Département de la Haute-Savoie (74)

Commune de COMBLOUX et DEMI-QUARTIER

- Les Portes du Mont Blanc -

Aménagement du domaine skiable

« Remplacement du télésiège de BEAUREGARD »

Réponse du maitre d'ouvrage

Les Portes du Mont-Blanc
Combloux - Cordon - Demi-Quartier- La Giettaz - Megève - Sallanches
SIVU Espace Jaillet

SIVU ESPACE JAILLET
Mairie de Megève
1, Place de l'Eglise
BP 23
74120 MEGÈVE
Tél : 04 50 58 65 20

Février 2024

Sommaire

A. Précisions concernant la conception du projet 3
1. Réponse Maitre d'ouvrage sur la conception du projet 3

B. Concernant la vulnérabilité au changement climatique du domaine skiable 4
1. Réponse Maitre d'ouvrage sur la vulnérabilité au changement climatique du domaine skiable 4

C. Précisions concernant le périmètre de l'étude 5
1. Réponse Maitre d'ouvrage sur l'impact du développement de l'activité estivale associé au remplacement de Beauregard 5
2. Réponse Maitre d'ouvrage sur le projet Global DSP 6
3. Réponse Maitre d'ouvrage sur la cartographie d'habitat qui couvre des tracés non présentés 6

D. Précisions concernant les études géotechniques 8
1. Réponse Maitre d'ouvrage sur les études géotechniques 8

E. Précisions concernant l'environnement 9
1. Réponse Maitre d'ouvrage sur les zones humides 9
2. Réponse Maitre d'ouvrage sur la Buxbaumie 9
3. Réponse Maitre d'ouvrage sur les habitats de reproduction de l'avifaune 10
4. Réponse Maitre d'ouvrage sur les états et les objectifs de conservation des espèces ayant contribué à la désignation des sites Natura 2000 10
5. Réponse Maitre d'ouvrage sur les zones de compensation présentes sur la commune de Combloux et les données de qualité du Nant d'Arvillon 10
6. Réponse Maitre d'ouvrage sur les conclusions de l'étude géotechnique de niveau G2/PRO, et de s'engager sur la réalisation de la mesure MR4 préconisée à l'étude d'impact 11
7. Réponse Maitre d'ouvrage sur le captage privé situé au nord de la gare amont 11
8. Réponse Maitre d'ouvrage sur les impacts indirects, le régalage des déblais, l'accès de proximité aux différents sites, et la réalisation d'une tranchée pour la pose d'un câble électrique depuis la gare de Crève-cœur 11
9. Réponse Maitre d'ouvrage sur les impacts du fonctionnement estival de la remontée sur les chiroptères et les oiseaux 12
10. Réponse Maitre d'ouvrage sur les impacts sur les espèces d'insectes menacées 12
11. Réponse Maitre d'ouvrage sur les zones naturelles inventoriées rendues plus accessibles l'été 12
12. Réponse Maitre d'ouvrage sur les enjeux des espèces, de clarifier les impacts, et de définir les impacts résiduels, voire d'envisager la nécessité d'une dérogation à la protection des espèces 12
13. Réponse Maitre d'ouvrage sur l'évaluation des incidences Natura 2000 13
14. Réponse Maitre d'ouvrage sur le résumé non technique 13

F. Réponse Maitre d'ouvrage sur l'intérêt de la mesure MR22 concernant la mare de la Ravine 14
1. Réponse Maitre d'ouvrage sur la mesure MR22 14

G. Précisions concernant le climat 15
1. Réponse Maitre d'ouvrage sur le bilan GES 15
2. Réponse Maitre d'ouvrage sur les mesures de réduction de la consommation énergétique de la remontée mécanique 17

H. Réponse Maitre d'ouvrage sur le dispositif de suivi 18
1. Réponse Maitre d'ouvrage sur le protocole de suivi 18

Dans sa synthèse de son avis, l'Autorité environnementale recommande de :

« …

- *étudier la faisabilité technique de la conservation des pylônes actuels ; étayer la rareté des constituants de réparation ou leurs coûts excessifs ;*

- *évaluer la vulnérabilité au changement climatique du domaine skiable, et tout particulièrement de la nou- velle remontée, sur la base des dernières données disponibles ;*

- *étendre le périmètre des aires d'étude de l'étude d'impact à celui de l'ensemble des effets directs et indi- rects du projet, à court, moyen et long termes ; compléter l'état initial avec les zones de compensation présentes sur Combloux ;*

- *conduire les études géotechniques de conception et intégrer ses conclusions, réévaluer le cas échéant les impacts du projet, notamment sur les risques, les captages et la biodiversité ;*

