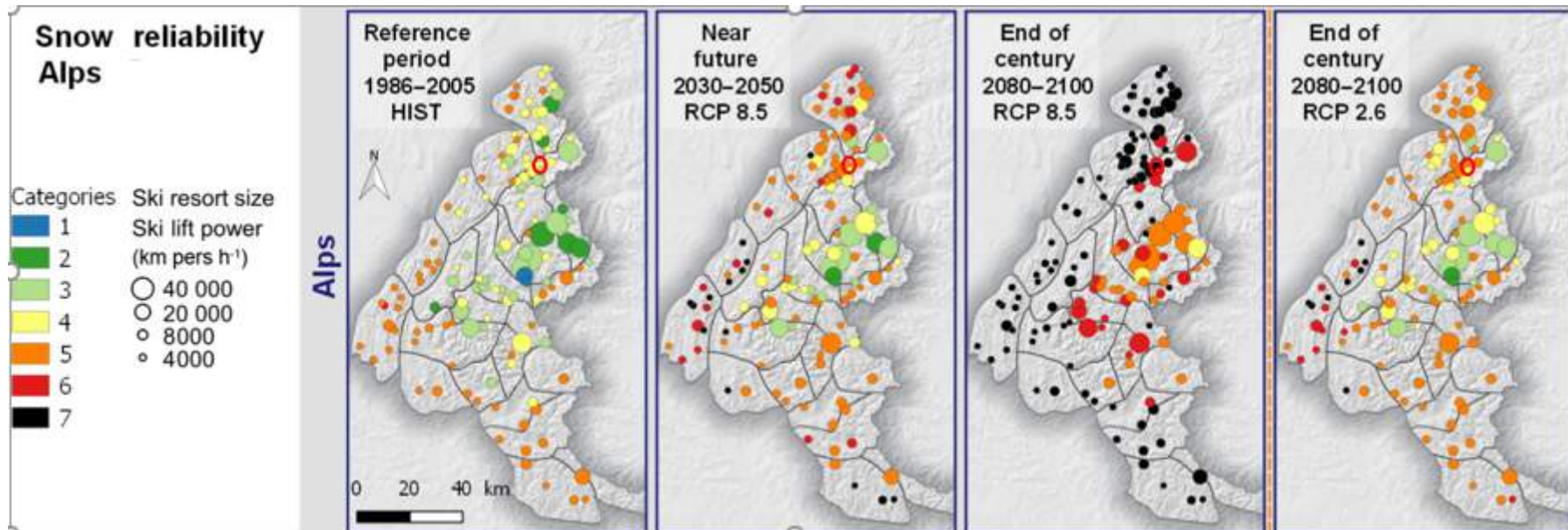
Les cartes ci-dessous présentent les résultats de l'étude à l'échelle des stations des Alpes en fonction des deux scénarii et de plusieurs périodes :

- > Période de référence : 1986 – 2005 ;
- > Futur proche : 2030 – 2050 ;
- > Fin du siècle : 2080 – 2100.

On constate à l'échelle du domaine skiable de Saint-Gervais – Evasion Mont-Blanc (cercle violet sur les cartes) que :

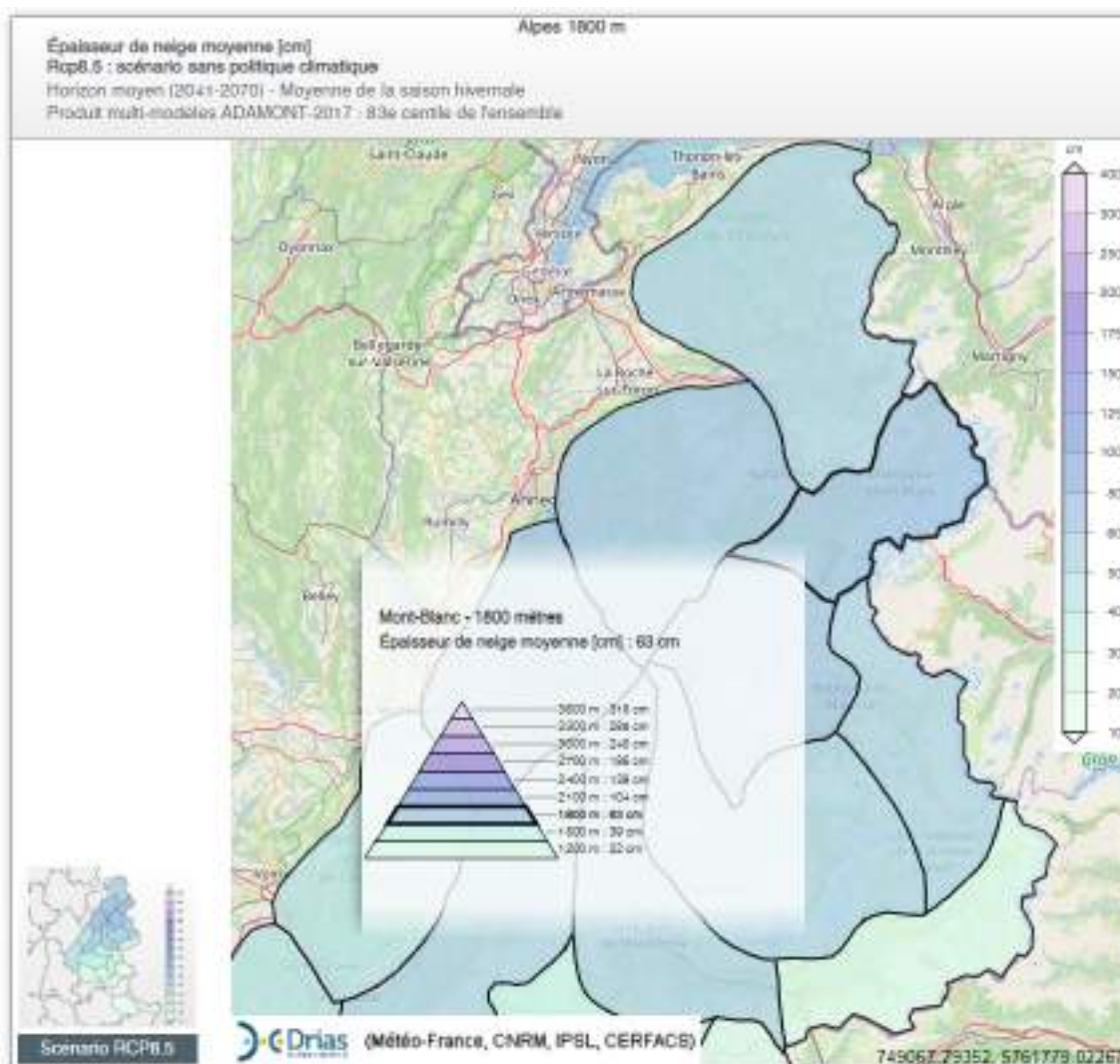
- > avec **le scénario RCP8.5** (le plus pessimiste avec une augmentation des GES) :
 - ✓ Dans un **futur proche (2030 – 2050)** : la station est identifiée en catégorie 5. Les conditions de neige naturelle pourront être insuffisantes mais la neige de culture et le travail de préparation des pistes pourront pallier au manque de neige naturelle.
 - ✓ **D'ici la fin du siècle** : la station est identifiée en catégorie 7. la neige de culture et le damage ne seront plus suffisants pour pallier au manque de neige naturelle aux altitudes les plus basses.
- > Avec **le scénario RCP2.6** (application de politiques efficaces de réduction des émissions de GES) : la station est identifiée en catégorie 5. D'ici la fin du siècle l'enneigement artificiel devrait être suffisant pour assurer la viabilité des stations.

