



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur le remplacement de la télécabine
d'Orelle - construction d'un parking silo -, porté par la
STOR, sur la commune d'Orelle (73)**

Avis n° 2024-ARA-AP-1659

Avis délibéré le 21 mars 2024

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), a décidé dans sa réunion collégiale du 27 février 2024 que l'avis sur le remplacement de la télécabine d'Orelle - construction d'un parking silo - sur la commune d' Orelle (73) serait délibéré collégialement par voie électronique entre le 18 et le 21 mars 2024.

Ont délibéré : Pierre Baena, François Duval, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Jean-Pierre Lestoille, Yves Majchrzak, Muriel Preux, Catherine Rivoallon-Pustoc'h, Jean-Philippe Strebler, Benoît Thomé et 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 23 janvier 2024, 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 Savoie, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultées et ont transmis leurs contributions en dates respectivement du 16 février 2024 et du 13 février 2024.

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.

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

La construction d'un parking-silo, portée par la STOR¹, sur la commune d'Orelle, dans la vallée de la Maurienne en Savoie (73), au niveau du lieu-dit de Francoz, en rive gauche de l'Arc, fait suite au remplacement en 2021 de la télécabine reliant Orelle au domaine skiable des Trois Vallées. Le nouveau parking, de format silo et de 750 places, comportera trois niveaux de stationnement côté amont et quatre niveaux côté aval. L'offre de stationnement passera ainsi de 520 à 1047 places, en incluant le parking existant en rive droite de l'Arc. Une passerelle piétonne, d'une longueur de 145 m, enjambera l'Arc et permettra d'accéder à la gare aval de la télécabine.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont : le cadre de vie des riverains, avec la présence d'habitations à proximité ; la biodiversité, marquée par la présence d'espèces protégées ; les eaux souterraines et superficielles, le projet s'implantant à proximité immédiate de l'Arc et de sa nappe d'accompagnement ; les risques naturels ; les émissions de gaz à effet de serre.

La création du parking est directement et fonctionnellement liée au remplacement en 2020-2021 de la télécabine permettant de rejoindre le domaine des 3 Vallées avec lequel elle forme un projet unique. Les capacités de transport de la télécabine ont été multipliées par trois, renforçant de ce fait son attractivité pour accéder au domaine skiable et conduisant à une saturation des parkings et voiries. L'étude d'impact fournie ne traite que du parking alors que c'est l'étude d'impact actualisée du projet de remplacement de télécabine, en incluant notamment l'extension des capacités de stationnement à Orelle, qui doit être produite. À tout le moins, l'échelle d'étude à retenir pour évaluer les incidences des aménagements projetés est celle du projet d'ensemble, incluant la télécabine et le domaine auquel elle donne accès.

La justification du dimensionnement du projet doit être étayée par la présentation de projections de la fréquentation du site et de la télécabine (et donc du domaine des Trois vallées) pour les années à venir. Une étude de la fréquentation des transports en commun et de leur adéquation face à la demande ainsi que des éventuelles évolutions à opérer pour améliorer l'offre (fréquence, modes, intermodalité) et réduire l'utilisation de la voiture individuelle est à présenter. Les variantes étudiées doivent faire l'objet d'une présentation plus détaillée pour permettre de conclure que l'emplacement choisi, le dimensionnement et les modes d'exploitation retenus correspondent bien au projet de moindre impact environnemental.

En matière d'insertion paysagère, le dossier est à compléter par des photomontages présentant les aménagements en toutes saisons, depuis les différents lieux présentant des enjeux.

Concernant la biodiversité, les inventaires ont mis en évidence la présence d'espèces protégées. Ils sont toutefois à compléter pour la flore, les périodes de prospection n'étant pas suffisantes. Des stations d'une espèce exotique envahissante ont été inventoriées ; celles-ci doivent être détruites, ce que le projet ne prévoit pas.

Concernant les eaux et sols, le projet prévoit un traitement des eaux pluviales par un séparateur d'hydrocarbures et la mise en place d'une fosse de récupération des éventuelles pollutions liées aux stationnements des véhicules. Les dimensionnements de ces éléments ne sont pas justifiés. Les performances de traitement des pollutions de ces eaux sont à améliorer significativement afin d'être assuré de l'absence d'incidences du rejet de ces eaux dans le milieu naturel, l'Arc.

Enfin, les effets cumulés du projet avec d'autres projets ou travaux en cours sur le territoire (le Telt - tunnel euralpin Lyon-Turin), les carrières associées, les travaux de sécurisation des récents effondrements) comme la vulnérabilité aux mouvements de terrain, dans un contexte de changement climatique, sont à évaluer.

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

1 Société des téléphériques d'Orelle, délégataire de service public de la commune d'Orelle pour l'aménagement et l'exploitation de son domaine skiable et de son transport valléen la télécabine d'Orelle
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
remplacement de la télécabine d'Orelle - construction d'un parking silo - sur la commune de
Avis délibéré le 21 mars 2024

Table des matières

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte du projet et présentation du territoire.....	5
1.2. Présentation de l'opération et du projet.....	6
1.3. Procédures relatives au projet.....	7
1.4. Principaux enjeux environnementaux.....	8
2. Analyse de l'étude d'impact.....	8
2.1. Observations générales.....	8
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	9
2.3. État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC.....	10
2.3.1. Cadre de vie.....	10
2.3.2. Biodiversité.....	13
2.3.3. Eaux superficielles et souterraines.....	16
2.3.4. Gaz à effet de serre.....	18
2.4. Effets cumulés.....	18
2.5. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité.....	19

Avis

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte du projet et présentation du territoire

La gare de départ de la télécabine permettant de rejoindre le domaine skiable d'Orelle puis celui de Val Thorens, est implantée au lieu-dit Francoz, en rive droite de l'Arc, sur la commune d'Orelle. La commune, située dans la vallée de la Maurienne, entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane, compte 317 habitants en 2020² et appartient à la communauté de commune Maurienne Galibier. Un parking attenant permet le stationnement de 297 véhicules, en rive droite de l'Arc. Un secteur situé en rive gauche, entre l'Arc et la voie ferrée située au sud, est également utilisé comme parking pour accéder au domaine skiable et permet actuellement le stationnement de 223 véhicules légers. La topographie au niveau de ce secteur présente peu de pente et forme un plateau à deux étages séparés par un talus d'une hauteur d'environ 4,7 m.

L'opération présentée par la société des téléphériques d'Orelle (Stor) consiste en la construction d'un parking sur cette implantation et d'une passerelle piétonne sur l'Arc permettant de rejoindre la gare aval de la télécabine. Cette télécabine a en effet été remplacée en 2020 et réduit significativement le temps de trajet nécessaire pour rejoindre le domaine des Trois Vallées, augmentant l'attractivité de cet accès. Ce nouvel équipement³, mis en service le 6 décembre 2021, permet le transport de 2 500 personnes par heure au lieu de 800 personnes pour l'ancien équipement. Des problèmes de sécurité sont aujourd'hui posés par le stationnement des voitures des usagers de la télécabine sur la route départementale D 1006 et sur les voiries communales.

La télécabine et la majorité des parkings sont accessibles depuis la route départementale RD1006, qui longe l'Arc du barrage de Bisortette au pont de La Denise en rive droite, en fond de vallée. La zone de stationnement en rive gauche, zone d'implantation du futur parking, est accessible par un pont, relativement étroit (route de la Bronsonnière).