- *définir et intégrer les impacts indirects dans l'évaluation des impacts, et évaluer les impacts du fonction - nement estival de la remontée ; rechercher les états et les objectifs de conservation associés aux es- pèces ayant contribué à la désignation des sites Natura 2000, notamment d'avifaune et de chiroptères ; compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 et conclure sur l'absence d'atteinte ; préciser les loca- lisations des stations de la Buxbaumie verte, protégée ;*

- *préciser la mesure MR22 concernant la mare de la Ravine ; prendre la mesure MR4 préconisée à l'étude d'impact ;*

- *réaliser un bilan carbone complet de l'opération, intégrer au bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) celles liées à l'énergie grise comprise dans les ouvrages, réduire et compenser les émissions gé- nérées ; intégrer les flux de fréquentation induits par l'opération, notamment estivale ; prévoir des me- sures de réduction de la consommation énergétique ;*

- *renforcer et clarifier le dispositif de suivi.*

… »

A. PRECISIONS CONCERNANT LA CONCEPTION DU PROJET

Extrait Avis MRAE

L'Autorité environnementale recommande d'étudier la faisabilité technique de la conservation des pylônes actuels, d'étayer la rareté des constituants de réparation du télésiège actuel ou leurs coûts excessifs, et de justifier de la disponibilité des composants du TSCD durant sa durée de vie.

1. Réponse Maitre d'ouvrage sur la conception du projet

Selon le paragraphe A6 - 24.1.2 du guide RM2 version 3 du 12/07/2023, sauf accord du service de contrôle, **seul un ouvrage de génie civil de moins de 30 ans** à la date d'autorisation du principe de l'opération (DAET,…) peut être récupéré pour réaliser une installation nouvelle ou une modification substantielle.

Le TSD de Beauregard datant de 1985 (39 ans en 2024) les ouvrages de ligne (ouvrages béton et structures métalliques) <u>ne peuvent être récupérés</u>.

Les constituants de l'installation actuelle sont vieillissants et présentent des pathologies de plus en plus nombreuses, notamment sur les fûts des pylônes qui ont atteint une durée de vie limite en fatigue avec l'apparition de pertes d'épaisseur et de fissures sur certaines soudures ce qui nécessite un contrôle récurrent voir le remplacement des pylônes les plus problématiques.

Le remplacement du TSD de Beauregard devient nécessaire d'un point de vue sécuritaire sur cet appareil qui est la porte d'entrée du domaine skiable.

A noter aussi que les véhicules en ligne de l'installation neuve sont plus lourds et avec une prise au vent plus grande que les véhicules actuellement en place sur le TSD de Beauregard.

Les sollicitations sur les massifs béton seront augmentées ne permettant pas de conserver ces ouvrages.

B. CONCERNANT LA VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE DU DOMAINE SKIABLE

Extrait Avis MRAE

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer la vulnérabilité au changement clima- tique du domaine skiable, de la remontée, et de celle-ci avec un unique usage estival avec ou sans retenue supplémentaire et en se basant sur les dernières données climatiques dis- ponibles (rapport du GIEC 2023 – AR6, DRIAS, ...).

1. Réponse Maitre d'ouvrage sur la vulnérabilité au changement climatique du domaine skiable

L'étude d'impact du changement climatique (Climsnow) sur la station des Portes du Mont-Blanc réalisée en novembre 2023 par le consortium Météo-France / Inrae / Dianeige prévoit plus de 100 jours d'enneigement sur les pistes déjà équipées en neige de culture du secteur de Beauregard, sans réalisation de la retenue collinaire, à l'horizon 2050 et avec le scénario de forte émission (RCP8.5).

Cette durée d'enneigement est suffisante pour amortir l'installation proposée.