Le domaine skiable de Saint Gervais est identifié par un cercle rouge.



Carte 1 Taille des stations par catégories durant la période de référence, dans un futur proche et à la fin du siècle en fonction des scénarii du GIEC (RCP2.6 et RCP8.5), la zone d'étude est en rouge. (Source : *Winter tourism under climate change in the Pyrenees and the French Alps: relevance of snowmaking as a technical adaptation* » (Spandre, P. et al))

Les éléments présentés dans l'étude ci-avant sont corroborés par les données du portail DRIAS. On constate qu'avec le scénario le plus défavorable (RCP 8.5), à horizon moyen, l'enneigement moyen par saison d'hiver sur la zone d'étude est estimé entre 40 et 60 cm. Ces hauteurs permettent la pratique du ski.



Il ressort des estimations de fréquentation de l'ascenseur valléen, que plus de 60% repose sur les déplacements des habitants et des vacanciers en période estivale. L'aménagement est tributaire de l'activité économique hivernale pour environ 40% des usagers potentiels. Pour autant, **les modélisations présentées ci-avant montrent qu'en l'état des connaissances, et des équipements existants de neige de culture le domaine skiable est viable à l'horizon 2050, soit au-delà de l'amortissement de la télécabine.**

5 - POLLUTIONS ET NUISANCES

2 - Analyse de l'étude d'impact Page 12

[...] l'étude d'impact doit comprendre les éléments énumérés au III de l'article R.122-5 du même code, notamment :

- [...]
- Une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité
- [...]

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par les éléments requis pour tout projet d'infrastructure de transport

2.1 - Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution Page 14

L'Autorité environnementale recommande de caractériser les circulations (routières, ferroviaires, en modes actifs, en transports en commun), selon les périodes (semaine, weekend, vacances), afin d'avoir une vision complète des déplacements (habitants et touristes) sur la commune et à l'échelle supra communale. Elle recommande de préciser les nuisances associées (bruit, polluants atmosphériques) au regard des valeurs de références de l'organisation mondiale de la santé.

L'ascenseur valléen est une solution de transports en commun permettant de lier Le Fayet et le centre-bourg de Saint-Gervais-les-Bains, aujourd'hui connecté par les routes RD 902 et des Amerands, axes fortement fréquentés traversant de nombreux espaces résidentiels. En cela, l'ascenseur valléen permet une liaison directe à faible impact carbone et nuisances réduites pour les populations résidentes dans l'environnement des axes routiers fortement fréquentés, avec notamment des nuisances sonores importantes (voir expertise bruit au chapitre 3.8 du rapport sur les incidences environnementales, page 183 et suivantes). On relève en particulier une ambiance sonore actuelle supérieure à 60 dB pour les points proches des infrastructures routières fortement fréquentées (LD2, LD3, LD6, CD1, CD2).

Afin de faciliter le report modal de la voiture individuelle vers l'Ascenseur Valléen des actifs Saint-Gervolains ou des actifs travaillant à Saint-Gervais, l'ascenseur valléen fonctionnera à des horaires adaptés aux périodes de travail et permettra une liaison en 6 minutes contre actuellement environ 15 min en voiture individuelle. Il est prévu que l'Ascenseur Valléen effectue environ 125 000 trajets par an. Sa capacité sera d'environ 1 600 personnes par heure.

Cette nouvelle installation de transport fonctionnera à l'électricité dont la provenance en France est à 91,6% décarbonée⁷. Il est à noter que la production hydroélectrique sur la Commune est plus importante que le besoin de consommation. Ainsi, le bilan carbone mené dans le cadre de ce projet permet de conclure à **une diminution des émissions de CO₂ comprise entre 12% et 16% avec l'ascenseur**. Par ailleurs, le report modal prévu dans le cadre du bilan carbone permettra en conséquence une réduction des concentrations en gaz à effet de serre, dioxyde d'azote, particules fines et ozone dans la vallée de l'Arve.