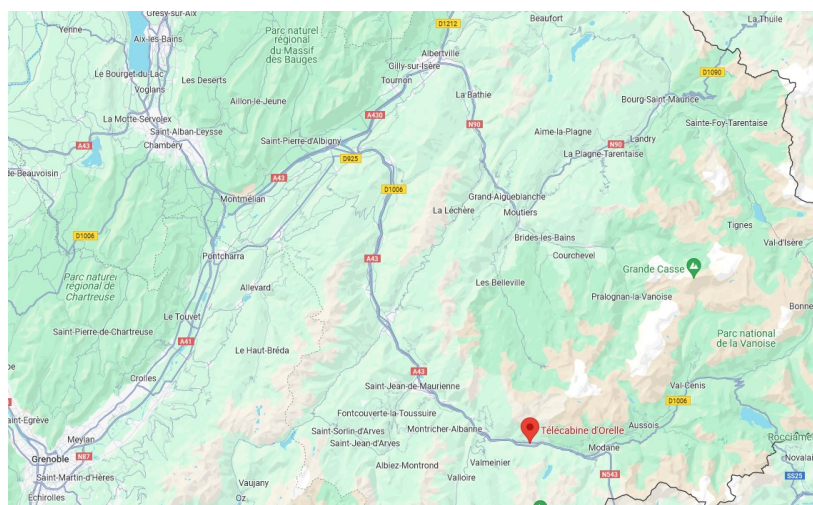


Figure 1: Localisation du territoire du projet (source : Google maps)

² Source Insee

³ Cet aménagement a fait l'objet d'une évaluation environnementale en 2018 et d'une absence d'avis de la MRAe en date du 03/10/2018, dossier [n°2018-ARA-AP-00628](#)

1.2. Présentation de l'opération et du projet

L'opération consiste en la construction d'un parking silo de 750 places comprenant notamment 80 places équipées pour le rechargement des véhicules électriques et 15 places destinées aux PMR⁴, pour une emprise au sol de 5 195 m² et une surface de stationnement de 15 467 m². Trois niveaux de stationnement sont prévus côté amont et quatre niveaux côté aval. Les deux niveaux inférieurs seront accessibles directement depuis la route et les deux niveaux supérieurs par des rampes.

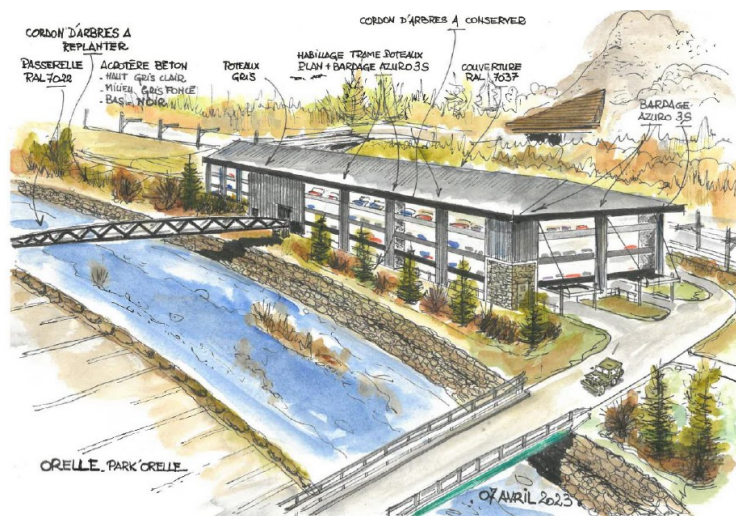
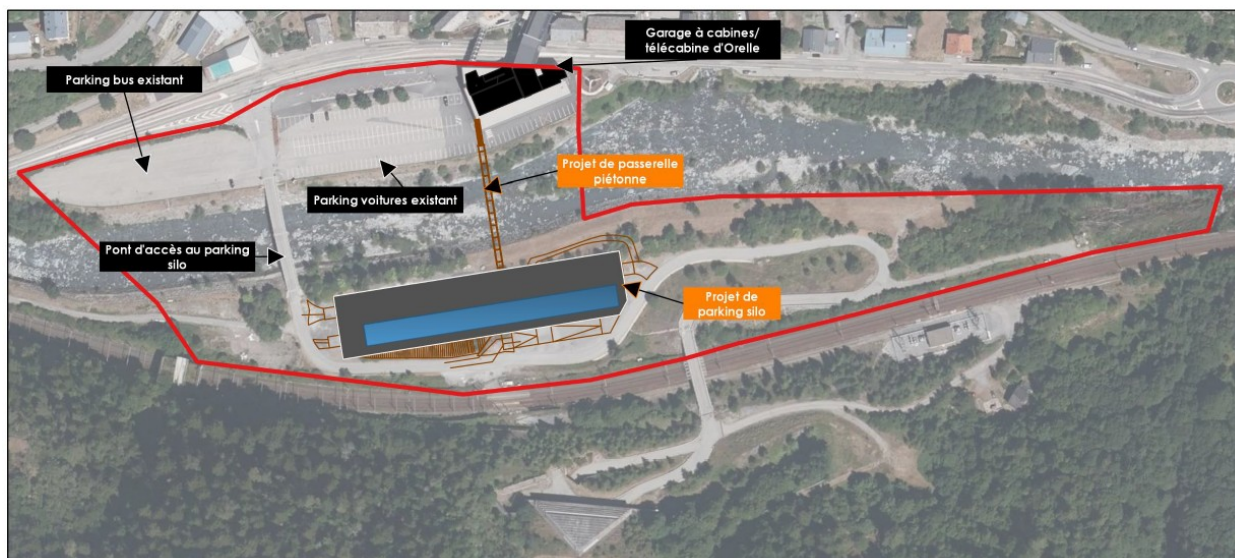


Figure 2: Descriptif du projet (source : dossier)

L'opération permettra de passer d'une offre totale de stationnement de 520 à 1047 places, en incluant le parking situé sur l'autre rive de l'Arc. Certaines informations du dossier portent à confusion : il est en effet, à plusieurs reprises indiqué que le nombre de places de stationnement passerait de 623 à 927 places⁵. Ces incohérences sont à corriger.

À l'heure actuelle, le stationnement est gratuit, et même si le dossier ne le précise pas explicitement, certains éléments laissent penser que le parking créé sera payant⁶.

4 Personnes à mobilité réduite

5 Pages 128 et 132 de l'étude d'impact

6 Page 113 de l'étude d'impact, il est question de « barrières levantes et de péage »

Le bâtiment aura une toiture à deux pans. La couverture sera revêtue de panneaux photovoltaïques, *a minima* sur le pan le mieux exposé. Le dossier indique que la puissance de l'installation sera comprise entre 100 et 500 kWc. Cette fourchette est à préciser : la puissance installée devra en effet, au minimum, respecter la réglementation qui impose un taux de couverture de toiture (de 30 % en 2023 pour les parkings⁷). L'énergie produite sera auto-consommée par les installations du domaine skiable et le surplus de production sera revendu.

À mi-longueur du parking, une passerelle piétonne d'une longueur de 145 m et d'une largeur de 32 m enjambera l'Arc et permettra aux piétons d'accéder de manière sécurisée à la gare aval de la télécabine. Cette passerelle, en métal et béton, sera de forme géométrique. Le pont existant sera réservé aux véhicules.