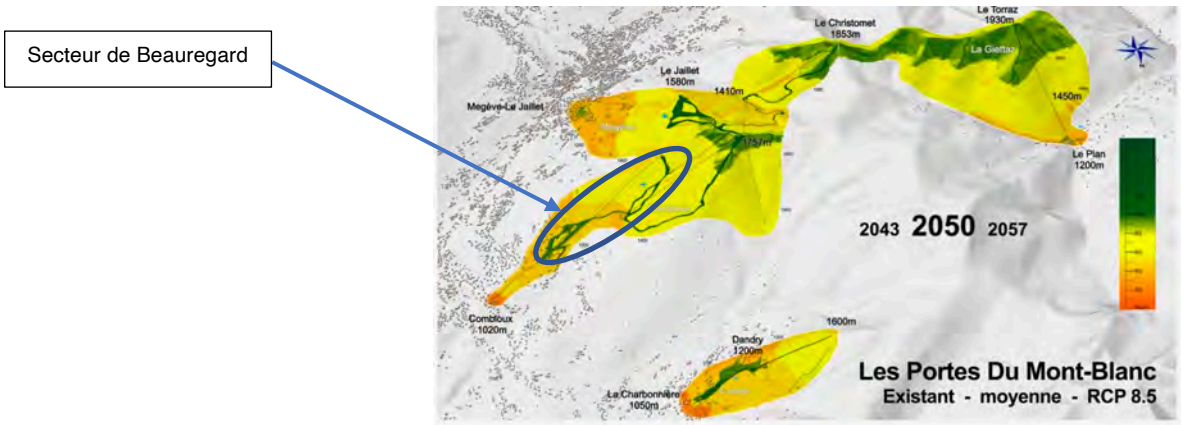


FIGURE 21 – Durées d'enneigement pour des saisons moyennes (état existant).

De manière plus générale, l'étude Climsnow conclue :

C. PRECISIONS CONCERNANT LE PERIMETRE DE L'ETUDE

Extrait Avis MRAE

L'Autorité environnementale recommande d'analyser les liens fonctionnels entre les opérations en cours ou programmées au sein de la station des portes du Mont-Blanc et de reconsidérer le périmètre du projet d'ensemble en conséquence.

Le projet d'ensemble (DSP) n'est pas présenté dans l'étude d'impact (page 5).

Analyse du lien fonctionnel : *« Il convient de vérifier si ces travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante des travaux d'infrastructure principale. Cette vérification devrait être basée sur des facteurs objectifs tels que la finalité, les caractéristiques, la localisation de ces travaux associés et leurs liens avec l'intervention principale ». Cette même note préconise aussi, pour déterminer si de tels travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante de l'intervention principale au regard de l'évaluation environnementale, un test de vérification/ évaluation dit « du centre de gravité » : « Ce test du centre de gravité devrait vérifier si ces travaux associés sont centraux ou périphériques par rapport aux travaux principaux et dans quelle mesure ils sont susceptibles de prédéterminer les conclusions de l'évaluation des impacts environnementaux ».*

L'Autorité environnementale recommande :
- de mettre en cohérence le périmètre de l'évaluation et celui du projet d'ensemble ;
- d'étendre le périmètre des aires d'étude de l'étude d'impact à celui de l'ensemble des effets directs et indirects du projet, à court, moyen et long terme.

Elle recommande de lui présenter cette étude d'impact complétée pour avis avant toute consultation du public.

Une cartographie d'habitat couvre un tracé non présenté de la gare amont vers l'Est. Et les inventaires font apparaître trois linéaires partant de la gare amont vers l'Est, vers le sud et vers le sud-ouest. (exemple page 126 des inventaires chiroptères 2020). Dans le cas où ces indications correspondraient à des opérations prévues associées au projet de remontée mécanique, elles sont à intégrer à la présente étude d'impact (page 6).

1. Réponse Maitre d'ouvrage sur l'impact du développement de l'activité estivale associé au remplacement de Beauregard

Rappelons que l'objectif primordial du projet est de remplacer l'appareil existant afin de pouvoir continuer à desservir le domaine skiable depuis le village de Combloux et de profiter de ce remplacement pour équiper l'appareil de cabines afin de faciliter et sécuriser le transport des groupes d'enfants des écoles de ski, à la montée comme à la descente si besoin.

S'il est vrai que les cabines du futur télémix peuvent éventuellement faciliter la mise en place d'une exploitation d'été, celle-ci n'est pour le moment pas prévue, ni dans les plans de développement de la commune ni dans le cahier des charges de la future DSP. C'est pourquoi les impacts d'un éventuel développement du tourisme estival lié au projet n'ont pas été étudié dans l'étude d'impact.

2. Réponse Maitre d'ouvrage sur le projet Global DSP

Il est actuellement impossible d'inclure l'ensemble des projets de la future DSP dans l'étude d'impact du projet de TSD de Beauregard étant donné que le projet final de la future DSP n'est pas encore connu.

En effet, la consultation pour l'attribution de la future DSP est encore en phase de candidature et que ce projet global est donc susceptible de changer notamment durant la phase de négociation.

Il est uniquement possible de préciser que le projet global de DSP proposé par la SEM est à l'image de ce qui a été fait depuis 7 ans, c'est à dire un veritable **projet de rationalisation, sobriété et réduction de l'impact global** (exemple : projets de remplacement du TS Jouty par un Tk, de remplacement des 2TS Grande Rare et Tete du Torraz par 1 TS, etc..).

De plus, le remplacement du TSD de Beauregard est un projet en soit et totalement indépendant de tout autre projet.