⁷ <https://www.edf.fr/origine-de-l-electricite-fournie-par-edf>

2.3 - Incidences du projet sur l'environnement et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser Page 23

La modélisation des niveaux sonores précise qu'au niveau des bâtiments R+2 (point de calcul Ro5), R+3 (point de calcul Ro2) et R+4 (point de calcul Ro3), le niveau sonore induit par l'ascenseur valléen est respectivement de 47,5, 60 et 59,5 dBA. Cette simulation réalisée à seulement 4 m au-dessus du sol (figure 5) et à 2 mètres en avant des façades ne permet pas de renseigner le niveau sonore à 9, 12 ou 15 m de hauteur au niveau des lieux d'habitation.

L'Autorité environnementale recommande de modéliser l'impact acoustique de l'infrastructure au niveau le plus élevé des lieux d'habitations dans les constructions de gabarit R+2, R+3 et R+4 dans la zone UA.

2 - Analyse de l'étude d'impact Page 12

[...] l'étude d'impact doit comprendre les éléments énumérés au III de l'article R.122-5 du même code, notamment :

- [...]
- le cas échéant, les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 du code de l'environnement

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par les éléments requis pour tout projet d'infrastructure de transport

2.3 - Incidences du projet sur l'environnement et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser Page 24

L'Autorité environnementale recommande de caractériser plus précisément les incidences du projet en termes de bruit (émergences, fréquences, moyennes, de jour comme de nuit) et de santé humaine, et d'approfondir la recherche de mesures pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser, en fixant des objectifs précis, du fait de la présence d'habitations et de terrains constructibles.

La MRAE produit des informations erronées sur les hauteurs des bâtiments situés au niveau des points de simulations qu'elle cible dans sa recommandation :

Point de calcul Ro2 : Bâtiment R+1



Point de calcul Ro3 : Bâtiment en R+1



Le point de calcul **Ro5** est situé au niveau d'un bâtiment **R+3** (et non R+2 comme l'indique la MRAE). Ce point est situé à 100 m au sud du pylône P1 cité par la MRAE (hauteur 13,1 m). Il est par ailleurs précisé que ce bâtiment, situé à 50 m au nord du pylône P2 (hauteur 35 m), est survolé par les cabines à une hauteur de 10,6 m.

Il sera pertinent, pour le point Ro5, de réaliser une simulation de la contribution sonore du projet, dès lors que nous disposerons des caractéristiques plus précises de la conception des aménagements en rapport avec leurs émissions sonores, suivant les prescriptions imposées par le maître d'ouvrage (voir ci-après), qui fixe un niveau d'émission sonore bien en-deçà de celles considérées pour la simulation produite dans le rapport sur les incidences environnementales. Ce dernier précise en effet au chapitre 5.7.1 page 392 : « *Les hypothèses de puissance acoustique prises en compte dans la modélisation sont issues de mesures réalisées sur des installations équivalentes dans les Alpes. L'installation modélisée est de type monocâble standard, notamment sans polymère entre les torons. Un objectif de plus faible contribution sonore qu'une télécabine « standard » sera demandé par le Maître d'Ouvrage aux constructeurs consultés. Le constructeur de la télécabine n'étant pas encore retenu, les techniques précises pour diminuer cette contribution sonore, appartenant à chaque constructeur, ne peuvent être décrites précisément à ce stade. Le dossier de consultation des entreprises pour la construction de l'ascenseur valléen mentionnera une exigence sur le bruit généré, par mesures constructives, qui entrera dans le classement des offres.* ».

Rappelons par ailleurs, que les réglementations citées par la MRAE, ne sont pas applicables aux infrastructures de transport :

- > Décret 2006-1099 du 31/08/2006 qui crée les articles R1334-30 à 37 du Code de la santé publique, transférés par Décret n°2017-1244 du 7 août 2017 - art. 1 qui deviennent respectivement les articles R1336-4 à R1336-11 : **Article R.1336-4 du Code de la santé publique** dispose « *Les dispositions des articles R1336-5 à R1336-11 s'appliquent à tous les bruits de voisinage à l'exception de ceux qui proviennent des infrastructures de transport et des véhicules qui y circulent, [...]* »
- > Arrêté du Préfet de Haute-Savoie n°324 DDASS/2007 du 26/07/2007 : Article 1^{er} : « *Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à tous les bruits de voisinage, à l'exception de ceux provenant d'activités faisant l'objet d'une réglementation spécifique en matière de bruit, et notamment : [...] les infrastructures de transport et les véhicules qui y circulent, [...].* »

MESURES DE REDUCTION

En conformité avec la mesure de réduction MR-2 en page 485 du rapport sur les incidences environnementales, le dossier de consultation des constructeurs impose aux entreprises d'atteindre une contribution sonore de l'appareil en deçà des télécabines « standards ». Ainsi, le Maître d'ouvrage impose aux constructeurs des émergences conformément aux seuils prévus par le décret du 31/08/2006 susmentionné, bien que cette réglementation ne s'applique pas aux infrastructures de transports. **Les pièces de la consultation précisent en particulier que l'émergence sonore générée par le passage des cabines sur les balanciers de ligne soit limitée à +5 dBA, soit quasiment 2 fois inférieur aux émergences simulées aux pylônes P5 et P6 citées par la MRAE.**

Afin de s'assurer du respect des prescriptions du cahier des charges, le dossier de consultation prévoit que le constructeur retenu devra procéder à l'issue du chantier à des mesures acoustiques à proximité des secteurs habités. En cas de dépassement des valeurs réglementaires, le constructeur devra mettre en œuvre les techniques nécessaires pour assurer la conformité de son ouvrage.

Enfin, il est proposé de compléter la mesure de réduction MR2 – Les mesures acoustiques, en prescrivant que les travaux ne pourront s'effectuer de 20h à 7h, les dimanches et les jours fériés sauf en cas d'intervention urgente.