Les travaux seront réalisés entre avril et novembre, de manière à éviter la période hivernale et donc de fréquentation maximale du site. L'emprise au sol des travaux sera de 7 325 m² et les terrassements concerneront une surface de 4 976 m².

Cette opération est directement et fonctionnellement liée au projet de "remplacement de la télécabine Orelle-Val Thorens" ayant notamment pour objectif de renforcer l'attractivité de cet accès au domaine des Trois Vallées. Ce projet a déjà consisté à remplacer l'ancienne télécabine et augmenter sa capacité, à créer un 2^e tronçon de télécabine et un garage à cabines, et aussi à requalifier une piste de ski et réaliser des aménagements sur le torrent du Bonrieu. Avec la réalisation du parking-silo et de la passerelle attenante, ces opérations forment un projet unique⁸.

Un descriptif des aménagements déjà réalisés, notamment de la télécabine (1^{er} et 2^e tronçons), de sa fréquentation actuelle, de son fonctionnement, des flux constatés et de leurs incidences, par rapport à l'état initial avant son remplacement est à produire.

L'Autorité environnementale recommande de décrire l'ensemble du projet de "remplacement de la télécabine Orelle-Val Thorens", dont la réalisation du parking silo et la passerelle font partie, et de présenter l'état d'avancement de sa réalisation (en particulier pour les 1^{er} et 2^e tronçons de la télécabine et les aménagements sur le torrent du Bonrieu).

1.3. Procédures relatives au projet

En application de la rubrique 41a. Relative aux aires de stationnements ouvertes au public de 50 unités et plus du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, l'opération⁹ a fait l'objet de deux décisions de soumission à évaluation environnementale, respectivement en date du 23 juin 2023 et du 16 octobre 2023. Le dossier prévoyait alors 927 places de stationnement au total. L'opération nécessite un permis de construire, dont la demande a été déposée le 18 janvier 2024 et dans le cadre de laquelle l'Autorité environnementale a été saisie. Le projet fera l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique.

7 Article L171-4 du code de la construction et de l'habitation, à compter du 1^{er} juillet 2023, cette surface sera portée à 40 % à compter du 1^{er} juillet 2026 et à 50 % à compter du 1^{er} juillet 2027

8 En effet, l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement indique que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. » Par ailleurs, le guide technique « Évaluation environnementale – Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 » du CGDD indique en page 21 que « Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés ».

9 En tant que partie d'un projet soumis à évaluation environnementale systématique, cette opération ne nécessitait pas d'examen au cas par cas ; en revanche, une demande d'avis sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact du projet d'ensemble à l'occasion de la nouvelle demande d'autorisation nécessaire à ce projet aurait pu être sollicitée.

1.4. Principaux enjeux environnementaux

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

- le cadre de vie, avec la présence d'habitations à proximité ;
- la biodiversité, marquée par la présence d'espèces protégées ;
- les eaux souterraines et superficielles, le projet s'implantant à proximité immédiate de l'Arc et de sa nappe d'accompagnement ;
- les risques naturels ;
- les émissions de gaz à effet de serre.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1. Observations générales

Le dossier comporte une étude d'impact et des annexes. Le dossier traite des diverses thématiques environnementales attendues. Il est accompagné d'un résumé non technique de l'étude d'impact, comportant 26 pages, illustré et cohérent avec celle-ci ; toutefois un développement plus important et non uniquement sous forme de tableau est attendu pour présenter les enjeux, les impacts et mesures envisagées. Il conviendra de le faire évoluer à la suite des recommandations du présent avis.

La justification du dimensionnement du projet et le volet paysager sont à compléter avant mise à disposition du public, ils sont traités de manière trop superficielle par le dossier.

En outre, une actualisation des informations relatives à la télécabine elle-même est à présenter : état des lieux du fonctionnement des installations, fréquentation, modalités d'accès (véhicules individuels, transports en commun, autopartage, covoiturage etc) et flux associés (quotidiens, hebdomadaires, selon les saisons), résultats du suivi de l'état de l'environnement et de l'efficacité des mesures ERC, dysfonctionnements constatés, mesures prises pour y remédier.

Plus largement, c'est une mise à jour de l'étude d'impact relative au remplacement de la télécabine qui aurait dû être produite. Le périmètre d'étude doit en effet inclure cet équipement (cf. nbp n°8) afin que l'ensemble de ses incidences soient évaluées. Le code de l'environnement prévoit une telle actualisation, dès lors que le projet nécessite des autorisations successives et est phasé dans le temps, comme le présent projet. L'actualisation porte sur l'objet de l'autorisation sollicitée et sur tout élément du projet d'ensemble et de son environnement ayant significativement évolué depuis la première version de l'étude d'impact. Les incidences de l'opération sont à évaluer à l'échelle du projet d'ensemble et donc de l'ensemble de la télécabine et du domaine skiable auquel elle donne accès ; les mesures d'évitement, réduction et si besoin de compensation sont à revoir en conséquence.

L'Autorité environnementale recommande de mettre à jour l'étude d'impact relative au remplacement de la télécabine Orelle – Val-Thorens, en apportant en particulier toutes les précisions sur la création du parking silo et sur le fonctionnement de la nouvelle télécabine (fréquentation, suivi des mesures ERC notamment) et les résultats du suivi des mesures ERC présentées dans l'étude d'impact initiale ; le périmètre de l'évaluation (et donc les aires d'étude) sera donc celui du projet d'ensemble.

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

Le dossier justifie le projet notamment pour des raisons de sécurité publique. Les parkings existants seraient "fréquemment saturés et des situations de blocages régulièrement observées depuis plusieurs années", le site accueillant environ 1 000 voitures. Ceci induit des conditions dangereuses de circulation sur la route départementale 1006 en particulier d'accès des engins de secours (notamment à la sortie de secours du tunnel de l'A43). La fréquence de ces saturations n'est pas évoquée par le dossier, lequel ne présente pas non plus de projection de cette fréquentation pour les prochaines années, ce qui ne permet pas de justifier le dimensionnement du parking.

Le porteur de projet indique avoir mis en œuvre des solutions visant à réduire le nombre de véhicules, avant d'être contraint de réaliser ce projet. Ces solutions ont consisté en la création d'une gare routière pour les bus et navettes, en rive droite entre l'Arc et la D1006, en la proposition de tarifs avantageux pour les forfaits de ski, à destination des étudiants, afin de les inciter à covoiturer et en la mise en place d'un arrêté municipal visant à interdire le stationnement sauvage le long des axes de circulation. Sur le site Internet du domaine skiable¹⁰, des tarifs avantageux sont effectivement proposés pour les groupes, toutefois il n'est nullement indiqué que ceux-ci sont conditionnés au stationnement d'un seul véhicule sur le parking.

Mis à part le fait que le parking actuel disposerait de 20 places de stationnement pour les bus et navettes, ce qui ne sera pas modifié par le projet, le dossier ne précise pas la provenance, la fréquence de passage et le taux de remplissage des transports en commun desservant le parking de la télécabine d'Orelle. Il n'est donc pas possible de déterminer si ces transports sont adaptés à la demande et si des améliorations sont possibles.