Ce remplacement ne changera en rien le fonctionnement globale du domaine skiable et de la commune (fréquentation, navettes, etc...) et les seuls impacts que le remplacement du TSD de Beauregard va apporter sont ceux défini dans l'étude d'impact environnementale initialement transmise.

Les seuls changements que ce remplacement engendre sont :

- Une diminution du nombre de pylônes, de d'impact visuel, des interventions d'entretien, du risque de pollution par les fuites de graisse...
- Une meilleure durabilité grâce au stockage des véhicules dans le garage.
- Un embarquement plus sécuritaire et confortable des usagers (enfants et piétons dans les cabines, skieurs seul sur les sièges)

A noter qu'il n'est pas prévu d'augmentation de la fréquentation hivernale du au remplacement de l'appareil. Le but du projet est uniquement de sécuriser et améliorer le transport du volume des clients actuels.

De plus, cette remontée possédant déjà sa piste de ski enneigé en neige de culture. Le projet ne nécessite pas de complément d'équipement du réseau neige, ni de consommation en eau supplémentaire.

En outre, les projets futurs (finalisation de la retenue de pertuis, enneigement supplémentaire et remplacements d'appareil), qu'ils soient réalisés ou non, n'ont pas d'effet sur l'exploitation du TSD de Beauregard et donc sur l'impact environnemental du remplacement de celle-ci.

3. Réponse Maitre d'ouvrage sur la cartographie d'habitat qui couvre des tracés non présentés

De nombreuses options de développement ont été envisagé (création de pistes, espace ludique) durant la genèse du projet. Ceci explique pourquoi le périmètre des certaines cartographies s'étends parfois au-delà de la simple remontée mécanique.

Cependant, à l'issue des études et dans le but de limiter au maximum l'impact environnemental, nous confirmons que les éventuels projets envisagés dans ce secteur ont été abandonnés. C'est pourquoi, même s'ils apparaissent dans les cartographies des inventaires, ils n'ont pas été présentés en détail.

Le projet se limite bien à un simple remplacement d'appareil en lieu et place d'un appareil existant, sans déplacement des gares et avec réduction du nombre de pylônes.

D. PRECISIONS CONCERNANT LES ETUDES GEOTECHNIQUES

Extrait Avis MRAE

L'Autorité environnementale recommande de justifier et le cas échéant requalifier le niveau d'enjeu « risques naturels », de ***conduire dès ce stade les études géotechniques de conception****, afin d'intégrer ses conclusions et son dimensionnement dans la définition des ouvrages et d'actualiser l'étude d'impact en conséquence, si nécessaire.*

L'Autorité environnementale recommande que ***les études relatives à l'ouvrage projeté tiennent compte des investigations géotechniques en cours au droit de la retenue*** *(zones distinctes mais relativement proches).*

L'Autorité environnementale recommande que les études géotechniques de conception soient réalisées dès ce stade, que ***le dimensionnement des ouvrages, des travaux et matériaux soit déterminé précisément et, si besoin, de réévaluer les impacts des ouvrages, notamment sur les risques, les captages et la biodiversité.***

1. Réponse Maitre d'ouvrage sur les études géotechniques

Des reconnaissances géotechniques spécifiques (phase conception – G2AVP) sont prévues et seront engagées dès ce printemps, à la fonte des neiges, afin de préciser le contexte géotechnique au niveau des futurs ouvrages (gares en particulier). Ces investigations permettront de fournir les éléments nécessaires au dimensionnement des futurs ouvrages.

A noter que **ces études ne peuvent pas être réalisées tant que : le constructeur n'est pas retenu** et **les études techniques de lignes définitives soient réalisées.**

A noter que les données géotechniques recueillies dans le cadre du projet de la retenue de Pertuis seront prises en compte dans les études de conception. Néanmoins, même si les deux sites sont relativement proches, l'étude géotechnique préalable (G1 – DAET) n'a pas mis en évidence de lien particulier entre les 2 sites.

E. PRECISIONS CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT

Extrait Avis MRAE

L'Autorité environnementale recommande de :

*- préciser la **localisation des stations de Buxbaumie** verte à l'échelle des travaux autour des différents pylônes.*

*- cartographier les **habitats de reproduction des oiseaux**.*

*- rechercher les **états et les objectifs de conservation** associés **aux espèces ayant contribué à la désignation des sites Natura 2000**, notamment d'avifaune et de chiroptères.*

*- compléter l'état initial avec les **zones de compensation présentes sur la commune de Combloux, et les données de qualité du Nant d'Arvillon**.*

*- intégrer dès ce stade les **conclusions de l'étude géotechnique de niveau G2/PRO, et de s'engager sur la réalisation de la mesure MR4 préconisée à l'étude d'impact.***

