Commune de Saint-Gervais-les-Bains (Haute-Savoie)

Société des Téléportés Bettex Mont-d'Arbois (STBMA)

Remplacement de la télécabine Saint-Gervais-les-Bains / Bettex

Enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation d'exécution des travaux (DAET)

Document 1 - Rapport d'enquête

Enquête n°E23000128/38

Commissaire-enquêteur Michel MESSIN
97 chemin de la Cascade 74400 Chamonix Mont-Blanc
mmessin@gmail.com

Sommaire

1 ENQUETE PUBLIQUE 7
1.1 CONTEXTE 7
1.1.1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE 7
1.1.2 PORTEUR DU PROJET ET MAITRISE D'OUVRAGE 8
1.1.3 MOTIVATION ET HISTORIQUE DU PROJET 8
1.2 PROCEDURE 8
1.2.1 CADRE DE LA PROCEDURE 8
1.2.2 DESIGNATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR 9
1.2.3 ARRETE DE PRESCRIPTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE 9
1.2.4 DUREE DE L'ENQUETE ET PERMANENCES 9
1.2.5 DOSSIER EN CONSULTATION 10
1.2.6 INFORMATION DU PUBLIC 10
1.2.7 RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR 10
1.2.8 FORMULATION DES OBSERVATIONS 10
1.3 CONDITIONS DE L'ENQUETE 11
1.3.1 CONTACTS 11
1.3.2 DEROULEMENT 11
1.4 PERSONNES, PUBLIC ET ORGANISMES S'ETANT EXPRIMES 11
1.4.1 MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAE) 11
1.4.2 PERSONNES REÇUES EN PERMANENCE 11
1.4.3 CONTRIBUTIONS PAR COURRIEL 12
1.4.4 CONTRIBUTIONS PAR COURRIER (ENVOI INTERNET) 12
1.4.5 CONTRIBUTION SUR LE REGISTRE (« PAPIER ») 12
1.4.6 OBSERVATIONS INSCRITES SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE 12

2 PROJET SOUMIS A ENQUETE 13
2.1 RAPPEL SUR LE CHOIX ET LES OBJECTIFS DU PROJET 13
2.2 CARACTERISTIQUES DES INSTALLATIONS 13
2.2.1 NATURE DES TRAVAUX ET IMPLANTATION 13
2.2.2 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES 15
2.2.3 PERFORMANCES ENERGETIQUES 15
2.3 CALENDRIER DES TRAVAUX ET INTERVENANTS 15

3 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE 17
3.1 PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX 17
3.2 EVALUATION DES EFFETS BRUTS DU PROJET 18
3.2.1 SUR LE CLIMAT ET LA QUALITE DE L'AIR 18
3.2.2 SUR LA PRODUCTION, SUR LA CONSOMMATION D'ENERGIE 18
3.2.3 SUR LES ACTIVITES TOURISTIQUES ET DE LOISIRS 18
3.2.4 SUR L'ACTIVITE CYNEGETIQUE 18
3.2.5 SUR L'ACTIVITE AGRICOLE 18
3.2.6 SUR LE CONTEXTE SONORE ET LUMINEUX 18
3.2.7 SUR LES MILIEUX NATURELS TERRESTRES 18
3.2.7.1 Sur la faune 18

3.2.7.2 Sur les habitats et les espèces des sites du réseau Natura 2000 19
3.2.8 SUR LE PAYSAGE 19
3.2.9 SUR LES AUTRES DOMAINES 19
3.3 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGEES 19
3.4 MESURES ENVIRONNEMENTALES 19
3.4.1 MESURES D'EVITEMENT 20
3.4.2 MESURES DE REDUCTION 20
3.4.3 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT 21
3.4.4 MESURES DE SUIVI 21
3.5 SYNTHESE DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET ESTIMATION DES COUTS 22
3.6 EFFETS RESIDUELS DU PROJET 23
3.7 EFFETS CUMULES AVEC LES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVES 23
3.8 APERÇU DE L'EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET 24

4 AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAE) 25
4.1 AVIS DE LA MRAE 25
4.1.1 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX 25
4.1.2 ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT 25
4.2 MEMOIRE EN REPONSE DE LA STBMA 26
4.2.1 PROCEDURE UTN ET PERIMETRE DU PROJET 26
4.2.2 RESSOURCES POUR LA NEIGE DE CULTURE 26
4.2.3 DEVELOPPEMENT DU TOURISME QUATRE SAISONS 27
4.2.4 BILAN CARBONE 27
4.2.5 NUISANCES SONORES 27
4.2.6 BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS 27
4.2.7 RISQUES NATURELS 28
4.2.8 DISPOSITIF DE SUIVI 28
4.2.9 RESUME NON TECHNIQUE 28

5 OBSERVATIONS DU PUBLIC 29
5.1 OBSERVATIONS FAVORABLES AU PROJET 29
5.2 OBSERVATIONS DEFAVORABLES 29
5.2.1 OBSERVATIONS AVEC PROPOSITIONS 30

6 PROCES VERBAL DE SYNTHESE 31
6.1 PROCES-VERBAL ETABLI PAR LE COMMISSAIRE-ENQUETEUR 31
6.2 MEMOIRE EN REPONSE AU PROCES-VERBAL 31

7 ANALYSE DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR 33
7.1 AVIS FAVORABLES AU REMPLACEMENT DU DMC 33
7.2 AVIS DEFAVORABLES AU REMPLACEMENT DU DMC 33
7.3 OBSERVATIONS PARTICULIERES 35

Figures

Figure 1 – Situation du projet 7
Figure 2 – Photo de la gare aval (G1) 13
Figure 3 – Photo de la gare amont (G2) 14
Figure 4 – Positions de la ligne et des pylônes 14
Figure 5 – Planning des travaux 16

Annexes

Annexe A - Décision du 16 août 2023 du tribunal administratif de Grenoble relatif à la désignation du commissaire-enquêteur 38
Annexe B – Arrêté du 04 septembre 2023 de M. le maire de Saint-Gervais-les-Bains portant ouverture de l'enquête publique environnementale 39
Annexe C - Liste des pièces mises en consultation 45
Annexe D – Certificats d'affichage 46
Annexe E – Avis d'enquête 48
Annexe F – Certificat de mise à disposition des documents d'enquête 49
Annexe G – Avis de la mission régionale d'autorité environnementale 2023-ARA-AP-1552 50
Annexe H – Mémoire en réponse de la STBMA à l'avis de la MRAe du 1 septembre 2023 67
Annexe I - Procès-verbal de synthèse 92
Annexe J – Courrier de M. le maire en réponse au procès-verbal de synthèse 95
Annexe K – Contributions (registre numérique) 99

SIGLES UTILISES

Ae	Autorité environnementale
ABF	Architecte des bâtiments de France
ADEME	Agence de développement et de maîtrise de l'énergie
AEP	Alimentation en eau potable
APPB	Arrêté préfectoral de protection de biotope
AOP	Appellation d'origine protégée
ASTERS	Conservatoire des espaces naturels de Haute-Savoie
AURA	Région Auvergne-Rhône-Alpes
CCVCMB	Communauté de communes de la vallée de Chamonix-Mont-Blanc
CDNPS	Commission départementale de la nature des paysages et des sites
CDPENAF	Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers
CLE	Commission locale de l'eau du SAGE
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
DIG	Déclaration d'intérêt général
DDT	Direction départementale des territoires
DP	Déclaration préalable
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'utilité publique
EEE	Espèces exotiques envahissantes
EBC	Espaces boisés classés
EPAGE	Etablissement public d'aménagement et de gestion des eaux
ERC	Eviter, réduire, compenser
ESF	Ecole de ski français
FNE	France Nature Environnement
FRAPNA	Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature
GEMAPI	Gestion des Milieux Aquatiques et Protection contre les Inondations
GES	Gaz à effet de serre
IGP	Indication géographique protégée
INAO	Institut national de l'origine et de la qualité
IRSTEA	Institut national de recherche en sciences et technologies pour l'environnement
MEHVA	Mouvement environnemental de la Haute vallée de l'Arve
MRAe	Mission régionale de l'autorité environnementale
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OFB	Office français de la biodiversité
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PAPI	Plan d'action et de prévention contre les inondations
PEM	Pôle d'échange multimodal
PGRI	Plan de gestion du risque inondation
PLH	Programme local de l'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PPA	Personnes publiques associées (à l'enquête publique)
PPRI	Plan de prévention des risques inondation
PPRN	Plan de prévention des risques naturels
RD	Routes départementales
RGP	Registre parcellaire graphique
RMC	Rhône-Méditerranée-Corse Agence de l'eau
RTE	Réseau de transport d'électricité
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de l'Arve
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SCoT	Schéma de cohérence territorial
SM3A	Syndicat mixte d'aménagement de l'Arve et de ses affluents
SPANC	Service public d'assainissement non collectif
SPU	Secteur potentiellement urbanisable
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique (trame verte et bleue)
STBMA	Société des Téléportés du Bettex-Mont d'Arbois
STECAL	Secteur de taille et de capacité limitée
STRMTG	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
UTN	Unité touristique nouvelle
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique

1 ENQUETE PUBLIQUE

1.1 Contexte

1.1.1 Objet de l'enquête publique

L'enquête publique porte sur le projet de remplacement de la télécabine reliant Saint-Gervais-les-Bains et la station du Bettex.

Depuis le pied de versant situé au Fayet, à l'altitude de 577 m jusqu'au sommet du Mont-d'Arbois à 1839 m, les ouvrages de remontées mécaniques sont constitués de trois sections.

- Un premier tronçon depuis Le Fayet jusqu'au village de Saint-Gervais-les-Bains ((Châtelet) est en construction, il s'agit de l'ascenseur valléen.
- Un deuxième appareil de type DMC[1] relie le village à la station du Bettex, c'est celui qu'il est envisagé de remplacer.
- Un troisième tronçon équipé d'une télécabine permet d'atteindre le sommet du Mont d'Arbois.

Figure 1 – Situation du projet

[1] DMC Double mono câble

L'ouvrage à remplacer constitue donc un maillon intermédiaire entre l'ascenseur valléen en construction et la télécabine du Mont d'Arbois.

Il est à noter que le tracé du nouvel équipement est identique à celui qui est actuellement en place et qu'il s'agira d'un engin de type télécabine débrayable à dix places assises.

Les principales infrastructures à créer sont la gare aval, elle sera intégrée à la gare amont de l'ascenseur valléen, la gare amont, le remplacement des pylônes existants et la création d'un pylône supplémentaire.

1.1.2 Porteur du projet et maitrise d'ouvrage

Du point de vue administratif, le maître d'ouvrage, la Société des téléportés Bettex-Mont d'Arbois (STBMA) est à l'origine de la demande.

L'enquête s'inscrit dans le cadre d'une demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET) et l'arrêté municipal prescrivant l'enquête[2] reprend tous les éléments de contexte, d'information et d'obligations de l'enquête.

1.1.3 Motivation et historique du projet

L'appareil actuel construit il y quarante ans (1984) est de type télécabine DMC[3]. Il apparait vieillissant, de faible débit, de maintenance complexe compte tenu de son âge et du peu de disponibilité des pièces de remplacement.

Par ailleurs, les conditions d'exploitation, les perspectives envisagées à terme pour la pratique de la montagne et les contraintes environnementales futures incitent le maître d'ouvrage à se tourner vers un appareil plus adapté, plus confortable, de type télécabine.

Les objectifs visés sont au-delà de l'amélioration des accès au domaine skiable, les perspectives d'offres de moyens de transport aux résidents, aux personnels de la station entre les pôles de logement, de travail, de commerce et de vie touristique.

Le premier tronçon -actuellement en construction- correspondant à l'ascenseur valléen a fait l'objet d'une enquête publique conjointe en 2022, une procédure en référé a été rejetée et le projet est toujours soumis à des jugements à venir sur les procédures au fond.

1.2 Procédure

1.2.1 Cadre de la procédure

Cette enquête publique s'inscrit dans le respect des dispositions réglementaires de l'évaluation environnementale. Il s'agit en effet d'un projet répondant aux critères de l'article R122-2 du code de l'environnement auxquels sont soumis les appareils transportant plus de 1500 personnes par heure.

Les principales étapes ont été les suivantes :

- Demande d'autorisation de remplacement déposée par la STBMA le 01 juin 2023.
- Application des procédures soumettant le projet à étude d'impact avec avis de l'autorité environnementale compte tenu des caractéristiques de l'ouvrage.

[2] URB 2023/297/ JB
[3] DMC Double MonoCâble

- Avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) du 01 août 2023.
- Emission d'un mémoire en réponse de la STBMA (01 septembre 2023).
- Ouverture de l'enquête publique, le 25 septembre 2023.

1.2.2 Désignation du commissaire-enquêteur

Faisant suite à la demande de M. le maire de Saint-Gervais-les-Bains du 03 août 2023 relative à la nomination d'un commissaire-enquêteur, le président du tribunal administratif de Grenoble m'a désigné le 16 août 2023 pour assurer la prise en charge de la mission d'enquête publique (N° E23000128/38).

M. Philippe Nivelle a par ailleurs été désigné en qualité de commissaire-enquêteur suppléant.

Annexe A - Décision du 16 août 2023 du tribunal administratif de Grenoble relatif à la désignation du commissaire-enquêteur

1.2.3 Arrêté de prescription de l'enquête publique

L'arrêté prescrivant la tenue de l'enquête publique a été établi par M. le maire de Saint-Gervais-les-Bains, le 4 septembre 2023. Il est intitulé :

Arrêté municipal N° URB 2023/297 JB

« Arrêté prescrivant l'enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation d'exécution des travaux de remplacement de la télécabine Saint-Gervais-les-Bains/Bettex »

Annexe B – Arrêté du 04 septembre 2023 de M. le maire de Saint-Gervais-les-Bains portant ouverture de l'enquête publique environnementale

Cet arrêté définit les textes s'appliquant à l'enquête publique, son objet, le projet, les dates, le maître d'ouvrage responsable du projet, la durée, la composition et la consultation des pièces du dossier, les mesures de publicité.

La mission du commissaire-enquêteur est rappelée :

- le recueil des observations et propositions relatives au projet, la réception du public aux heures de permanence ;
- la rédaction du rapport et des conclusions motivées dans un délai d'un mois à compter de la fin de la phase de consultation du public.

Il est précisé qu'à l'issue de l'enquête les décisions qui pourront être adoptées sont d'une part un arrêté délivrant l'autorisation d'exécution des travaux et ensuite une autorisation d'exploiter la télécabine.

1.2.4 Durée de l'enquête et permanences

Les dates de l'enquête ont été fixées en concertation avec le service urbanisme de la commune du 25 septembre 2023 à 8 heures au 26 octobre 2023 à 17 heures.

Les permanences conformément aux termes de l'arrêté se sont tenues aux dates et heures suivantes à la mairie de Saint-Gervais-les-Bains :

- jeudi 28 septembre 2023 de 9h00 à 12h00 ;
- mercredi 11 octobre 2023 de 13h30 à 16h30 ;
- jeudi 26 octobre 2023 de 14h00 à 17h00.

1.2.5 Dossier en consultation

Le dossier complet se trouvait en consultation libre à la mairie de Saint-Gervais-les-Bains aux heures d'ouverture au public précisées dans l'arrêté, un exemplaire papier était disponible ainsi qu'un poste informatique au service Urbanisme et foncier de la mairie.

Par ailleurs, ce dossier était accessible durant cette période :

- sur le site de la mairie www.saintgervais.com dans la rubrique Mairie/Urbanisme/Enquête publique ;
- sur le site internet dédié, indépendant et sécurisé à l'adresse https://www.registre-dematerialise.fr/4820, ouvert et fermé automatiquement aux heures d'ouverture et de fermeture de l'enquête.

Le dossier en consultation était constitué des éléments suivants :

- Demande d'autorisation d'exécution de travaux de STBMA.
- Avis le mission régionale d'autorité environnementale (01 août 2023).
- Mémoire en réponse de la STBMA (01 septembre 2023).
- Pièces administratives relatives à la conduite de l'enquête publique.

La liste des pièces du dossier en consultation figure en annexe.