Une analyse précise des situations de saturation des parkings existants est à produire. L'offre et la fréquentation des transports en commun sont à décrire précisément aussi, en incluant les offres tarifaires en faveur de l'abandon de l'autosolisme et de l'utilisation de transports en commun et leurs effets. Des projections de fréquentation de la télécabine à court, moyen et long termes, tous modes d'accès confondus et en les distinguant, sont à produire.

La justification de la création du parking projeté, en particulier son dimensionnement mais aussi ses conditions d'exploitation (grille tarifaire du parking et de la télécabine au regard du mode d'accès - transports en commun, covoiturage, autosolisme), est à justifier sur ces bases (analyse de l'évolution depuis le renouvellement de la télécabine et de l'existant, et projections de fréquentation du domaine accessible par la télécabine pour les années à venir).

L'Autorité environnementale recommande de justifier le dimensionnement et les règles d'exploitation des aménagements projetés, sur la base notamment d'une analyse précise des situations actuelles de saturation, des évolutions prévues de l'offre de transport en commun et de la fréquentation projetée de la télécabine et du domaine auquel elle donne accès.

Le territoire communal est couvert par le PPRi de l'Arc¹¹. L'emprise du projet n'est pas identifiée comme étant en zone inondable pour une crue centennale de l'Arc. Des protections de berge, consistant en des enrochements, sont déjà en place. Pour se prémunir des risques d'érosion et assurer un accès permettant l'entretien de la rivière, le projet respecte une bande de 10 mètres par rapport au sommet de la rive. La passerelle est positionnée avec une revanche de 2,80 m par rap-

¹⁰ <https://www.orelle.net/station-ski/forfaits-de-ski>

¹¹ Plan de prévention des risques d'inondation approuvé le 24/07/2019

port à la cote de la crue centennale, dégageant un espace *a priori* suffisant, selon le dossier, pour le franchissement des flottants et ses appuis sont hors zone inondable identifiée dans le PPRi.

En matière de conception du projet, le dossier a analysé trois variantes sur le site¹². La première variante consistait à implanter un parking silo en rive droite, sur le parking immédiatement à proximité de la télécabine, la seconde prévoyait l'implantation d'un parking classique (de surface), en rive gauche, a priori en amont et en aval du pont routier. La solution retenue, "en silo", évite une station de flore protégée, s'éloigne des habitations les plus proches, respecte une bande de recul de 10 mètres par rapport à la rive de l'Arc et limite l'emprise au sol du projet, selon le dossier. Une implantation sur le parking actuel en rive droite a été abandonnée pour des raisons d'insertion paysagère, toutefois elle aurait engendré moins d'impacts sur la biodiversité, le projet retenu entraînant une emprise de travaux au sol de 7 325 m² et l'évacuation de 5 900 m³ de matériaux excédentaires en déblai. Les variantes demeurent peu décrites par le dossier. Aucune prospection d'autres solutions raisonnables, à l'échelle communale, n'est restituée et ne paraît avoir été étudiée alors qu'une solution temporaire à proximité de la station d'épuration de Prémont, à environ un kilomètre à l'ouest, est mise en œuvre pour l'hiver 2023/2024, avec la mise en place d'un service de navettes pour rejoindre la télécabine. La possibilité de la pérennisation de cette solution n'est pas évoquée par le dossier.

L'Autorité environnementale recommande de décrire plus en détail les variantes étudiées et l'analyse multicritère conduite et ayant conclu à la solution retenue. Elle recommande que des solutions alternatives soient étudiées à l'échelle communale et restituées dans l'étude d'impact, en particulier celle déjà mise en œuvre à titre temporaire.

2.3. État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC

2.3.1. Cadre de vie

État initial :

Le projet se situe au sein des unités paysagères, à l'échelle régionale, « vallée de la Moyenne-Maurienne jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne », et à l'échelle locale, « vallée de l'Arc », vallée étroite aux versants raides, creusée par le torrent de l'Arc. L'urbanisation s'est développée principalement dans le fond de vallée que ce soient les centres urbains ou les sites industriels, ainsi que les principaux axes de communication que sont la route départementale (RD) 1006, la voie ferrée et l'autoroute A43. Les versants orientés au sud accueillent les principaux hameaux. La zone d'étude est située sur la rive gauche de l'Arc, non bâtie. Il s'agit d'un milieu ouvert marquant la transition avec la forêt du versant orienté au nord. L'enjeu relatif aux unités paysagères est qualifié de moyen par le dossier.

La zone habitée la plus proche est située immédiatement au nord de la RD 1006, en rive droite de l'Arc. Le parking projeté s'implante à environ 125 m des premières habitations qui constituent le hameau de Francoz. Ce hameau est lui-même dominé par le hameau de Noirey, au nord-est puis par le hameau de Bonvillard, en poursuivant l'ascension du versant dans la même direction. Les perceptions les plus sensibles se concentrent depuis les hameaux de Francoz et de Noirey et la route permettant d'atteindre ce dernier. L'enjeu est qualifié de fort. La zone d'étude n'est pas visible depuis le hameau de Bonvillard, ni depuis la route permettant d'y accéder, la végétation et la topographie masquant la zone d'implantation.

12 Page 150 de l'étude d'impact

Concernant les axes de circulation, les perceptions du site sont nombreuses depuis la RD et d'autres sont possibles depuis la voie ferrée. Le secteur d'étude est très fréquenté avec une covisibilité avec le hameau et les lieux touristiques, l'enjeu est qualifié de fort. Depuis le pont enjambant l'Arc, et depuis le parking à proximité de la gare de la télécabine, la zone d'implantation est très visible et dominée par l'architecture pyramidale de la station de ventilation du tunnel d'Orelle dans lequel passe l'A43.

La zone d'étude se caractérise par une grande esplanade minérale développée sur deux niveaux. Un cordon d'arbres la longe côté rivière et la traverse en son centre. Les arbres sont en bon état et constituent avec quelques secteurs de strate herbacée le seul élément de végétation. L'enjeu lié au cordon d'arbres est qualifié de moyen.

La rivière de l'Arc qui longe le site, bien que canalisée par des enrochements, est un élément naturel fort caractérisant le fond de la vallée. L'enjeu est qualifié de moyen par le dossier.

En matière de qualité de l'air, celle-ci est qualifiée de plutôt bonne par le dossier, sur la commune d'Orelle. Les données utilisées proviennent de l'observatoire de la qualité de l'air en Auvergne-Rhône-Alpes¹³, sans que ni la station de mesure prise pour référence, ni sa représentativité par rapport au site d'étude, ni les conditions des mesures (aérogologie notamment) ne soient précisées. Les données ne sont pas comparées aux seuils de référence révisés en 2021 par l'OMS¹⁴ qu'il convient d'utiliser.

Concernant le trafic routier, le dossier l'estime stable sur la RD1006, et en moyenne journalière de 3600 véhicules en 2022. Si cette affirmation est vraie sur la période 2011-2022, avec une baisse sensible en 2019¹⁵, une augmentation constante est observée depuis et s'accroît en 2022. Les données se rapportent à la section entre Orelle et Fourneau, sans qu'il ne soit précisé si ces données englobent le trafic routier au droit du parking. Des données sur le trafic provenant de l'A43 en amont et en aval du projet sont à fournir pour étayer les affirmations du dossier.

