



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale sur la création d'un ascenseur valléen entre Le Fayet et le Centre-bourg et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Gervais-les-Bains (74)

Avis n° 2022-ARA-AP-1301

Avis délibéré le 12 avril 2022

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 12 avril 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création d'un ascenseur valléen entre Le Fayet et le Centre-bourg et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Gervais-les-Bains (74).

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Jean Paul Martin, Yves Sarrand, Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 17 janvier 2022, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture de la Haute-Savoie, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, l'agence régionale de santé ont été consultées et ont transmis leurs contributions en dates du 10 mars 2022 et du 7 février 2022.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

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

Synthèse de l'Avis

La commune de Saint-Gervais-les-Bains (Haute-Savoie), située dans la vallée de l'Arve, fait partie de la communauté de communes Pays du Mont-Blanc et compte deux tiers de résidences secondaires et logements occasionnels. L'ascenseur valléen projeté reliera le quartier du Fayet accueillant la gare ferroviaire au secteur Neyret/Châtelet et fonctionnera toute l'année de 7 h à 22 h. Il est destiné d'une part aux résidents permanents et d'autre part à la population occasionnelle et touristique de la commune à laquelle il offrira l'accès au domaine Évasion Mont-Blanc. La démarche d'évaluation environnementale a porté sur l'opération de création d'un ascenseur valléen et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Gervais-les-Bains.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- la qualité de l'air induite par les déplacements, au regard des objectifs du plan de prévention de l'atmosphère de la vallée de l'Arve ;
- le paysage et le patrimoine en lien avec la protection de sites naturels et de monuments historiques ;
- le bruit, notamment au droit des habitations existant le long du tracé ;
- les risques naturels, en particulier les mouvements de terrain et chutes de pierre ;
- la biodiversité et les milieux naturels au regard de l'habitat forestier et des espèces protégées d'oiseaux et de chiroptères ;
- le changement climatique et en particulier les émissions de gaz à effet de serre pouvant être évitées par le projet.

Alors que l'objectif affiché est à la fois d'offrir un transport urbain aux habitants et de faciliter l'accès au domaine skiable, dans un contexte de qualité de l'air dégradée, le dossier n'indique pas quelle est la fréquentation touristique attendue pour ces installations, pouvant laisser croire que son seul objet et ses seules incidences relèvent des travaux nécessaires et de la fréquentation par 460 personnes par jour de la liaison présentée. Ainsi, le dossier n'évalue pas les incidences de la fréquentation de la nouvelle liaison par la population touristique ni celles de la modernisation du pôle d'échanges multimodal du Fayet et du remplacement du « DMC » (double mono câble) nécessaires à l'atteinte de l'objectif annoncé, en particulier concernant les stationnements (au Fayet et au Châtelet) et les flux attendus.

Les incidences de l'ascenseur valléen en termes de bruit et de paysage, si elles sont évaluées, ne font pas l'objet de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation à la hauteur des nuisances qu'elles occasionnent. Il en est de même pour les incidences sur les oiseaux et les chauve-souris qui sont à évaluer également au titre des effets cumulés avec les autres projets connus, notamment du public. L'ensemble des solutions alternatives qui ont été étudiées ne sont pas retranscrites dans l'étude d'impact. La solution consistant à faire évoluer les liaisons routières existantes (changement de motorisation, des capacités, des fréquences), sollicitée lors de la concertation, n'a pas été étudiée.

Enfin, les évolutions projetées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Saint-Gervais dépassent celles strictement nécessaires au projet et sont susceptibles d'incidences fortes (en termes de bruit ou de biodiversité, concernant le zonage N notamment) qui ne sont pas évaluées.

Par ailleurs, les éléments requis par la réglementation pour les études d'impact des infrastructures de transport ne sont pas fournis. L'absence d'atteinte aux espèces protégées ou à leurs habitats n'est à ce stade pas démontrée.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte.....	5
1.2. Présentation de l'opération projetée.....	6
1.3. Description du projet d'ensemble.....	8
1.4. Procédures relatives à l'opération présentée.....	10
1.5. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	11
2. Analyse de l'étude d'impact.....	12
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	13
2.1.1. Déplacements et qualité de l'air.....	13
2.1.2. Émissions sonores.....	14
2.1.3. Paysage et patrimoine.....	14
2.1.4. Risques naturels et technologiques.....	15
2.1.5. Biodiversité.....	16
2.1.6. Changement climatique et conséquences.....	18
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	18
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	20
2.3.1. Déplacements et qualité de l'air.....	20
2.3.2. Paysage et patrimoine.....	20
2.3.3. Bruit et santé humaine.....	22
2.3.4. Risques naturels et technologiques.....	24
2.3.5. Biodiversité.....	25
2.3.6. Climat.....	27
2.3.7. Effets cumulés.....	28
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	29
2.5. Méthodes.....	29
2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	30
3. Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.....	30
3.1. Contenu et objet de la mise en compatibilité.....	30
3.2. Articulation avec les autres plans, schémas, programmes ou documents de planification en vigueur.....	31
3.3. Qualité de l'évaluation environnementale stratégique.....	32

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

La commune de Saint-Gervais-les-Bains (Haute-Savoie) se situe dans la vallée de l'Arve à 7,5 km environ au sud-est de Sallanches (figure 1). Elle compte 5 604 habitants répartis sur une surface de 63,6 ha (données Insee 2019), avec un taux de croissance démographique de 0,1 % sur la période 2013-2018, dont – 0,2 % de solde migratoire, et un taux de 67 % de résidences secondaires et logements occasionnels. La commune fait partie des dix communes de la communauté de communes Pays du Mont-Blanc. Son plan local d'urbanisme (PLU), dont la dernière évolution date du 29 novembre 2021¹, a été approuvé 15 février 2006 et révisé le 9 novembre 2016.

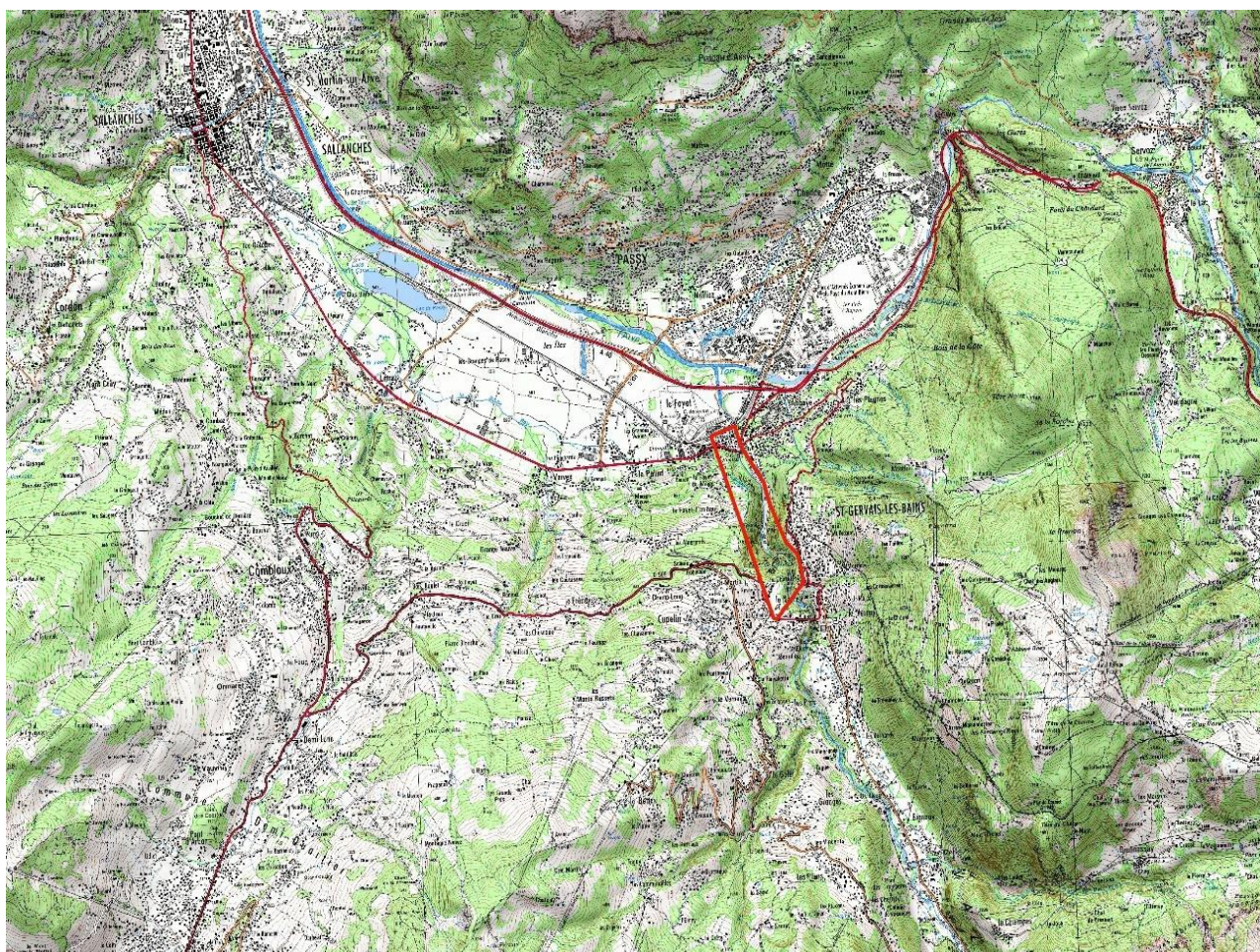


Figure 1 : Localisation du secteur d'implantation du projet (source : dossier)

La commune comprend deux pôles urbains, le site du Fayet situé au nord, dans la vallée de l'Arve à une altitude d'environ 580 m, et le centre-bourg situé plus au sud sur les deux rives du cours d'eau le Bon Nant à environ 800 m d'altitude. Au sud et sud-est se trouve le massif du Mont-Blanc.

1 Ayant fait l'objet de l'[avis de l'Autorité environnementale n°2020-ARA-AUPP-988](#).

Elle est desservie par plusieurs infrastructures :

- la voie ferrée qui relie Saint-Gervais-les-Bains (Le Fayet) à La-Roche-sur-Foron (dont la modernisation est programmée, avec une augmentation de 50 % de la desserte du Fayet, en lien avec la mise en service du Léman express)², Genève, Lyon et Grenoble ;
- la ligne « tramway du Mont-Blanc » (TMB) au départ du Fayet, qui dessert l'été le centre-bourg puis le plateau de Bellevue ainsi que le Nid d'Aigle ;
- l'autoroute A40 et la RD1205 en fond de vallée, la RD902 qui relie le Fayet au centre-bourg et la RD909 qui rejoint Combloux à l'ouest ;
- un réseau de bus.

La commune connaît depuis plus d'un siècle le développement d'une activité touristique liée à la montagne, en hiver comme en été. Elle accueille la station de ski Saint-Gervais-Le Bettex.

1.2. Présentation de l'opération projetée

L'objectif recherché, via l'aménagement projeté, est de dynamiser l'activité économique et touristique à l'échelle du territoire, communal et intercommunal, de faciliter l'accès au chef-lieu de Saint-Gervais depuis la gare du Fayet, d'améliorer le confort des usagers à travers une installation plus rapide et silencieuse que la voiture individuelle, et de rendre plus facile l'accès au domaine skiable de Saint-Gervais – le Bettex via le « DMC » (double mono câble).