Annexe C - Liste des pièces mises en consultation

Annexe E – Avis d'enquête

Annexe F – Certificat de mise à disposition des documents d'enquête

1.2.6 Information du public

L'information du public s'est appuyée sur plusieurs types de médias :

- Les annonces légales du Messager du 07 septembre et du 28 septembre 2023.
- Les annonces légales du Dauphiné Libéré du 07 septembre et du 02 octobre 2023.
- Un communiqué de presse ainsi qu'un avis d'ouverture de la mairie du 04 septembre 2023.
- Une information annonçant l'ouverture d'une enquête publique sur le site internet de la commune.
- Un afffichage au format A2 sur 12 points dans la commune.
- Un affichage au format A3 sur 50 points dans la commune.

Les certificats d'affichage figurent en annexe

Annexe D – Certificats d'affichage

1.2.7 Rapport du commissaire-enquêteur

L'arrêté de M. le maire précise qu'à l'issue de la période de 30 jours suivant la clôture de l'enquête, le commissaire-enquêteur rend un rapport unique relatant le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies ensuite exprime dans des documents séparés les conclusions motivées pour chaque procédure.

1.2.8 Formulation des observations

Sur la base de ces moyens, les observations pouvaient donc être recueillies :

- sur le « registre papier » disponible à la mairie ;
- sur le « registre dématérialisé » mentionné ci-dessus ;
- par courriel à l'adresse foncier@saintgervais.com ;
- par courrier adressé au commissaire-enquêteur à la mairie de Saint-Gervais-les-Bains ;

- directement auprès du commissaire-enquêteur lors des permanences.

Il est à noter que toutes les observations émises quel qu'en soit le support ont été reportées sur le site internet dédié, après numérisation, pratiquement le jour de leur communication.

1.3 Conditions de l'enquête

1.3.1 Contacts

Les premiers contacts ont été établis début septembre avec la mairie de Saint-Gervais-les-Bains (Mme Bochatay) afin de fixer les premières réunions, les dates de permanence et les conditions pratiques de l'enquête.

Une réunion s'est tenue ensuite le 21 septembre 2023 avec M. Peillex, maire et M. Merlin directeur d'exploitation de la STBMA.

Au cours de l'enquête j'ai pu rencontrer M. le maire et communiquer avec M. Merlin de STBMA.

J'ai également eu des contacts avec :

- M. Aubry Frédéric, Cogérant d'AGRESTIS
- M. Durmois Yann ingénieur d'affaire à DCSA

1.3.2 Déroulement

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, aucun incident n'a été relevé. Les conditions matérielles ont été satisfaisantes et l'ensemble des agents de la mairie ont porté une attention efficace à la bonne tenue de l'enquête.

L'affluence a été modeste mais les contacts avec le public ont pratiquement rempli le temps disponible pour les trois permanences.

Les contacts avec M. le maire ainsi qu'avec tous les intervenants contactés ont été courtois et constructifs.

1.4 Personnes, public et organismes s'étant exprimés

1.4.1 Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)

Elle a été saisie au titre des rubriques de l'annexe à l'article R.122-1 et suivants du code de l'environnement.

Ses recommandations sont publiées dans un avis délibéré n° 2023-ARA-AP-1552 du 1 août 2023 figurant en annexe et les références du mémoire en réponse du maître d'ouvrage figurent également en annexe.

1.4.2 Personnes reçues en permanence

Toutes n'ont pas formulé d'observations sur le registre, le public est venu pour s'informer de la nature du projet en reportant leurs remarques sur les documents écrits.

- M. et Mme Denis, Le Bettex
- M. Paget Denis (deux visites) Le Bettex
- M. et Mme Henrichsem ayant pouvoir également pour M. et Mme Bowdler, route de Cupelin Le Bettex
- M. Bravard Benoit Le Bettex (propriétaire de l'hôtel Arbois-Bettex

- M. Legrais Jean-Baptiste route de Cupelin Le Bettex

Leurs observations sont notées et référencées dans le registre dématérialisé à l'exception de quelques personnes ne souhaitant que recueillir de l'information sans remarques.

1.4.3 Contributions par courriel

- M. Bourgeois Philippe
- M. Sejalon Bernard
- M. Didierlaurent Claude
- Mme Bibollet Aurélie
- Anonyme
- M. Alain ?
- Mme Chambel Nadine
- M. Brun Rémy
- M. Brun Adrien
- Anonyme
- M. Pion Mickaël

1.4.4 Contributions par courrier (envoi internet)

- Mme Bertrand Florence
- M. Sannier Jean
- M. Grandjacques Claude
- M. Paget Robert

1.4.5 Contribution sur le registre (« papier »)

- Mme Ract Monique
- Mme Clevy Véronique
- M. Boutrois Rémy
- M. Legrais Jean-Baptiste

1.4.6 Observations inscrites sur le registre dématérialisé

Le registre dématérialisé intègre :

- les observations directes sur le site dédié ;
- les mails reçus à la mairie ;
- les courriers adressés au commissaire-enquêteur ;
- les copies numérisées des observations inscrites sur le registre papier ;
- tous les documents annexés soit au registre papier soit aux courriers reçus.

Le registre montre ainsi 19 observations, où l'on peut identifier :

- deux contributions anonymes, une non identifiable ;
- douze contributions maquant l'intérêt du projet ;
- deux contributions totalement défavorables au projet ;
- cinq contributions demandant ou suggérant des améliorations.

Par ailleurs, on peut noter que le dossier :

- a été consulté par 1542 visiteurs uniques ;
- a été téléchargé (au moins un document) 830 fois avec 2655 téléchargements.

Toutes les contributions figurent en annexe K.

Annexe K – Contributions (registre numérique)

2 PROJET SOUMIS A ENQUETE

2.1 Rappel sur le choix et les objectifs du projet

La liaison actuelle est équipée d'un appareil de type DMC[4].

Dans le cadre de son développement et de la rationalisation de son parc, l'exploitant, la STBMA souhaite remplacer la télécabine actuelle.

Les objectifs annoncés sont :

- « Améliorer et sécuriser la gestion du flux actuel d'usager en période de pointe ».
- « Fiabiliser le fonctionnement de la seule entrée en transport par câble sur le domaine skiable et sur le pôle touristique du Bettex ».
- Renforcer l'attractivité du transport pour les résidents et saisonniers entre le pôles d'emploi et de résidence.

La modernisation d'une installation vieillissante dont le débit est insuffisant et pour laquelle des difficultés de maintenance apparaissent en raison de son âge[5] s'avère donc importante au regard des objectifs fixés.

2.2 Caractéristiques des installations

2.2.1 Nature des travaux et implantation

Le projet reprend les implantations des ouvrages actuels.

- La ligne se trouve sur le même tracé que celui de l'ouvrage en place, elle comprend 13 pylônes, soit un pylône supplémentaire P7 en milieu de ligne et un autre P2 à la sortie de la gare aval.
- La gare aval s'intégre au bâtiment en cours de construction de l'ascenseur valléen, les deux types de transport étant cependant indépendants.
- La gare amont sera reconstruite dans l'emprise des gares actuelles avec des travaux limités au sous-sol du bâtiment actuel.

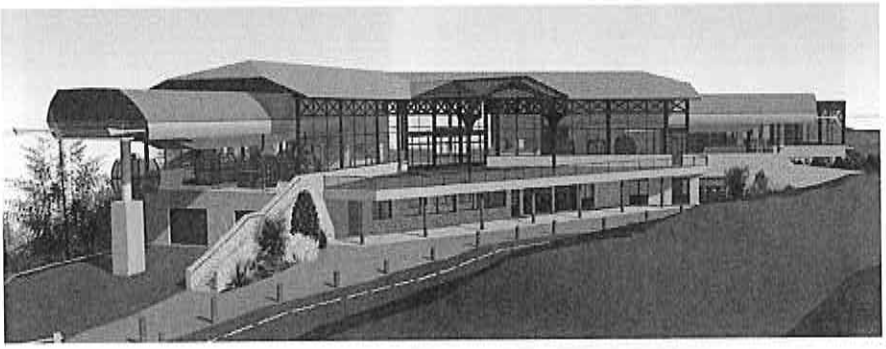


Figure 2 – Photo de la gare aval (G1)

[4] Double mono câble
[5] Construction en 1984

Figure 3 – Photo de la gare amont (G2)

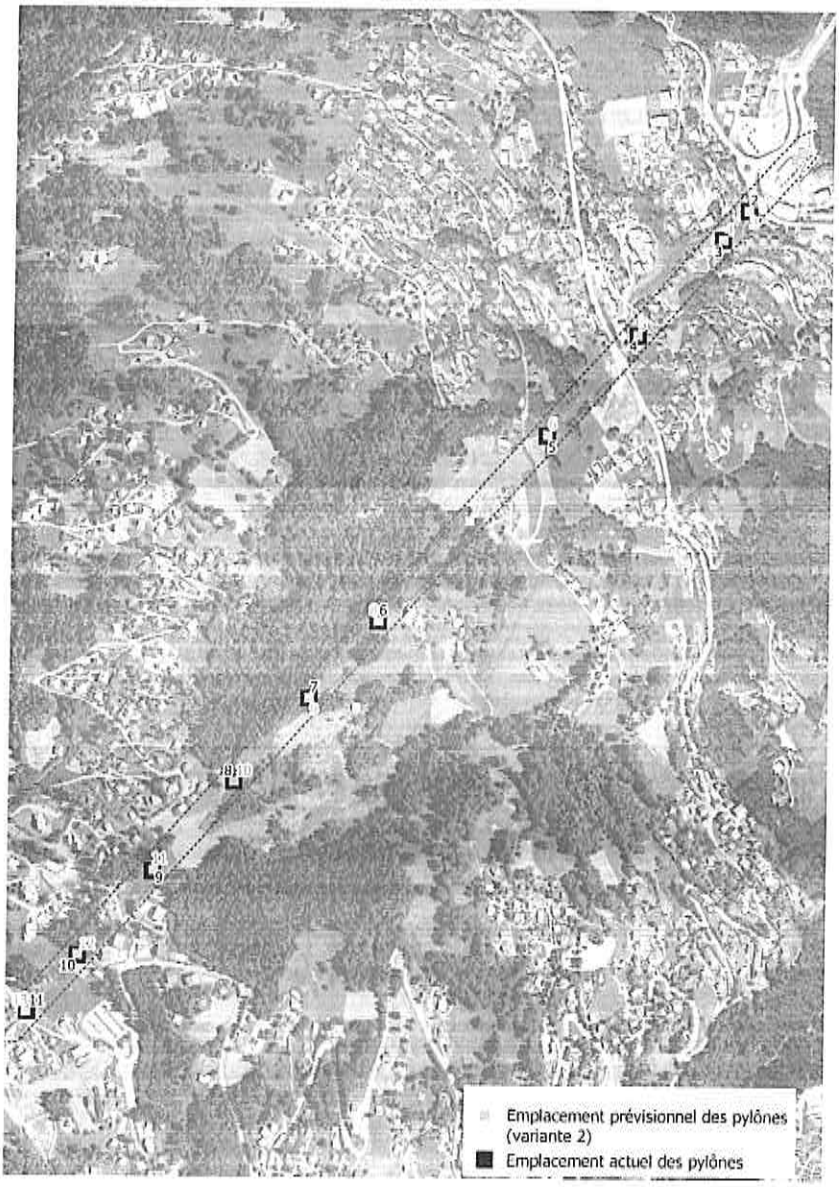


Figure 4 – Positions de la ligne et des pylônes

Il convient également de noter que les accès aux pylônes seront pratiqués à partir des chemins ou des routes existants ainsi que sous le layon actuel. Ces travaux ne nécessiteront ni défrichement ni terrassements lourds.

Les massifs de fondation des pylônes seront « majoritairement » remplacés

2.2.2 Caractéristiques techniques

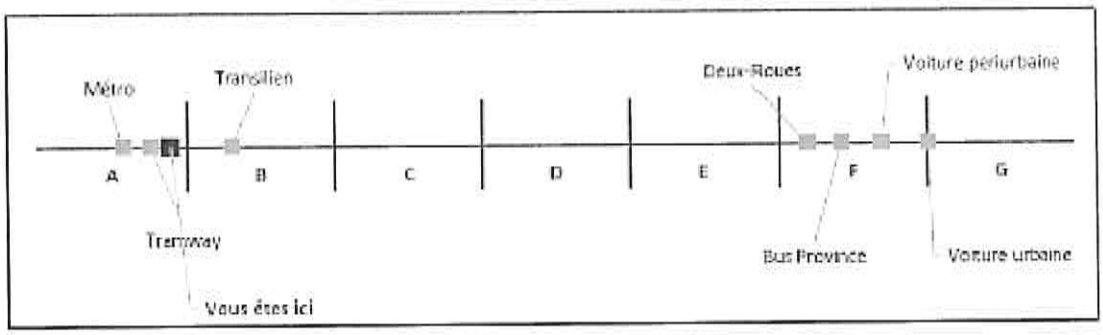
On retiendra les caractéristiques principales suivantes :

Type	**Télécabine débrayable 10 places assises**
Nombre de personnes par cabines	10
Longueur suivant la corde	2491 m
Dénivellation	598 m
Station motrice aérienne	Amont
Station de tension	Aval
Vitesse variable	0 à 7 m/s
Sens de montée	Gauche
Débit définitif	3200 personnes/heure

2.2.3 Performances énergétiques

La télécabine disposera d'une puissance de 960 kW, supérieure à celle de l'ancien ouvrage (850 kW), la consommation par personne en période de pleine charge restera cependant inférieure à celle de l'ancien DMC.

Sur une échelle des critères de performance (g de CO2/passager/km) le projet se trouve en classe A.



2.3 Calendrier des travaux et intervenants

Les intervenants connus au moment de l'enquête publique sont les suivants :

Maître d'ouvrage et exploitant	STBMA Saint-Gervais-les-Bains
Maîtrise d'œuvre	DCSA Ingénieur conseil
Expertise géotechnique	EQUATERRE Annecy
Bureau d'étude environnement	AGRESTIS Faverges-Seythenex

Les travaux se dérouleront d'avril 2024 à décembre 2024.

Le démarrage doit avoir lieu en mai 2023 par l'installation et l'implantation des travaux, se poursuivra ensuite en août 2023 par la réalisation du génie civil fonctionnel de la gare G1. Le génie civil de la gare G2 sera réalisé en mai et juin 2024 pour une ouverture au public première quinzaine de décembre 2024.

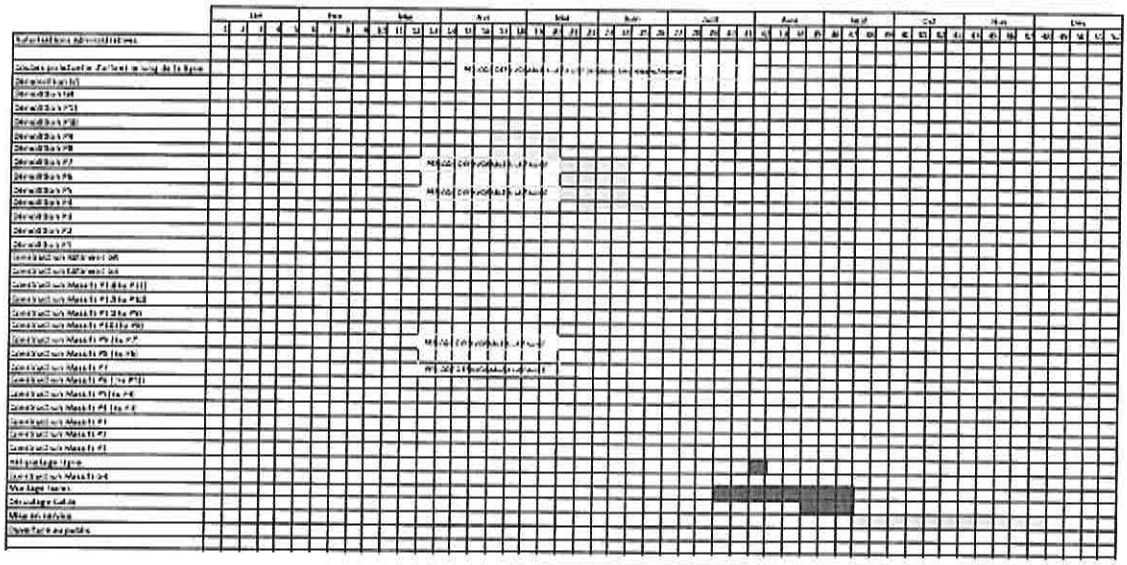


Figure 5 – Planning des travaux

3 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

3.1 Principaux enjeux environnementaux

L'étude d'impact analyse en détail le contenu du contexte environnemental et réglementaire pour chacun des éléments majeurs tels que le climat, la qualité de l'air, l'énergie, le sol et sous-sol, l'hydrologie, les risques naturels et technologiques, les usages du site, le contexte sonore, lumineux et olfactif, les milieux naturels terrestres, la dynamique écologique ainsi que les zones réglementaires et d'inventaires.