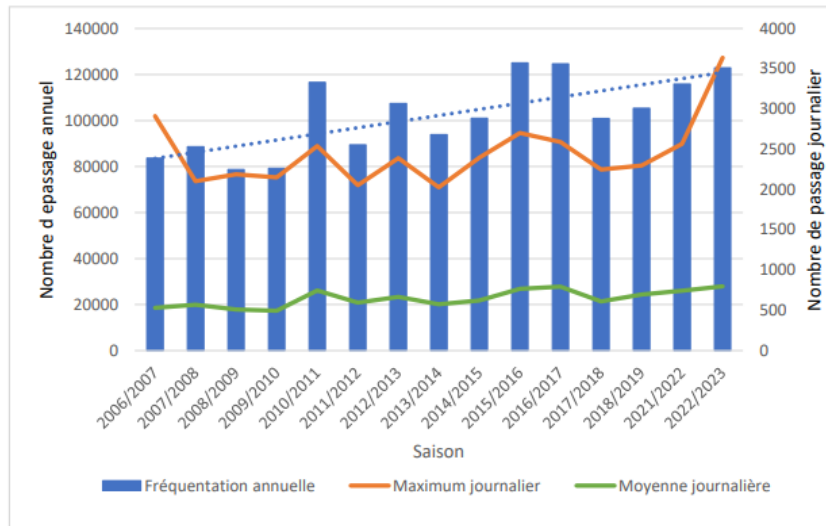
L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial relatif au trafic routier en complétant les données du trafic en provenance de l'A43 pour les deux sens de circulation.

Concernant la fréquentation de la télécabine Orelle-Val Thorens, le dossier indique qu'elle est en augmentation constante depuis 2006, soit bien avant que le remplacement de la télécabine n'intervienne. Toutefois, les données fournies depuis son remplacement concernent deux saisons de ski, ce qui est faible, il s'agit des saisons 2021/2022 et 2022/2023. Des maximums journaliers, qui n'avaient jamais été atteints auparavant, ont été observés lors de l'hiver 2022/2023, avec des pics d'environ 3700 personnes (par rapport à une maximale moyenne de l'ordre de 2500), ce qui démontre l'attrait pour le nouvel équipement (cf. p101 de l'EI, et figure 3).

13 ATMO Auvergne Rhône-Alpes

14 Organisation mondiale de la santé

15 Non expliquée dans le dossier et probablement due à la fermeture pendant un an d'un tronçon de la route par suite des éboulements de la falaise de La Praz. Le dossier ne fournit pas de donnée pour l'année 2020, non représentative du fait de la pandémie.



Fréquentation de la télécabine d'Orelle entre la saison 2000/2001 et la saison 2022/2023. À gauche, l'axe correspondant aux données de fréquentation annuelle. À droite l'axe correspondant aux données de fréquentation moyenne journalière et maximale journalière. Source des données : STOR.
 NB : les données des saisons 2019/2020 et 2020/2021 n'ont pas été intégrées au graphique du fait des saison non représentatives (liée à la crise sanitaire)

Figure 3: Fréquentation de la télécabine

Impacts et mesures :

À l'échelle du paysage régional, les futures installations n'auront pas d'impact et ne remettront pas en cause l'unité paysagère déjà marquée par de grands équipements. Au niveau local, elles auront un impact sur la perception générale du milieu en occupant le dernier espace libre du fond de vallée, déjà bien chargé en structures et en aménagements. Le futur parking se trouvera en vis-à-vis du hameau de Francoz et de l'actuelle télécabine. Le caractère artificiel du parking sera renforcé par la suppression du cordon d'arbres en place et par son interface avec la rivière de l'Arc et le versant boisé. L'impact est jugé fort, à juste titre, par le dossier. Le choix d'une implantation sur le parking actuel à côté de la gare de la télécabine et donc de l'évitement de la rive gauche de l'Arc, encore en partie préservée de construction dans ce secteur, n'a pas fait l'objet de photomontage permettant de comparer les diverses solutions proposées et d'en évaluer leurs impacts respectifs (cf. § 2.2).

Afin de réduire les incidences paysagères des installations, le dossier indique qu'une attention particulière sera portée aux matériaux utilisés et à leurs couleurs pour le rendre cohérent avec le bâtiment de la télécabine et l'habitat de Francoz. Malgré ces mesures l'impact résiduel est jugé moyen à l'échelle locale.

Concernant les lieux d'habitation, l'impact est jugé moyen depuis le hameau de Francoz. Pour réduire cet impact, le projet prévoit l'implantation d'un cordon d'arbres (feuillus) et la densification de la ligne d'arbres non impactée par le projet, en façade nord du nouveau parking, pour créer un filtre entre le bâtiment du parking et la rivière. L'impact résiduel est jugé faible, sous-estimant *a priori* les effets en période "sans feuille". Les impacts depuis la route menant au hameau de Noirey et depuis ce dernier ne sont pas évalués par le dossier.

Les impacts résiduels n'étant pas nuls, le dossier prévoit la mise en œuvre d'une mesure compensatoire visant à densifier et agrandir les espaces verts associés au parking existant en rive droite de l'Arc, séparant le parking de la route départementale. Actuellement d'une surface de 390 m², la surface envisagée en compensation n'est pas spécifiée par le dossier. Une plantation d'arbres et

d'arbustes est prévue sans que leur nombre exact ne soit précisé et sans qu'aucun photomontage ne vienne présenter cette mesure.

Afin d'illustrer les impacts paysagers, un seul croquis du projet est présenté dans le dossier¹⁶, ce qui demeure insuffisant et doit être complété par des photomontages, en diverses saisons, depuis les lieux présentant des enjeux définis lors de la caractérisation de l'état initial.

L'Autorité environnementale recommande, en matière de paysage :

- **de réaliser des photomontages présentant les impacts bruts du projet, avec et sans feuillage, avec et sans neige, depuis les différents lieux présentant des enjeux, notamment depuis la route départementale 1006, la voie ferrée, le hameau de Francoz, la route menant au hameau de Noirey et depuis ce dernier ;**
- **de présenter des photomontages intégrant les mesures de réduction et de compensation envisagées afin d'en appréhender leur pertinence, et ce depuis les différents lieux présentant des enjeux ;**
- **de préciser les mesures mises en œuvre : nombre d'arbres et arbustes plantés, surface des espaces verts agrandis.**

En matière de trafic routier, le dossier estime que le projet aura une incidence positive puisque qu'aucune augmentation de la fréquentation n'est prévue et qu'une réduction des nuisances, notamment pour les zones habitées à proximité, liées à la résorption du stationnement gênant est attendue. Au vu de l'augmentation constante de la fréquentation moyenne de l'équipement, de la forte augmentation des pics de fréquentation lors de la saison 2023/2024, provoquée par la modernisation de la télécabine, et de l'augmentation de l'attrait du site engendré par la facilité de stationnement une justification documentée et précisément étayée de l'affirmation selon laquelle la fréquentation attendue sera identique est nécessaire; à défaut, cette hypothèse doit être reconsidérée. En matière de qualité de l'air, le dossier n'attend pas de dégradation de celle-ci, le trafic routier attendu étant identique à la situation actuelle, ce qui reste également à démontrer. Il en est de même pour le bruit. Le niveau de bruit pour les riverains avant le remplacement de la télécabine et celui après son remplacement et la construction du parking silo seraient à comparer et des mesures éventuelles à mettre en place.