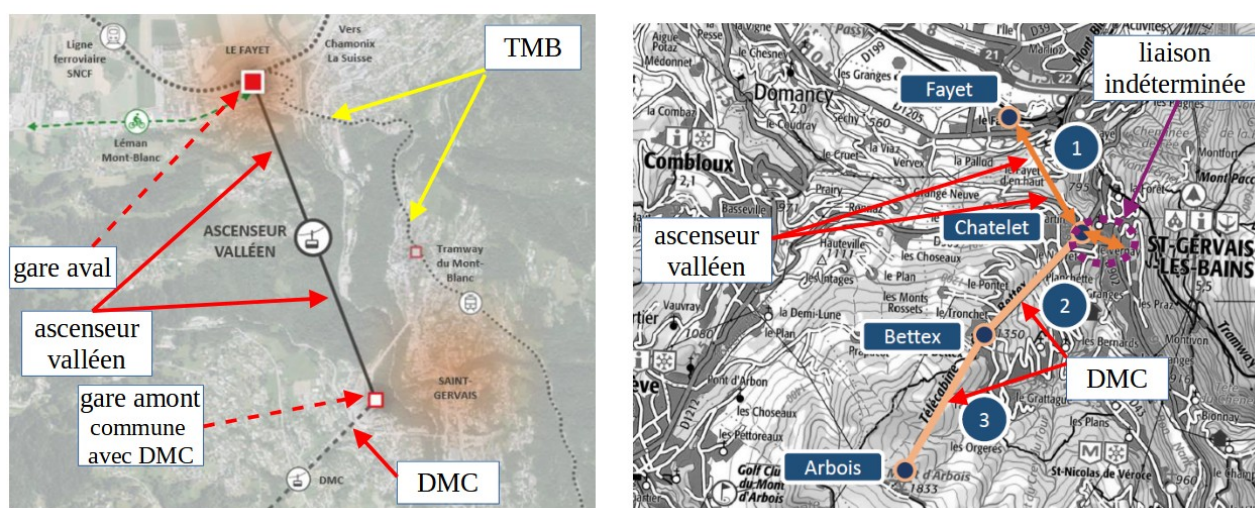


Figure 2 : Localisation du projet d'ascenseur valléen et de sa connexion avec le DMC (source : dossier)

L'ascenseur valléen est un « vrai transport public » à haut débit destiné à l'usage des résidents permanents et touristiques, donnant accès, depuis le Fayet, au bourg de Saint-Gervais et au domaine skiable Évasion Mont-Blanc qui comprend 450 km de pistes de ski et 108 remontées mécaniques. Il reliera en cinq minutes (contre 20 minutes par la route) la gare ferroviaire située en fond de vallée dans le secteur du Fayet à la gare de départ du téléphérique à Double Mono-Câble (DMC) du Bettex, située au Neyret, au niveau du centre-bourg, et est présenté comme « le maillon manquant » pour relier la vallée de l'Arve aux secteurs d'altitude (figure 2)³. Cette liaison, de type télécabine dix places monocâble, aura une capacité de transport de 1 600 personnes par

² <https://actu.hautesavoie.fr/explorez-actu/plus-de-trains-entre-la-roche-sur-foron-et-saint-gervais>

³ La figure 2 est issue du rapport de présentation (RP) p.3 et 10 et du document de concertation pour le public.

heure⁴ ; le coût de l'opération est de 12 millions d'euros. D'une longueur de 1 791,62 m et de 6,60 m de largeur de voie pour 221 m de dénivelé (figure 3), sa mise en œuvre implique :

- la réalisation d'un layon d'une largeur de 16 à 20 mètres, par défrichement de 2,4 ha dont 1 ha de forêt communale, et son entretien⁵ ;
- le terrassement en déblai pour la gare amont, la production et l'évacuation de 7 000 m³ de déblais (déchets inertes) vers l'installation de recyclage située sur la commune limitrophe de Passy, avec d'éventuelles fouilles archéologiques non précisées au dossier ;
- la construction des gares aval (G1, avec la suppression de 10 places de stationnement pour la gare aval) et amont (G2, avec l'aménagement du terrain, l'implantation et la construction de la gare, le traitement et aménagement des abords (clôtures, végétalisation, traitement des espaces libres, aménagement des accès) ; la gare amont étant une gare intermédiaire dans la chaîne de transport avec le DMC Bettex, avec un garage souterrain pour les cabines ;
- l'implantation de 12 pylônes sur des fondations d'une surface de 4 m² et la pose de la ligne reliant les 2 gares, incluant le franchissement d'une ligne haute tension (HT) ;
- les accès nécessaires à la réalisation du chantier ; la création d'accès de maintenance (à pied ou quad) pour les pylônes P7, P8 et P9, sur une largeur de 2 m maximum, sans défrichement ni terrassement ;
- une exploitation, grâce à une supervision automatisée, de 7 h à 22 h toute l'année ;
- une desserte en bus de Neyret vers le bourg de Saint-Gervais, dont les modalités de desserte et de fréquence ne sont pas connues.

Il est prévu d'assurer 125 000 passages aller-retour par an⁶, en ne comptabilisant que les trajets des habitants ou à leur bénéfice (240 actifs, 144 scolaires, 20 % divers par jour soit de l'ordre de 460 personnes par jour), sans que le dossier apporte plus de précision sur la nature des flux touristiques (l'Autorité environnementale revient sur ce point dans la suite de cet avis).

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

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la STBMA - Société des Téléportés Bettex Mont d'Arbois.

Les travaux se dérouleront de novembre 2022 à novembre 2023.

4 Le matériel utilisé aura une capacité maximale d'emport de 2 000 personnes/heure, selon le dossier

5 entretien du layon déboisé avec coupe régulière pour une végétation arbustive.

6 <https://www.saintgervais.com/content/uploads/sites/2/2020/10/Pr%C3%A9paration-r%C3%A9union-concertation-v2.pdf> . « Actifs : 240 trajets quotidiens en moyenne pourraient emprunter l'ascenseur valléen soit 10% des flux. - Soit 54 000 AR sur 12 mois déduction faite des congés scolaires : 144 susceptibles d'être rabattus sur le TC, soit 25 920 trajets sur la période scolaire. Autres : 20% de tous les types de trajets pourraient utiliser l'ascenseur valléen en fonction des horaires et des services associés. Soit 45 000 sur 12 mois déduction faite des congés. Total environ 125 000 trajets/an » p. 25

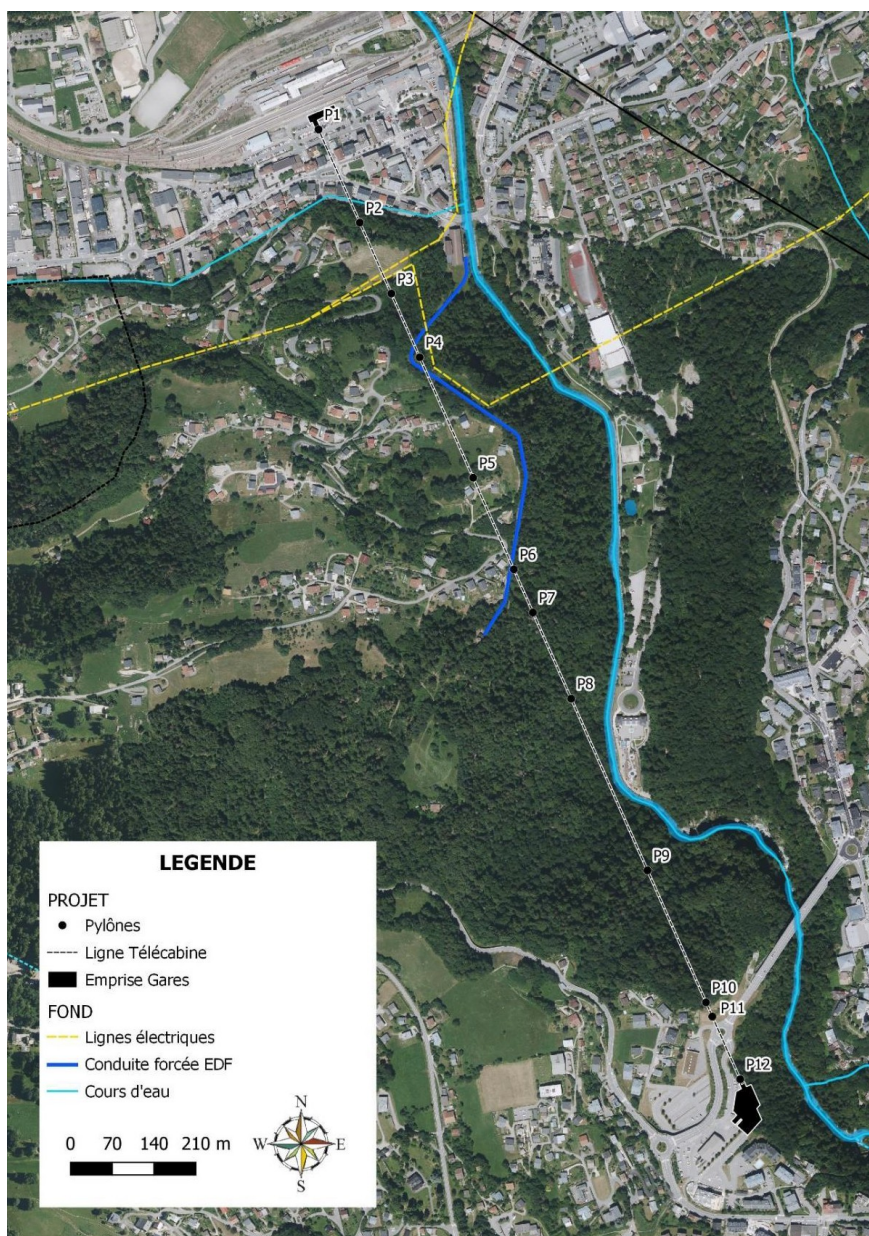


Figure 3 : Implantation du projet (source : dossier)

1.3. Description du projet d'ensemble

L'objectif est de créer un transport public fonctionnant en toutes saisons, pour les habitants (actifs, scolaires notamment) et pour les touristes, entre la gare du Fayet et le Châtelet et desservant les secteurs d'altitude (Le Bettex et le Mont d'Arbois par DMC). Le bourg de Saint-Gervais serait desservi par des navettes bus depuis le Châtelet.

L'ascenseur valléen est un maillon dans une chaîne de transports reliant Le Fayet, le Châtelet, le Bettex et le Mont d'Arbois (cf figure 2, à droite). Il est porté par les communes de Saint-Gervais-les-Bains et Megève et a été présenté comme tel lors de la concertation publique menée en 2020. Le bâtiment de la gare amont de l'ascenseur valléen, au Châtelet (G2), sera également celui de la gare aval de la télécabine du Bettex (G3), l'actuelle devant être démolie.

Il s'articule directement, avec d'autres opérations et notamment :

- le renouvellement du DMC, consistant en le remplacement de la télécabine du Bettex sur les deux tronçons, jusqu'au Mont d'Arbois ; ayant une gare en commun, la gare G2-G3 la réalisation de celle-ci lie les calendriers de réalisation des deux opérations⁷,
- la rénovation du pôle d'échanges intermodal (ou multimodal selon les pièces) du Fayet, qui comporte notamment la réalisation de parkings, nécessaires à une partie des futurs usagers de l'ascenseur valléen, les autres étant acheminés en train ou bus. Un parking de 600 places de stationnement est actuellement à l'étude.

Ces deux opérations contribuent de façon majeure à l'objectif touristique consistant à rendre plus facile l'accès au domaine skiable de Saint-Gervais.

Sont également prévus sur la commune de Saint-Gervais, la réalisation de l'ascenseur à eau (permettant de rejoindre le bourg depuis le pôle thermal), et la modernisation du Tramway du Mont-Blanc (TMB) et des installations associées à la gare Nid d'Aigle. A un terme *a priori* plus long, le renforcement du TMB par un tramway urbain est prévu au PLU de la commune.

Ces opérations (sauf le renouvellement du DMC et la modernisation du TMB) font partie de l'action 2.3.4 « poursuivre l'aménagement du territoire en faveur des mobilités douces et alternatives » du projet⁸ de territoire de la communauté de communes du pays du Mont-Blanc . Celle-ci s'appuie notamment sur le schéma cyclable intercommunal, le dossier mentionnant le projet de pistes cyclables dans la vallée. Le calendrier de cette action est 2022-2026 (cf « maturité »).