2.3 - Incidences du projet sur l'environnement et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser Page 29

L'Autorité environnementale recommande de mettre en place un dispositif de suivi sur le bruit, dont la mise en place d'un recueil des observations des riverains et usagers.

Une mesure de suivi spécifique est ajoutée :

MS 5 – Suivi des émergences sonores du projet.

Le dispositif de suivi est le suivant :

- > Au niveau des points d'état initial :
 - ✓ Campagne de mesure d'une journée sans fonctionnement de l'appareil (état 0).
 - ✓ Campagne de mesure d'une journée avec fonctionnement de l'appareil.
- > Mesures des émergences directes de l'appareil en fonctionnement au niveau des gares et des pylônes.

Ces campagnes de mesures permettront de s'assurer du respect de la réglementation en vigueur. Elles seront réalisées à l'issue de la construction pour vérification de conformité, puis régulièrement sur les années qui suivront la mise en service de l'appareil.

S'agissant du bruit, les incidences de la mise en compatibilité du PLU sont qualifiées de « faibles », alors qu'il apparaît que le projet induit une hausse du niveau sonore et que les modélisations sonores ne prennent pas en compte les lieux d'habitation dans les bâtiments R+4

L'Autorité environnementale recommande de revoir le niveau d'enjeu et des incidences de la mise en compatibilité sur le bruit et d'intégrer au règlement graphique, écrit ou aux OAP les mesures prises pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser

Le niveau d'enjeu reste requalifié de « MODERE », considérant les résultats des mesures d'état initial qui qualifie le secteur étudié en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

Le niveau d'effet Brut, abstraction faite des mesures de réduction mises en œuvre est requalifié de « MODERE »

L'Autorité environnementale recommande de présenter les mesures prises pour éviter les vues directes vers les habitations en s'assurant de leur efficacité par exemple via des retours d'expérience.

Une nouvelle mesure de réduction est intégrée :

Mesure MR17 – Précautions pour réduire les vues directes sur les habitations.

Un aménagement technique opaque en partie basse des cabines permettra d'éviter la vue depuis les cabines sur les habitations situées proche de la ligne. La technique actuellement employée sur d'autres appareils urbains utilise la mise en place d'un film opaque apposé sur la partie basse des vitres de chaque cabine, entre le plancher et la partie haute du dossier. Ces éléments opaques seront travaillés graphiquement pour mettre en valeur le projet. Cette mesure est intégrée au dossier de consultation des entreprises.

6 - RISQUES TECHNOLOGIQUES

2.1 - Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution Page 16

Le dossier dresse la liste des installations classées pour la protection de l'environnement situées dans le secteur du projet mais omet de mentionner un dépôt de gaz inflammables liquéfiés de SNCF Mobilités.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement afin de rendre compte de l'ensemble des risques technologiques concernant l'opération.

2.3 - Incidences du projet sur l'environnement et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser Page 24

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des incidences de l'opération sur les risques naturels et technologiques, en prenant en compte la présence d'un dépôt de gaz inflammables liquéfiés de SNCF Mobilités à proximité de la gare aval de l'ascenseur valléen, du pôle multimodal d'échange et du parking, et du risque géotechnique associé aux pylônes P3, P10 et P11.

L'extrait cartographique ci-dessous localise le stockage gaz de la SNCF, par rapport à la localisation du projet



Ce dépôt de gaz inflammables liquéfiés n'est référencé sur aucune base de données mises à disposition du public par les services de l'état (voir notamment https://carto.datara.gov.fr/1/dreal_industrie_energie_r82.map).

Le risque géotechnique a bien été identifié dans le cadre de l'étude géotechnique et des préconisations ont été émises (DAET pièce n°i – note sur les risques naturels). Ce risque sera traité en phase d'exécution du projet.

7 - PAYSAGE ET PATRIMOINE

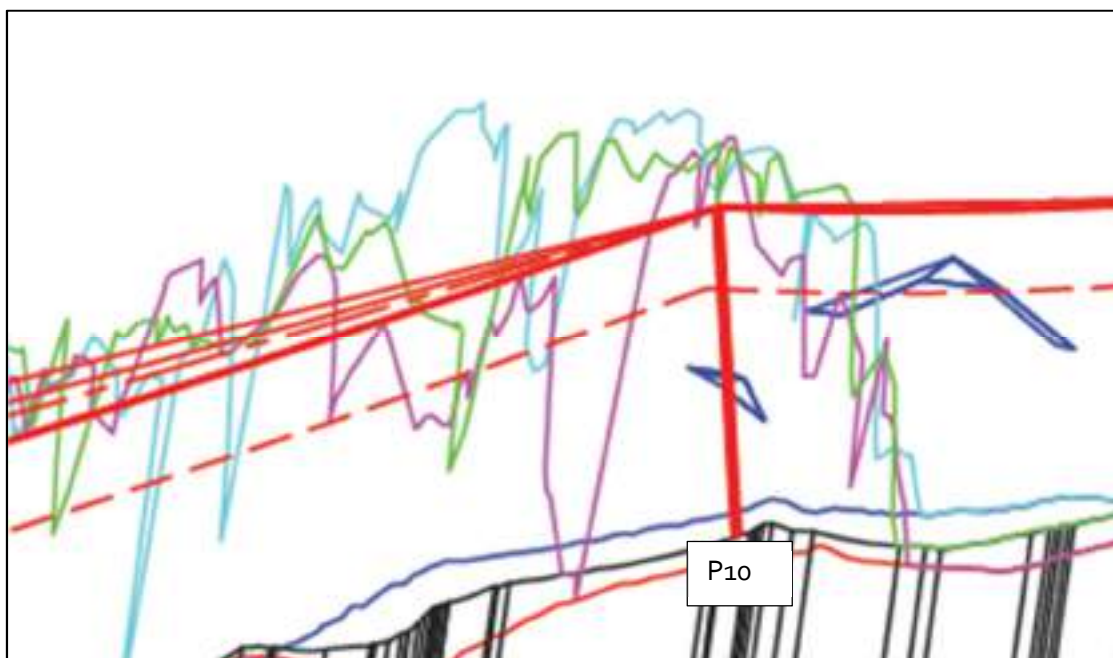
2.3 - Incidences du projet sur l'environnement et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser Page 21

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les impacts de l'opération au regard de ses covisibilités avec les monuments historiques et leurs abords, et du site inscrit « Bonnant et les deux ponts du diable », et de présenter les mesures d'évitement ou de réduction et si besoin de compensation nécessaires.