Pour chacun de ces aspects, la synthèse qui en a été menée fait ressortir des domaines où les enjeux apparaissent « forts ».

Domaine relatif aux usages du site :

« Activités touristiques et de loisirs

Randonnée : plusieurs itinéraires existants et de nombreux sentiers utilisés pour la randonnée pédestre.

VTT : 2 itinéraires VTT passent sur l'emprise d'étude.

Trail running : 1 itinéraire balisé pour le trail est présent sur l'aire d'étude.

Sports d'hiver : Deux domaines sont présents sur la commune : les « Houches – Saint Gervais » et « Evasion Mont-Blanc ». Seul ce dernier concerne la zone d'étude avec la présence de la piste rouge de retour à Saint Gervais village. »

L'ensemble des activités touristiques et de loisir de la Commune sont en partie dépendantes de la qualité de service du transport par câble (actuel DMC), entre le centre-bourg et le pôle de logement et activités touristique du Bettex.

Domaine relatif aux habitats naturel :

« Présence de 5 habitats d'intérêt communautaire et de 6 habitats humides dans la zone d'étude ».

Domaine relatif à la faune :

Lisières, buissons, fourrés

« Présence avérée d'espèces protégées à l'échelle nationale : Chardonneret élégant, Serin cini (VU en France), Pic vert ... »

« Présence potentielle de la Pie-grièche écorcheur (Annexe I de la Directive Oiseaux), du Bruant jaune, de la Fauvette des jardins (espèces protégées à l'échelle nationale). »

AMPHIBIENS

« Prairies humides en aval de la remontée avec ruisseau ».

« Reproduction avérée de la Grenouille rousse (protection nationale et annexe IV de la Directive Habitats) ».

« Reproduction possible d'autres espèces protégées à l'échelle nationale : Salamandre tachetée, Grenouille agile (annexe IV de la Directive « Habitats ») et Triton alpestre. »

3.2 Evaluation des effets bruts du projet

Sont décrits ici les effets potentiels du projet sur son environnement au sens large en distinguant une phase travaux et une phase exploitation, un effet direct ou indirect et une action temporaire ou permanente.

Dans ce qui suit ne sont repris que les éléments où un **niveau d'effet fort ou modéré** a été évalué.

3.2.1 Sur le climat et la qualité de l'air

L'augmentation des GES est temporaire pour les travaux et n'aura pas d'incidence à long terme. L'énergie grise est en partie compensée par le recyclage des matériaux de l'installation existante.

3.2.2 Sur la production, sur la consommation d'énergie

L'augmentation de consommation énergétique est temporaire pour les travaux et n'aura pas d'incidence à long terme.
L'énergie grise est en partie compensée par le recyclage des matériaux de l'installation existante.

3.2.3 Sur les activités touristiques et de loisirs

Les activités telles la randonnée et le VTT ainsi susceptibles d'être perturbée au droit du tracé. Au vu du planning de travaux (avril à décembre), l'activité de ski ne sera pas perturbée.

3.2.4 Sur l'activité cynégétique

Les travaux augmenteront le dérangement de la faune (bruit, vibrations etc.). Certains secteurs seront inaccessibles pour la durée du chantier. Ceci aura un effet contraignant sur la chasse.

3.2.5 Sur l'activité agricole

Cette activité est susceptible d'être perturbée lors des travaux (difficulté d'accès, dérangement, piétinement).

3.2.6 Sur le contexte sonore et lumineux

Les incidences (sonores) engendrées par les travaux sont temporaires mais se localisent en partie à proximité d'habitations.

3.2.7 Sur les milieux naturels terrestres

3.2.7.1 Sur la faune

***Avifaune**. Les oiseaux sont vulnérables pendant la période de reproduction (juvéniles ne pouvant pas s'enfuir) qui s'étend pour la plupart de mi-avril à fin juillet.*
L'étendue d'intervention en habitat naturel prairial et forestier est faible.
***Reptiles**. Deux pylônes (actuels n°5 et 7 ; soit futurs 6 et 9) ont leurs socles occupés par le Lézard des murailles.*
Les individus présents dans les habitats favorables aux abords de la zone de travaux, pourront être dérangés. Ils pourront se réfugier dans les habitats similaires à proximité. Toutefois, si ce dérangement intervient en période d'hivernage, la perte d'énergie engendrée par les individus présents pourrait être mortelle.
Amphibiens. Les individus en déplacement printanier ou automnal entre la zone d'hivernage et les points d'eaux ou en chasse hors des points d'eau peuvent être impactés par les travaux. Il s'agit toutefois de zones de reproduction opportunistes temporairement présentes, très peu étendues.

3.2.7.2 Sur les habitats et les espèces des sites du réseau Natura 2000

Au regard de la nature des travaux (remplacement d'un appareil existant) et de la localisation du projet par rapport aux sites Natura 2000, le projet n'aura pas d'effet défavorable significatif sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation de ces sites Natura 2000.

3.2.8 Sur le paysage

Multiplication sur les zones de chantier d'éléments anthropiques aux volumes, formes et couleurs différentes, effets visuels marquants.
En phase d'exploitation et en perception rapprochée, l'implantation du pylône supplémentaire P7 au début aval du layon existant à proximité des maisons des Ponthieux va anthropiser la perception. En perception éloignée, le gabarit de passage de la nouvelle remontée sera identique à l'actuel, il n'y aura donc pas d'abattage d'arbre dans le layon ou à la marge. Mais la ligne de pylône pourrait accentuer sa perception.

3.2.9 Sur les autres domaines

Pour ce qui concerne les domaines du sol et du sous-sol, de la ressource en eau, des risques naturels et technologiques, de l'activité halieutique, sur l'activité agricole, sur l'activité forestière, sur la production de déchets, sur les habitats naturels, sur la flore, sur la dynamique écologique du site et sur la santé, les effets bruts sont faibles à inexistants.

3.3 Autres solutions envisagées

Trois variantes ont été examinées et évaluées sur la base des paramètres exerçant une influence sur les effets bruts du projet sur l'environnement.

Variante 1. Les pylônes sont conservés en place, les autres composantes étant remplacées.

Variante 2. Les emplacements des pylônes sont conservés, les structures sont remplacées et un pylône est ajouté.

Variante 3. Les nouveaux pylônes sont installés à des emplacements qui correspondent le mieux aux exigences du nouvel appareil.

La variante 1 se révèle la moins impactante mais elle n'a pas reçu l'approbation du STRMTG[6] , la variante 3 a été jugée elle trop préjudiciable.

La variante 2 représentant un meilleur compromis entre faisabilité technique et limitation des impacts a été retenue.
« La solution retenue n'est pas un standard préconisé par les constructeurs. Ce choix a été guidé par la nécessité de prendre en compte les problématiques environnementales et paysagère et de limiter les effets défavorables, dès la phase de conception du projet. Ainsi, il a par exemple été choisi de garder les gares au droit des emprises actuelles (au lieu d'étendre la gare amont comme initialement projeté), afin d'éviter tout impact supplémentaire sur l'environnement »

3.4 Mesures environnementales

Dans ce qui suit sont décrites les mesures de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser »

[6] Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés

« La séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. »

3.4.1 Mesures d'évitement

ME-1. Adaptation de l'emprise du projet aux sensibilités des habitats naturels.

Ceci concerne notamment les pylônes et les gares qui sont implantés au droit des ouvrages anciens et pour les ouvrages nouveaux en prenant soin d'éviter les habitats et zones humides.

ME-2. Eviter les ornières et eaux stagnantes favorables aux amphibiens.

Cette mesure concerne les Grenouilles rousses vis-à-vis desquelles il est important de ne pas créer de zones de reproduction nouvelles pendant les travaux.

3.4.2 Mesures de réduction

MR-1. Adaptation des périodes de travaux pour la faune

Cette mesure vaut notamment pour l'avifaune, les reptiles et les amphibiens, un calendrier est établi pour éviter la réalisation des travaux durant la période de nidification, d'hivernage ou de migration printanière.

MR-2. Mesures acoustiques

Le cahier des charges des travaux délivrés aux entreprises reprend les dispositions réglementaires et il est en particulier noté que les émergences sonores au niveau du passage des cabines sur les balanciers de ligne devront être inférieures à + 5 dBA.

Les travaux ne pourront se faire de 20h à 7h ainsi que dimanches et jours fériés.

MR-3. Prise en compte des usages du site

Au regard du pastoralisme et du tourisme, les principales mesures visent le personnel et le public de montagne, les agriculteurs, les randonneurs et vététistes avec un renforcement des initiatives de concertation et en réduisant les contraintes réciproques pour chaque intervenant. Des panneaux indicateurs et signalisateurs de circulation d'engins seront mis en place.

Ces éléments figureront au PPSPS[7] des entreprises.

MR-4. Protection des zones humides

Les principales actions envisagées sont :

- La mise en défens des zones proches du chantier ainsi que la non intervention à proximité de ces mêmes zones (nettoyage, remblaiement etc.).
- La protection des eaux et des sols, avec des mesures visant à ne pas polluer les zones proches à partir desquelles un écoulement pourrait se produire vers les zones humides, elles concerneront en particulier les engins de chantier, leur carburant, leur stockage, leur ravitaillement et les aires de stationnement.

MR-5. Mise en place de bonnes pratiques de chantier

Ces bonnes pratiques viseront notamment la gestion des opérations dans le temps, l'utilisation des engins de chantier, le stockage des matériaux, le ravitaillement, la gestion des déchets de chantier, la circulation des engins et la gestion des écoulements superficiels.

MR-6. Réhabilitation des sols remaniés par les terrassements

[7] Plan particulier de sécurité et de protection de la santé

Les objectifs recherchés seront :

Lutte contre l'érosion.
Bonne intégration paysagère.
Evitement d'installations d'espèces invasives.
Restauration des habitats naturel d'intérêt écologique et pastoral.

MR-7. Précautions pour éviter l'introduction d'espèces végétales invasives en phase chantier

Un soin particulier devrait être apporté à la propreté des engins de chantier, à une végétalisation adaptée et à une vigilance particulière vis-à-vis des contaminations.

MR-8. Mise en place de visualisateurs sur la ligne de remontée mécanique

Des dispositifs de type Birdmark seront disposés sur les câbles (émission d'une lumière ultraviolette visible dans un rayon de 400 m pendant 12 heures).

MR-9. Emission de vibrations sur les socles des pylônes occupés par le Lezard des murailles

Des vibrations seront provoquées au moment des travaux avant destruction des massifs pour faire fuir les reptiles en période appropriée (hors période de reproduction, par météo favorable, hors retour des lézards).

MR-10. Création de zones de refuge pour les reptiles

Ils seront créés en utilisant du bois mort et des pierres notamment aux abords des pylônes 5 et 7 actuels.

MR-11. Intégration paysagère

Les initiatives ont porté sur les deux gares en respectant les codes définis en concertation avec l'Architecte des bâtiments de France en relation avec l'architecture de Saint-Gervais-les-Bains et avec le bâti actuel pour la gare amont.

Les pylônes seront remplacés par des cylindres plus sobres moins attirants dans le paysage.

3.4.3 Mesures d'accompagnement

MA-1. Rédaction d'un cahier des clauses environnementales pour la consultation des entreprises

Il s'agit notamment d'inscrire les mesures d'évitement et de réduction au dossier de consultation des entreprises.

MA-2. Assistance technique pendant les travaux

Elle sera assurée par un spécialiste en environnement depuis la première réunion de lancement jusqu'à la réception en passant par les phases de vérification et de rédaction d'un bilan d'exécution des mesures environnementales.

3.4.4 Mesures de suivi

MS-1. Suivi de la reprise de la végétation (réensemencement)

Il aura lieu moins de trois mois avant la fin des travaux et sera suivi jusqu'à la fin de l'année qui suivra les semis.

MS-2. Suivi des plantes exotiques envahissantes

Les terrassements avec mise à nu des sols génèrent des conditions favorables à l'implantation des espèce envahissantes, des précautions et un suivi important sont donc nécessaires.

La Balsamine de l'Himalaya ainsi que le Buddleia de David seront arrachés manuellement avec pour cette dernière plante une coupe mécanique pouvant être réalisée immédiatement après la floraison.

Pour les Renouées asiatiques, il conviendra de déterrer les fragments de rhizomes ou les tiges au cours de leur première année et ensuite régulièrement.

M-3. Suivi des émergences sonores du projet

Les caractéristiques du matériel exigées par le maître d'ouvrage doivent conduire à des contributions sonores inférieures aux ouvrages classiques et l'émergence de + 5dBA sera contrôlé au niveau des gares et des pylônes. Des campagnes de mesure avec et sans fonctionnement seront également entreprises.

3.5 Synthèse des mesures environnementales et estimation des couts

Elles sont décrites dans le tableau qui suit.

N° Mesures	Cibles	Libellé	Coût total (€ HT)
ME - 1	Habitats, Faune, Flore	Adaptation de l'emprise du projet	Intégré au coût du chantier
ME - 2	Faune (Amphibiens)	Eviter les ornières et eaux stagnantes favorables aux amphibiens	Intégré au coût du chantier
MR - 1	Faune	Adaptation des périodes de travaux pour la faune	Intégré au coût du chantier
MR - 2	Bruit	Mesures acoustiques	Offre constructeur
MR - 3	Usagers	Prise en compte des usages du site	Intégré au coût du chantier
MR - 4	Habitats	Protection des zones humides	1 000 €
MR - 5	Tous les domaines de l'environnement	La mise en place de bonnes pratiques de chantier	Intégré au coût du chantier
MR - 6	Habitats, Flore	Réhabilitation des sols remaniés par les terrassements	15 000 €
MR - 7	Flore	Précautions pour éviter l'introduction d'espèces végétales invasives en phase chantier	Intégré au coût du chantier
MR - 8	Faune (Avifaune)	Mise en place de visualisateurs sur la ligne de la remontée mécanique	6 000 €
MR - 9	Faune (Reptiles)	Emission de vibrations sur les socles de pylônes occupés par le Lézard des murailles	Intégré au coût du chantier
MR - 10	Faune (Reptiles)	Création de zones de refuge pour les reptiles	2 000 €
MR - 11	Paysage	Intégrations paysagères	Intégré au coût du chantier
MA - 1	Tous les domaines de l'environnement	Rédaction d'un cahier des clauses environnementales pour la consultation des entreprises	2 000 €
MA - 2	Tous les domaines de l'environnement	Assistance technique pendant les travaux	10 000 €
MS - 1	Habitats, Flore	Suivi de la reprise de la végétation (réensemencement)	4 000 €/an
MS - 2	Flore	Suivi des plantes exotiques envahissantes	y-c dans MS-1
MS - 3	Bruit	Suivi des émergences sonores du projet	5 000 €

3.6 Effets résiduels du projet

De façon synthétique les effets résiduels résultent de l'action prévue des mesures environnementales sur les effets bruts identifiés.

On retiendra les points suivants pour les domaines où les effets bruts ont été évalués à un niveau modéré ou fort.

Climat et la qualité de l'air. En phase travaux aucune mesure n'est envisagée et en phase d'exploitation « le projet entrainera...une baisse des émissions atmosphériques et de GES par personne transportée, considérant l'amélioration de son attractivité en période de pointe ».