L'Autorité environnementale recommande de justifier l'absence d'augmentation de trafic du fait de la création du nouveau parking et à défaut de revoir le trafic projeté et d'en évaluer les incidences sur les caractéristiques du projet d'ensemble (dimensionnement du parking silo, de la passerelle, exploitation du parking et de la télécabine etc), de bruit routier et de qualité de l'air.

2.3.2. Biodiversité

État initial :

L'aire d'étude de la biodiversité correspond à l'emprise des parkings existants en rive droite de l'Arc, et à l'emprise située entre l'Arc et la voie de chemin de fer, en remontant sur environ 500 m à l'amont du pont routier existant et 70 m à l'aval de cet ouvrage pour la rive gauche¹⁷.

La caractérisation de la biodiversité du site a été menée en se fondant à la fois sur une analyse bibliographique et sur des inventaires terrain réalisés au cours de deux journées pour la flore et les

16 Page 108 de l'étude d'impact

17 Secteur d'étude disponible page 182 de l'étude d'impact

habitats naturels, en avril et septembre 2023, et au cours de cinq journées pour la faune, réparties de février à juillet 2023. Le second passage pour la flore a été réalisé trop tardivement dans la saison pour permettre d'inventorier les espèces.

L'Autorité environnementale recommande que l'état initial soit complété par des inventaires complémentaires pour la flore réalisés en période favorable, soit du milieu du printemps au début de l'été.

Le secteur d'étude se trouve au sein d'une zone urbanisée et à proximité d'un corridor écologique d'importance régionale à remettre en bon état, identifié dans le Sraddet¹⁸. Le site d'étude est situé en dehors de tout zonage de protection ou d'inventaire de la biodiversité. Le zonage le plus proche correspond à la Znieff¹⁹ de type II « Les Adrets de la Maurienne », à environ 220 m à l'est du site d'étude.

Concernant la flore, 38 espèces végétales ont été inventoriées dont une espèce protégée nationalement, la Tulipe précoce. Un seul pied a été repéré, en rive gauche de l'Arc, à l'aval du pont routier. L'enjeu est qualifié de fort pour cette espèce. Il n'est pas à exclure la présence d'autres pieds ou d'autres espèces, la pression d'inventaire étant insuffisante. Une espèce végétale exotique envahissante a été inventoriée, le Buddleia de David, en rive gauche et à proximité de la berge du cours d'eau. L'enjeu est qualifié de moyen.

Concernant les habitats naturels, la zone d'étude est occupée en grande partie par des habitats anthropisés et des habitats rudéraux, avec une absence d'habitat d'intérêt communautaire. Les enjeux sont qualifiés de nuls à faibles. Les enjeux faibles correspondent à de la végétation herbacée anthropique, à des haies et plantations de peupliers. L'absence de zone humide a été déterminée uniquement sur le critère de végétation. Aucun sondage pédologique n'a été réalisé, la méthodologie suivie n'est donc pas celle requise par la législation en vigueur.

Concernant la faune, aucune espèce protégée de papillons, d'insecte et d'amphibien n'a été observée, l'enjeu est qualifié de nul. Deux espèces protégées de reptile, le Lézard des murailles et le Lézard à deux raies sont susceptibles de fréquenter le site et seul le premier a été contacté. L'enjeu est qualifié de moyen. Le Lézard à deux raies utilise principalement les fourrés, lisières et les amas de branchages pour se reproduire et hiberner. Le Lézard des murailles s'adapte particulièrement bien aux secteurs anthropisés du secteur d'étude, qu'il colonise rapidement. 26 espèces d'oiseaux ont été observées sur la zone d'étude dont 14 espèces à enjeu, car protégées nationalement, et utilisant la zone d'étude, notamment les arbres et la végétation herbacée, en période de reproduction. L'enjeu pour ces espèces est qualifié de moyen. Quatre espèces de chauve-souris et un complexe d'espèces ont été contactés sur la zone d'étude, avec une absence de gîte potentiel de reproduction sur la zone d'étude. Seules les zones végétalisées et haies peuvent être utilisées pour la chasse, l'enjeu est qualifié de faible.

Il a été considéré que les installations, ouvrages, travaux et aménagements n'avaient pas de lien avec l'eau et les milieux aquatiques sans justification particulière (si ce n'est qu'aucune espèce d'amphibien n'a été contactée). Or l'exutoire du dispositif de collecte des eaux pluviales du projet est l'Arc.(cf. ci-après). En outre, une mesure MR1 est prise pour limiter les risques de pollution de l'Arc en phase de travaux.

L'Autorité environnementale recommande de justifier l'absence d'inventaire des milieux aquatiques et de démontrer l'absence d'incidences du projet sur ceux-ci.

18 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires approuvé le 10 avril 2020

19 Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Impacts et mesures :

Le site étant implanté à distance des zonages réglementaires et largement anthropisé, les impacts sur ces zonages et la trame écologique sont qualifiés de nuls à négligeables par le dossier.

Concernant les habitats, les impacts seraient nuls à faibles selon le dossier, trois habitats impactés étant anthropisés. L'impact le plus important concerne la destruction des plantations de peupliers sur une surface d'environ 1 500 m². 400 m² de végétation herbacée anthropique seront également supprimés, l'impact est négligeable. La mesure d'intégration paysagère consistant en un rétablissement d'un cordon d'arbres est considérée par le dossier, comme une mesure d'accompagnement liée à la destruction d'un linéaire de peupliers. Les impacts résiduels sont jugés négligeables sur les habitats naturels par le dossier. Toutefois, et comme indiqué dans le paragraphe relatif au paysage, la longueur du cordon d'arbres replanté n'est pas précisée et cette mesure s'apparente à une mesure de compensation de la destruction d'une haie de peupliers.

Concernant la flore, le projet n'aura selon le dossier pas d'impact sur l'espèce protégée identifiée. Des risques de destruction, jugés forts, sont possibles uniquement en phase travaux et nécessitent la mise en œuvre d'une mesure. Celle-ci consiste en une mise en défens de la zone où se trouve l'espèce en question. Le dossier indique qu'il s'agit d'une mesure d'évitement, or la mise en défens s'apparente à une mesure de réduction. Les impacts résiduels sont jugés négligeables après mise en œuvre de cette mesure. Concernant les espèces exotiques envahissantes, le risque de dissémination ou d'introduction d'autres espèces est qualifié de fort. En phase chantier, le projet prévoit la mise en œuvre d'une mesure de gestion afin de réduire ce risque, mesure décrite par le dossier²⁰. Toutefois, au-delà de la simple prévention, les pieds de l'espèce inventoriée doivent être détruits, ce que le dossier ne prévoit pas.

L'Autorité environnementale recommande:

- **de s'assurer avant le démarrage des travaux de l'absence d'autres stations d'espèces floristiques à enjeux et de nichées dans les arbres à abattre, et en cas d'enjeux supplémentaires avérés de mettre en œuvre des mesures d'adaptations complémentaires ;**
- **de prévoir la destruction des stations de l'espèce exotique envahissante inventoriée.**

Concernant la faune, les principaux impacts concernent les reptiles et l'avifaune avec une perte de 180 m linéaire de haies, ce qui serait faible au regard de la surface disponible et non impactée au niveau de l'aire d'étude. Tout comme pour les habitats naturels, le dossier compte sur la mesure d'insertion paysagère consistant en la plantation de haies pour réduire cet impact, mesure dont les caractéristiques doivent être précisées. Celle-ci pourrait être complétée par la plantation de haies en bordure sud du parking. Pour réduire les risques de destruction d'individus en phase chantier, une mesure d'adaptation des périodes de travaux afin d'éviter la période de reproduction sera mise en œuvre, les coupes d'arbres étant prévues entre septembre et fin novembre, l'impact résiduel est ainsi jugé négligeable par le dossier. Concernant les chiroptères, les travaux auront lieu en journée, en dehors de leur période d'activité. En phase exploitation, une adaptation de l'éclairage par la mise en place de détecteurs de présence, une extinction à partir de 20 heures et une absence d'éclairage à proximité des haies est prévue. Les impacts résiduels sont jugés négligeables par le dossier.