*- préserver le **captage privé situé au nord de la gare amont** par les mesures nécessaires.*

*- de **définir et d'intégrer les impacts indirects** dans l'évaluation des impacts, ainsi que le **régalage des déblais, l'accès de proximité aux différents sites, et la réalisation d'une tranchée** pour la pose d'un câble électrique depuis la gare de Crève-coeur.*

*- évaluer **les impacts du fonctionnement estival de la remontée sur les chiroptères et les oiseaux**.*

*- réévaluer **les impacts sur les espèces d'insectes menacées**.*

*- évaluer **les impacts sur les zones naturelles inventoriées rendues plus accessibles l'été**.*

*- réévaluer **les enjeux des espèces, de clarifier les impacts, et de définir les impacts résiduels, voire d'envisager la nécessité d'une dérogation à la protection des espèces.***

*- compléter **l'évaluation des incidences Natura 2000 en incluant la phase travaux et le fonctionnement estival.***

*- évaluer **l'intérêt de la mesure MR22 concernant la mare de la Ravine**, et de la préciser le cas échéant.*

*- **renforcer et clarifier le dispositif de suivi**.*

- prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

Il serait utile d'identifier les remontées mécaniques et pistes, abandonnées ou créées, concernées (page 5).

1. Réponse Maitre d'ouvrage sur les zones humides

Précisons tout d'abord que contrairement à ce qui est indiqué dans l'avis de l'Autorité environnementale, le projet n'aura pas d'impact sur les zones humides car comme indiqué dans l'étude d'impact, le projet a été adapté de manière à éviter tout impact sur les zones humides.

De plus, plusieurs mesures de réduction, et d'accompagnement sont prévues de manière à garantir l'absence d'impact du projet sur ces zones humides.

2. Réponse Maitre d'ouvrage sur la Buxbaumie

Comme indiqué dans l'étude d'impact, aucune station de cette espèce végétale protégée n'a été repérée dans l'emprise des travaux, ni du défrichement, ni des terrassements des pylônes du futur appareil, ni des terrassements des pylônes des gares.

De plus des mesures de réduction et d'accompagnements sont prévues de manière à garantir l'absence d'impact sur cette espèce.

3. Réponse Maitre d'ouvrage sur les habitats de reproduction de l'avifaune

Rappelons que le projet consiste en un simple remplacement d'appareil en lieu et place d'un appareil existant, sans déplacement des gares et avec réduction du nombre de pylônes. Et plusieurs mesures d'évitement, réduction et accompagnement ont été prises en compte.

Les impacts du projet sur les habitats sont donc globalement faibles (maximum 9 900 m2 de terrassement et 4 100m2 de défrichement) tout habitat confondu. De plus, il a été choisi de faire tous les efforts possibles de manière à réduire au stricte minimum les impacts du projet sur tous les habitats, quelques soit leur utilisation par l'avifaune, sans faire une discrimination selon ce critère.

4. Réponse Maitre d'ouvrage sur les états et les objectifs de conservation des espèces ayant contribué à la désignation des sites Natura 2000

Rappelons que non seulement le projet se situe en dehors de tous site Natura 2000, mais à plus de 4,4 km du site Natura 2000 le plus proche.

De plus, des inventaires complets de la faune ont été réalisés sur le site du projet par des spécialistes, notamment de l'avifaune et des chiroptères. Toutes les espèces inventoriées sont citées dans l'étude d'impact, en précisant leurs différents enjeux respectifs, notamment vis-à-vis de la Directive habitats. Et chacune des espèces a été prise en compte selon ses sensibilités spécifiques et ses enjeux.

5. Réponse Maitre d'ouvrage sur les zones de compensation présentes sur la commune de Combloux et les données de qualité du Nant d'Arvillon

La zone d'étude soit située dans le bassin versant du Nant d'Arvillon, néanmoins, le projet est situé à plus de 180 m de ce cours d'eau et le projet n'aura aucun impact sur celui-ci. En outre, comme indiqué ci-avant, aucune exploitation d'été n'est prévue pour le moment, ni dans les plans de développement de la commune ni dans le cahier des charges de la future DSP.
De plus, toutes les données disponibles à la date de l'étude concernant ce cours d'eau ont été citées dans l'étude.

Il est précisé dans l'étude d'impact qu'à la date de cette étude, aucun secteur de mesure compensatoire n'est situé dans la zone d'étude.

6. Réponse Maitre d'ouvrage sur les conclusions de l'étude géotechnique de niveau G2/PRO, et de s'engager sur la réalisation de la mesure MR4 préconisée à l'étude d'impact

Comme précisé ci-avant, les études géotechniques G2/PRO ne peuvent pas être réalisées tant que le constructeur n'est pas retenu et les études techniques de lignes définitives réalisées.