Energie. En phase travaux il n'y a pas de mesure temporaire d'amélioration,
« l'augmentation de consommation énergétique est temporaire pour les travaux et n'aura pas d'incidence à long terme. L'énergie grise est en partie compensée par le recyclage des matériaux de l'installation existante ».

Activités touristiques et de loisirs. En phase travaux, les bonnes pratiques de chantier devraient atténuer les effets de la construction sur les activités d'été et le ski ne sera perturbé.

Activité cynégétique. En phase de travaux l'activité sera perturbée, les pratiques des usagers devront être prises en compte.

Activité agricole.En phase de travaux l'activité peut être affectée, les mesures de prise en compte des usages et la réhabilitation des sols remaniés devraient permettre d'atténuer les troubles.

Contexte sonore.En phase de travaux, la mise en place des bonnes pratiques de chantier devrait atténuer les perturbations.

Avifaune. En phase travaux, les bonnes pratiques de chantier seront mises en place et en phase d'exploitation, les visualisateurs de ligne seront installés.

Reptiles. En phase travaux, le choix des bonnes périodes de travaux, les bonnes pratiques de chantier, l'émission de vibrations et la création de refuges devraient le niveau d'effet brut sur les reptiles.

Amphibiens. Bonnes pratiques de chantier, adaptation des périodes de travaux, sélection des emprises et suppression des ornières devraient réduire le niveau d'effet de modéré à faible.

Paysage. En phase travaux, il y aura « multiplication sur les zones de chantier d'éléments anthropiques aux volumes, formes et couleurs différentes, effets visuels marquants » sur lesquelles peu de mesures sont envisageables.

En phase d'exploitation, le secteur du pylône P7 va anthropiser la perception du hameau des Ponthieux, l'effet brut sera pondéré par des mesures paysagères.

Les pylônes standards en acier galvanisés seront plus fortement perçus que les pylônes en treillis métallique vert, le layon aura cependant la même dimension.

3.7 Effets cumulés avec les projets existants ou approuvés

Parmi les ouvrages correspondant aux critères définis dans l'article R122-5 du code de l'environnement et définissant les ouvrages susceptibles d'exercer une influence cumulée sur l'environnement, ont été retenus :

- la construction de l'ascenseur valléen ;
- le remplacement du télésiège d'Arbois.

L'analyse des éventuels effets cumulés montre qu'il n'y a pas d'effet résiduel notable, toutes les perceptions montrent des effets faibles, négligeables ou favorables.

3.8 Aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet

Selon les termes de l'article R122-5 du code de l'environnement[8], l'analyse montre pour les grands enjeux et en cas de non-réalisation, le plus souvent une évolution « stagnante », plutôt défavorable pour les domaines énergétiques et touristiques ainsi que pour le paysage qui aura tendance à se refermer.
Les domaines non affectés représentant des enjeux modérés poursuivront leur évolution.

[8] « Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi **qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet**, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles »

4 AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAE)

L'avis délibéré de la MRAe Auvergne-Rhône-Alpes formulé le 1 août 2023 porte le N°2023-ARA-AP-1552. Il a été préparé avec des documents mis en forme par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, saisie pour délivrer l'autorisation de construction de la télécabine Saint-Gervais-les-Bains-Bettex.

Les services de la préfecture de Haute-Savoie et l'agence régionale de santé ont également été consultés.

4.1 Avis de la MRAe

Dans ce document reproduit en annexe, la MRAe précise les points suivants. (Les textes de la MRAe sont en format italique).

Annexe F – Avis de la mission régionale d'autorité environnementale 2023-ARA-AP-1552

4.1.1 Enjeux environnementaux

Ce sont les domaines suivants :

- *« le changement climatique, notamment la vulnérabilité du projet et les émissions de gaz à effet de serre ;*
- *le bruit, notamment au droit des habitations les plus proches ;*
- le paysage et le patrimoine ;
- la biodiversité ;
- les risques naturels, en particulier les mouvements de terrain. »

4.1.2 Analyse de l'étude d'impact

Périmètre d'étude. L'étude ne comprend pas les évolutions du tronçon amont du DMC et de ce fait la MRAe recommande *« de s'assurer que le périmètre de l'étude d'impact coïncide avec celui du projet d'ensemble et à défaut de reprendre l'étude en conséquence. »*

Alternatives examinées. Dans le choix du type d'appareil et notamment au regard des émissions de GES, *« pour la bonne compréhension du projet par le public, les considérations techniques et sécuritaires de la nécessité d'un pylône n°7 sont à apporter ».*

Vulnérabilité au changement climatique.

Pour le volet énergie et ressource en eau. *« Pour la bonne compréhension du projet par le public, les considérations techniques et sécuritaires de la nécessité d'un pylône n°7 sont à apporter ».*

Pour le volet développement touristique. *« L'Autorité environnementale recommande d'anticiper le projet d'ensemble que constitue le développement du tourisme quatre saisons sur la station et ses impacts, dans le cadre d'une démarche d'évaluation environnementale ».*
Emission de gaz à effet de serre. « L'Autorité environnementale recommande d'anticiper le projet d'ensemble que constitue le développement du tourisme quatre saisons sur la station et ses impacts, dans le cadre d'une démarche d'évaluation environnementale ».
« L'Autorité environnementale recommande de justifier le dimensionnement du stationnement au Bettex eu égard à l'objectif d'amplifier le report modal vers la télécabine remplacée et de diminuer l'usage de la voiture ».

Nuisances sonores. *« L'Autorité environnementale recommande de justifier le dimensionnement du stationnement au Bettex eu égard à l'objectif d'amplifier le report modal vers la télécabine remplacée et de diminuer l'usage de la voiture ».*

Biodiversité. *« L'Autorité environnementale recommande de justifier le dimensionnement du stationnement au Bettex eu égard à l'objectif d'amplifier le report modal vers la télécabine remplacée et de diminuer l'usage de la voiture ».*

Risques de glissement de terrains. *« L'Autorité environnementale recommande de confirmer les modalités d'ancrage du pylône n°7 et leurs incidences, et de vérifier dès à présent que l'implantation du pylône n'aggravera pas l'exposition de personnes à des risques et le cas échéant de présenter les mesures prises pour y remédier ».*

Dispositif de suivi proposé. *« L'autorité environnementale recommande d'étendre le dispositif de suivi à la mise en œuvre et l'efficacité de l'ensemble des mesures du projet d'ensemble pendant toute la durée du projet ».*

Résumé non technique de l'étude d'impact. *« L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis ».*

4.2 Mémoire en réponse de la STBMA

Dans un mémoire documenté du 1 septembre 2023, la STBMA s'attache à répondre aux demandes et recommandations formulées par la MRAe.

Le document intégral est reproduit en annexe.

Annexe G – Mémoire en réponse de la STBMA à l'avis de la MRAe du 1 septembre 2023

4.2.1 Procédure UTN et périmètre du projet

Procédure UTN. STBMA montre les documents qui relatent les discussions de cadrage entreprises avec l'administration lors du démarrage du projet « ascenseur valléen » et qui excluent l'engagement d'une procédure UTN.

Par ailleurs STBMA rappelle le jugement en référé du tribunal de Grenoble qui a tranché cette question dans une ordonnance du 4 août 2023.

STBMA indique qu'elle ne peut également produire des documents à propos d'un dossier qui n'est plus à l'état de projet puisque la construction est en cours et qu'il ne fait pas l'objet de l'enquête publique.

Périmètre de l'étude d'impact. Contrairement aux demandes souhaitées par la MRAe, les remontées mécaniques citées sont indépendantes et ne doivent pas être intégrées dans un périmètre élargi de l'étude d'impact.

La télécabine Bettex-Mont d'Arbois possède une compatibilité satisfaisante et il n'est pas prévu de modifier l'appareil avec la construction de la télécabine Saint-Gervais-les-Bains-Bettex.

Les autres appareils cités par MRAe n'ont pas de lien fonctionnel avec le projet.

4.2.2 Ressources pour la neige de culture

Ressource en eau. STBMA confirme que le projet ne comprend pas d'extension de piste.

La fiabilisation des redescentes n'a pas de lien avec le projet car les pistes concernées sont plus basses et déjà équipées.

Pour ce qui concerne les prélèvements en eau, les évaluations montrent que les droits sont suffisants pour l'enneigement et pour couvrir les besoins hivernaux.

Enfin, les études actuelles montrent plutôt des augmentations probables du débit des cours d'eau en période hivernale et donc un impact relatif moindre sur leur débit.

Ressource en énergie. Au regard du poids de la consommation (5700 MWh) du domaine skiable par rapport à la production de la communauté de communes (513 000 MWh) et des perspectives de production (création de microcentrales à court terme, le besoin « devrait être largement couvert ».

4.2.3 Développement du tourisme quatre saisons

La demande de la MRAe concernant la prise en compte du développement du tourisme quatre saisons ne peut pas être considéré comme un projet d'ensemble mais doit être supporté par une évaluation environnementale de plans et programmes (SCoT, PLU, UTN etc.).

La station a développé une offre piétons et vtt qui « rencontre un succès grandissant » comme le montrent les courbes de fréquentation présentées par STBMA.

Il convient par ailleurs d'intégrer sur ces activités et sur l'usage de la télécabine par les automobilistes l'effet du confort amélioré du nouvel appareil.

4.2.4 Bilan carbone

En réponse à la MRAe souhaitant voir effectuer un bilan carbone complet, STBMA avance les éléments suivants :

- La réalisation d'un bilan complet au niveau du projet paraît disproportionné au vu des incidences du projet sur l'environnement.
- Le bilan énergétique par personne transportée est amélioré par rapport à la situation antérieure.
- Le report modal de la voiture vers la télécabine devra être pris en compte.
- La composante relative aux matériaux est un élément de construction que le constructeur doit fournir un tableau montrant une évaluation est présenté.
- Pour les deux parkings, celui du Chatelet a été réduit et la surface concernée a partiellement été utilisée pour la construction des gares, pour celui du Bettex, il devra être réduit à l'avenir sans possibilité de définir un projet, les procédures d'aménagement ayant été neutralisées par une action en justice.

4.2.5 Nuisances sonores

Des compléments sont apportés pour apprécier les incidences au niveau des pylônes P6 et P7. Celles-ci correspondent à une émergence de 1,5 dBA par rapport au bruit actuel alors que l'oreille humaine distingue deux niveaux sonores à partir d'un écart de 3 dBA.

Par ailleurs, la contribution sonore du projet en façade est inférieure à 60 dBA, ce qui respecte la réglementation. La modernisation de l'appareil permet de diminuer l'émergence sonore sauf à proximité de la gare aval où celle-ci augmente de 2 dBA en raison de l'avancée de la gare.

4.2.6 Biodiversité et milieux naturels

La couverture des inventaires pendant les périodes hivernales n'a pas été jugée proportionnée aux incidences prévisibles puisque :

- Les travaux n'ont pas lieu en période hivernale.
- Il n'y a pas de regroupement d'oiseaux migrateurs hivernants sur le site.

- Il n'y a pas de défrichement donc pas de risque de destruction d'arbres gîtes.

Le planning des travaux est par ailleurs fourni pour préciser les dates d'exécution des opérations impactant la biodiversité.

4.2.7 Risques naturels

Le rapport préliminaire du géotechnicien mentionne le fait que le projet n'est pas concerné par un risque important de glissement actif il est précisé qu'une étude plus précise est en cours pour définir le système de fondations.

4.2.8 Dispositif de suivi

Les mesures de suivi demandées par la MRAe sont bien intégrées au projet, elles sont définies dans les mesures d'accompagnement, dans les incitations à la bonne application des mesures d'évitement ou de réduction.

4.2.9 Résumé non technique

Pour STBMA, les recommandations et les réponses apportées ne modifient pas le résumé non technique de l'étude d'impact.

5 OBSERVATIONS DU PUBLIC

5.1 Observations favorables au projet

Sur un total de 19 observations, 12 sont favorables au projet, elles sont même étayées par des propos élogieux en considérant que l'ouvrage sera très judicieusement adapté et en particulier cohérent avec la construction de l'ascenseur valléen.

Obs. 1 : « suite logique de l'ascenseur...encore un projet qui valorise Saint-Gervais-les-Bains ».

Obs. 2 : Plusieurs observations sont notées :

- Meilleure accessibilité en continuité avec l'ascenseur valléen.
- Une seule gare pour deux appareils à Saint-Gervais-les-Bains.
- Un accès direct à la gare du Fayet.
- Une ouverture 7 à 8 mois par an.
- C'est le meilleur moyen de proposer un transport à faible bilan carbone.

Obs. 3 : « Bravo à la STBMA et merci ».

Obs. 5 : « Dans la continuité de l'ascenseur valléen, tout est mis en œuvre pour réduire le trafic routier et donc la pollution ».

Obs. 6 : « Ce projet ne fait que remplacer un appareil existant et ne pose pas de nuisances nouvelles ».

Obs. 7 : Il n'y a pas d'impact sur le paysage et il faut une cohérence pour accéder au Mont d'Arbois.

Obs. 10 : « vieil appareil qui est la porte d'entrée du domaine skiable...cohérence avec l'ascenseur valléen ».

Obs. 11 : « l'appareil actuel est en fin de vie et ...la fiabilité de moins en moins bonne ».

Obs. 12 : « Vu la réalisation de l'ascenseur valléen, il est logique de restructurer la télécabine ».

Obs. 13 : Différents arguments sont avancés.

- « Le remplacement avec un appareil moderne est un projet qui fait sens ».
- Les accès seront améliorés notamment avec les deux gares dans un même bâtiment.
- Le passage à un système monocâble permet d'économiser 5 000 m de câble et de réduire les risques d'accidents avec l'avifaune.

Obs. 14 : Ce projet « n'est autre que d'ordre indispensable ».

- Le projet est en cohérence avec l'ascenseur valléen.
- La fréquentation actuelle laisse penser que le développement du Bettex notamment en été sera réel.
- Il y aura un pylône de plus mais avec un seul massif de fondation.

Il est cependant dommage que les pylônes ne soient pas peints en vert.

Obs. 16 : l'appareil se révèle obsolète, « gourmand » en énergie puisqu'il fonctionne avec deux câbles et avec des cabines surdimensionnées ».

5.2 Observations défavorables

Obs. 15 : Plusieurs arguments sont avancés.

- Le projet est « en discordance avec l'évolution climatique défavorable aux activités hivernales actuelles, à long terme ».
- Des nuisances importantes sont immanquables au moins durant les travaux.
- Le projet est financièrement « démesuré » pour la commune avec un impact sur les impôts.
- Le DMC est ancien mais les cabines sont récentes et toujours fonctionnelles.
- Il « aurait été cohérent d'associer à ce projet une partie concernant les activités estivales possibles ».
- Il est espéré que les installations seront accessibles aux personnes en situation de handicap.

Obs. 17 : Contre le projet pour plusieurs raisons.

- Les gains avec la construction du nouvel appareil « ne sont pas révolutionnaires ».
- Il ne peut servir au transport des habitants compte tenu de « l'éparpillement » de l'habitat.
- Le personnel ne pourra pas utiliser l'appareil compte tenu des horaires de fonctionnement.
- L'argument de la mobilité est trompeur, « il est dans l'air du temps ».
- L'appareil a fait l'objet d'une rénovation en 2013, le remplacement n'était prévu qu'en 2039.
- Le remplacement est une erreur écologique au regard de la consommation en énergie et en matériaux.
- L'avantage d'avoir une gare pour les deux appareils (châtelet) est négligeable, parcourir 100 m est une contrainte « minime ».
- Le coût global est très important, il s'agit d'argent public.

5.2.1 Observations avec propositions

Obs. 4 : « l'installation actuelle est très bruyante au niveau de la gare amont...que la future gare du Bettex prenne en compte la nécessité de supprimer cette pollution sonore ».

Obs. 8 : « il pourrait être opportun d'intégrer le projet de travaux...(et) requalifier la gare amont en gare intermédiaire » pour améliorer le confort des usagers, anticiper le manque de neige et réaliser des économies d'énergie.

Obs. 9 : « Saint-Gervais poursuit sa belle révolution...est-il possible de changer les pylônes gros porteurs EDF inesthétiques et très désagréables ? ».