Les incidences sur la biodiversité et les sols d'une possible augmentation de la fréquentation de la télécabine et donc du domaine auquel elle donne accès sont à évaluer également.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les incidences sur la biodiversité et les sols de la possible augmentation de la fréquentation du domaine accessible par la télécabine, pour chaque saison concernée, cette évolution de la fréquentation étant à évaluer, comme déjà recommandé.

2.3.3. Eaux superficielles et souterraines

État initial :

En matière d'eaux superficielles, la zone d'étude est située à proximité de l'Arc dont l'état écologique est évalué comme moyen par le dossier. Les données utilisées proviennent notamment du Sdage²¹ Rhône-Méditerranée. Le dossier ne présente pas la qualité chimique de ce cours d'eau alors que le Sdage la qualifie de bonne. L'enjeu lié à ce cours d'eau est qualifié de moyen, ce qui semble sous-évalué. Concernant les eaux pluviales, le dossier indique que le bassin versant amont de la zone d'étude est déjà géré et dispose de ses propres fossés de collecte et réseaux d'évacuation vers l'Arc.

Concernant les eaux souterraines, le projet se situe sur la masse d'eau souterraine du Domaine Plissé du Bassin Versant Isère et Arc, d'état chimique qualifié de bon. La vulnérabilité de cette masse d'eau souterraine est jugée forte, l'aquifère étant présent à l'affleurement sur une majeure partie de sa surface. Toutefois, les sols seraient imperméables ce qui conduit le dossier à qualifier l'enjeu vis-à-vis des eaux souterraines comme faible. Les données fournies proviennent du service public d'information sur l'eau (eaufrance.fr). Une étude géotechnique²² définit le contexte géotechnique du site et pré-dimensionne plusieurs solutions de fondation par semelles superficielles et par pieux. Cette étude est jointe en annexe. Dans ce cadre, des sondages ont été réalisés et ont mis en évidence des venues d'eau à environ 9,5 m de profondeur qui sont à mettre en relation avec la nappe d'accompagnement de l'Arc. Cette étude infirme l'hypothèse d'imperméabilité. La zone d'étude n'est concernée par aucun captage ou périmètre de protection associée, toutefois le dossier précise que la masse d'eau sert principalement à l'alimentation en eau potable. L'enjeu lié aux eaux souterraines est sous-évalué.

L'Autorité environnementale recommande la réalisation d'une véritable étude hydrogéotechnique et de tirer les conséquences de ses résultats.

Impacts et mesures :

Concernant les eaux superficielles, le niveau d'incidence brute potentielle liée au risque de pollution du cours d'eau de l'Arc en phase travaux ou exploitation est évalué comme moyen par le dossier.

En phase chantier, le projet prévoit de réduire le risque de pollution en évitant le stockage de produits à risque à proximité de l'Arc et en stationnant les engins de chantier à distance du cours d'eau sur une zone plane, au niveau du parking existant à proximité de la télécabine. Les engins seront également équipés de kits antipollution permettant d'intervenir et limiter la propagation d'une éventuelle pollution. En cas de déversement accidentel, un décapage et une évacuation des matériaux souillés vers une décharge contrôlée est prévu. Le dossier indique que dans ce cas de figure, un suivi spécifique des eaux souterraines sera réalisé. Aucune description de ce suivi n'est

21 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2022-2027 approuvé le 21 mars 2022

22 De type G2

présenté par le dossier qui indique uniquement « définition d'un protocole d'analyses et des modalités de suivi en lien avec les questionnaires des captages et l'autorité sanitaire »²³.

L'Autorité environnementale recommande que les produits dangereux soient stockés sur rétention, les engins de chantier stationnés sur une aire étanche et que le protocole de suivi des eaux souterraines, notamment en cas de pollution accidentelle, soit décrit dès ce stade.

Concernant la phase exploitation, le projet engendrera l'imperméabilisation d'une surface d'environ 4 500 m². Les eaux pluviales seront renvoyées vers le collecteur principal existant avant rejet dans l'Arc. Le dossier indique qu'un séparateur d'hydrocarbures permettra de limiter le risque de pollution du cours d'eau²⁴. Les liquides accidentellement répandus sur le sol des niveaux de parking seront collectés par une fosse d'une capacité d'un mètre cube sans que le dossier n'apporte d'élément permettant de s'assurer de son bon dimensionnement, alors qu'elle sera alimentée en permanence à certaines périodes par de l'eau issue de neige fondue, souillée (particules métalliques, caoutchouc...) apportée par les véhicules. Le dispositif prévu est très insuffisant.

Après la mise en œuvre des mesures, le niveau d'incidence résiduelle lié au risque de pollution du cours d'eau de l'Arc en phase chantier ainsi qu'en phase d'exploitation est jugé négligeable.

L'Autorité environnementale recommande de renforcer les mesures de protection des pollutions engendrées par le parking. En particulier elle recommande de prévoir explicitement un système de décantation, et de justifier ou revoir à la hausse le dimensionnement du séparateur d'hydrocarbures et de la fosse de récupération des pollutions. De façon générale, elle recommande que les modalités de traitement de l'ensemble des eaux (issues du parking et des autres surfaces), avant leur rejet au milieu naturel, soient renforcées en s'appuyant sur les meilleures techniques disponibles, et en intégrant les effets du changement climatique sur l'intensité et la fréquence des événements pluvieux ainsi que les possibles effets des traitements hivernaux des voies et surfaces.

Concernant les eaux souterraines, le projet ne prévoit aucune incidence en phase travaux sur la qualité et la quantité de la masse d'eau souterraine en raison de l'absence d'interaction notamment en phase travaux entre les affouillements et la nappe souterraine, ce que contredit l'étude de pré-dimensionnement « *si des venues d'eau souterraines sont recoupées, des dispositifs de drainage de l'eau seront mis en place* »²⁵. En phase exploitation en raison de l'absence de toilettes ou de points d'eau qui pourraient engendrer une pression supplémentaire sur la ressource en eau, le dossier indique qu'il n'y aura aucune incidence également. Toutefois, si on estime une moyenne de trois personnes par véhicules, soit 3141 personnes pour l'ensemble des stationnements, cette absence de sanitaires au sein du nouveau parking²⁶ est à justifier sauf à considérer que la gare aval dispose d'une offre en sanitaires suffisamment dimensionnée et directement accessible à l'ensemble du public concerné. Il apparaît toutefois plus que souhaitable que cet ERP²⁷ soit équipé de toilettes afin de satisfaire aux normes sanitaires minimales.

L'Autorité environnementale recommande la mise en œuvre de mesures ERC permettant d'éviter tout impact sur les eaux souterraines. Elle recommande d'assurer la mise en place de sanitaires au sein du parking à défaut d'une offre suffisante et accessible dans la gare aval de la télécabine.