Des reconnaissances géotechniques spécifiques (phase conception – G2AVP) seront engagées dès que possible ce printemps, à la fonte des neiges, afin de préciser le contexte géotechnique au niveau des futurs ouvrages (gares en particulier). Ces investigations permettront de fournir les éléments nécessaires au dimensionnement des futurs ouvrages.

Le Maitre d'ouvrage s'engage à la réalisation de toutes les mesures préconisées dans l'étude d'impact et notamment à la mesure MR4. Mais aussi, si besoin suite aux études géotechniques G2 PRO, à la mise en œuvre de mesures complémentaires de manière à maintenir au maximum le même niveau d'impact sur le milieu naturel que le projet prévu initialement.

7. Réponse Maitre d'ouvrage sur le captage privé situé au nord de la gare amont

Le Maitre d'ouvrage s'engage à préserver le captage privé de tout impact lié au projet.

8. Réponse Maitre d'ouvrage sur les impacts indirects, le régalage des déblais, l'accès de proximité aux différents sites, et la réalisation d'une tranchée pour la pose d'un câble électrique depuis la gare de Crève-cœur

Effectivement page 223 de l'étude d'impact il est indiqué que « *Des impacts indirects sont toujours possibles lorsque des travaux sont réalisés à proximité de ces milieux fragiles (zones humides, cours d'eau).* » c'est pourquoi il est prévu dans cette même étude d'impact les mesures MR5, MR6, MR7 et MR8, ainsi que les mesures de suivi de chantier MSC1 et MSC2.

En outre, le régalage des déblais, l'accès de proximité aux différents sites et la réalisation de la tranchée pour le réseau électrique sont bien pris en compte dans l'évaluation des impacts du projet. Leur ampleur est d'ailleurs citée en page 64 de l'étude d'impact.

9. Réponse Maitre d'ouvrage sur les impacts du fonctionnement estival de la remontée sur les chiroptères et les oiseaux

Comme indiqué ci-avant, aucune exploitation d'été n'est prévue pour le moment, ni dans les plans de développement de la commune ni dans le cahier des charges de la future DSP. C'est pourquoi les impacts d'un éventuel développement du tourisme estival lié au projet n'ont pas été étudié dans l'étude d'impact.

10. Réponse Maitre d'ouvrage sur les impacts sur les espèces d'insectes menacées

Effectivement, page 145 l'étude d'impact, dans le chapitre de présentation de l'état initial du site, il est indiqué que *« …il n'est pas exclu que des individus soient impactés par le dépôt de matériaux ou encore la circulation des engins… ». C'est* pourquoi, dans cette même étude d'impact, dans les chapitres suivants il est prévu les différentes mesures permettant d'éviter, réduire et accompagner les impacts du projet sur les espèces.

A noter, que comme indiqué dans les plans du projet, aucune intervention ne sera réalisée au niveau de la mare forestière sous le sommet des Salles. Les espèces protégées fréquentant ce site ne seront donc pas impactées par le projet.

De plus, il est bien précisé que les zones humides se la zones d'étude seront préservées.

Les impacts sur les espèces d'insectes menacées ont donc bien été traités.

11. Réponse Maitre d'ouvrage sur les zones naturelles inventoriées rendues plus accessibles l'été

Comme indiqué ci-avant, aucune exploitation d'été n'est prévue pour le moment, ni dans les plans de développement de la commune ni dans le cahier des charges de la future DSP. C'est pourquoi les impacts d'un éventuel développement du tourisme estival lié au projet n'ont pas été étudié dans l'étude d'impact.

12. Réponse Maitre d'ouvrage sur les enjeux des espèces, de clarifier les impacts, et de définir les impacts résiduels, voire d'envisager la nécessité d'une dérogation à la protection des espèces

Rappelons que le projet consiste en un simple remplacement d'appareil en lieu et place d'un appareil existant, sans déplacement des gares et avec réduction du nombre de pylônes.

De plus, plusieurs mesures d'évitement, réduction et accompagnement ont été prises en compte de manière à ce que le projet n'ait aucun impact sur les espèces protégées.

C'est pourquoi la nécessité d'une dérogation à la protection des espèces n'a pas été envisagée.

13. Réponse Maitre d'ouvrage sur l'évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 fournie avec l'étude d'impact incluant la phase travaux. En outre, aucune exploitation estivale n'est prévue.

14. Réponse Maitre d'ouvrage sur le résumé non technique

Afin de ne pas induire en erreur le lecteur, le résumé non technique n'a pas été modifié, mais la présente réponse sera jointe au dossier d'enquête publique.