Obs. 18 : Regrets de voir l'agrandissement du domaine de STBMA, le déboisement se développer, ce qui générera des glissements de terrains, la non-indemnisation des propriétaires. N'est cependant pas contre le projet à condition de respecter les limites de propriété actuelles.

Obs. 19 : Souhaits de peinture verte sur les pylône.

6 PROCES VERBAL DE SYNTHESE

6.1 Procès-verbal établi par le commissaire-enquêteur

La dernière permanence s'est déroulée le 26 octobre avec clôture du dépôt des observations à 17 h 00.

Pour des raisons d'agenda, une réunion avec M. le maire a été organisée dans le prolongement de la clôture. J'ai pu présenter et développer les observations qui m'avaient été communiquées, indiquer le niveau des relations que j'avais pu avoir avec le public et également lui faire part de mes propres observations.

Les termes de notre entretien ont été confirmés dans mon courrier adressé à M. le maire, le 28 octobre 2023.

Ce document figure en annexe.

Annexe H - Procès-verbal de synthèse

6.2 Mémoire en réponse au procès-verbal

Ce document figure en annexe, signé par M. le maire et établi en concertation avec STMB, délégataire et porteur du projet, il reprend les différentes remarques exprimées dans le procès-verbal de synthèse.

Annexe I – Courrier de M. le maire en réponse au procès-verbal de synthèse

A la suite de différents échanges STBMA a souhaité apporter les précisions suivantes concernant les coûts, l'évolution climatique et l'adaptation des projets aux changements.

> *« Le projet global "Le Valléen" associé à la télécabine de Saint Gervais s'élève à 45 millions d'euros, financé par le Département, la Région et la STBMA. La part de financement de ce deuxième tronçon est d'environ 25 millions d'euros.*
>
> *Nous sommes pleinement conscients des changements climatiques. Ce projet s'inscrit dans nos actions visant à accompagner la transition et la mobilité en montagne.*
>
> *Comme tous les acteurs de l'économie mondiale, nous devons contribuer à contenir la hausse des températures, qui est imputable aux gaz à effet de serre anthropiques, en réduisant notre dépendance aux énergies fossiles.*
>
> *Notre plan d'action consiste à investir dans des solutions plus efficaces et décarbonées, tout en modifiant nos habitudes pour favoriser une sobriété active, c'est-à-dire consommer mieux et moins.*
>
> *Cependant, les études de Climsnow[9] et de Météo France montrent que malgré l'augmentation des températures, celles-ci n'impactent pas l'activité de ski au point de la remettre en question à court et moyen terme.*
>
> *Sur Saint-Gervais, cette activité est en augmentation grâce aux investissements réalisés et aux multiples activités hors ski de la destination, qui correspondent à l'évolution des*

[9] Météo-France (Laboratoire CNRM, Météo-France–CNRS, Centre d'Etudes de la Neige), Inrae (laboratoire LESSEM) et Dianeige (cabinet spécialisé dans l'aménagement des stations touristiques de montagne)

attentes des habitants et de nos visiteurs. Ce projet sera donc amorti sur 20 ans grâce à l'activité de ski, et son utilisation pourra évoluer en fonction des contraintes et des besoins futurs, notamment avec l'introduction de nouvelles activités et la réduction de l'usage de la voiture. »

7 ANALYSE DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

7.1 Avis favorables au remplacement du DMC

Le commissaire-enquêteur note que les avis portent sur

- le vieillissement, la fiabilité de l'appareil construit il y quarante ans ;
- la cohérence avec la construction de l'ascenseur valléen ;
- le coût de fonctionnement élevé ;
- l'évolution vers un mode de transport moins carboné avec l'attrait d'une offre de transport de substition vers les automobilistes, vers un public non habitué qui se dirigerait vers un transport plus écologique ;
- l'intérêt commercial d'un appareil attractif, « porte du Mont d'Arbois » pouvant susciter un intérêt pour les touristes « quatre saisons ».

Pour le commissaire-enquêteur tous ces éléments sont effectivement favorables au choix du maître d'ouvrage et à sa volonté de remplacer l'appareil existant.

Le commissaire-enquêteur note d'une part que certaines contributions maîtrisent apparemment bien les caractéristiques techniques de la remontée mécanique et d'autre part que plusieurs contributions voient dans le remplacement une meilleure cohérence des moyens et des offres de transport associée au souhait de voir les usages se diriger vers l'utilisation d'énergie non carbonée.

Sur ce point particulier, le commissaire-enquêteur regrette cependant que les perspectives de fonctionnement pour les années à venir ne soient pas plus étayées et mieux décrites ce qui aurait permis au lecteur de ne pas avoir à revenir sur des études générales plus prospectives ou à des évaluations semblables à celles qui figurent dans les documents relatifs au projet d'ascenseur valléen.

7.2 Avis défavorables au remplacement du DMC

Le commissaire-enquêteur a noté les points de désaccord suivants.

Faible gain de performance de l'appareil de remplacement

Le commissaire-enquêteur reprend les éléments communiqués par STBMA (voir annexe I) et note les explications relatives aux différentes vitesses selon la réglementation ou l'exploitation réelle. Il parait important et justifié pour une remontée mécanique de ne pas voir apparaître des bouchons aux heures de pointe (45 mn actuellement), de ne pas surdimensionner les capacités, ce qui conduit à un compromis sur le type d'appareil envisagé et sur une conception efficace des aires d'embarquement (plus grande longueur et vitesse réduite).

Faible intérêt comme moyen de transport pour les utilisateurs autres que touristes

Le commissaire-enquêteur a bien noté les réponses de STBMA indiquant qu'à l'évidence l'appareil ne peut constituer un moyen de transport public avec des dessertes « à la demande ».

STBMA rappelle les horaires de fonctionnement pour le public et pour les socio-professionnels, STBMA précise par ailleurs que le système « bénéficie d'un bon retour d'expérience » depuis de nombreuses années.

Le commissaire-enquêteur considère par ailleurs que les habitudes et pratiques actuelles évoluent rapidement et que l'appareil doit également être considéré comme évolutif et attractif pour des usages d'avenir utilisant une énergie moins carbonée.

Le remplacement ne paraît pas nécessaire. Le coût est élevé

Il appartient à la collectivité de maîtriser ses choix d'investissement, STBMA indique qu'il s'agit pour le remplacement du DMC, du résultat d'une projection tenant compte des paramètres économiques des années à venir et notamment des effets de la mise en place de l'ascenseur valléen. C'est ce qui a conduit le délégataires à reformuler un programme d'investissement en réponse aux demandes de la collectivité.

Le coût annoncé par STBMA est de 25 millions d'euros (voir note dans les réponses au procès-verbal de synthèse).

La liaison entre les deux gares n'était pas insurmontable

Pour le commissaire-enquêteur, l'association des deux gares représente plus qu'un choix de confort, il y a un gain d'espace, d'efficacité, de qualité architecturale et une influence sur l'aire de parking.

La procédure sur le fonds en cours peut arrêter la construction

Le commissaire-enquêteur n'a aucune autorité pour formuler un avis sur une procédure judiciaire en cours.

Les gains en énergie ne compenseront pas les dépenses de remplacement

STBMA confirme bien entendu que ce ne peut être le cas, le commissaire-enquêteur considère que les bénéfices futurs se trouvent dans les gains de fonctionnement mais également dans toutes sortes de résultats positifs sur l'amélioration des pratiques et des comportements. Il est rappelé que l'appareil se trouve en classe A parmi les critères de performance énergétique.

Le projet n'est pas cohérent avec les perspectives climatique

De longs développements argumentés se trouvent dans l'évaluation environnementale. Il est conseillé au lecteur de revenir aux publications relatives au climat des Alpes du Nord[10] et sur les études de la DDT en matière de perspectives d'enneigement pour appréhender des paramètres sur les lesquels les professionnels de la montagne de fondent aujourd'hui.

STBMA précise que conformément à ce qui est avancé par les spécialistes, le fonctionnement est viable pour une période de 30 ans et ne remet pas en cause l'activité du ski. Par ailleurs, la durée d'amortissement retenue est de 20 ans avec des évolutions possibles selon la demande des habitants et des visiteurs.

Les travaux apporteront des nuisances

STBMA indique que les travaux seront limités à huit mois, le détail est disponible en annexe I. Il existe de nombreuses prescriptions décrites dans l'étude d'impact à tous les moments de la construction, le commissaire-enquêteur considère qu'elles représentent une part importante des travaux de construction et qu'elles sont particulièrement attentives aux dérangements de toutes sortes.

Les accès aux personnes en situation de handicap et autres utilisateurs

Ils sont prévus (voir note du dossier sur l'accessibilité), il en est de même pour les piétons et vélos qui constituent une clientèle potentielle notable pour la « montagne quatre saisons ».

[10] Etudes Climsnow notamment.

Atteintes à la biodiversité

Le commissaire-enquêteur constate qu'il n'y a aucune mention du public concernant les atteintes à la biodiversité, il convient de noter que les pylônes seront fondés pour l'essentiel sur un massif et non sur quatre massifs comme précédemment ce qui réduit l'aire perturbée par les travaux.

Atteintes au paysage

Le commissaire-enquêteur note également qu'aucune mention du public ne concerne le paysage hormis une observation d'un riverain qui voit un pylône depuis son habitation. Le commissaire-enquêteur note que le projet ne prévoit pas de teinte verte pour l'habillage des poteaux et qu'il s'agit d'une nuisance mineure.

Les craintes avancées concernant d'éventuels défrichements ne sont pas justifiées puisqu'il n'y en a pas. En revanche l'entretien du layon est une opération nécessaire au bon fonctionnement de l'installation et ce dernier sera visible comme toute coupe dans un massif boisé, c'est le cas par exemple au niveau des pistes.

7.3 Observations particulières

Observation de M. Paget

La réponse de STBMA figure en Annexe I. Le terrain de M. Paget fait l'objet d'une servitude de survol vis-à-vis de laquelle M. Paget a des obligations (entretien de la végétation et risque incendie). Cette servitude perdure avec le nouvel appareil, les contraintes correspondantes sont « régulièrement rappelées » à M. Paget.

Observation de M. Legrais

La construction prévoit des pylônes en acier galvanisé.

Observation de M. Didierlaurent : la gare amont est très bruyante

La réponse figure dans les contenus techniques en réponse à la MRAe (chap. 5), STBMA souligne que les nuisances seront fortement atténuées.

Observation de M. et Mme Henrichsen

Les nuisances évoquées devraient être directement indiquées à STBMA qui ne les a pas identifiées. STBMA rappelle que lors de la construction de la maison de M. et Mme Henrichsen, l'implantation des constructions a été souhaitée à une distance la plus proche possible de la ligne DMC, à une époque où celle-ci fonctionnait déjà.

Observation de M. Bottelin, de M. et Mme Bowdler

STBMA confirme qu'il n'y a pas de coupe d'arbre prévue « hormis l'entretien du layon ». (Voir réponse précédente).

Observation de M. Bravard

Aucune information n'est pour le moment disponible, celle-ci sera diffusée avant les travaux.

Observation de M. Sannier

STBMA indique que les pylônes de la télécabine sont prévus en tubes galvanisés et que les pylônes EDF relèvent de la compétence EDF, en précisant que le secteur doit voir des aménagements à terme.

Michel MESSIN
Commissaire-enquêteur

Chamonix Mont-Blanc

Le 24 novembre 2023

Annexes

Annexe A - Décision du 16 août 2023 du tribunal administratif de Grenoble relatif à la désignation du commissaire-enquêteur

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

16/08/2023

N° E23000128 /38

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE

le président du tribunal administratif

Décision désignation commission ou commissaire du 16/08/2023

CODE : 6

Vu enregistrée le 03/08/2023, la lettre par laquelle Monsieur le Maire de SAINT GERVAIS LES BAINS demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

Projet de remplacement de la télécabine entre Saint-Gervais et le Bettex sur la commune de Saint-Gervais les Bains (Haute-Savoie) ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2023 ,

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Michel MESSIN est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Monsieur Philippe NIVELLE est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 3 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée à Monsieur le Maire de SAINT GERVAIS LES BAINS, à la Société des Téléportés Bettex Mont-d 'Arbois, à Monsieur Michel MESSIN et à Monsieur Philippe NIVELLE.

Fait à Grenoble, le 16/08/2023

Le présiden

n-Paur SS \

Annexe B – Arrêté du 04 septembre 2023 de M. le maire de Saint-Gervais-les-Bains portant ouverture de l'enquête publique environnementale

COMMUNE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS
HAUTE-SAVOIE

ARRETE MUNICIPAL N°URB 2023/297 JB

ARRETE PRESCRIVANT L'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE PORTANT SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION D'EXECUTION DES TRAVAUX DE REMPLACEMENT DE LA TELECABINE SAINT-GERVAIS / BETTEX

Monsieur Jean-Marc PEILLEX, Maire de SAINT-GERVAIS-LES-BAINS,

VU la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 modifiée portant diverses mesures d'amélioration des relations entre le public et l'Administration,

VU la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite loi Grenelle 2,

VU le Code de l'Environnement et notamment les articles L 122-1 et suivants, et R 122-1 à R 122-7 relatifs aux études d'impact et fixant les modalités d'enquête publique, L 123-1 et R 123-1 à R 123-27,

VU le Code des Relations entre le Public et l'Administration,

VU le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,

VU le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,

VU l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R 123-11 du Code de l'Environnement,

VU l'ordonnance n°2016-1060 du 03 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement,

VU le dossier relatif à la demande d'autorisation d'exécution des travaux (D.A.E.T) de remontée mécanique déposé le 1er juin 2023 par la S.T.B.M.A portant sur le remplacement de la télécabine Saint-Gervais/Bettex,

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 - F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet – 49 rue de la Poste – T+33 (0)4 50 78 27 69 - F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas – T+33 (0)4 50 93 20 63 - F+33 (0)4 50 93 24 33

VU la décision du Tribunal Administratif de Grenoble du 16 août 2023 désignant Monsieur MESSIN Michel en qualité de Commissaire-Enquêteur, et Monsieur NIVELLE Philippe en qualité de Commissaire-Enquêteur suppléant,

CONSIDERANT que le projet relève d'une demande d'autorisation d'exécution de travaux et qu'au vu de ses caractéristiques, la demande est soumise à une étude d'impact avec avis de l'autorité environnementale conformément à l'article R 122-2 du Code de d'Environnement,

CONSIDERANT l'avis n°2023-ARA-AP-1552 en date du 1er août 2023 de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (M.R.A.E) sur le contenu de l'étude d'impact, en application de l'article L 122-1 du Code de l'Environnement,

CONSIDERANT le mémoire en réponse de la S.T.B.M.A en date du 1er septembre 2023 à l'avis de la M.R.A.E, à intégrer au dossier d'enquête publique, en application du 1er de l'article R 123-8 du Code de l'Environnement,

ARRETE :

Article 1 - Objet de l'enquête - Date - Durée de l'enquête publique

Il sera procédé à une enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation d'exécution des travaux de remplacement de la télécabine Saint-Gervais/Bettex, sur la Commune de Saint-Gervais les Bains, pour une durée de 32 jours, du LUNDI 25 SEPTEMBRE 2023 à 08 Heures 30 au JEUDI 26 OCTOBRE 2023 à 17 Heures, conformément aux articles R 123-1 à R 123-27 du Code de l'Environnement.

Article 2 – Etude d'impact

Le projet consiste à construire une télécabine entre St Gervais et le Bettex, avec sa gare amont d'extrémité et 13 pylônes de ligne, en remplacement axe pour axe du DMC actuel construit en 1984. La gare aval est intégrée dans le bâtiment de la gare amont de l'ascenseur valléen en cours de réalisation. Après la démolition de la gare aval actuelle du DMC, la zone sera réaménagée pour retrouver sa fonction de parking et la circulation des véhicules, bus, navettes... La gare amont sera implantée en lieu et place de l'actuelle station du DMC, et le niveau 0 conservera les mêmes fonctions, zone de quais et d'échanges pour les usagers entre les 2 télécabines et le front de neige.

L'objectif de ce projet est de tirer un nouveau trait d'union entre le centre Bourg et le Bettex en proposant aux passagers un appareil rapide, fonctionnel et confortable, permettant de faciliter les mobilités au sein de la Commune et d'augmenter l'attractivité du domaine skiable.