Le dossier présenté, les documents de la concertation, le projet de la Communauté de communes du Pays du Mont-Blanc (CPMB) démontrent l'existence de liens directs entre l'ascenseur valléen et le pôle d'échanges multimodal (stationnements et flux attendus), le remplacement du DMC (flux projetés, périodes de fonctionnement, stationnements) et la mise en place de navettes entre la gare G2-G3 et le bourg. L'atteinte des objectifs principaux de l'ascenseur valléen, son bon fonctionnement (les améliorations en termes de temps passé dans les transports, d'émissions de polluants atmosphériques, d'attractivité de la commune), nécessitent leur mise en œuvre, au moins partielle.

Le développement de commerces au Fayet, projeté dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, est en outre de ce fait considéré par la commune comme indispensable au projet.

La réalisation de l'ascenseur à eau, le renforcement de l'offre de tramway, le développement de pistes cyclables, l'augmentation de la desserte ferroviaire du Fayet, sans compter les autres opérations de modernisation ou renforcement des installations du domaine skiable sont des opérations dont la réalisation est à prendre en compte dans l'évaluation.

Le manque de précision du dossier sur les flux actuels et futurs (avec ou sans ascenseur valléen, avec ou sans pôle d'échanges multimodal (PEM) d'habitants et de touristes (selon les heures de la journée, les jours de la semaine et les périodes de l'année, et selon les modes de transports utilisés), à l'échelle communale et supra communale, ne permet pas de se prononcer sur l'adéquation entre les objectifs affichés pour le « projet », le périmètre présenté pour le « projet » (cf. §1.2) et le périmètre de son évaluation environnementale.

Le dossier présentant le projet comme le maillon manquant de la future offre multimodale de transports du territoire Saint-Gervais, une analyse des liens fonctionnels existant entre ces diffé-

⁷ cf. le calendrier des travaux, affichant une durée de réalisation de la gare amont de plus de dix mois, de novembre 2022 à octobre 2023

⁸ <https://ccpmb.fr/uploads/2022/03/Projet-de-territoire-CCPMB-VF-1.pdf>

rentes opérations (en cours ou projetées) et celle de création de l'ascenseur valléen apparaît indispensable pour pouvoir définir le périmètre du projet et en conséquence celui de l'étude d'impact. Cette analyse s'appuiera opportunément sur le test du « centre de gravité », en référence à la note de la Commission européenne concernant les travaux associés et accessoires, qui permet d'évaluer les liens fonctionnels entre différentes opérations⁹.

L'Autorité environnementale rappelle que le fait que les opérations soient sous maîtrises d'ouvrage différentes ou dans des calendriers de réalisation distincts ne s'oppose pas à ce qu'elles soient constitutives d'un même projet, comme en disposent les articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement.

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.

1.4. Procédures relatives à l'opération présentée

L'ascenseur valléen a fait l'objet d'une étude de faisabilité en 2019¹¹ et d'une concertation préalable du 22 octobre 2020 au 14 mai 2021 dont le bilan, qui figure dans le dossier, indique que le projet a recueilli 2/3 d'avis favorables ; s'agissant des avis défavorables le maître d'ouvrage s'engage à intégrer à la réflexion « *Les remarques et arguments pertinents [...] afin de compléter, ajuster, et enrichir le projet sur un certain nombre de points et faire que les impacts potentiels, s'ils ne peuvent être évités, soient réduits au maximum* »¹².

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique au regard des rubriques de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement :

- 43 a) création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure ;
- 47 a) défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare.

L'opération fait également partie des infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R.122-2, et en particulier aux « *Lignes suspendues ou lignes analogues de type*

9 Note de la Commission européenne ENV.A/SA/sb Ares (2011) 33433 du 25 mars 2011, interprétative de la directive 85/337/EEC modifiée en ce qui concerne les travaux associés et accessoires : « 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 »

10 Qui relèverait de la procédure d'unité touristique nouvelle structurante.

11 Concernant la connexion entre le bas de la commune secteur A40/Gare SNCF Fayet vers le coteau du Bettex. Le choix du tracé est fait pour relier la télécabine existante du Bettex (DMC), réaliser une gare unique, profiter de la présence du parking relai du Châtelet/Neyret, de la proximité du centre bourg, et d'une meilleure inscription de « la ligne dans la topographie naturelle ».

12 Cf. <https://www.saintgervais.com/content/uploads/sites/2/2021/06/Bilandelaconcertation.pdf> .

particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes, y compris gares » ce que le dossier ne relève pas malgré la fonction de transport urbain attendue des installations, qui est affichée comme majeure pour le projet.

Le maître d'ouvrage et la personne publique responsable du PLU ont fait le choix de mener une procédure d'évaluation environnementale commune, telle que prévue par les articles L.122-14 et R.122-27 du code de l'environnement, portant conjointement sur la procédure de mise en compatibilité du PLU et du projet de l'ascenseur valléen. L'opération présentée est soumise à enquête publique, à l'issue de laquelle l'avis du public doit être pris en considération.

La réalisation du projet d'ascenseur valléen nécessite :

- la mise en compatibilité du PLU via une procédure de déclaration de projet ;
- l'instauration d'une servitude de domaine skiable¹³ pour le survol et l'entretien ;
- une autorisation de défrichement ;
- un avis favorable de l'architecte des bâtiments de France, du fait de la proximité de monuments historiques et de sites inscrits ;
- une autorisation d'exécution des travaux (DAET).

En outre, pour l'Autorité environnementale, il est possible qu'une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées ou à leurs habitats, non mentionnée dans le dossier¹⁴, soit nécessaire.

Le dossier indique que l'opération relative à l'ascenseur valléen n'est pas soumise à la procédure d'autorisation d'unité touristique nouvelle¹⁵ dans la mesure où elle concerne un dénivelé de moins de 300 mètres. Ceci n'est pas confirmé par la réalité du périmètre de projet, urbain et touristique.

1.5. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet d'ascenseur valléen et de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme sont :

- la qualité de l'air induite par les déplacements, au regard des objectifs du plan de prévention de l'atmosphère de la vallée de l'Arve ;
- le paysage et le patrimoine en lien avec la protection de sites naturels et de monuments historiques ;
- le bruit, notamment au droit des habitations existant le long du tracé ;
- les risques naturels, en particulier les mouvements de terrain et chutes de pierre ;
- la biodiversité et les milieux naturels au regard de l'habitat forestier et des espèces protégées d'oiseaux et de chiroptères ;
- le changement climatique et en particulier les émissions de gaz à effet de serre pouvant être évitées par le projet.

13 « La commune de Saint-Gervais les Bains a décidé de solliciter auprès de Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie par délibération du Conseil Municipal du 12 janvier 2022 l'engagement d'une enquête en vue d'instaurer des servitudes de domaine skiable prévues par la Loi Montagne et intégrée dans les articles L 342- 18 à L 342-26 du Code du Tourisme conjointe à une déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU, à une autorisation de défrichement et à une demande d'autorisation environnementale » source : dossier.

14 Y compris une dérogation « capturer/relâcher » pour amphibiens et reptiles.

15 En l'absence de schéma de cohérence territoriale, toute unité touristique nouvelle structurante relève d'une autorisation du préfet de massif. Une évaluation environnementale est requise.

2. Analyse de l'étude d'impact

Après l'exposé de la nature du projet, l'étude d'impact présente l'état actuel du site, les enjeux, les effets bruts du projet et de la mise en compatibilité du PLU, ainsi que les effets résiduels après l'application des mesures pour éviter – réduire – compenser les incidences notables sur l'environnement (ERC).

Des tableaux récapitulatifs permettent de visualiser aisément les enjeux environnementaux.

Les impacts bruts et résiduels¹⁶ font également l'objet d'un tableau synthétique. Cependant, il ne met en évidence que les impacts très faibles ou positifs bien que des impacts négatifs, bruts et résiduels, soient identifiés comme forts, notamment concernant la thématique du paysage. Cette présentation ne permet pas d'établir clairement la hiérarchie des impacts.

Le dossier présente le projet comme relevant à la fois du maillage de la future offre multimodale de transports du territoire et de l'amélioration de la desserte des pistes de ski. Instituant donc une infrastructure de transport mentionnée à l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement, 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 ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences ;
- 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 .

L'évaluation environnementale concerne uniquement l'opération « ascenseur valléen ». En outre, l'aire d'étude est limitée au secteur du projet, sans prendre en compte ses incidences supra communales par exemple, ce qui n'est pas cohérent au vu des objectifs du projet, dont le dossier précise qu'il concerne à tout le moins la commune voisine de Megève et d'autres axes de circulations intercommunaux.

En outre, selon les parties du dossier ou les thématiques environnementales abordées, ce sont les fonctions de transport urbain pour les habitants permanents de la commune ou celles d'installation touristique pour les populations temporaires qui sont prises comme référence et non pas leur ensemble, conduisant à une évaluation partielle de ces incidences et à un flou sur la réalité ou la sincérité de l'objectif affiché.

¹⁶ soit après application des mesures ERC

L'Autorité environnementale recommande de reprendre la démarche d'évaluation environnementale à l'échelle du projet et de l'ensemble de ses incidences potentielles et de la restituer dans une étude d'impact revue et complétée en conséquence.

À des fins d'accompagnement et d'éclairage de la maîtrise d'ouvrage, elle présente dans la suite de cet avis des observations sur le dossier présenté, malgré ses lacunes majeures exposées précédemment.

2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution

2.1.1. Déplacements et qualité de l'air

La commune de Saint-Gervais-les-Bains est concernée par le plan de protection de l'atmosphère de la vallée l'Arve 2019-2023 (PPA2 approuvé le 29 avril 2019)¹⁷, élaboré en raison du dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules en suspension d'un diamètre inférieur à 10 micromètres (PM10). Dans la vallée de l'Arve, le trafic routier est responsable de 70 % d'émission des NO₂ et 15 % des PM10.

L'étude d'impact précise que le [PPA2](#) prévoit un objectif T3 relatif aux transports et mobilités qui prévoit de « *changer les comportements, proposer des alternatives à la voiture* »¹⁸. L'opération relative à l'ascenseur valléen s'inscrit dans cet objectif, ainsi que le pôle d'échange multimodal et le renouvellement du DMC Bettex¹⁹.

Le maillage des infrastructures de transport sur la commune est composé par ailleurs de lignes de voies ferrées (internationales, nationales et régionales), de lignes de car et bus, du tramway du Mont-Blanc et du projet de prolongement de vélo-route du Léman au Mont-Blanc. Le dossier ne présente pas l'usage respectif de ces systèmes de transport (objets des déplacements, durée, longueur, modes, périodes etc). Si une étude de circulation de 2021 (du pôle d'échanges multimodal) est mentionnée dans le dossier, elle n'y est pas jointe et ses résultats ne sont pas repris dans l'étude d'impact ou de façon beaucoup trop partielle et insuffisante.

L'étude des déplacements sur le territoire de Saint-Gervais-les-Bains se focalise sur le transport routier responsable des émissions. Les comptages réalisés par le conseil départemental montrent des trafics de 3428 véhicules/jour en moyenne annuelle sur la RD 909 (en fond de vallée) et de 7292 véhicules/jour sur la RD 902 (liaison le Fayet et centre-bourg). La fréquentation touristique du secteur engendre des variations de trafic saisonnières importantes avec des pointes en août et en périodes hivernales. Celles-ci ne sont pas décrites précisément.

Les documents présentés lors de la concertation préalable en automne 2020 indiquent que, déduction faite des congés, l'ascenseur valléen a vocation à réaliser 125 000 trajets/an²⁰. Ces données sont à intégrer dans l'étude d'impact et à compléter par l'indication du trafic projeté pendant les congés scolaires, en distinguant le cas échéant les périodes estivales et hivernales .