Les cartes g1 et g2 de covisibilité produites au chapitre 5.10 en pages 442 et 443 du rapport sur les incidences environnementales sont complétées des périmètres des monuments historiques (voir pages suivantes)

Les pylônes P8 et P9, sont dans le périmètre des monuments historiques de « l'ancien hôtel du Mont Joly » et du « site castral ». La carte de co-visibilité g1 et g2 en pages 442 et 443 du rapport sur les incidences environnementales, montre l'absence de covisibilité avec ces monuments. Il y a un effet masquant des autres bâtiments (ancien hôtel du Mont Joly) ou des espaces boisés conservés par le projet (site Castrale).

Le pylône P10, dans le périmètre du site Castral, n'est pas en covisibilité avec ce site. Le profil en long ci-dessous démontre l'effet masquant des arbres conservés entre le site castral et le Pylône (le trait violet positionne la hauteur des arbres de ce côté de l'axe de la ligne).



Le pylône P11, est en covisibilité avec le site castral.



Photo 1 Vue sur le lieu d'implantation de P10, depuis la RD, à hauteur du site castral

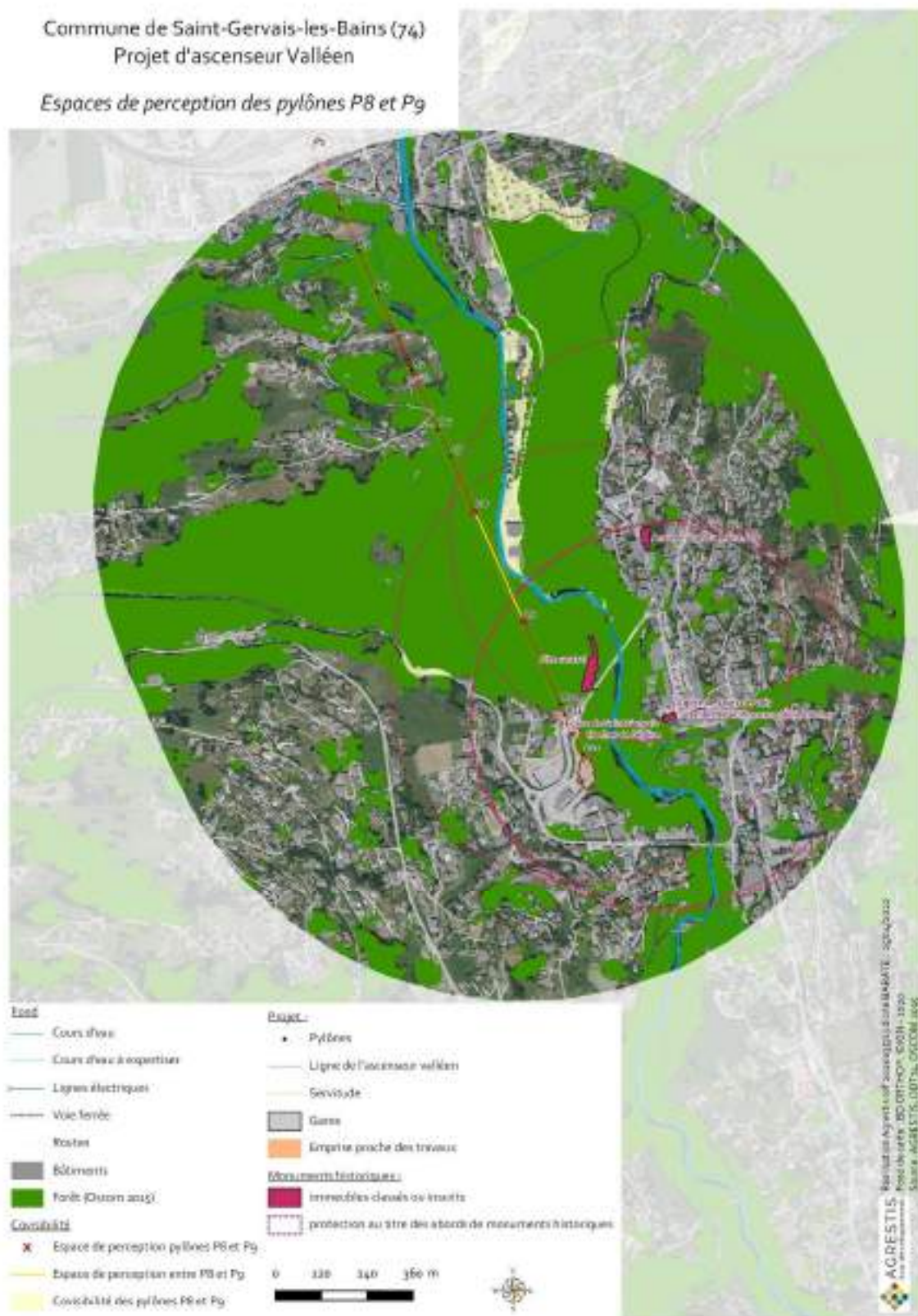
Le site castral se trouve en frange de l'unité paysagère dénommée « coteau urbanisé du Nerey ». Les vues actuelles depuis le site castral seront accentuées dans leur artificialisation, déjà fortement marquées par les aménagements existants : site en bordure de RD, totems publicitaires au droit du site.