L'appareil projeté sera une télécabine monocâble débrayable avec des cabines de 10 places assises, permettant d'atteindre un débit de 2 800 personnes/heure à une vitesse de 7 mètres/seconde.

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 / F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet - 49 rue de la Poste - T+33 (0)4 50 78 27 69 - F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas - T+33 (0)4 50 93 20 63 - F+33 (0)4 50 93 24 33

Ce projet a nécessité l'établissement d'une étude d'impact pour la demande d'autorisation d'exécution des travaux de remplacement de la télécabine Saint-Gervais/Bettex.

Article 3 – Désignation du Commissaire-Enquêteur titulaire

Le Tribunal Administratif de Grenoble a désigné Monsieur MESSIN Michel en qualité de Commissaire-Enquêteur, et Monsieur NIVELLE Philippe en qualité de Commissaire-Enquêteur suppléant.

Article 4 – Pièces du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête environnementale portant sur la demande d'autorisation d'exécution des travaux sur le projet de remplacement de la télécabine Saint-Gervais/Bettex est constitué :

- du dossier de demande d'autorisation d'exécution des travaux de la S.T.B.M.A
- de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (M.R.A.E) en date du 1er août 2023
- du mémoire en réponse de la S.T.B.M.A en date du 1er septembre 2023
- des pièces administratives régissant l'enquête.

Les pièces du dossier ainsi que le registre d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le Commissaire-Enquêteur, seront déposés pendant 32 jours consécutifs, du LUNDI 25 SEPTEMBRE 2023 à 08 Heures 30 au JEUDI 26 OCTOBRE 2023 à 17 Heures.

Ces pièces seront consultables :

- au service Urbanisme et Foncier de la Mairie de Saint-Gervais les Bains aux jours et heures habituels d'ouverture du service, à savoir du lundi au vendredi de 10 Heures à 12 Heures, et de 14 Heures à 16 Heures en format papier, ainsi que gratuitement sur un poste informatique mis à disposition du public
- sur le site internet de la Commune de Saint-Gervais les Bains (www.saintgervais.com) dans la rubrique Mairie/Urbanisme/Enquête publique
- sur le site internet indépendant et sécurisé ouvert spécifiquement pour cette enquête à l'adresse suivante : https://www.registre-dematerialise.fr/4820 du lundi 25 septembre 2023 à 08 Heures 30 au jeudi 26 octobre 2023 à 17 Heures,

afin que chacun puisse en prendre connaissance.

Ainsi, chacun pourra formuler, du lundi 25 septembre 2023 à 08 Heures 30 au jeudi 26 octobre 2023 à 17 Heures, ses observations :

- sur le registre d'enquête « papier » à disposition du public au service Urbanisme et Foncier de la Mairie de Saint-Gervais les Bains
- sur le registre dématérialisé mis à disposition du public sur le site suivant : https://www.registre-dematerialise.fr/4820 (ce registre virtuel sera automatiquement ouvert le lundi 25 septembre 2023 à 08 Heures 30 au jeudi 26 octobre 2023 à 17 Heures précises, date de clôture de l'enquête)
- par courriel à l'adresse suivante : foncier@saintgervais.com

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 - F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet – 49 rue de la Poste – T+33 (0)4 50 78 27 69 - F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas – T+33 (0)4 50 93 20 63 - F+33 (0)4 50 93 24 33

- par courrier à l'attention du Commissaire-Enquêteur, à l'adresse du lieu où se déroule l'enquête publique : Monsieur le Commissaire-Enquêteur – Mairie de Saint-Gervais les Bains – Service Urbanisme et Foncier - 50 avenue du Mont d'Arbois – 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS.

Les observations déposées sur le registre « papier », ainsi que les courriers reçus en Mairie et courriels reçus sur l'adresse foncier@saintgervais.com, seront intégrés au registre d'enquête publique dématérialisé du lundi 25 septembre 2023 à 08 Heures 30 au jeudi 26 octobre 2023 à 17 Heures.

Article 5 – Recueil des observations du public

Toutes les observations reçues par courrier ou messagerie électronique seront tenues à la disposition du public en Mairie de Saint-Gervais les Bains, siège de l'enquête, et consultable à l'adresse suivante : https://www.registre-dematerialise.fr/4820.

Le Commissaire-Enquêteur recevra à la salle Consulaire de la Mairie de Saint-Gervais les Bains le :

- jeudi 28 septembre 2023 de 09 Heures 00 à 12 Heures 00
- mercredi 11 octobre 2023 de 13 Heures 30 à 16 Heures 30
- jeudi 26 octobre 2023 de 14 Heures 00 à 17 Heures 00.

Article 6 – Clôture de l'enquête publique

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête et le registre dématérialisé seront clos par le Commissaire-Enquêteur.

Le Commissaire-Enquêteur examinera alors les observations consignées ou annexées au registre d'enquête et entendra toute personne qu'il lui paraîtra utile de consulter.

Le Commissaire-Enquêteur rencontrera dans les huit jours le responsable du projet afin de lui communiquer les observations écrites et orales de l'enquête publique consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour faire connaître ses éventuelles observations.

Article 7 – Conclusions du Commissaire-Enquêteur et diffusion du rapport

Le Commissaire-Enquêteur établira un rapport unique qui relatera le déroulement de l'enquête et examinera les observations recueillies ; le rapport comportera le rappel de l'objet du projet, la liste des pièces figurant au dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le Commissaire-Enquêteur devra établir ensuite des conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 - F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet – 49 rue de la Poste – T+33 (0)4 50 78 27 69 - F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas – T+33 (0)4 50 93 20 63 - F+33 (0)4 50 93 24 33

Dans le délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le Commissaire-Enquêteur transmettra l'exemplaire du dossier d'enquête, déposé au siège de l'enquête, au Maire, accompagné du registre d'enquête, des pièces annexées, du rapport et de ses conclusions motivées.

Une copie du rapport et des conclusions du Commissaire-Enquêteur sera adressée par la Commune à :

- Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie
- Monsieur le Sous-Préfet de Bonneville
- Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble.

Le public pourra consulter le rapport et les conclusions à la Préfecture de la Haute-Savoie et au service Urbanisme et Foncier de la Mairie de Saint-Gervais les Bains, aux jours et heures habituels d'ouverture, pendant le délai d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Il pourra également en prendre connaissance durant la même période sur le site internet de la Commune de Saint-Gervais les Bains (www.saintgervais.com) dans la rubrique Mairie/Urbanisme/Enquête publique, ainsi que sur le site internet indépendant et sécurisé ouvert spécifiquement pour cette enquête à l'adresse suivante : https://www.registre-dematerialise.fr/4820.

Les personnes intéressées pourront, à leurs demandes et à leurs frais, obtenir communication d'une copie papier de tout ou partie du dossier d'enquête, du rapport et des conclusions du Commissaire-Enquêteur dans les conditions prévues au Code des Relations entre le Public et l'Administration.

Article 8 – Mesures de publicité

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié par les soins du Maire, quinze jours au moins avant le début de celle-ci et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête en caractères apparents dans les deux journaux diffusés dans le département de la Haute-Savoie désignés ci-après : Le Dauphiné Libéré et le Messager.

Cet avis sera également affiché par les soins du Maire à la Mairie de Saint-Gervais les Bains 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci et publié par tous autres procédés en usage dans la Commune, notamment le site internet de la Commune (www.saintgervais.com) dans la rubrique Mairie/Urbanisme/Enquête publique.

Cet avis sera, dans le même délai, affiché par les soins de la Mairie sur les lieux ou en un lieu voisin et visible de la voie publique. Cet affichage devra être conforme à l'arrêté du 24/04/2012 publié au Journal Officiel du 04/05/2012.

Une copie des avis publiés dans la presse sera annexée au dossier soumis à l'enquête :

- avant ouverture de l'enquête en ce qui concerne la première insertion,
- au cours de l'enquête en ce qui concerne la deuxième insertion.

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 - F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet – 49 rue de la Poste – T+33 (0)4 50 78 27 69 - F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas – T+33 (0)4 50 93 20 63 - F+33 (0)4 50 93 24 33

Article 9 – Décision pouvant être adoptée au terme de l'enquête

La décision pouvant être adoptée par le Maire au terme de l'enquête est l'arrêté délivrant l'autorisation d'exécution des travaux puis l'autorisation d'exploiter la télécabine.

Article 10 – Responsable du projet

La Société des Téléportés Bettex Mont-d'Arbois (S.T.B.M.A) est responsable du projet.

Toutes les informations nécessaires concernant ce projet peuvent être demandées auprès de Monsieur Alexandre MERLIN, Directeur général de la S.T.B.M.A et maître d'ouvrage, à l'adresse suivante : 4383 route du Bettex – 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS (ou par mail à secretariat@stbma.fr).

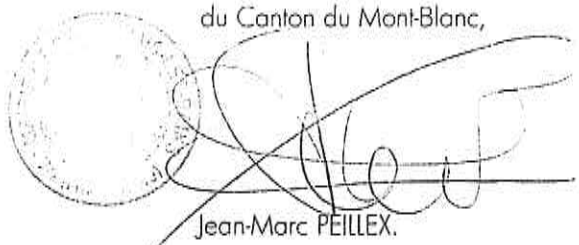
Article 11 – Notification

Le Préfet de la Haute-Savoie, le Sous -Préfet de Bonneville, le Maire de la Commune de Saint-Gervais les Bains et le Commissaire-Enquêteur sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée :

- à Monsieur le Préfet d'Annecy
- à Monsieur le Sous-Préfet de Bonneville
- à Monsieur le Commissaire-Enquêteur
- à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble.

Fait en trois exemplaires,
A Saint-Gervais les Bains, le 04 septembre 2023

Le Maire,
Conseiller départemental
du Canton du Mont-Blanc,



Jean-Marc PEILLEX.

Télétransmis le 04 septembre 2023
Affiché le 04 septembre 2023 au 04 novembre 2023

HÔTEL DE VILLE · 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS · 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS · FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 · F+33(0)4 50 47 75 73 · www.saintgervais.com · mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet – 49 rue de la Poste – T+33 (0)4 50 78 27 69 · F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas – T+33 (0)4 50 93 20 63 · F+33 (0)4 50 93 24 33

Annexe C - Liste des pièces mises en consultation

PIECES ADMINISTRATIVES

- Décision du tribunal administratif de Grenoble
- Arrêté municipal portant ouverture de l'enquête publique
- Certificat d'affichage numérique
- Avis d'ouverture d'enquête publique environnementale format A3
- Communiqué d'ouverture d'enquête de M. le maire
- Attestation d'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête format A2
- Attestation d'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête format A3
- Information mise sur le site internet de la mairie de Saint-Gervais-les-Bains
- Annonces légales de l'avis d'ouverture d'enquête publique environnementale (parution 07 septembre et 02 octobre 2023) dans le journal « Dauphiné libéré »
- Annonces légales de l'avis d'ouverture d'enquête publique environnementale (parution 07 septembre et 28 septembre 2023) dans le journal « Messager »

PIECES TECHNIQUES DOSSIER DE STBMA

- Mémoire descriptif de l'installation
- Note sur les mesures de préservation et de réhabilitation du milieu naturel
- Echéancier des travaux
- Plan de situation
- Profil en long
- Note de calculs
- Liste des dérogations – programme des essais associés
- Principes d'évacuation
- Note sur les risques naturels et technologiques
- Etude d'impact
- Permis de construire
- Autorisation des propriétaires
- Autorisation de défrichement
- Justificatif de dépôt de permis de démolir
- Documents destinés à l'examen de la CCDSA (Commission consultative départementale de sécurité et d'accéssibilité

PIECES RELATIVES A L'AVIS DE LA MISSION REGIONALE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

- Avis de la mission régionale MRAe du 01 août 2023
- Mémoire de STBMA en réponse à l'avis de la MRAe du 01 septembre 2023

PIECES RELATIVES AUX OBSERVATIONS

- Registre « papier »
- Accès au site dédié dit « dématérialisé » intégrant toutes les observations

Annexe D – Certificats d'affichage

MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

ATTESTATION D'AFFICHAGE

L'an deux mille vingt-trois le sept du mois de Septembre:

Nous, Hubert VIOLET, Brigadier-Chef Principal de Police Municipale, agent de police judiciaire adjoint en résidence à Saint Gervais les Bains, attestons avoir apposé 12 affiches de format A2 jaunes et plastifiées sur les lieux énumérés ci-dessous de notre commune :

- Tableau d'affichage à l'entrée de la Mairie de Saint Gervais les Bains (photo 1).
- Bureau annexe de la Mairie au Fayet (photo 2).
- Bureau annexe de la Mairie à Saint Nicolas de Véroce (photo 3).
- Gare Aval du Télécabine Saint Gervais / Bettex (photo 4).
- Route du Bettex, sous la Gare Amont du Télécabine Saint Gervais / Bettex (photo 5).
- Gare Amont du Télécabine Saint Gervais / Bettex accès clientèle (photo 6).
- Avenue du Mont d'Arbois en bas des escaliers de la piste dite « retour » (photo 7).
- Rue du Téléphérique à proximité de la copropriété « La Piste » (photo 8).
- Rue du Mont Joly, intersection avec la rue de la Tour (photo 9).
- Route d'Orsin, au niveau du tunnel pour les skieurs sous la route départementale 43 (photo 10).
- Route des Ponthieux, sous les câbles du Télécabine Saint Gervais / Bettex (photo 11).
- Route de Cupelin, à proximité de la copropriété « le Prince des Neiges » (photo 12).

Et portant sur :

Avis d'enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation de travaux de remplacement de la télécabine Saint Gervais / Bettex.

Vu pour être annexé à l'enquête publique prescrite par arrêté municipal n°URB 2023/297 B du 04/09/2023
Le Maire
Vu par le Commissaire Enquêteur

Le Brigadier-Chef Principal de PM

Hubert VIOLET

HÔTEL DE VILLE · 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS · 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS · FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 · F+33(0)4 50 47 75 73 · www.saintgervais.com · mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet – 49 rue de la Poste – T+33 (0)4 50 78 27 69 · F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas – T+33 (0)4 50 93 20 63 · F+33 (0)4 50 93 24 33

MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

ATTESTATION D'AFFICHAGE

L'an deux mille vingt-trois le sept du mois de Septembre :

Nous, Hubert VIOLET, Brigadier-Chef Principal de Police Municipale, agent de police judiciaire adjoint en résidence à Saint Gervais les Bains, attestons avoir affiché sur les points d'affichage de la commune, abribus et containers semi-enterrés dont vous trouverez la liste ci-jointe, 50 affiches A3 concernant :

Avis d'enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation de travaux de remplacement de la télécabine Saint Gervais / Bettex.

Le Brigadier-Chef Principal de PM

Hubert VIOLET

Vu pour être annexé à l'enquête publique prescrite par arrêté municipal n°URB 2023/297 du 04/09/2023
Le Maire,
Jean-Marc PEILLEX

Vu par le Commissaire-Enquêteur

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 - F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet – 49 rue de la Poste – T+33 (0)4 50 78 27 69 - F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas – T+33 (0)4 50 93 20 63 - F+33 (0)4 50 93 24 33

Annexe E – Avis d'enquête

MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

COMMUNIQUE

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE PORTANT SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAUX DE REMPLACEMENT DE LA TELECABINE SAINT-GERVAIS / BETTEX

Par arrêté n°URB 2023/297 JB en date du 04 septembre 2023, j'ai ordonné l'ouverture de l'enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation d'exécution des travaux de construction d'une télécabine entre St Gervais et le Bettex, avec sa gare amont d'extrémité et 13 pylônes de ligne, en remplacement axe pour axe du DMC actuel, par la Société des Téléportés Bettex Mont-d'Arbois (S.T.B.M.A).

A cet effet, le Tribunal Administratif de Grenoble a désigné Monsieur MESSIN Michel en qualité de Commissaire-Enquêteur, et Monsieur NIVELLE Philippe en qualité de Commissaire-Enquêteur suppléant.