17 Et objet d'un [avis de l'Ae n°2018-69](#) du 24 octobre 2018

18 Etude d'impact, p.10, 61, 96, 100 (voir l'axe 4 « transports et mobilités ») et rapport de présentation p.8.

19 Page 352 de l'étude d'impact : « A noter également le projet de renouvellement du DMC et celui du nouveau Pôle d'Echange Multimodal au Fayet actuellement en cours, auxquels le projet d'ascenseur valléen est étroitement lié en gare aval et gare amont. »

20 <https://www.saintgervais.com/content/uploads/sites/2/2020/10/Pr%C3%A9paration-r%C3%A9union-concertation-v2.pdf> . « Actifs : 240 trajets quotidiens en moyenne pourraient emprunter l'ascenseur valléen soit 10% des flux. - Soit 54 000 AR sur 12mois déduction faite des congés. Scolaires : 144 susceptibles d'être rabattus sur le TC Soit 25920 trajets sur la période scolaire. Autres : 20% de tous les types de trajets pourraient utiliser l'ascenseur valléen en fonction des horaires et des services associés. Soit 45 000 sur 12 mois déduction faite des congés. » Le terme de « trajets » correspond à des passages individuels et équivaut ainsi à des personnes.

Les modélisations ne montrent pas de dépassement des seuils réglementaires sur la commune en 2018. Cependant, des épisodes de pollution aux NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} notamment au niveau de l'A40, de la RD 1205 et des RD 909 et 902 ainsi que 21 jours de pollution par an à l'ozone dans le périmètre étudié sont recensés. L'étude d'impact ne prend pas en considération les seuils de référence actualisés de l'organisation mondiale de la santé (OMS)²¹. Pour mémoire, si le respect de ces valeurs permet d'assurer l'absence d'incidences sur la santé des populations, ce n'est pas le cas des seuils fixés dans la réglementation nationale.

L'Autorité environnementale recommande de caractériser les circulations (routières, ferroviaires, en modes actifs, en transports en commun), selon les périodes (semaine, week-end, 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.

2.1.2. Émissions sonores

La zone d'étude est concernée par trois infrastructures routières :

- dans le secteur de la gare aval du Fayet : la RD902 classée en catégorie 4 (bande de 30 m) et la RD 1025 classée en catégorie 3 (bande de 100 m) ;
- dans le secteur de la gare amont du Châtelet : contournement sud de Saint-Gervais classé en catégorie 3 (bande de 100 m).

En 2020, le secteur de l'opération a fait l'objet de mesures acoustiques afin d'établir le niveau sonore existant au droit des habitations les plus proches de l'opération²². L'étude conclut à un niveau d'ambiance sonore préexistante modérée sur la zone de l'opération.

2.1.3. Paysage et patrimoine

Patrimoine

L'opération est située dans un secteur caractérisé par des règles paysagères liées à la qualité des perceptions et à la qualité architecturale du bâti. La gare amont du projet est située dans le périmètre de sites inscrits ou classés et dans celui de monuments historiques. Sont concernés par le projet :

- le site inscrit castral ;
- le périmètre de protection de l'ancien hôtel de Mont-Joly, site inscrit ;
- le périmètre de protection de l'église de Saint-Gervais, site classé et inscrit.

Le site inscrit du « [Bonnant et les deux ponts du diable](#) »²³ est mentionné comme situé à proximité²⁴. Il se situe toutefois dans l'emprise du projet, notamment au niveau de la future gare amont (figure 4).

21 Depuis le 22 septembre 2021, de nouvelles valeurs guides font référence. Les nouvelles lignes directrices de l'OMS en matière de qualité de l'air, fixent de nouveaux seuils pour les deux plus dangereux polluants de l'air, à savoir les particules fines (PM 2,5 inférieures à 2,5 micromètres) aux sources multiples (transports, industrie, chauffage, agriculture, etc.), et le dioxyde d'azote (NO₂), gaz toxique émis principalement par le trafic routier, qui sont drastiquement abaissés. La limite d'exposition annuelle à ne pas dépasser pour les PM 2,5 est divisée par deux : elle passe de 10 microgrammes (µg) par mètre cube à 5 µg/m³ ; celle pour le NO₂ est divisée par quatre : de 40 à 10 µg/m³.

22 6 points de mesure effectués du jeudi 30 juillet à 10h au vendredi 31 juillet à 14h (4 sur une durée de 24h et 2 sur 1 h) et 2 complémentaires entre le mardi 24 août 10h et le mercredi 25 août à 12h.

23 Protégé au titre des articles L. 341-1 et suivants du code de l'environnement, au regard de son intérêt général

24 Page 317 de l'étude d'impact.

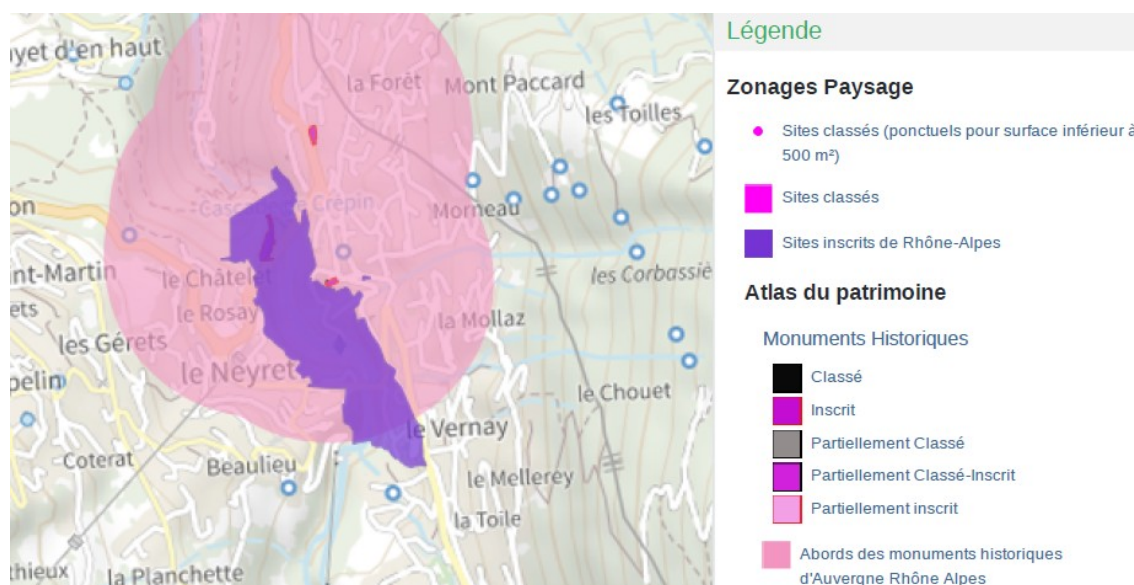


Figure 4 : Site inscrit, monuments historiques et abords - Source- Datara AURA

Paysage

La commune de Saint-Gervais-les-Bains est entièrement soumise à la loi Montagne.

Les enjeux liés au paysage, identifiés comme forts, concernent le maintien de l'identité paysagère de la vallée, la structuration du bâti, l'intégrité du coteau boisé, le respect de la lisibilité des limites d'entité, la qualité de la perception riveraine.

Le dossier présente plusieurs prises de vues afin de rendre compte des identités paysagères et architecturales de la vallée et de la zone de projet.

La zone d'étude est concernée par le secteur des thermes (parcelle 32 et 33) de 36,10 ha qui comprend une forêt communale de type Hêtraie-Chênaie²⁵. Celle-ci est dédiée à la protection vis-à-vis des risques naturels et à l'accueil du public, pour lequel l'étude d'impact souligne le « *caractère touristique élevé du site très fréquenté par les curistes mais aussi promeneurs* », et gérée par l'ONF.

Archéologie

Bien que le secteur de projet ne soit pas concerné par une zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA), le dossier souligne²⁶ un potentiel archéologique sur ce secteur.

2.1.4. Risques naturels et technologiques

La commune de Saint-Gervais-les-Bains dispose d'un Plan de Prévention des Risques naturels (PPRn) approuvée²⁷ le 28 décembre 2010. Il identifie trois types de risques auxquels le territoire communal est soumis. Seuls les risques liés aux mouvements de terrain concernent selon le dossier le présent projet.

²⁵ Les essences dominantes sont les feuillus (Hêtres, chênes, ...) en mélange avec de l'Epicéa et du Sapin, traitées en futaie irrégulière.

²⁶ Page 318 de l'étude d'impact.

²⁷ par l'arrêté préfectoral n°DDT-2010.1544.

Le rapport préliminaire d'étude géotechnique réalisé en novembre 2021, fait état d'enjeux forts en termes de risques naturels liés à la nature du sol et du sous-sol. La carte d'aléas de la commune de Saint-Gervais-les-Bains permet d'identifier sur la zone d'étude les aléas chutes de pierre, mouvement de terrains (glissement et éboulement).

De nombreux aléas naturels de forte intensité sont présents²⁸, dont un risque naturel d'origine géologique lié au phénomène de dissolution des roches du Trias, de type Cargneule et Dolomie ou Gypse, à l'origine d'affaissement et d'effondrement des terrains de couverture. Ce type d'aléa a été identifié à proximité immédiate du projet par la présence de trois dolines. Des phénomènes d'instabilité par glissement des terrains de couverture et par chute de blocs sont à noter. Le relief du tracé est caractérisé sur la moitié amont de la ligne par un dévers très marqué favorisant un fluage des terrains meubles de couverture sur le toit du rocher. La présence de quelques escarpements rocheux sensibles à l'érosion facteur de chute de blocs est soulignée.

Des pylônes et la gare amont sont prévus en zone rouge du PPRn (en zone d'aléa fort éboulement et glissement de terrain pour les pylônes, en partie en zone d'aléa fort glissement de terrain et effondrements et en partie en aléa faible à moyen pour les glissements de terrain pour la gare) et : « *sont tolérées, par dérogation, à conditions qu'elles n'aggravent pas les risques et n'en provoquent pas de nouveaux, ne présentent qu'une vulnérabilité restreinte et sous réserve de ne pas pouvoir les implanter dans des zones moins exposées* ». Ces conditions seraient remplies sous réserve cependant du respect des prescriptions des études géotechniques déjà réalisées et d'autres à venir.

D'autres risques, non naturels, sont recensés :

- la présence d'une ligne HT dans l'emprise directe du tracé ;
- la présence d'une conduite forcée d'hydroélectricité, dans l'emprise directe du tracé, à proximité du pylône P6²⁹ ;
- une habitation dans l'emprise directe du tracé.

Le dossier dresse la liste des installations classées pour la protection de l'environnement situées dans le secteur du projet³⁰ **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.

2.1.5. Biodiversité

L'analyse de l'état actuel de la biodiversité et des milieux naturels a été réalisée à l'aide de données bibliographiques régionales et locales, et d'inventaires habitats naturels, faune et flore dans le secteur d'études effectués sur 10 jours répartis du 23 mars 2020 au 29 août 2020.

28 « L'aval du secteur d'implantation du projet au niveau de la gare du Fayet, s'inscrit sur de la moraine issue du glacier de l'Arve (Gya). Parfois, le secteur est inclus dans le cône de déjection du Bon Nant, la moraine y est alors recouverte par les sédiments apportés par le torrent. Ces sédiments sont stabilisés (Jyz) à l'Est du secteur d'implantation du projet mais encore actifs (Jz) notamment au niveau l'actuelle gare du Fayet. En remontant vers l'amont, on rencontre les cargneules, dolomies, schistes et gypses du Trias (tA2-3). Ils se présentent sous une certaine variété de faciès de terrains peu résistants et érodables, sujets notamment pour le gypse à la formation de cavités et dolines d'effondrements, et d'une façon générale très sensibles du point de vue des mouvements de terrain. »

29 Cf carte page 65.

30 Page 162 de l'étude d'impact.

Les quatre sites Natura 2000 les plus proches sont situés à environ 5 et 6 km de la zone d'étude³¹.

Les niveaux d'enjeux concernant la faune (mammifère, herpétofaune et lépidoptère) ont été classés de faibles à modérés et ceux de la flore, de l'avifaune et des chiroptères ont été classés comme forts.

Habitats naturels

Sont majoritairement concernés par le tracé, deux habitats d'intérêt communautaires, l'habitat Forêts acidophiles à *Picea* des étages montagnard à alpin (9410) et plus ponctuellement, Pelouses maigres de fauche de basse altitude (6510).

Corridor écologique

Le tracé coupe un des principaux axes de déplacements de la faune sauvage et un espace relais de réservoir de biodiversité, référencés dans le PLU³², par ailleurs en réserve de chasse de l'AC-CA de Saint-Gervais-les-Bains.