F. REPONSE MAITRE D'OUVRAGE SUR L'INTERET DE LA MESURE MR22 CONCERNANT LA MARE DE LA RAVINE

Extrait Avis MRAE
L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'intérêt de la mesure MR22 concernant la mare de la Ravine, et de la préciser le cas échéant.

1. Réponse Maitre d'ouvrage sur la mesure MR22

Cette mesure a été proposée par l'expert chiroptèrologue, dans le but d'améliorer la situation existante pour les chauve-souris sur l'ensemble du versant.

Cette mesure entrant en conflit avec la présence d'autre espèces (notamment d'insectes comme l'Agrion de Hasté), le maitre d'ouvrage a décidé de l'abandonner.

Précisons également que les éventuels projets envisagés dans ce secteur ont été abandonnés.

C'est pourquoi, même s'ils apparaissent dans les cartographies des inventaires, ils n'ont pas été présentés en détail.

G. PRECISIONS CONCERNANT LE CLIMAT

Extrait Avis MRAE

L'Autorité environnementale recommande d'intégrer aux estimations du bilan GES :
- *l'énergie grise comprise dans les ouvrages, afin de réaliser un bilan carbone complet de l'opération,*
- *les flux de fréquentation induits par l'opération, notamment estivale,*
- *les mesures permettant de réduire, de compenser les émissions générées.*

L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures de réduction de la consommation énergétique de la remontée mécanique ou à défaut des mesures sur le domaine skiable, en tenant compte des modalités d'exploitations estivales de la remontée.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer la vulnérabilité au changement climatique du domaine skiable, de la remontée, et de celle-ci avec un unique usage estival avec ou sans retenue supplémentaire et en se basant sur les dernières données climatiques disponibles (rapport du GIEC 2023 – AR6, DRIAS, ...).

1. Réponse Maitre d'ouvrage sur le bilan GES

Pour rappel, il est mentionné dans l'étude d'impact environnementale :

Concernant le transport routier :
Le projet consiste au remplacement d'une remontée mécanique permettant d'améliorer le confort et la sécurité des usagers, sans pour autant créer une augmentation de la fréquentation touristique.

Le projet n'engendrera donc aucune augmentation du transport routier.

Concernant le nouvel appareil :
La puissance de l'appareil existant est de l'ordre de 525 kW et celle de l'appareil en projet est de l'ordre de 650 kW.

L'augmentation du besoin en alimentation électrique lié à celui-ci est donc seulement de l'ordre de 125 kW.

L'augmentation de consommation électrique du projet reste réduite grâce au choix d'un moteur couple qui permet de limiter l'augmentation de la consommation comparée à une motorisation standard type moteur + réducteur dont le rendement est plus faible et la consommation plus élevée.

L'augmentation liée au projet est proportionnelle au projet et justifiée aux vues de l'augmentation du service rendu.

L'énergie utilisée pour le fonctionnement des équipements du domaine skiable est électrique.