L'ENQUETE SE DEROULERA AU SERVICE URBANISME ET FONCIER DE LA MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS
du LUNDI 25 SEPTEMBRE à 08 Heures 30 au JEUDI 26 OCTOBRE 2023 à 17 Heures 00
AUX JOURS ET HEURES HABITUELS D'OUVERTURE DU SERVICE (DU LUNDI AU VENDREDI DE 10H A 12H ET DE 14H A 16H)

LE COMMISSAIRE-ENQUETEUR RECEVRA EN SALLE CONSULAIRE DE LA MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS
LE JEUDI 28 SEPTEMBRE 2023 DE 09H00 A 12H00,
LE MERCREDI 11 OCTOBRE 2023 DE 13H30 A 16H30,
LE JEUDI 26 OCTOBRE 2023 DE 14H00 A 17H00

Chacun pourra prendre connaissance du dossier et consigner éventuellement ses observations sur le registre d'enquête, soit les adresser par écrit au Commissaire-Enquêteur à la Mairie de Saint-Gervais – Service Urbanisme et Foncier - 50 avenue du Mont-d'Arbois - 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS, soit par courriel à l'adresse suivante : foncier@saintgervais.com. Un site internet indépendant et sécurisé a également été spécifiquement ouvert pour cette enquête à l'adresse suivante : https://www.registre-dematerialise.fr/4820, sur lequel le dossier est téléchargeable et un registre électronique est disponible afin de recueillir les observations du public (à partir du lundi 25 septembre 2023 à 08H30 jusqu'au jeudi 26 octobre 2023 à 17H00).

Le rapport et les conclusions du Commissaire-Enquêteur, transmis en Mairie dans un délai d'un mois à l'expiration de l'enquête, seront tenus à la disposition du public, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, à la Préfecture de Haute-Savoie et au Service Urbanisme et Foncier de la Mairie de Saint-Gervais les Bains (les personnes intéressées pourront, à leurs demandes et à leurs frais, en obtenir communication), ainsi que sur le site internet de la Commune de Saint-Gervais (www.saintgervais.com) dans la rubrique Mairie/Urbanisme/Enquête publique, et le site internet indépendant et sécurisé https://www.registre-dematerialise.fr/4820.

Le responsable du projet soumis à enquête publique est la S.T.B.M.A, en la personne de son Directeur Général, Monsieur Alexandre MERLIN. Toutes les informations concernant ce projet peuvent lui être demandées. Concernant le dossier et l'organisation de l'enquête publique, toutes les informations peuvent être demandées au Service Urbanisme et Foncier de la Mairie de Saint-Gervais les Bains.

Saint-Gervais les Bains, le 04 septembre 2023

Le Maire,
Conseiller départemental
du Canton du Mont-Blanc,

Jean-Marc PEILLEX

Vu pour être annexé à l'enquête publique prescrite par arrêté municipal n°URB 2023/297 en date du 04/09/2023
Le Maire,
Jean-Marc PEILLEX

Vu par le Commissaire-Enquêteur

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS
T+33(0)4 50 47 75 66 - F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet – 49 rue de la Poste – T+33 (0)4 50 93 [illegible]
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas – T+33 (0)4 50 93 2[illegible]

Annexe F – Certificat de mise à disposition des documents d'enquête

MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

DIRECTION DU SERVICE URBANISME ET FONCIER
04 50 47 54 74 – foncier@saintgervais.com

N/Réf. : 2301427/11 JMP/JB
Objet : Remplacement de la télécabine Saint-Gervais/Bettex par la STBMA

CERTIFICAT DE MISE A DISPOSITION

JE, soussigné, Monsieur Jean-Marc PEILLEX, Maire de la Commune de Saint-Gervais-les-Bains,

CERTIFIE que le dossier d'enquête publique relatif au remplacement de la télécabine entre Saint-Gervais et le Bettex,

a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête prescrite par arrêté municipal n°URB 2023/297 JB du 04 septembre 2023, à savoir du lundi 25 septembre 2023 à 08 heures 30 jusqu'au jeudi 26 octobre 2023 à 17 Heures 00 :

- au service Urbanisme et Foncier de la Mairie de Saint-Gervais les Bains aux jours et heures habituels d'ouverture du service, à savoir du lundi au vendredi de 10 Heures à 12 Heures, et de 14 Heures à 16 Heures en format papier, ainsi que gratuitement sur un poste informatique mis à disposition du public
- sur le site internet de la Commune de Saint-Gervais les Bains (www.saintgervais.com) dans la rubrique Mairie/Urbanisme/Enquête publique
- sur le site internet indépendant et sécurisé ouvert spécifiquement pour cette enquête à l'adresse suivante : https://www.registre-dematerialise.fr/4820.

Fait à Saint-Gervais-les-Bains, le 26 octobre 2023 (date de clôture de l'enquête).

Le Maire,
Conseiller départemental
du Canton du Mont-Blanc,

Jean-Marc PEILLEX.

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 - F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet – 49 rue de la Poste – T+33 (0)4 50 78 27 69 - F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas – T+33 (0)4 50 93 20 63 - F+33 (0)4 50 93 24 33

Annexe G – Avis de la mission régionale d'autorité environnementale 2023-ARA-AP-1552

MRAe
Mission régionale d'autorité environnementale
Auvergne-Rhône-Alpes

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale sur le remplacement de la télécabine Saint-Gervais-Bettex sur le domaine skiable de Saint-Gervais-Évasion Mont-Blanc par la STBMA sur la commune de Saint-Gervais-les-Bains (74)

Avis n° 2023-ARA-AP-1552

Avis délibéré le 1 août 2023

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), s'est réunie le 1 août 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur remplacement de la télécabine Saint-Gervais-Bettex sur le domaine skiable de Saint-Gervais-Évasion Mont-Blanc par la STBMA sur la commune de Saint-Gervais-les-Bains (74).

Ont délibéré : Pierre Baena, Jeanne Garric, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Jean-Philippe Strebler 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 23/06/2023, 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, et l'agence régionale de santé ont été consultés, et cette dernière a transmis sa contribution en date du 07/07/2023.

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. Le domaine skiable Évasion Mont-Blanc comprend 450 km de pistes de ski et 108 remontées mécaniques.

La société des téléportés Bettex-Mont-d'Arbois (STBMA), prévoit le remplacement de la télécabine double mono câble (DMC) avec un fonctionnement été-hiver maintenu, sur son tracé actuel par une télécabine débrayable 10 places assises avec un débit de 2 800 p/h. La présente opération s'insère dans un système de transports reliant Le Fayet, le Châtelet, le Bettex et le Mont d'Arbois, incluant l'ascenseur valléen, objet de l'avis de l'Autorité environnementale n°2022-ARA-AP-1301 du 12 avril 2022.

Les enjeux sont :

- le changement climatique, notamment la vulnérabilité du projet et les émissions de gaz à effet de serre ;
- le bruit, notamment au droit des habitations les plus proches ;
- le paysage et le patrimoine ;
- la biodiversité ;
- les risques naturels, en particulier les mouvements de terrain.

L'étude d'impact pour le périmètre de l'opération est de qualité. Plus d'une dizaine de mesures permettent d'en maîtriser les effets, et le choix d'implantation sur son tracé actuel, dont la position majoritairement conservée des pylônes et des gares, est pertinent. Pour autant, il reste nécessaire de :

- préciser le devenir de la télécabine à attache débrayable Bettex-Arbois ;
- analyser les incidences cumulées du projet d'ensemble, avec l'ascenseur valléen et les autres opérations ;
- vérifier la compatibilité du pylône n°7 avec le plan de prévention des risques naturels ;
- étayer la disponibilité à long terme de la ressource en eau et en énergie, en particulier pour la production de neige de culture, nécessaire à la viabilité de l'opération ;
- réaliser un bilan carbone complet de l'opération ; réduire et compenser les émissions générées et prévoir une mesure de réduction du parking amont du Bettex ;
- évaluer les nuisances sonores apportées par la pose du nouveau pylône n°7 au droit des habitations les plus proches, et réaliser une simulation acoustique sur la nouvelle configuration de la gare amont ; de prévoir le cas échéant les mesures d'évitement ou de réduction appropriées ;
- compléter les inventaires, renforcer les mesures prises vis à vis des oiseaux, notamment au titre des effets cumulés, fournir un calendrier détaillant les périodes précises des interventions en fonction des milieux et des espèces dès ce stade, et de l'intégrer aux prescriptions des autorisations, et au cahier des charges des entreprises.

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

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux....5
1.1. Contexte et projet d'ensemble....5
1.2. Présentation de l'opération....7
1.3. Procédures relatives à l'opération....9
1.4. Principaux enjeux environnementaux de l'opération et du territoire concerné....9

2. Analyse de l'étude d'impact....9
2.1. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement....9
2.2. État initial, incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser....10
2.2.1. Climat, gaz à effet de serre et consommation énergétique....10
2.2.2. Nuisances sonores....12
2.2.3. Paysage....13
2.2.4. Biodiversité....14
2.2.5. Risques de glissement de terrain....16
2.3. Dispositif de suivi proposé....17
2.4. Résumé non technique de l'étude d'impact....17

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et projet d'ensemble

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. Le domaine skiable Évasion Mont-Blanc comprend 450 km de pistes de ski et 108 remontées mécaniques.

La présente opération s'insère dans un système de transports reliant Le Fayet, le Châtelet, le Bettex et le Mont d'Arbois. La télécabine remplacée est connectée au Châtelet à l'ascenseur valléen ayant fait l'objet de l'avis de l'Autorité environnementale n°2022-ARA-AP-1301 du 12 avril 2022. L'ascenseur valléen est destiné d'une part aux résidents permanents et d'autre part à la population occasionnelle et touristique de la commune, à laquelle il donnera accès au domaine Évasion Mont-Blanc. Le bâtiment de la gare amont de l'ascenseur valléen, au Châtelet, sera également celui de la gare aval de la télécabine du Bettex.

La question de l'appartenance à un projet d'ensemble a été soulevée par l'Autorité environnementale dès le stade de son avis sur l'ascenseur valléen, comme celle de sa définition en tant qu'unité touristique nouvelle (UTN). La question de l'inclusion du projet d'ensemble dans le cadre réglementaire d'une unité touristique nouvelle (UTN) ou non, n'est pas tranchée[1]. Les chiffres de fréquentation de l'ascenseur valléen, apportés au mémoire en réponse susmentionné, sont majoritairement dédiés au tourisme en période hivernale (144 000 personnes/an) contre 125 000 personnes/an pour les habitants, contrairement à l'affirmation de la personne publique responsable, selon laquelle son objectif principal n'est pas de desservir le domaine skiable mais le territoire. , Intégrer cette infrastructure dans le périmètre d'une UTN serait au moins à étudier.

En outre, le dossier ne traite pas le tronçon amont de la télécabine à attache débrayable Bettex-Arbois (tronçon n°3 cf figure 1 ci-dessous) Son devenir est à préciser non seulement pour la bonne information du public mais aussi pour assurer une bonne adéquation avec le renforcement du DMC Saint-Gervais-Bettex et ses incidences environnementales, objet de la présente saisine.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de préciser le devenir, la capacité et l'adéquation dans le temps du tronçon amont de télécabine à attache débrayable Bettex-Arbois ;**
- **d'analyser, au vu des objectifs touristiques annoncés et des précisions apportées, les liens fonctionnels entre le tronçon Bettex-Arbois du DMC, le remplacement du DMC Saint-Gervais-Bettex, l'ascenseur valléen et les autres opérations contribuant au développement de l'intermodalité et des mobilités alternatives, et de revoir le périmètre du projet en conséquence.**

1 La justification de la personne publique responsable, dans sa réponse apportée à l'avis susvisé nécessite d'être mieux étayée, notamment en incluant le remplacement du télécabine DMC Bettex dans son analyse du périmètre de projet

L'avis susmentionné sur l'ascenseur valléen, premier tronçon, ayant fait l'objet d'un mémoire en réponse avant enquête publique, identifiait les points saillants suivants, dont certains sont restés sans réponse :

- les incidences de la fréquentation, en particulier concernant les stationnements (au Fayet et au Châtelet) ;
- l'analyse des liens fonctionnels entre les différentes opérations contribuant au développement du système de mobilité ;
- une 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 ;
- l'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, prenant en compte les phases de travaux et d'exploitation en intégrant les effets du changement climatique à long terme ;
- une analyse de la vulnérabilité au changement climatique du domaine skiable Évasion Mont-Blanc et ainsi du projet de mobilité présenté ; l'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 ;
- l'absence d'atteinte aux espèces protégées ou à leurs habitats ;
- en termes de bruit et de paysage, les mesures d'évitement, de réduction ; l'analyse des effets cumulés par les projets connus du public.

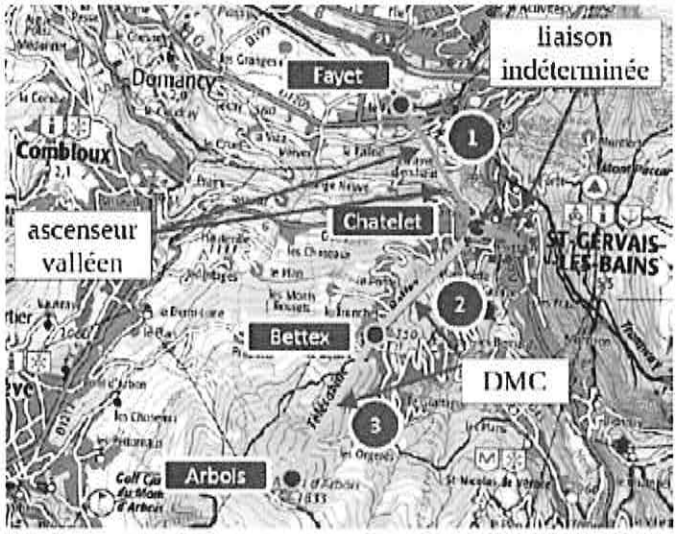


Figure 1: Liens entre diverses composantes - Source : Avis n°2022-ARA-AP-1301

Le parking Bettex, au droit de la gare amont, a une capacité d'une à deux cents places de stationnement[2]. La gare aval sur le secteur Neyret/Châtelet, accessible en voiture, dispose d'un vaste

parking de 700 places[3], dont la capacité est d'après le dossier disproportionnée l'été au regard des besoins.

1.2. Présentation de l'opération

La société des téléportés Bettex-Mont-d'Arbois (STBMA), prévoit le remplacement de la télécabine double mono câble (DMC) d'un débit actuel de 2 300 personnes/heure[4] avec un fonctionnement été-hiver maintenu. L'objectif poursuivi est de moderniser une installation vieillissante, existante depuis plus de 40 ans, en apportant confort, rapidité, débit et simplification de la maintenance. Le domaine skiable desservi par le DMC s'échelonne entre 1 570 m et 1 839 m d'altitude jusqu'au Mont d'Arbois.

Sur son tracé actuel, la nouvelle télécabine débrayable 10 places assises aura un débit de 2 800 p/h, à une vitesse de 7 m/s. Le dossier mentionne également « un débit définitif de 3 200 personnes/heure ». Le remplacement vise ainsi à augmenter le débit de la télécabine actuelle, et à desservir à la fois un pôle résidentiel et d'emplois, et le point de départ du domaine skiable.

Il est prévu, pour des travaux d'avril à décembre 2024 :

- le démantèlement des massifs de pylônes existants, de la gare actuelle aval du DMC, et le traitement des déchets inertes dans une filière de recyclage locale, notamment par les structures de tris et valorisation présentes dans la proche vallée de l'Arve ;
- le remplacement des socles et des ferrailles, en lieu et place des pylônes existants, et l'ajout d'un pylône n°7 au lieu dit les Ponthieux, avec une pose des pylônes par hélicoptères ;
- le remplacement de la gare amont, sur l'emprise de la gare amont actuelle du Bettex, à environ 1 400 m d'altitude, avec requalification du bâtiment dans son emprise actuelle, et démolition d'un bâtiment sous les quais ;
- le remplacement de la gare aval (850 m d'altitude), qui s'implantera au sein du même bâtiment que la gare amont[5] de l'ascenseur valléen ;
- l'installation de la télécabine débrayable de 10 places assises, d'une longueur de 2 491 m pour 498 m de dénivelé, avec une station motrice aérienne en gare amont d'une puissance de 850 kW (contre 960 kW actuellement) ; en fonctionnement été et hiver dont des ouvertures nocturnes, et avec un éclairage nocturne des ouvrages de lignes et cabines.