Avifaune

Parmi les 37 espèces avérées sur la zone, 29 sont protégées en France, dont :

- le Milan noir (Nicheur possible dans les boisements du site) est une espèce d'intérêt communautaire (inscrite à l'Annexe 1 de la Directive « Oiseaux ») ;
- le Verdier d'Europe et le Serin cini sont classés comme vulnérables au niveau national ;
- le Martinet noir et l'Hirondelle de fenêtre sont classés comme quasi-menacés au niveau national ;
- l'Hirondelle de fenêtre est classée comme vulnérable au niveau régional ;
- la Buse variable, le Moineau domestique et la Pie bavarde sont classés comme « Quasi-menacé » au niveau régional.

Pour les rapaces nocturnes, les inventaires spécifiques réalisés sur le site permettent de mettre en évidence la présence, sur une grande majorité de la zone d'étude, de la Chouette hulotte. La présence de Chouette de Tengmalm³³ est mentionnée.

Concernant le Tétrás lyre, le secteur d'implantation du projet ne correspond pas aux habitats propices à l'espèce.

Chiroptères

Il est noté la présence d'espèces protégées, dont :

- le Petit murin, espèce en danger de la liste rouge régionale ;

31 Il s'agit des sites suivants : ZSC «Contamines Montjoie - Miage - Tré la Tête », « Haut-Giffre » et « Aiguilles Rouges » et de la ZPS « Haut Giffre », concernés par les espèces et habitats suivants potentiellement présents : Barbastelle d'Europe, Buxbaumie verte, Chardon bleu des Alpes, Damier de la Succise, Lynx, Murin de Bechstein, Murin à oreilles échancrées, Riccie de Breidler, Rosalie des Alpes, Sabot de vénus, Aigle royal, Bécasse des bois, Bondrée apivore, Chevalier guignette, Chouette de Tengmalm, Circaète Jean-le-Blanc, Faucon pèlerin, Gélinoite des bois, Grand-duc d'Europe, Gypaète barbu, Lagopède des Alpes, Milan noir, Perdrix bartavelle, Petit Gravelot, Pic noir, Pic tridactyle, Pie-grièche écorcheur, Tétrás lyre et l'habitat suivant : Pessières subalpines des Alpes.

32 Cf. étude d'impact, § 3.10.6.2, p.292-293-294, Il s'agit de zooms des cartes relatives à la perméabilité écologique et à la trame écologique qui figurent dans le rapport de présentation de la révision n°2 du PLU approuvée le 9 novembre 2016 (p.211-212) qui est disponible sur le site Internet du [Géoportail de l'urbanisme](#).

33 Page 200 de l'étude d'impact. Mais page 449, sa présence n'est pas mise en évidence sur la zone d'étude.

- six espèces classées comme quasi menacées : Sérotine commune, Grand murin, Noctule de Leisler, Pipistrelle commune, et non identifiés : Murin sp et Oreillard sp ;
- cinq espèces inscrites à l'Annexe II et IV de la directive « *Habitats* » : dont la Barbastelle d'Europe.

De nombreux arbres gîtes potentiels sont présents sur la zone d'étude. C'est une zone de chasse pour la Pipistrelle commune. Un des enjeux identifiés pour les chiroptères est de préserver au maximum les gîtes.

Autres mammifères

Un enjeu fort lié à l'habitat de l'Écureuil roux est identifié. La présence du Muscardin, protégé, inféodé aux lisières et aux milieux arbustifs, et doté d'une faible capacité de fuite, est possible.

Amphibiens et reptiles

Les boisements recensés au niveau de la zone d'étude sont propices à l'accueil, en phase d'hivernage, des amphibiens du secteur (potentiellement : grenouille rousse, crapaud commun et triton alpestre). Le Lézard des murailles est présent.

Papillons

Deux espèces de papillons « Quasi-Menacées » à l'échelle régionale sont présentes : le Morio et l'Azuré de l'Esparcette.

2.1.6. Changement climatique et conséquences

L'étude d'impact présente le contexte climatique à différentes échelles (mondiale, régionale et locale) et le climat à l'échelle des Alpes, du département et localement en se fondant sur l'indicateur développé par l'Observatoire savoyard du Changement Climatique. Il ressort une tendance à l'augmentation des températures dans les Alpes d'environ 2°C entre 1900 et 2016, tendance deux fois supérieure à la moyenne nationale (1,1°C). Des références telles que celles du site du Drias, régulièrement mis à jour³⁴, permettraient de compléter et préciser les analyses présentées concernant la dynamique à prévoir d'évolution du climat.

L'enjeu lié au changement climatique restitué dans le dossier est de limiter globalement la hausse des températures en pensant l'aménagement dans une perspective d'aménagement durable aussi bien en phase chantier qu'en phase d'exploitation.

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

La présentation des solutions envisagées est faite dans le chapitre 6 de l'étude. Les variantes de l'opération concernent exclusivement l'emplacement de la gare aval (modifiant donc le tracé) et la hauteur du câble au niveau du passage de la ligne haute tension. Elles ont été étudiées en fonction des thématiques techniques³⁵ et environnementales : l'étude d'impact conclut que la variante retenue est le meilleur compromis vis-à-vis des risques naturels, de la préservation des habitats

³⁴ cf. <https://drias-climat.fr>

En outre, des éléments du sixième rapport du [groupe d'expert intergouvernemental sur l'évolution du climat](#) ont été publiés en mars 2022.

³⁵ Le choix du monocâble a été fait au regard du coût, de la fiabilité et maîtrise technologique

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
création d'un ascenseur valléen entre Le Fayet et le Centre-bourg et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Gervais-les-Bains (74)

Avis délibéré le 12 avril 2022

naturels, du dérangement de la faune. Les aspects de perceptions paysagères et de nuisances aux riverains de la solution retenue sont plus défavorables.

L'ensemble des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage n'est pas restitué dans le dossier. En effet, les éléments de l'étude de faisabilité ainsi que les variantes présentées et discutées lors de la concertation amont avec le public ne figurent pas dans l'étude d'impact³⁶.

Le chapitre 11 de l'étude analyse l'évolution probable de l'état actuel de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet sur les enjeux identifiés, sans indiquer si par ailleurs le DMC Bettex serait modernisé, le Pôle d'échange multimodale réalisé... Ses hypothèses ne sont pas explicitées. Le dossier énonce que globalement, en l'absence de réalisation de l'opération, le milieu boisé espace de chasse des chiroptères ne serait pas fragmenté par le layon, la consommation d'espace serait réduite, mais que la fréquentation touristique stagnerait et que le paysage pourrait se refermer en fonction de l'évolution des activités du domaine skiable et de l'activité pastorale. Ces perspectives de fermeture du paysage et de stagnation de la fréquentation ne sont pas établies.

Le dossier indique que le secteur du Fayet et le centre bourg sont déjà reliés par le Tramway du Mont Blanc (TMB)³⁷³⁸. Sa période de fonctionnement, sa fréquence et son amplitude sont présentées comme inadaptées au besoin des usagers permanents. Ainsi la concertation a fait émerger le

36 Cf. bilan de la concertation :

- « Des questionnements demeurent quant à l'organisation des parkings du Fayet, et l'articulation avec les autres projets, notamment ceux de modernisation du TMB et d'un autre projet, celui d'un éventuel ascenseur à eau au fond du Parc Thermal. » ;
- « le déboisement d'un espace forestier très apprécié, ainsi que la hausse du trafic routier et la fréquentation du parking du Fayet » ;
- « des bus effectuant le même trajet, et le double usage avec le TMB prochainement modernisé et le projet d'ascenseur à eau dans le fond du Parc Thermal. » ;
- « Les habitants souhaitent que soit privilégié une « modernisation de la flotte de bus par navettes/bus à faible impact environnemental (électriques / hybrides) », dont « la fréquence, plus flexible, peut être régulée suivant les besoins », plus adaptée pour la desserte des résidences réparties dans toute la commune, plutôt que de viser uniquement une desserte Gare du Fayet/parking DMC inadaptée à un contexte de montagne. La modernisation et une « amélioration de la fréquence du TMB, toutes saisons, est également souhaitée, puisque les infrastructures existent déjà ». De plus, 6 % des arguments mentionnent le manque de praticité d'un tel outil dans un contexte de montagne à l'urbanisation diffuse, qui oblige à des ruptures de charges successives pour les voyageurs. » ;
- « vues directes des cabines sur leur maison/jardin » « route des Amerands. » « la Commune sera particulièrement attentive afin qu'aucune vue directe ne puisse impacter les riverains, en équipant les cabines de vitrages opaques » ;
- « il n'aura qu'une utilité ponctuelle à vocation touristique », et que cela risque d'accroître fortement la fréquentation, et « risque d'attirer un tourisme de masse inadapté aux stations de première génération comme Saint-Gervais » ;
- Le besoin d'un « bilan carbone ».

37 « Bien que le Tramway du Mont Blanc (TMB) constitue effectivement un lien entre le Fayet et Saint-Gervais, il s'agit très clairement d'un moyen de transport aujourd'hui destiné aux loisirs et aux touristes. Le TMB ne fonctionne qu'en saison et ce depuis sa création au début du XX^{ème} siècle. Il n'est en aucun cas un moyen de transport du quotidien, du fait d'une fréquence et d'une amplitude inadaptées.

Le projet de création d'un « tramway urbain » n'est pas abandonné, et le pont a été configuré pour pouvoir accueillir le TMB ou un transport de même nature afin de créer un lien entre les deux versants, qui reste une possibilité à long terme.

« Néanmoins, les besoins en matière de développement des moyens de transports alternatifs à l'automobile demeurent entre les polarités Saint-Gervolaines, du fait notamment de la pollution de la vallée de l'Arve, de l'ambition du Plan de Protection de l'Atmosphère et de la congestion de la route départementale. Aussi, au regard du projet d'ascenseur valléen qui a émergé ces dernières années, il paraît opportun d'adapter le PADD sans revenir sur l'objectif initial de développement des moyens de transports alternatifs à l'automobile. »

38 Considérant l'alternative non étudiée au projet de la ligne existante du tramway du Mont Blanc, remis récemment à neuf, de quatre nouveaux trains à alimentation électrique, avec mise aux normes RM6/OFT et accès PMR pour un débit nominal journalier de 3 200 personnes et avec une cadence [actuelle] : été, de 16 trains par jour pour environ 2 200 personnes attendues (contre 1 600 en moyenne actuellement) ; hiver, de 8 trains par jour, soit environ de 1 100 à 1 600 personnes) ;

besoin d'étudier un projet de modernisation du tramway du Mont-Blanc, notamment par l'« *amélioration de la fréquence du TMB, toutes saisons, [...], puisque les infrastructures existent déjà* ».

Pourtant, l'étude ne mentionne pas de variante visant à utiliser ou compléter l'offre des transports en commun déjà présents, notamment le réseau de bus, ni à faire évoluer le matériel utilisé vers des véhicules moins polluants, comme sollicité lors de la concertation.

Notamment, 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 durables (PADD) du plan local d'urbanisme de « créer un tramway urbain entre le Fayet et Saint-Gervais »³⁹ n'est pas comparé au projet présenté. Il pourra compléter le scénario « sans projet » susmentionné.

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.

2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser

2.3.1. Déplacements et qualité de l'air

Le dossier indique que sur une journée de pointe, la route qui relie le Fayet au centre-bourg (RD 902) est empruntée par 4 500 véhicules/jour dans le sens de la montée en saison hivernale pour le ski et que l'ascenseur valléen va générer un report modal équivalent à 420 véhicules/jour⁴⁰. Dans la mesure où l'ascenseur valléen génère une diminution du trafic routier de moins de 10 % (– 9,33 %), l'étude d'impact mérite d'être complétée pour établir en quoi le projet est de nature à décongestionner le trafic routier.

Le dossier ne présente pas d'évaluation des circulations routières, en ascenseur, à vélo, à pied, en train avec le projet, et ce aux différentes périodes, ni les stationnements que ce soit pour les habitants et pour les touristes.

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.