La photo ci-après confirme que le site castral reste très faiblement perçu, même de son périmètre proche. Il n'y a pas de co-perception antagoniste du projet et du site castral.



Photo 2 Vue sur le site castral, depuis la RD, vue vers le centre bourg de Saint Gervais

Complément cartes 91 de covisibilité produites au chapitre 5.10 en page 442 du rapport sur les incidences environnementales.



Complément cartes 91 de covisibilité produites au chapitre 5.10 en page 442 du rapport sur les incidences environnementales.



La gare amont de l'ascenseur valléen est située dans le périmètre de l'église et de son clocher et du site castral.

Concernant le site de la motte Castrale, il n'est pas directement perçu depuis le projet de gare et inversement. La photo ci-après confirme qu'il reste très faiblement perçu, même de son périmètre proche. Il n'y a pas de co-perception antagoniste du projet et du site castral.



Concernant la gare **Amont (G2)**, l'analyse paysagère a pointé en particulier le caractère déterminant que représente la conservation du cordon boisé qui suit les gorges du bonnant et souligne la verticalité du clocher de l'église. Le positionnement et la hauteur de la gare permettent de conserver la perception de ce cordon boisé (voir Photo 2, au chapitre 2.2.3, page 78 du rapport sur les incidences environnementales, reprise page suivante). Par ailleurs, il existe une covisibilité possible (sous réserve de la hauteur des arbres conservés en limite d'emprise) entre l'église et la moitié haute de la gare, dont l'architecture a été travaillée en collaboration permanente avec l'Architecte des Bâtiments de France, pour assurer une intégration optimale.

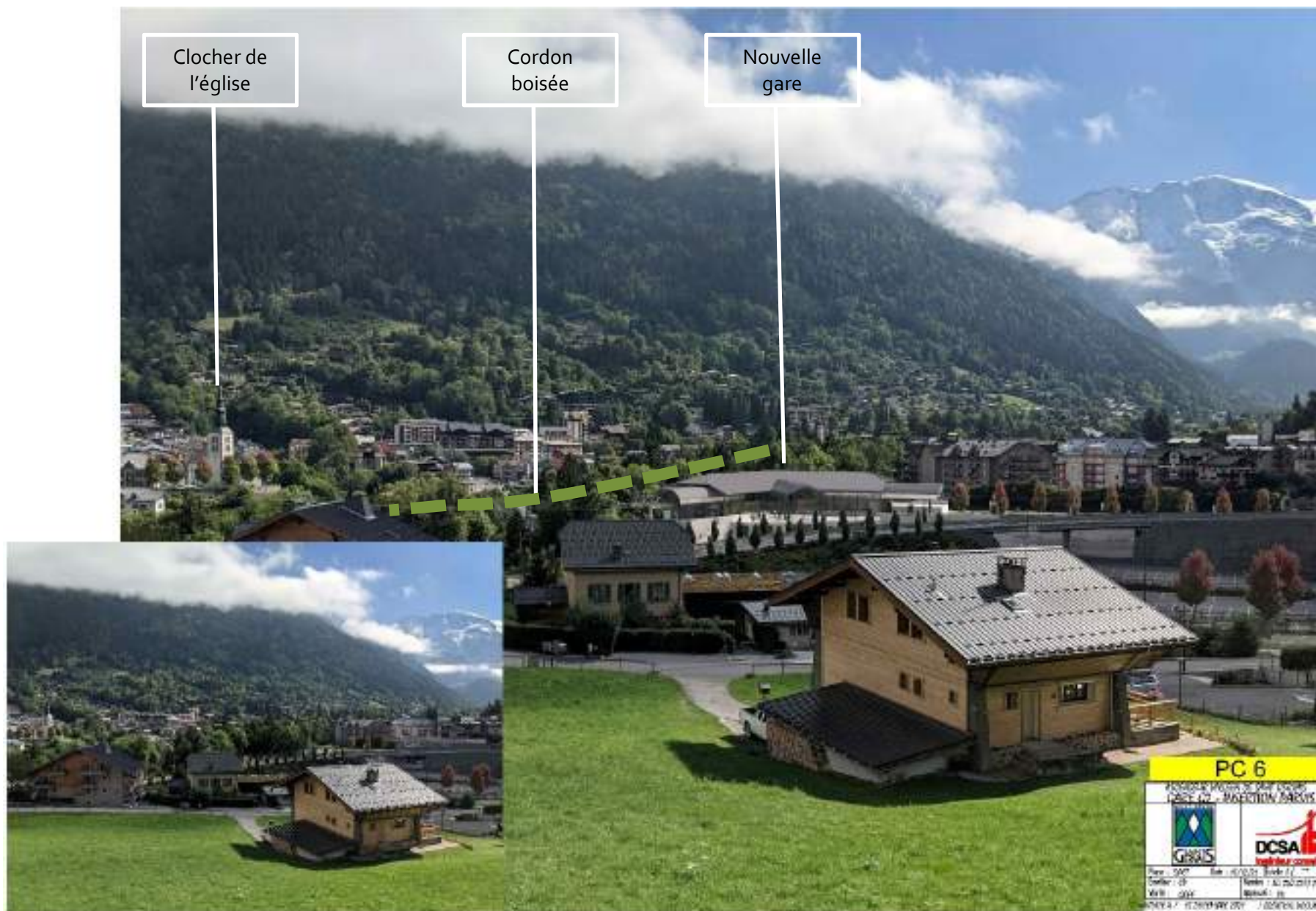


Photo 2, au chapitre 2.2.3, page 78 du rapport sur les incidences environnementales

Le dossier ne fait pas état d'un travail fin d'intégration paysagère de la gare amont G2-G3, ni des pylônes, ni des cabines retenues. A ce stade, la diminution de l'impact paysager de l'opération n'est pas suffisamment étayée.

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'évaluation des incidences de l'opération sur le paysage et de poursuivre la recherche de mesures pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser.