23 Page 158 de l'étude d'impact

24 Le recours à une décanteur/déhuileur est mentionné p16 dans le descriptif du projet, non rappelé dans le reste du dossier et en particulier dans les mesures prises (MR1), ce qui est à clarifier

25 Page 66 du fichier « annexes »

26 Présence de seulement deux toilettes situés sous le bâtiment de la télécabine d'Orelle

27 Établissement recevant du public

La vulnérabilité du projet à des évènements tels que l'éboulement de Saint-André du 27 août 2023, en amont d'Orelle, et plus généralement à l'aléa mouvements de terrain, dans un contexte de changement climatique, est également à documenter et, si nécessaire, des mesures pour y remédier sont à présenter.

2.3.4. Gaz à effet de serre

Le dossier présente une estimation des émissions de gaz à effet de serre de la réalisation du parking et de la passerelle prenant en compte la phase travaux et la phase exploitation. Pour la phase travaux, les émissions liées aux matériaux, aux terrassements et au montage du parking et de la passerelle sont estimées à 1 904 tonnes équivalent CO₂. Il indique avoir pris en compte la base carbone de l'Ademe comme référence. Toutefois, le détail du calcul n'est pas présenté. En phase exploitation, le dossier indique que le parking nécessitera l'utilisation d'une faible quantité de ressource énergétique pour le fonctionnement des divers équipements²⁸ et que le projet n'a pas vocation à engendrer des déplacements supplémentaires, mais uniquement à résoudre les problèmes de stationnement actuels, ce qui reste à démontrer. Le projet, en phase exploitation, ne serait donc pas, selon le dossier, de nature à augmenter significativement les émissions de gaz à effet de serre.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'estimation des émissions de gaz à effet de serre du projet par la présentation des hypothèses de calcul et en intégrant le démantèlement du parking existant ainsi que les émissions supplémentaires, liées à une possible augmentation de la fréquentation de la télécabine. Elle recommande en outre de présenter le résultat en fonction des deux scénarios : sans augmentation de trafic et avec augmentation de trafic du fait de l'augmentation du nombre de places de stationnement.

Ces émissions sont à consolider avec celles liées au remplacement et à l'exploitation de la télécabine, et à celles du domaine skiable liées à ce remplacement.

2.4. Effets cumulés

Le dossier analyse les effets cumulés du projet avec les projets connus sur le territoire, conformément au II de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Un seul projet se situe selon le dossier dans l'aire d'étude et au-delà de celle-ci, il s'agit du remplacement de la télécabine d'Orelle, porté par la même société. Comme indiqué en partie 1.2, les deux opérations sont fonctionnellement liées et ne forment qu'un seul et même projet pour lequel une actualisation de l'étude d'impact aurait dû être réalisée.

Le dossier indique que « contrairement au projet de la télécabine, le projet de parking n'est concerné par aucun zonage connu, aucune zone humide ou espèce végétale protégée identifiée », ce qui est erroné. Une espèce de flore protégée a été identifiée dans le périmètre d'étude et il n'est pas exclu que d'autres pieds soient présents, les inventaires relatifs à la flore étant à compléter. L'absence de zone humide sur le secteur d'étude du parking demeure également à démontrer. Les impacts cumulés sont jugés nuls sur « les zones importantes pour l'environnement » et négligeables sur les ressources naturelles, le dossier précisant que « les opérations réalisées dans le cadre de ces projets restent dans tous les cas significativement moins consommatrices en ressources naturelles que la totalité des opérations de construction immobilières réalisées chaque année sur le département de la Savoie. »²⁹. Cette comparaison n'éclaire en aucune façon l'évaluation du projet concerné. Enfin, cette analyse ne porte pas sur la faune, le paysage, le trafic, le bruit, les émis-

28 Barrières, péage, équipement de sécurité, bornes de recharge des véhicules

29 Page 135

sions de gaz à effet de serre ou les risques. Elle témoigne de l'absence de prise en compte au juste niveau, par la maîtrise d'ouvrage, des incidences du projet d'ensemble sur ces enjeux.

D'autres projets sont en cours de mise en œuvre sur le territoire, et en particulier le Telt, les carrières associées. Des travaux de sécurisation en lien avec les récents effondrements sont également à l'œuvre et doivent être pris en compte, au vu des délais annoncés pour leur réalisation. D'autres projets sont susceptibles d'exister sur le domaine skiable rendu accessible par la télécabine et leurs effets se conjuguent avec celui du projet objet du présent avis.

L'Autorisation environnementale recommande de dresser la liste des projets en cours sur le territoire intercommunal notamment desservi par la RD1006 et par la télécabine et d'évaluer leurs effets cumulés avec le projet objet du présent avis.

2.5. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité

Le dossier prévoit une seule mesure de suivi consistant en un suivi "environnemental" avant et durant toute la phase chantier, réalisé par un écologue. Ce suivi ne prévoit pas que l'écologue s'assure de l'absence d'autres stations d'espèces floristiques à enjeux et de nichées dans les arbres à abattre, avant le démarrage des travaux. Ce suivi doit être complété et en cas d'enjeux supplémentaires avérés, des mesures d'adaptation supplémentaires pour la phase travaux devront être mises en œuvre.

Ce suivi est par ailleurs insuffisant. Il doit en effet porter sur tous les enjeux environnementaux et de santé humaine et sur la mise en œuvre de toutes les mesures associées. Il est à conduire pendant toute la durée des impacts du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Aucune échéance concernant l'entretien du séparateur d'hydrocarbures n'est spécifiée, ni si des analyses en sortie de celui-ci sont prévues afin de s'assurer de son bon fonctionnement, ce qui doit être corrigé.

Les liquides accidentellement répandus sur le sol des niveaux de parking seront collectés par une fosse d'une capacité d'un mètre cube qui reste à justifier. La fréquence du suivi de remplissage de cette fosse et de l'évacuation des produits qu'elle est susceptible de contenir n'est pas précisée.

Alors que l'étude hydraulique, annexée à l'étude d'impact, préconise un suivi afin d'assurer la sécurité des personnes et des aménagements prévus, le dossier ne l'évoque pas. Ce suivi doit consister notamment en :

- une surveillance forte de la qualité des enrochements au droit du futur parking et de la passerelle piétonne ;
- une surveillance des seuils situés dans le lit de l'Arc, en amont et aval des futurs aménagements ;
- une vérification de la protection des berges, notamment au droit des culées de la passerelle ;
- un retrait régulier des quelques végétalisations en cours de déploiement dans les atterrissements du lit mineur et entre les enrochements ;
- une surveillance de l'état de lit au droit du projet et particulièrement sur deux secteurs : les atterrissements ou embâcles au droit de la pile du pont à l'aval et les dépôts // l'évolution du lit sur le point de confluence avec le torrent du Bonrieu.

L'Autorité environnementale recommande :

- d'étendre le dispositif de suivi à la mise en œuvre et l'efficacité de l'ensemble des mesures ERC, tous enjeux confondus et en particulier à la qualité des eaux de l'Arc et souterraines, aux risques naturels, au trafic et nuisances associées ;
- en particulier, de mettre en place un suivi des berges, des seuils et du lit de l'Arc, conformément aux préconisations de l'étude hydraulique annexée à l'étude d'impact.