2.3.2. Paysage et patrimoine

Patrimoine

Bien que le niveau d'enjeu soit identifié comme fort sur la thématique du paysage intégrant le patrimoine, les impacts liés au patrimoine sont sous-évalués.

³⁹ page 15 du PADD.

⁴⁰ Etude de flux pour le futur PEM et l'ascenseur valléen, AREP 2021, non produite dans le dossier, citée dans l'étude d'impact § 5.1, p.367, §5-2, p.369 ; § 8, p.513, 514, 31, 32. L'étude précise qu'il s'agit d'usagers du domaine skiable qui se rendent au parking du Châtelet et au Bettex.

L'étude d'impact relève une covisibilité depuis les « éléments paysagers réglementaires »⁴¹, mais ne procède à aucune analyse des incidences du projet. Des photomontages sont fournis : depuis la station thermale, la gare aval, le secteur gare amont, mais aucun photomontage n'est présenté, aucune analyse des vues avec projet depuis le bourg de Saint-Gervais n'est fournie, voire des monuments historiques. Des cartes de covisibilités sont fournies.

La covisibilité avec un monument historique se définit à partir des critères suivants :

- lieu du projet visible depuis le monument historique ;
- monument historique visible depuis le lieu du projet ;
- monument historique et lieu du projet visibles d'un tiers point normalement accessible au public pouvant être situé hors des 500 m de protection.

De même, les incidences de l'opération sur le site inscrit « Bonnant et les deux ponts du diable » ne sont pas analysées.

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.

Paysage

Les incidences brutes sur le paysage sont qualifiées de fortes pour :

- le coteau boisé entre le centre-ville du Fayet et le coteau semi-ouvert des Amerands ;
 - les perceptions proches et lointaines artificielles dans un cadre naturel et boisé ;
 - les pylônes deviennent des points de repère à l'échelle du grand paysage⁴² ;
 - le layon devient un point de repère dans le paysage en perception lointaine⁴³ ;
- la perception riveraine et la limite de l'entité paysagère :
 - la perception riveraine : depuis la gare et ses abords, via la RD1205, axe d'entrée de ville, et via la route des Amerands au Fayet du Milieu, de la rue de Faucigny et de l'avenue de Genève, des parcelles survolées au Fayet du Milieu et au Fayet d'en Haut⁴⁴ ;
 - l'intégrité du cordon boisé entre parking et les gorges du Nant ;
 - l'ouverture visuelle urbaine créée par la trouée dans le continuum végétal arboré, perturbant la lecture du centre-ville ;
 - la perte du caractère naturel du boisement des gorges du Bon-Nant depuis le parc thermal⁴⁵.

Les incidences sur le paysage de la gare amont sur un secteur ouvert ne sont pas qualifiées dans le dossier comme fortes, alors même qu'il s'agit d'une gare imposante qui peut modifier les perceptions proches urbaines et occulter les perceptions lointaines.

Un panel de mesures de réduction des incidences sur le paysage conduit le pétitionnaire à les requalifier en effets faibles à modérés, notamment du fait du traitement des lisières forestières et du layon (MR-9), des pylônes (MR-15), de la gare aval et du lien multimodal (MR-14), de la gare

41 Page 479 de l'étude d'impact.

42 « Perception lointaine des pylônes 2 et 3 émergeant du boisement. Perception rapprochée du train des télécabines dans une moindre mesure. », étude d'impact p.534.

43 « Création d'un couloir aisément repérable en perception lointaine via Passy », étude d'impact p.534.

44 La perception riveraine depuis le Neyret et le Châtelet induit une classification « modéré » du fait du démontage de la gare actuelle du DMC, mais perception de la future gare G2 et des pylônes 10 et 11.

45 « Perception des pylônes 8 et 9 haut de 23 m qui vont émerger de la frondaison »

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
création d'un ascenseur valléen entre Le Fayet et le Centre-bourg et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Gervais-les-Bains (74)

amont et du lien fonctionnel avec le centre bourg (MR-16). Pourtant, ces analyses ne sont pas suffisamment étayées pour justifier des requalifications d'incidences. Là encore, aucun photomontage n'est présenté présentant la gare aval depuis les habitations qui lui sont riveraines, ni la gare amont depuis le bourg de Saint-Gervais. 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.

Vue vers les habitations

La concertation amont du public a fait émerger une préoccupation liée aux « *vues directes des cabines sur leur maison/jardin* » au niveau de la route des Amerands. Malgré l'affirmation au bilan de la concertation selon laquelle, « *la commune sera particulièrement attentive afin qu'aucune vue directe ne puisse impacter les riverains, en équipant les cabines de vitrages opaques* », l'étude d'impact ne comprend aucune mesure sur ce point. En outre, les incidences d'un vitrage opaque sur le ressenti des usagers des cabines et sur l'attractivité des installations ne sont pas analysées. Un retour d'expérience de mesures prises pour éviter la vue vers les habitations dans le cadre d'autres aménagements de même nature serait utile.

Le survol d'une habitation est par ailleurs à souligner.

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.

Archéologie

L'étude d'impact n'analyse pas les incidences de l'opération relative à l'ascenseur valléen sur le potentiel archéologique identifié sur le secteur de projet (cf. 2.1.3).

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.

2.3.3. Bruit et santé humaine

L'ascenseur valléen surplombe plusieurs zones habitées actuelles ou futures et passe à proximité d'autres zones habitées ; il a vocation à fonctionner tous les jours de 7 à 22 h⁴⁶.

La contribution sonore est attendue en particulier aux passages de cabines au niveau des pylônes et au lancement des cabines en gare. Le pylône n°1, situé au niveau de la gare aval (Fayet), a une hauteur d'environ 13 m. Il apparaît que la première zone habitée survolée par l'ascenseur valléen concerne la zone UA et surplombe des immeubles collectifs d'habitation de gabarit R+2, R+3 et R+4 de 9, 12 et 15 mètres de hauteur. Le même tracé traverse également l'OAP n°5 (zone AUD) en passant au-dessus de ce secteur qui doit accueillir entre 15 et 25 logements. La modélisation des niveaux sonores précise qu'au niveau des bâtiments R+2 (point de calcul R05), R+3 (point de calcul R02) et R+4 (point de calcul R03), le niveau sonore induit par l'ascenseur valléen

⁴⁶ Du nord au sud le tracé intersecte les zones UA, AUD et UD. Au sud du tracé (au niveau de la gare amont), la plus proche habitation de la zone UB est située à moins de 50 m du tracé (parcelle cadastrée section 01 n° 2594).

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. Il apparaît nécessaire de modéliser l'impact acoustique au niveau R+4.

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.

Le dossier indique qu'« Une augmentation du niveau sonore de 10 dB(A) est perçue par l'oreille comme un doublement de la puissance sonore. »⁴⁷ L'opération respecterait selon le dossier la réglementation applicable aux infrastructures routières⁴⁸.

Toutefois, l'émergence sonore⁴⁹ générée par le passage des cabines au niveau des pylônes sera principalement perçue sur les secteurs Fayet du milieu et Fayet d'en haut, pylônes P5 et P6 : elle atteindra +9,5 dBA, du fait de la proximité d'habitations, soit prêt du double du seuil issu du décret du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage⁵⁰. Le niveau de bruit ambiant moyen étant simulé à 50 dBA, l'impact brut y est qualifié de fort, appliqué à des habitations existantes, mais aussi à des terrains constructibles.

Le retour d'expérience de lignes ferroviaires et du transport aérien témoigne que la seule prise en compte de valeurs moyennes du bruit ne suffit pas pour évaluer et traiter au juste niveau les incidences du bruit sur les riverains et leur santé. La loi d'orientation des mobilités de 2019 pose des principes relatifs à l'émergence sonore et aux pics de bruits : dans le cas présent, il est indispensable que les émergences, évoquées dans le dossier, et leur fréquence soient prises en compte dans l'analyse, et que les risques sanitaires soient évalués.

La mesure de réduction acoustique (MR-2) prévoit comme critère d'analyse des offres pour la réalisation de l'opération « une exigence sur le bruit généré, par mesures constructives »⁵¹ pour « un objectif de plus faible contribution sonore qu'une télécabine standard » (qui peut être par exemple de type polymère sur torons). Cette mesure est imprécise, peu engageante et ne permet pas d'être assuré que l'impact sera modéré. Bien que le constructeur ne soit pas encore connu, et les techniques précises pour diminuer le bruit soient décrites, un engagement de niveau sonore est nécessaire pour garantir une réduction de l'impact acoustique.

La situation au Châtelet, sous influence modérée du bruit actuel du DMC Bettex, sera plus modérément impactée (+3,5 dBA à +6 dBA), principalement du fait de l'émergence sonore des pylônes P10 et P11 : cette conclusion ne tient a priori pas compte de l'élargissement du temps de fonctionnement de la nouvelle infrastructure et nécessite d'être étayée.

47 Page 521 de l'étude d'impact.

48 « La contribution sonore du projet en façade des logements existants est inférieure à 60dBA, respectant ainsi le seuil de contribution diurne maximum défini dans la réglementation sur la construction d'une nouvelle infrastructure de transport avec une ambiance sonore préexistante modérée (Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières). » Source : page 521 de l'étude d'impact.

49 L'émergence sonore est définie comme la différence arithmétique entre le niveau sonore ambiant (installation en fonctionnement) et le niveau sonore résiduel ou « bruit de fond » (installation à l'arrêt).

50 L'étude d'impact précise page 648 que cette réglementation n'est pas applicable au présent projet.

51 Page 485 de l'étude d'impact

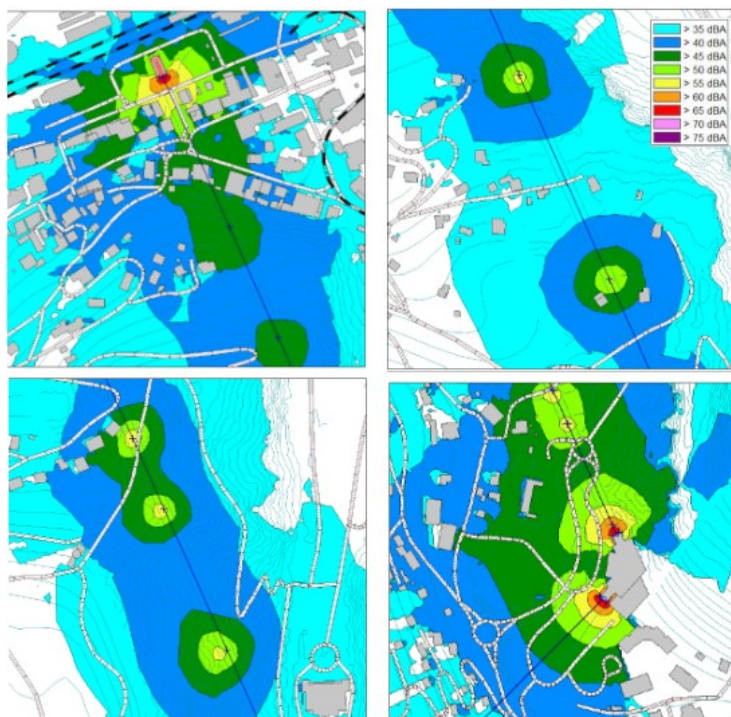


Figure 5 : Cartographie sonore du bruit par le projet réalisé à 4 m du sol - Source : étude d'impact

Une baisse de 5 à 6,5 dBA, ou dans le pire des cas identique à la situation actuelle (avec le DMC en fonctionnement), est attendue dans le secteur du Neyret et aux Géréts (section Bettex).

En phase chantier, l'opération n'intègre pas la nécessité du respect de l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 26 juillet 2007 relatif aux bruits de voisinages concernant les horaires et les jours de chantier.

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.

2.3.4. Risques naturels et technologiques

S'agissant des risques naturels, la contribution du couvert forestier à la stabilisation des terres face aux mouvements de terrains, chutes de blocs est à évaluer, afin de prouver que le déboisement/défrichement généré par l'opération n'aggrave les risques naturels⁵².

L'apport par hélicoptère des pylônes limite les risques lors de la phase chantier.