Comme indiqué dans la mesure MR16 page 505 et suivantes du rapport sur les incidences environnementales, l'ensemble du projet et en particulier le projet architectural de la gare amont (G2) située dans le périmètre de l'église, a été développé en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France et les services de la DDT74. C'est également le cas pour la gare aval (G1) au Fayet, bien qu'elle ne soit pas située dans un périmètre de protection. C'est volontairement que la Commune a souhaité recueillir les conseils de l'Architecte des Bâtiments de France pour l'ensemble du projet. De nombreuses réunions de travail et des échanges techniques hors réunions ont donné lieu à de nombreuses reprises d'esquisses par l'architecte du Maître d'œuvre (DCSA) pour aboutir à un projet consensuel.

Le travail de dialogue technique avec tous les acteurs du projet a permis en particulier :

- > de restreindre au minimum les déboisements (directement intégré dans l'analyse des effets bruts – Chap. 5.9.1 page 398 et suivantes) en lien avec les variantes étudiées, et assurer une gestion optimisée des accès chantier (voir carte 79, chapitre 5.9.1 page 402 du rapport sur les incidences environnementales).
- > de valider la mise en œuvre de la mesure « MR-9. Traitement adapté des lisières forestières et du Layon » (page 492 et suivantes du rapport sur les incidences environnementales).
- > De développer et valider les conditions d'intégration paysagère des gares, mesure « MR14 - Traitement de la gare aval et du lien multimodal », « MR15 - Traitement des pylônes » et « MR16 - Traitements de la gare amont et du lien fonctionnel avec le centre bourg », pages 499 et suivantes du rapport sur les incidences environnementales. La consultation des constructeurs les oblige à peindre les pylônes P2 et P3.

Toutes les mesures adaptées à ce stade de projet sont mises en place. Elles ne pourront être plus étayées qu'au stade de la phase d'exécution. L'étude d'impact fixe le cadre des mesures à mettre en œuvre, que la Maîtrise d'œuvre devra traduire, notamment en termes de plan d'exécution des aménagements paysagers qui ne peut être établi à ce stade.

La mesure MS1 est complétée dans ce sens, par l'intégration d'un architecte paysagiste concepteur, pour l'établissement du plan d'aménagement paysager de l'environnement des gares en particulier.

L'Autorité environnementale recommande de prendre l'attache des services archéologiques de l'État pour déterminer les recherches à réaliser sur ce secteur pouvant abriter un potentiel archéologique.

La Commune et la STBMA prendront attache avec les services archéologiques de l'état pour déterminer les recherches à réaliser sur ce secteur pouvant abriter un potentiel archéologique. L'atlas des patrimoines⁸ n'identifie aucune Zone de Présomption de Prescription Archéologique sur la commune de Saint Gervais les Bains.

Par ailleurs, le secteur du Châtelet a fait l'objet de fouilles en 2008. Dans le cadre de l'aménagement de la déviation routière, pont de contournement, la Commune et le Conseil général de Haute Savoie ont souhaité développer un projet de mise en valeur du site de l'ancienne maison forte du Châtelet, site inscrit Monument historique depuis 1989.

8 - FAUNE – PROTECTION BOISEMENTS

L'Autorité environnementale recommande d'étayer et de conclure explicitement sur l'absence d'incidences résiduelles significatives de l'opération sur les espèces protégées et, à défaut, de poursuivre la recherche de mesures d'évitement et de réduction et si besoin de présenter les mesures de compensation nécessaires.

L'analyse des effets résiduels conduite pp. 524 à 533 du rapport sur les incidences environnementales, intègre toutes les espèces présentes sur le site, y compris les espèces protégées. Les effets résiduels y sont qualifiés de faible à positif en fonction des différents taxons.

Nous pouvons conclure en l'absence d'incidences résiduelles significatives de l'opération sur les espèces protégées et l'état de conservation des populations d'espèces.

⁸ <http://atlas.patrimoines.culture.fr/atlas/trunk/>

2.3 - Incidences du projet sur l'environnement et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser Page 26

La mesure d'évitement ME2 prévoit le passage d'un écologue pour vérifier l'absence de gîte, favorable aux chiroptères, aux pics et à la Chouette hulotte, effective sur le layon, rejoint la mesure MR10. Cette mesure d'évitement, si elle paraît tout à fait utile, ne saurait se substituer à la réalisation d'un inventaire des gîtes existants dès ce stade de définition de l'opération afin d'optimiser les mesures à prendre pour en assurer la préservation.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser dès ce stade un inventaire complet des gîtes à chiroptères et avifaune sur l'ensemble du layon et des accès prévus. Elle recommande également de s'assurer de l'absence d'atteinte aux espèces concernées et à leurs habitats, et à défaut d'y appliquer la séquence éviter, puis réduire, et à défaut compenser.

2.4 - Dispositif de suivi proposé Page 26

L'Autorité environnementale recommande de Fournir les données brutes d'inventaires pour la recherche de gîtes de chiroptères et de l'avifaune.

La mesure « MR-10 Mise en défens des arbres gîtes d'intérêt pour les chiroptères et les oiseaux » dont la MRAE fait état, n'a pas vocation à se substituer aux inventaires exhaustifs déjà conduits pour caractériser l'état initial de l'environnement du site (voir données brutes sur carte g8 page 496 du rapport sur les incidences environnementales). Elle sert à les confirmer en phase opérationnelle pour marquage des arbres avec les entreprises. La nature évoluant sans cesse, il n'est pas exclu que de nouveaux arbres soient devenus favorables.

2.3 - Incidences du projet sur l'environnement et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser Page 27

L'Autorité environnementale recommande de réévaluer le risque de mortalité engendré par la présence des câbles sur les espèces protégées présentes, et de prendre les mesures pour les éviter, les réduire et si besoin les compenser.