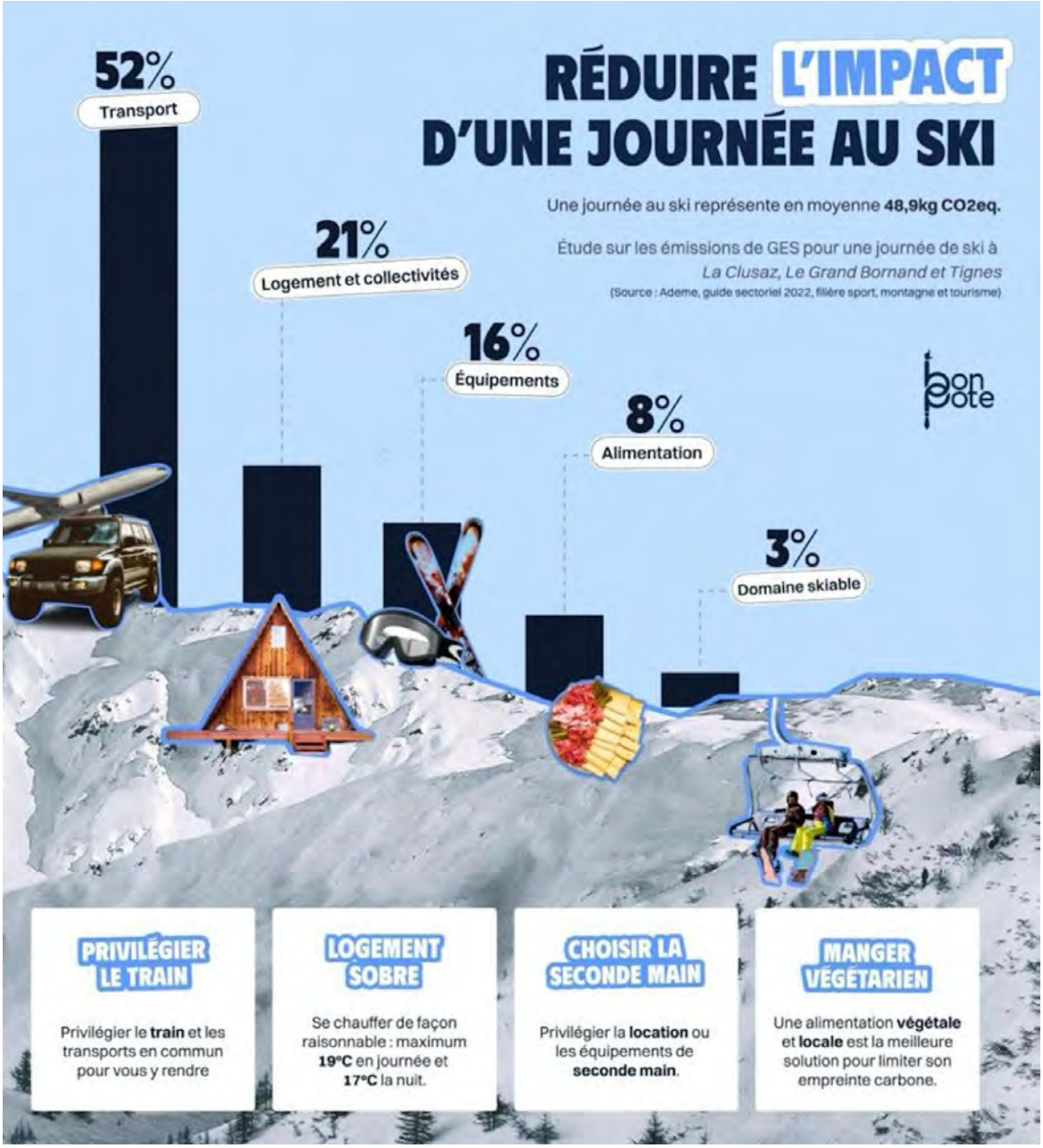
Les équipements du domaine skiable n'engendrent donc pas d'émission directe de GES ni de polluants atmosphériques lors de leur fonctionnement en phase d'exploitation.

À cela nous pouvons rappeler que **le projet se limite bien à un simple remplacement d'appareil en lieu et place d'un appareil existant, sans déplacement des gares et avec réduction du nombre de pylônes.**

Ce remplacement ne changera en rien le fonctionnement globale existant du domaine skiable et de la commune (fréquentation, navettes, etc...).

Enfin, selon l'**Agence de la transition écologique** (ADEME), le domaine skiable ne représente que 3% des émissions de GES lors d'une journée de ski.

Ceci confirme que ***l'augmentation du besoin en alimentation électrique lié au nouvel appareil (de l'ordre de 125 kW) reste marginale et insignifiante.***



2. Réponse Maitre d'ouvrage sur les mesures de réduction de la consommation énergétique de la remontée mécanique

Le fonctionnement de la remontée mécanique sera optimisé afin de réduire la consommation énergétique de cette dernière.

En période hivernale la vitesse de l'installation sera adaptée en fonction de l'affluence sur l'installation. Aux heures de pointes (notamment en début de matinée et d'après-midi lors des départs des cours ESF et de l'arrivée des usagers) l'appareil pourra fonctionner à vitesse nominale (prévue à 5.5 m/s sur cette installation pour un débit horaire de 2600 personnes/heure).

Hors de ces périodes la vitesse de l'appareil pourra être de l'ordre de 4.5 m/s puisque le débit maximal de l'installation ne sera pas nécessaire. Cette mesure permettra de limiter au maximum la consommation énergétique de la remontée mécanique.

En période estivale en cas d'ouverture de la remontée mécanique de l'installation, celle-ci ne se fera qu'avec les cabines sur la ligne (les sièges étant stockés dans le garage).

Le débit sera alors limité à 800 personnes/heure pour un débit maximal prévu de 2600 personnes/heure. La vitesse d'exploitation estivale sera aussi de l'ordre de 4.5 m/s.

La consommation énergétique estivale de l'appareil sera alors limitée par rapport à la consommation hivernale (moins de 30% de la consommation hivernale).

H. REPONSE MAITRE D'OUVRAGE SUR LE DISPOSITIF DE SUIVI

Extrait Avis MRAE
L'Autorité environnementale recommande de renforcer et clarifier le dispositif de suivi.

1. Réponse Maitre d'ouvrage sur le protocole de suivi

Le chantier sera suivi selon le protocole ci-joint en annexe.