Le dossier mentionne des études complémentaires à réaliser : « *La recherche d'une assise saine pour l'ancrage des fondations et la définition des paramètres géotechniques pour leur dimensionnement devra faire l'objet d'une campagne de sondages spécifiques. Il faudra également anticiper potentiellement une formulation de béton adaptée à la présence de circulations d'eau souterraines chargées en sulfate.* »

⁵² Un défrichement peut être refusé au motif du « *maintien des terres sur les montagnes ou sur les pentes* » selon l'article L. 341-5 du code forestier, et aussi « *la protection des personnes et des biens et de l'ensemble forestier dans le ressort duquel ils sont situés contre les risques naturels, [...]* ».

Les pylônes P3, P10 et P11 ne font l'objet d'aucune prescription particulière malgré leur implantation en zone d'aléa de glissement de terrain moyen pour P10 et P11 et faible pour P3. La surface nécessaire aux travaux les concernant, qui est dans le dossier réduite, pour tous les pylônes, à celle de leurs seules fondations soit 4 m², nécessite d'être étayée ou revue à la hausse, en particulier pour ceux nécessitant des prescriptions particulières.

S'agissant des risques industriels, l'étude d'impact n'analyse pas les incidences de l'opération au regard de sa proximité avec un dépôt de gaz inflammables liquéfiés de SNCF Mobilités (cf. 2.1.4).

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.

2.3.5. Biodiversité

Alors même que le site comprend plusieurs espèces protégées, le dossier n'établit pas que les incidences résiduelles de l'opération sur ces espèces sont non significatives, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction.

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.

Elle rappelle qu'en cas d'incidences potentiellement significatives sur les espèces protégées ou leurs habitats, une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées ou à leurs habitats doit être effectuée.

Habitats naturels

Sont identifiés les impacts bruts suivants sur les habitats naturels :

- la destruction de 4 437 m² d'habitats naturels de manière permanente, dont 1 485 m² d'habitats d'intérêt communautaire (Pessière subalpine des Alpes)⁵³ : ces habitats naturels seront remplacés par des structures anthropisées ;
- 23 506 m² seront déboisés, au sein d'un boisement similaire dans l'aire d'étude d'environ 384 000 m². Ces boisements seront détruits de manière permanente et transformés pour 20 386 m² en couvert arbustif au niveau du layon et pour 3 120 m² remplacés par des ouvrages (gare amont et pylônes).

La qualification de mesure « d'évitement » (ME1) de la zone humide n'est pas recevable, dans la mesure où aucune des variantes présentées dans le dossier n'était envisagée en bordure du Bon Nant.

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.

⁵³ Et 1 317 m² présentant un intérêt écologique qualifié de très faible (zones rudérales).

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.

La mesure MR1 « adaptation des périodes de travaux, identifie bien les périodes favorables par groupes faunistiques. Le défrichement/déboisement est prévu en septembre/octobre, pouvant être étendu de novembre à janvier selon les résultats de la mesure ME2.

L'intitulé des mesures ne correspond pas toujours avec précision à leurs contenus : la MR10 mise en défens traite aussi d'abattage, l'adaptation du tracé ME2 traite aussi d'inventaire, etc.

Chiroptères

Aucun arbre gîte à chiroptères (ni arbre à cavités pour l'avifaune) n'a été inventorié sur l'emprise de défrichement du layon⁵⁴. Cependant, la méthode d'inventaire (cf § 2.5 Méthode) ne semble pas avoir conduit à une recherche exhaustive de ceux-ci.

La mesure MR10 intègre notamment le passage d'un écologue sur site avant le début des travaux afin de vérifier la potentialité du boisement pour les chauves-souris. Par ailleurs, une importance particulière est soulignée au droit du pylône P7⁵⁵.

Le projet créera une perturbation « intentionnelle »⁵⁶ de chiroptères par pollution lumineuse au niveau des secteurs forestiers aujourd'hui préservés (représentant 73 % du linéaire, les 27 % étant déjà affectés), notamment du fait que certaines espèces sont très sensibles à cette pollution qui écourte leur activité de chasse, altère leurs corridors biologiques et diminue leurs effectifs. La mesure MR-8 abaisse l'impact à un niveau faible par l'utilisation de LEDs ambrées, d'un éclairage intérieur des cabines et des numéros de pylône orientés vers le bas d'intensité faible de type « Sortie de secours ».

Avifaune

La recommandation précédente relative aux gîtes concerne les arbres à cavités et vieux arbres pour l'avifaune.

Le projet affecte une surface boisée. Un couvert arbustif au niveau du layon pourra être suffisant pour certaines espèces (la Fauvette à tête noire par exemple), mais le layon ne sera plus favorable pour la plupart des espèces forestières, dont le Milan noir ou la Chouette hulotte qui apprécient de grands et vieux arbres. Le pétitionnaire envisage un report sur l'habitat présent bien représenté à proximité du projet.

Bien que la présence de Chouette de Tengmalm⁵⁷ soit mentionnée, l'étude d'impact n'analyse pas les incidences du projet sur celle-ci⁵⁸.

54 Le défrichement pour le secteur de la gare amont/intermédiaire n'est pas évoqué.

55 Page 495 de l'étude d'impact : « Le déboisement évite tous les arbres potentiels déjà repérés lors des inventaires de terrain. Mais il est important de réaliser le piquetage sur les arbres à proximité du projet, notamment à proximité du P7. ».

56 En référence à l'article L. 411-1 du code de l'environnement et à l'arrêté ministériel : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000649682/>

57 Page 200 de l'étude d'impact.

58 Exemple : tableau 55 (p.271).

En phase d'exploitation, le risque de collision avec les câbles est important. La télécabine va engendrer une rupture dans la continuité écologique de la forêt, et par ailleurs certains câbles seront au niveau du couvert forestier et donc peu visibles. Les rapaces sont très fragiles face à ces installations et les collisions engendrent la perte d'individus.

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.

La mise en place de nichoirs est à considérer comme une mesure de compensation pour la Chouette hulotte et non comme une mesure de réduction (MR-11 Mise en place de nichoirs).

L'éclairage des numéros de pylônes à partir de 7h et jusqu'à 22h peut aussi causer un dérangement de l'avifaune, principalement sur les rapaces nocturnes : une mesure de réduction est prévue à ce titre (cf § suivant MR-8).

Évaluation des incidences Natura 2000

Une évaluation des incidences est faite en croisant les habitats et espèces d'intérêt communautaire recensés sur le site avec ceux des sites Natura 2000. Elle conclut à l'absence d'atteinte aux espèces, habitats et objectifs de conservation des sites.

2.3.6. Climat

Le dossier ne comprend pas d'analyse des émissions de gaz à effet de serre (bilan carbone) à l'échelle de l'ensemble du projet ou du périmètre de développement des offres de mobilité.

Il n'apporte aucune précision sur la desserte en modes actifs entre Neyret-Châtelet et le centre-bourg, axe central du projet d'ensemble. Les autres flux origines-destinations au droit des générateurs de trafic (diverses gares départ/arrivée) ne sont pas décrits (ni en termes de modes de transport ni en termes de volumes). Par ailleurs, la connexion au schéma des itinéraires cyclables, mentionné au plan climat-air-énergie territorial (PCAET) du Pays de Mont-Blanc, n'est pas présentée au dossier.

Aucun système de production d'énergies renouvelables n'est prévu au dossier. Pourtant, le PCAET du Pays du Mont-Blanc prévoit de « *se passer des énergies fossiles en les remplaçant par des économies d'énergie et des énergies renouvelables.* ». Une analyse du potentiel de développement des énergies renouvelables sur site serait opportune. L'installation de recharge pour véhicules électriques sur les divers sites multimodaux (Le Fayet et Neyret/Châtelet) n'est pas non plus mentionnée au dossier.

L'évaluation⁵⁹ des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter, n'est pas développée au dossier. Seule est développée la consommation énergétique de la télécabine (puissance de 463 kW), soit une consommation journalière de 6 482 kW/jour, soit l'équivalent de la consommation énergétique d'un flux d'environ sept voitures individuelles/j, soit une consommation énergétique 60 fois inférieure aux 420 véhicules/j qu'elle permettrait d'éviter⁶⁰. La consommation en phase de travaux n'est pas quantifiée, étant considérée comme sans incidence à long terme.

⁵⁹ En référence à la rubrique 7° du R122-2 CE.

⁶⁰ Page 514 de l'étude d'impact : Durant la saison hivernale l'étude PEM (AREP, 2021), identifie une diminution de 420 véhicules/j lié au report modal sur l'ascenseur valléen.

L'étude d'impact n'analyse pas non plus la vulnérabilité au changement climatique du domaine skiable Évasion Mont-Blanc, dont les besoins en termes de déplacements touristiques motivent également la création d'un ascenseur valléen. Le dossier ne précise pas si de nouvelles activités liées à un développement « 4 saisons » du domaine sont envisagées, si un tel développement est compatible avec le changement climatique, si l'opération relative à l'ascenseur valléen est pérenne et si elle constitue le mode de transport le plus adapté aux enjeux en présence.

L'Autorité environnementale recommande la réalisation :

- **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,**
- **d'une analyse de la vulnérabilité au changement climatique du domaine skiable Évasion Mont-Blanc et du projet de mobilité présenté.**

2.3.7. Effets cumulés

L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets inclut trois projets :

- le remplacement du télésiège (TS) Arbois et création de pistes ;
- le remplacement du télésiège des Chattrix ;
- le remplacement du télésiège de l'épaule.

Les effets cumulés étudiés apparaissent dans des tableaux d'analyse. Ils ne sont pas déclinés par la suite pour la mise en place de mesures ERC selon les dispositions de l'article R. 122-5 CE : « les incidences du projet » résultant notamment « du cumul des incidences avec d'autres projets ».

Les effets cumulés potentiels identifiés concernent:

- les habitats naturels de milieux boisés avec le remplacement du TS des Chattrix et Arbois (et travaux de pistes) ;
- les habitats de mammifères et d'insectes ;
- le dérangement et les risques de collision de l'avifaune ;
- le grand paysage, dans un secteur à forte concentration en remontées mécaniques.

L'analyse se fonde sur une version obsolète de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, [modifié en juin 2021](#) quant aux projets à prendre en compte. L'analyse écarte en outre, sous prétexte de l'absence d'avis délibérés par l'Autorité environnementale (interprétant de façon erronée les textes réglementaires), un certain nombre de projets récents relatifs à des liaisons sur le domaine skiable.

L'analyse écarte également le PEM et le remplacement du DMC, ceux-ci n'ayant pas été l'objet encore d'un avis d'Autorité environnementale. Ceux-ci sont pourtant connus du public, ayant été l'objet de concertations et de présentations publiques, comme d'autres opérations citées dans le dossier, et auraient été utilement analysés dans ce cadre. Le périmètre de l'analyse des effets cumulés dépend toutefois de celui du projet d'ensemble et sera à ajuster en fonction

L'Autorité environnementale recommande de 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.

Par ailleurs, l'analyse des effets sur les émissions sonores et le paysage et patrimoine du remplacement du DMC Bettex annoncée au paragraphe 1.1.2. de l'étude d'impact, est bien effectuée au sein des parties respectives de l'étude d'impact. Les autres thématiques environnementales sont à intégrer à l'analyse des effets cumulés, et ce au sein du périmètre de projet tel qu'il sera défini (cf. 1.3).

2.4. Dispositif de suivi proposé

Le suivi prévoit :

- une assistance technique pendant les travaux (MS-1) par un expert environnement/écologue :
 - présentation in situ des sensibilités du site et enjeux ;
 - repérage et mise en défens des stations d'espèces exotiques envahissantes ;
 - localisation et mise en défens des arbres gîtes ;
 - capture/déplacement des amphibiens et reptiles ;
 - accompagnement du chantier, dont en phase d'étrépage.
- un suivi des oiseaux et des chiroptères à N+1, N+4, N+6 puis N+10 (MS-2), afin d'évaluer l'état des populations et vérifier l'absence de mortalité de rapaces, par points d'écoute identique à ceux retenus dans l'état initial et par recherche de cadavres de rapaces le long de la remontée, avec l'appui d'observations du personnel d'exploitation ;
- un suivi des plantes exotiques envahissantes (MS-3) sur tout le layon le temps que la végétation spontanée et les plantations effectuées permettent de recréer un couvert végétalisé arbus-tif ; puis en fonction des espèces rencontrées, des mesures ciblées et décrites seront appli-quées.