Le niveau d'effet brut est qualifié de "MODERE" au chapitre 5.9.3 en page 425 du rapport sur les incidences environnementales, considérant en particulier que 2/3 du linéaire de ligne présente un risque de collision réduit, par le fait qu'elle soit plus basse que le couvert forestier dans lequel elle s'insère, ou située en zone urbaine.

L'autorité environnementale ignore la mesure MR6 qui est déjà préconisée (page 489 du rapport sur les incidences environnementales), qui permet de réduire les risques de collision sur les tronçons à risque en y plaçant des dispositifs de visualisation. Le dispositif le plus efficace, de type Bidmark est recommandé. Celui-ci produit une émission de lumière ultraviolette, visible dans un rayon de 400 m pendant une durée de 12 heures et permet aux oiseaux de voir les balises en basse lumière et dans le brouillard.

L'Autorité environnementale recommande :

[...] de reporter la trame de protection des boisements dans le règlement graphique,
[...]

Après dialogue techniques avec les services de la DDT, lors du développement des mesures d'intégration environnementales, nous avons été conseillés de conserver le classement EBC sur l'ensemble des espaces boisés qui ne nécessitait pas de "défrichement", plutôt que d'inscrire la zone en L.151-23 tel que nous l'envisagions initialement. Il s'agit donc d'une mesure visant à préserver au maximum les EBC, et de les ajuster au strict minimum.

La création d'espaces protégés au titre de l'article L. 151-23 aurait créé un précédent en matière réglementaire, sur le plan de zonage. Cette proposition de protection sera étudiée dans le cadre d'une prochaine révision générale du PLU réinterrogeant le type de protection à l'échelle de l'ensemble de la commune, et non pas seulement sur le site de projet, suivant les espaces et adapté à leur type de gestion.

Cette partie du rapport sur les incidences environnementales (chapitre 12.2.7, page 627 et 628), n'a pas été mise à jour dans ce sens. Il s'agit d'une erreur dans le rapport sur les incidences environnementales.

9 - EFFETS CUMULES

2.3 - Incidences du projet sur l'environnement et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser Page 28

L'Autorité environnementale recommande compléter l'analyse des effets cumulés par les projets connus du public et de présenter les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation relatives aux effets cumulés du projet avec ceux identifiés.

L'article R.122-5, modifié le 01/08/2021, dispose « [...] l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire :

[...] 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :

[...] e) du cumul des incidences avec d'autres projets **existants** ou **approuvés**, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturels et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptible d'être touchées.

Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés.

Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés.

Sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact :

- > ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181-14 et d'une consultation du public ;
- > ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public ».

La MRAE fait référence à une « analyse des effets cumulés par les projets **connus du public** ». Le Code de l'environnement ne cite que les « autres projets **existants** ou **approuvés** ». Nous confirmons que les projets cités par la MRAE, n'entrent pas dans le champ d'application du e) du 5° du II de l'article R122-5 du Code de l'Environnement. A savoir :

- > Le projet de remplacement du DMC, est à l'étude. Il n'est pas réalisé et n'a fait l'objet à ce jour d'aucune décision permettant sa réalisation. Ce projet n'est ni « existant », ni « approuvé » au sens de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement.
- > Le projet de Pôle d'Echanges multimodal (PEM) : les opérations qui devront être réalisées pour sa mise en œuvre ne sont à ce stade qu'hypothétiques. Elles sont en cours d'étude. Elles ne sont pas réalisées et n'ont fait l'objet à ce jour d'aucune décision permettant leur réalisation. Ce projet n'est ni « existant », ni « approuvé » au sens de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement.

10 - DOCUMENTS CADRES

3.2 - Articulation avec les autres plans, schémas, programmes ou documents de planification en vigueur Page 31

L'Autorité environnementale recommande :

- 13> D'établir la compatibilité du projet d'ensemble avec la loi montagne [...]
- 14> D'établir la compatibilité du projet d'ensemble avec les règles du SradDET,
- 15> [...]

L'article R.151-3 du Code de l'Urbanisme dispose « *Au titre de l'évaluation environnementale, le rapport de présentation : 1° Décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés aux articles L. 131-4 à L. 131-6, L. 131-8 et L. 131-9 avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ; [...]* »

L'article L.131-6 du CU dispose "*En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme [...] prennent en compte les documents mentionnés à l'article L. 131-2.*"

L'article L.131-2 du CU dispose "*Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte : 1° Les objectifs des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires*"

L'article R.122-5 du Code de l'environnement qui encadre le contenu de l'étude d'impact pour la démarche d'évaluation environnementale de projet, n'impose pas cette analyse, contrairement à l'article R.151-3 du Code de l'Urbanisme qui s'impose aux évaluations environnementales des documents d'urbanisme. Seule la Mise en Compatibilité du PLU est à analyser de ce point de vue.

En application du L. 131-6 et L.131-2 du CU, seuls les "**objectifs**" du SRADDET sont à prendre en compte et non pas les "règles" tel que le recommande la MRAE. Ces objectifs sont bien mentionnés dans le rapport sur les incidences environnementales, au chapitre 12.2.1 page 583 et suivantes du rapport sur les incidences environnementales et pris en compte par le projet

En ce qui concerne la Loi Montagne, les aménagements de type « ascenseurs valléens » sont des remontées mécaniques n'ayant pas pour objectif principal de desservir un domaine skiable, ce qui est le cas pour le projet d'ascenseur valléen entre le Fayet et le bourg de Saint-Gervais, qui reliera deux zones urbaines. Par ailleurs ce projet ne peut pas être considéré comme une UTN structurante dès lors que le dénivelé est inférieur à 300 m⁹.

⁹ est considéré comme UTN une infrastructure pouvant transporter plus de 10 000 voyageurs/jour sur un dénivelé supérieur à 300 m (DECRET n° 2007- 1039 du 10 mai 2017)