Il n'est pas envisagé de suivi sur le bruit. La mise en œuvre d'un suivi précis du bruit, en lien avec des objectifs chiffrés à prédéterminer, est à prévoir en phase d'exploitation, en des points dont la localisation aura été justifiée et pourra évoluer en fonction des retours éventuels des riverains. Les bruits liés à la vétusté et l'usure des infrastructures sont à anticiper, avec un suivi associé.

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.

2.5. Méthodes

La méthode pour la recherche de gîtes des chiroptères est partiellement présentée dans le § 3.10.2.8 – Chiroptères ; la méthode pour l'avifaune n'est que peu abordée.

Une expertise a été réalisée pour évaluer l'intérêt des habitats de la zone d'étude pour les chiro-ptères (zones de chasse, gîtes...). Deux approches ont été utilisées pour évaluer l'intérêt des boi-sements : le calcul d'un Indice de Biodiversité Potentielle, et le pointage systématique des arbres d'intérêt pour les chiroptères. Les modalités de combinaison de leurs résultats, les manques éven-tuels subsistant à l'issue de celle-ci, l'existence d'éventuelles contradictions dans leurs résultats respectifs ne sont pas présentés de façon explicite.

De même, il est mentionné que malgré le caractère ancien du boisement, il n'y a pas ou très peu de très gros bois. Le nombre d'arbres gîte potentiels pour les chiroptères est estimé à 1,6 par hectare. Mais par ailleurs, l'étude d'impact indique qu'il y a « *De nombreux arbres gîtes potentiels* », « *plusieurs arbres gîtes potentiels* »⁶¹ de chiroptères sont identifiés, mais non présentés, un « *lieu de repos au vu des arbres gîtes présents* » pour la Barbastelle d'Europe, « *les boisements présentent des gîtes propices aux chiroptères.* ». Ces informations sont également contradictoires.

Pour la recherche de loges⁶² servant à la nidification des rapaces nocturnes sur le terrain, marqué au GPS, les données ne sont pas fournies.

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

2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique est adapté dans sa taille et dans sa forme. La présentation du projet est toutefois à clarifier et des compléments ou ajustements seront à apporter pour tenir compte du présent avis.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

3. Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

Le conseil municipal de Saint-Gervais-les-Bains a engagé le 13 octobre 2021 une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU afin de créer un ascenseur valléen entre le pôle d'échange multimodal du Fayet et la rive gauche du centre bourg au niveau de la gare DMC du Châtelet.

3.1. Contenu et objet de la mise en compatibilité

Le dossier comprend une déclaration de projet qui reconnaît au projet d'ascenseur valléen le caractère d'intérêt général et une mise en compatibilité du PLU qui a pour objet de :

- modifier le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), pour mentionner expressément l'ascenseur valléen, en remplaçant dans le schéma d'aménagement la mention d'une « création d'un tramway urbain entre Le Fayet et Saint-Gervais » par celle de « transports collectifs de toute nature », dont l'ascenseur valléen ;
- modifier l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n° 5 « zone AUD route des Amerands » pour représenter sur le schéma d'aménagement le tracé de l'ascenseur valléen en mentionnant un principe d'inconstructibilité lié ;
- ajouter une OAP thématique sur les mobilités, pour mentionner sur un schéma d'aménagement l'ascenseur valléen, en lien avec les autres transports collectifs possibles sur la commune, ainsi que le pôle d'échange multimodal au Fayet avec son parc de stationnement d'environ 500 places ;
- modifier le règlement graphique pour déclasser un espace boisé classé sur le layon de l'ascenseur valléen d'une largeur de 20 m représentant 0,92 ha ;

61 Page 285 de l'étude d'impact.

62 Page 200 de l'étude d'impact.

- modifier le règlement écrit pour autoriser les commerces au sein de la zone UE1 ainsi que les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif dans toutes les zones concernées par l'opération relative à l'ascenseur valléen (zones UA, UD, UE1, AUd, N).

3.2. Articulation avec les autres plans, schémas, programmes ou documents de planification en vigueur

L'articulation du PLU avec les plans et programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte est présentée dans la partie 12 de l'étude d'impact⁶³.

Le dossier précise que le PLU n'est pas concerné par certaines planifications⁶⁴, sans préciser si la commune est régie par un plan de mobilité ou un plan local de l'habitat en tenant lieu. Il ne comprend pas d'analyse de la compatibilité de la procédure d'évolution du PLU avec la loi montagne, ni avec les règles du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet).

Il énonce que l'évolution du PLU n'induit pas d'utilisation de la ressource en eau potable, qu'elle a ainsi une incidence nulle sur les objectifs quantitatifs du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (Sage) de l'Arve et est compatible avec celui-ci. Toutefois, le projet d'ensemble est présenté comme ayant pour objectif d'augmenter l'attractivité touristique de la commune et est susceptible, par conséquent, d'augmenter le besoin en eau potable, notamment du fait de la fréquentation induite. Il énonce également que le PLU est compatible avec les objectifs du Sage relatifs à la réduction du risque des impacts des eaux pluviales au motif que l'espace boisé classé est reclassé en trame de protection des boisements au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme⁶⁵. Cette trame n'apparaît toutefois ni dans le règlement graphique, ni dans les mesures éviter-réduire-compenser.

Le dossier nécessite par ailleurs d'être actualisé s'agissant de la prise en compte du schéma régional des carrières et de la définition des zones humides⁶⁶.

Par ailleurs, le dossier mentionne le plan de protection de l'air de la vallée de l'Arve (voir 2.1.1).

L'Autorité environnementale recommande

- **d'établir la compatibilité du projet d'ensemble avec la loi montagne et les règles du Sraddet,**
- **de reporter la trame de protection des boisements dans le règlement graphique,**

63 Le PLU doit être compatible avec le plan de déplacement urbain (PDU), le programme local de l'habitat (PLH), la zone de bruit des aéroports et, en l'absence d'un schéma de cohérence territoriale (Scot), la loi montagne, les règles générales du fascicule du Sraddet, les orientations et objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage), les objectifs du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage), les objectifs de gestion du plan de gestion, des risques d'inondation (PGRI) ; il doit prendre en compte le plan climat-air-énergie territorial (PCAET), le schéma départemental d'accès à la ressource forestière et, en l'absence d'un Scot, les objectifs du Sraddet, le schéma régional des carrières (SRC), cf. étude d'impact p.580-581.

64 Zone de bruit des aéroports et schéma départemental d'accès à la ressource forestière, p.585.

65 « La procédure de DP-MEC permettra le reclassement de l'EBC en trame L.151-23 de protection des boisements. Dans ce nouveau secteur les coupes rases seront interdites, ce qui n'était pas le cas auparavant. Les risques induits seront donc réduits », p.627

66 Le SRC n'est plus en cours d'élaboration, il a été approuvé le 8 décembre 2021. Les zones humides ne sont plus définies en référence à un arrêt du Conseil d'État de 2017, cf. article L. 211-1 du code de l'environnement, dans sa rédaction issue de l'article 23 de la loi n° 2019-773 du 24 juillet 2019.

- 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.

3.3. *Qualité de l'évaluation environnementale stratégique*

Le rapport environnemental est inclus à l'étude d'impact du projet.

Observations générales

Le choix a été fait de modifier le règlement écrit pour autoriser « les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif » dans toute la zone N à l'échelle de l'ensemble de la commune, même sur des secteurs non concernés par l'opération relative à l'ascenseur valléen, sans être en capacité de présenter les incidences sur l'environnement (notamment sur l'eau). La justification du choix nécessite d'être complétée, dans la mesure où il apparaît que le règlement graphique du PLU actuellement en vigueur comprend déjà des sous-secteurs avec un indice dédié aux équipements collectifs⁶⁷. Il était donc concevable de créer au sein de la zone naturelle un sous-secteur (de type Nav ou N2av) correspondant au tracé de l'opération relative à l'ascenseur valléen pour permettre de réaliser des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif : cela aurait justifié que l'évaluation des incidences environnementales de la mise en compatibilité du PLU soit conduite à l'échelle de ce sous-secteur, comme c'est sensiblement le cas.

Il en est de même pour les zones UA, UD, UE1 et Aud.

En outre, la possibilité offerte d'implanter des commerces en zone UE1 nécessite d'être étayée par l'inscription dans le périmètre de l'opération du développement de commerces sur le secteur (cf. §1.3).

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.

L'Autorité environnementale rappelle en outre qu'une mise en compatibilité de document d'urbanisme dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique comme d'une déclaration de projet doit se limiter aux seules modifications strictement nécessaires à la réalisation du projet.

En l'état, l'évaluation environnementale de l'évolution du PLU est incomplète, n'étant effectuée que sur les seuls secteurs géographiques affectés directement par l'opération.

Observations thématiques

S'agissant de la fréquentation induite sur le territoire, le projet d'ascenseur valléen est présenté comme une offre de service de transport urbain pour de potentiels télétravailleurs ainsi qu'une réponse à la problématique des lits dits froids, avec un effet positif sur les activités touristiques et de loisirs dans la mesure où il dynamise l'activité touristique et de loisirs à l'échelle du territoire com-

⁶⁷ La zone indicée UF correspond à la zone urbaine réservée à l'accueil d'équipements collectifs, la zone UFth à la zone urbaine d'équipements réservée aux constructions et installations liées au thermalisme, la zone N2 à la zone naturelle pouvant accueillir des équipements collectifs et des logements de fonction liés à ces équipements.

munal et supra communal. Le dossier ne comprend toutefois pas d'analyse quantifiée de l'augmentation prévisionnelle de télétravailleurs, de la baisse de lits froids, et de l'adéquation ressources/besoins induits notamment en matière d'eau potable, d'assainissement, etc.

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

L'OAP « mobilité » a pour effet d'ajouter dans le PLU l'objectif d'articulation de différentes opérations, dont certaines n'étaient pas évoquées jusqu'ici, dont l'ascenseur valléen, le pôle d'échange multimodal au Fayet, le développement de navettes, etc. Le dossier ne comprend aucun élément d'évaluation environnementale du pôle d'échanges multimodal du Fayet .

La modification de l'OAP n°5 consiste à reporter sur le schéma d'aménagement une ligne qui correspond au tracé de l'ascenseur valléen : la légende mentionne toutefois un « espace » inconstructible et l'étude d'impact mentionne une « bande » inconstructible. La représentation graphique d'un fuseau paraît davantage correspondre à un espace qu'une simple ligne.

L'OAP n°1 relative au secteur Fayet comprend le terrain d'assiette de la gare aval de l'ascenseur valléen. Or, la mise en compatibilité du PLU ne mentionne pas ce dernier et maintient l'objectif de « valoriser le TMB comme mode de transport urbain entre le Fayet et le chef-lieu ». Ceci paraît contradictoire avec la volonté affichée par l'OAP mobilité de faire de l'ascenseur un lien « structurant » entre le Fayet et le centre-bourg.

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

S'agissant de la ressource en **eau**, les incidences de la mise en compatibilité du PLU sont qualifiées de « non évaluables à ce stade ». Le règlement écrit prévoit que, dans l'ensemble de la zone N, des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif peuvent être réalisés. L'étude d'impact considère que ces travaux sont susceptibles d'impacter les cours d'eau et zones humides mais énonce qu'« il n'est pas possible d'estimer les incidences à ce stade »⁶⁸. Les impacts potentiels ne sont donc pas évalués et nécessiteront un approfondissement.

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 (voir 2.3.3).

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.

68 Etude d'impact, § 5.4 p.375. A l'échelle du projet d'ascenseur valléen, l'étude d'impact conclut à un impact « nul » sur les zones humides et « faible » sur le cours d'eau et se limite à définir une mesure de réduction liée aux bonnes pratiques de chantier et § 8 p.516, MR3.