3 le développement des navettes du Fayet était également mentionné sur ce secteur dans le projet d'ascenseur valléen.
4 Non précisé au dossier, mais de source ouverte.

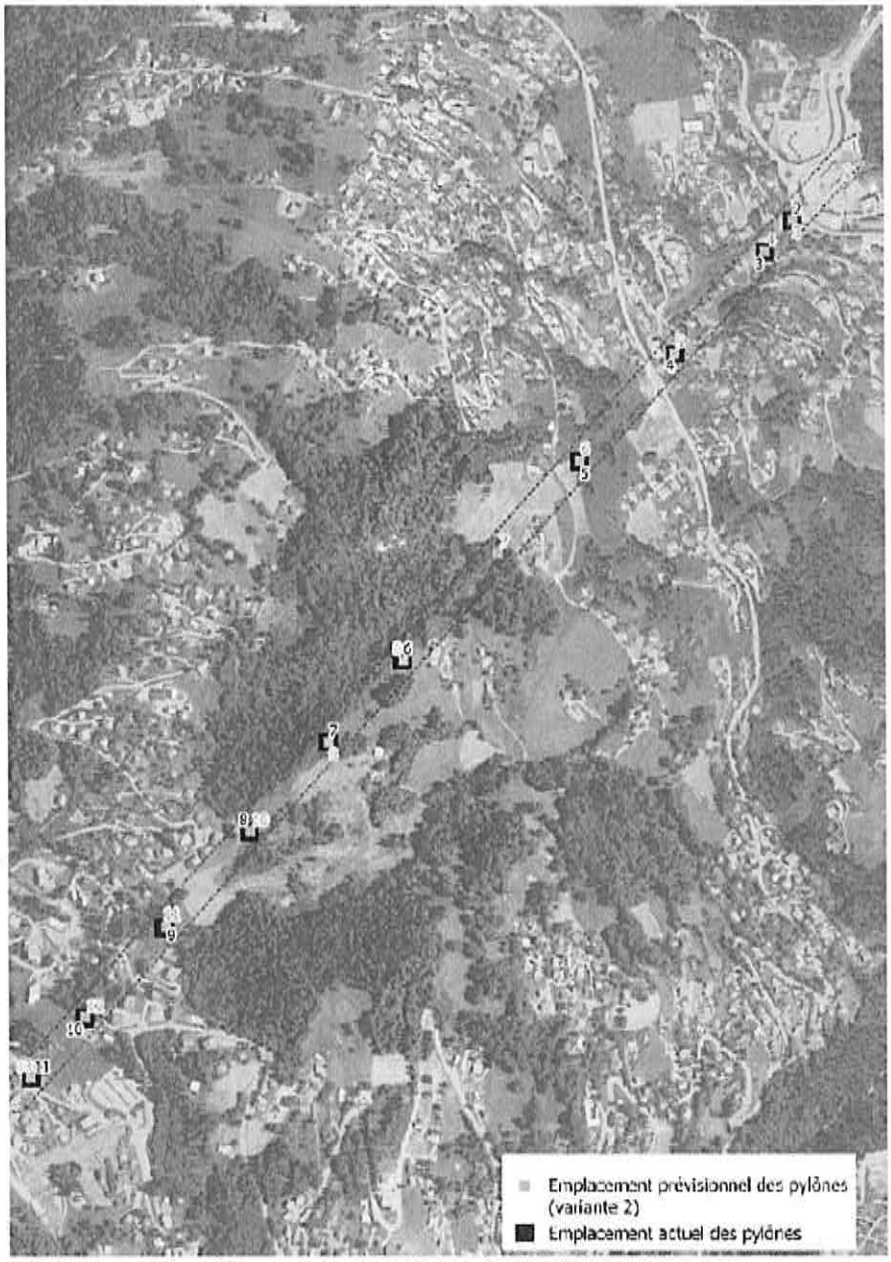


Figure 2: Emplacement du projet avec pylônes actuels et futurs – Source : étude d'impact

1.3. Procédures relatives à l'opération

Le remplacement de la télécabine est soumis à autorisation d'exécution des travaux (DAET), permis de construire et de démolir. Il fera l'objet d'une consultation du public.

1.4. Principaux enjeux environnementaux de l'opération et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et de l'opération sont :

- le changement climatique, notamment la vulnérabilité du projet et les émissions de gaz à effet de serre ;
- le bruit, notamment au droit des habitations les plus proches ;
- le paysage et le patrimoine ;
- la biodiversité ;
- les risques naturels, en particulier les mouvements de terrain.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'analyse des effets de l'ascenseur valléen, aujourd'hui autorisé, avait intégré en amont, les effets potentiels de cette nouvelle télécabine du Bettex, en particulier pour :

- l'évolution des modes de déplacements au sein de la commune, et l'évolution des flux de fréquentation ;
- les émergences sonores au niveau du bâtiment commun de la gare amont de l'ascenseur valléen, également gare aval de la télécabine du Bettex ;
- l'intégration paysagère du bâtiment commun.

L'étude d'impact, pour le périmètre de l'opération, est de qualité, malgré les insuffisances relevées au présent avis. Plus d'une dizaine de mesures permettent d'en maîtriser les effets, et le choix d'implantation sur son tracé actuel, dont la position majoritairement conservée des pylônes et des gares, est pertinent. En revanche, elle n'inclut pas les évolutions du tronçon amont du DMC et ne porte pas de façon certaine sur l'ensemble du projet, son périmètre devant être reconsidéré ou confirmé, comme cela a été recommandé au maître d'ouvrage au §1.1.

L'Autorité environnementale recommande de s'assurer que le périmètre de l'étude d'impact coïncide avec celui du projet d'ensemble et à défaut de reprendre l'étude en conséquence.

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

Il a été choisi de garder les gares au droit des emprises actuelles, notamment la gare amont initialement projetée en extension, afin d'éviter tout impact supplémentaire sur l'environnement.

Trois variantes relatives aux pylônes sont analysées :

l'autorisation relative à la sécurité des remontées mécaniques (STRMTG), pour des raisons de sécurité ;

- avec maintien à l'identique et ajout d'un pylône : la variante retenue offre une limitation des impacts sur l'environnement, bien que non préconisée par les constructeurs. La nécessité de prendre en compte les problématiques environnementales et paysagère et de limiter les effets défavorables, dès la phase de conception du projet a guidé ce choix ;
- avec l'adaptation de l'emplacement des pylônes : cette dernière variante a été jugée trop impactante sur plusieurs domaines : paysage, habitats naturels, espèces, zone humide, aléa fort de glissement de terrain.

La « variante sans projet » est présentée à travers l'aperçu de l'évolution probable de l'état actuel de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet au chapitre 8 de l'étude d'impact. La comparaison avec le projet relève, pour ce dernier, une augmentation notable des GES lors des travaux, de la consommation énergétique, ainsi que des nuisances sonores au niveau des gares et balanciers des pylônes.

Pour la bonne compréhension du projet par le public, les considérations techniques et sécuritaires de la nécessité d'un pylône n°7 sont à apporter. Ses éventuelles alternatives sont également à préciser.

2.2. État initial, incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser

De manière générale, la prise en compte des différents usages du site fait l'objet d'une mesure de réduction (MR3), incluant les randonnées pédestres et VTT, le pastoralisme et les circulations routières.

Le maître d'ouvrage prévoit à travers des mesures d'accompagnement, de renforcer l'effort de bonne prise en compte de l'environnement, notamment par :

- la rédaction d'un cahier des clauses environnementales pour la consultation des entreprises (MA1) ;
- l'assistance technique pendant les travaux (MA2), estimée à 10 000 €.

2.2.1. Climat, gaz à effet de serre et consommation énergétique

Vulnérabilité au changement climatique

Le domaine skiable desservi s'échelonne entre 1 570 m et 1839 m d'altitude. L'activité ski, de la station de Saint-Gervais est vulnérable aux effets du changement climatique. Le mémoire en réponse de l'ascenseur valléen expose, pour le domaine skiable Évasion-Mont-Blanc, que :

- dans les faits, le scénario que l'on suit actuellement est le RCP 8.5[6] : Scénario sans poli-

6 « Dans ce cas, la hausse des températures serait comprise entre 3,2 et 5,4°C d'ici à 2100 ». Sous le scénario RCP8.5 (augmentation continue des GES), les projections montrent qu'il n'y aurait plus de stations de ski viables basées sur la neige naturelle dans les Alpes françaises et les Pyrénées (France, Espagne et Andorre) d'ici à la fin du siècle (2080–2100). Pour mémoire, dans le cas d'une augmentation de 2°C, correspondant au scénario RCP4.5 du GIEC (diminution des GES à partir de 2040), la télécabine Saint-Gervais-Bettex ne permettrait plus un accès direct aux zones d'enneigement garanties, puisque seuls les secteurs les plus hauts du domaine correspondant au sommet du Mont d'Arbois seraient encore pourvus de neige naturelle garantie. Toutefois, les pistes sont sécurisées par la production de neige de culture, ce qui permettrait le rapatriement des skieurs jusqu'au sommet du DMC et leur re-

tique climatique, et donc avec une hausse continue des émissions au cours du siècle ;

- qu'à l'échelle du domaine skiable de Saint-Gervais – Évasion Mont-Blanc :
  - dans un futur proche (2030 – 2050), les conditions de neige naturelle pourront être insuffisantes mais la neige de culture et le travail de préparation des pistes pourront pallier le manque de neige naturelle ;
  - d'ici la fin du siècle : la neige de culture et le damage ne seront plus suffisants pour pallier le manque de neige naturelle aux altitudes les plus basses. La quasi-totalité du domaine skiable ne bénéficierait plus d'un enneigement naturel garanti en bas comme en haut du domaine skiable. Le recours à la sécurisation de l'enneigement par la neige de culture ne serait pas une solution dans la mesure où la hausse des températures (nombre de jours avec des températures supérieures à 0°C) limiterait grandement leur utilisation[7];
- concernant l'usage hivernal, les modélisations montrent qu'en l'état des connaissances, et des équipements existants de neige de culture, le domaine skiable est viable à l'horizon 2050 (l'enneigement moyen par saison d'hiver sur la zone d'étude est estimé entre 40 et 60 cm), soit au-delà de l'amortissement de la télécabine.

L'étude d'impact présente les résultats d'une étude de la DDT74, fournissant notamment les cartes établies par la DDT qui "permettent d'apprécier la vulnérabilité actuelle des domaines skiables de Haute-Savoie face au manque de neige, en tenant compte de leur degré d'exposition actuel aux aléas d'enneigement et des stratégies d'adaptation déjà mises en place par leurs gestionnaires (production de neige, accessibilité renforcée aux pistes d'altitude...)". Les hypothèses et références de cette étude ne sont pas fournies, ni la date de cette étude.

Les équipements dédiés à la production et l'utilisation de neige de culture sont à présenter et leur caractère suffisant nécessite d'être confirmé, que ce soit en matière de couverture du domaine skiable, qu' en volume d'eau disponible à moyen terme, coût énergétique... La question de la disponibilité de l'eau nécessaire à cette culture de neige n'est souvent abordée qu'à travers la faible variabilité des précipitations dans le temps ; pourtant la question de la disponibilité et les nécessaires limitations des usages de l'eau doivent être incluses dans l'analyse, tout comme celle de l'énergie nécessaire pour produire de la neige.

L'Autorité environnementale recommande d'étayer la disponibilité à long terme de la ressource en eau et en énergie, en particulier pour la production de neige de culture nécessaire à la viabilité du projet, et présenter le niveau d'équipement actuel sur le domaine.

D'ici la fin du siècle, il est mentionné que la fonction du transport par câble entre le centre-bourg et le Bettex reste pertinente, à condition que la commune continue ses efforts pour développer le tourisme quatre saisons. Les enjeux environnementaux de ce développement touristique "sans neige" devront être pris en compte afin de limiter ses impacts.

L'Autorité environnementale recommande d'anticiper le projet d'ensemble que constitue le développement du tourisme quatre saisons sur la station et ses impacts, dans le cadre d'une démarche d'évaluation environnementale.

---

tour dans la vallée.

7 l'utilisation des enneigeurs nécessite au moins une température humide de -3°C, soit 1°C environ de température sèche = température conventionnelle – source étude d'impact - page 79

Émissions de gaz à effet de serre

Le bilan carbone présenté est insuffisant du fait qu'il n'intègre pas :

- la comptabilité carbone des matériaux utilisés (acier et béton principalement) alors qu'il s'agit d'un poste significatif, d'un ordre de grandeur de plusieurs centaines de tCO2eq. Selon la base « empreinte carbone » de l'Ademe, l'usage d'acier recyclé divise par deux le coût carbone des ouvrages ;
- les travaux de démontage, déconstruction et construction des ouvrages ;
- l'augmentation des flux attendus, dont la fréquentation motorisée des deux parkings à ses extrémités.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan carbone complet de l'opération, en intégrant les émissions de gaz à effet de serre des travaux, l'énergie grise des ouvrages, et en incluant l'augmentation attendue des flux ; elle recommande de présenter des mesures pour réduire et compenser les émissions générées.

L'augmentation du débit de 2 300 p/h à 2 800 p/h voire 3 200 p/h (soit entre 500 p/h, voire 900 p/h ou entre 20 % à 40 %) doit permettre d'offrir une alternative à la voiture pour rejoindre la gare amont. Elle doit donc permettre d'envisager une réduction du dimensionnement du parking Bettex au droit de la gare amont, afin d'accompagner le report modal et de réduire les incidences de l'opération sur le climat.

L'Autorité environnementale recommande de justifier le dimensionnement du stationnement au Bettex eu égard à l'objectif d'amplifier le report modal vers la télécabine remplacée et de diminuer l'usage de la voiture.

Consommation énergétique

Du fait d'une meilleure performance, la consommation énergétique par personne transportée sera plus faible qu'avec le DMC actuel. Pourtant, le remplacement prévoyant une augmentation du débit nominal, sa consommation absolue augmente : en pleine charge (charge nominale en pointe d'affluence hivernale), la consommation énergétique sera supérieure au DMC par sa capacité à transporter davantage de personnes à l'heure. Celle-ci reste à quantifier de même que celle nécessaire à produire la neige de culture pendant la durée d'exploitation de l'ouvrage.

2.2.2. Nuisances sonores

Phase de chantier

Il est précisé que l'Arrêté du Préfet de Haute-Savoie n°324 DDASS/2007 du 26/07/2007 n'est pas applicable aux travaux pour cet ouvrage[8], en citant son article 1er : « *Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à tous les bruits de voisinage, à l'exception de ceux provenant d'activités faisant l'objet d'une réglementation spécifique en matière de bruit, et notamment : […] les infrastructures de transport et les véhicules qui y circulent, […].* » Or il faut distinguer les bruits de chantier des bruits « provenant d'activités », de l'exploitation de l'activité. Par ailleurs, il n'est pas garanti que la définition d'infrastructures de transports fasse référence à une télécabine, dans le sens dudit arrêté.

8 Comme cela est également avancé dans le Mémoire en réponse à l'avis n° 2022-ARA-AP-1301 de la MRAE Auvergne – Rhône-Alpes sur l'ascenseur valléen délibéré le 12/04/2022, du 26 avril 2022.

Phase d'exploitation

La contribution sonore du projet en façade des logements existants est inférieure à 60dBA. Le dossier mentionne qu'ainsi elle respecte le seuil de contribution diurne[9] maximum défini dans la réglementation sur le bruit.

En gare aval, l'estimation de l'émergence sonore du projet, cumulée à l'ascenseur valléen, indique globalement une baisse de 3 à 6,5 dBA par rapport à la situation actuelle.

La mesure de réduction suivante est prévue, intitulée « mesures acoustiques » (MR2), qui prévoit en particulier que l'émergence sonore générée par le passage des cabines sur les balanciers de ligne soit limitée à +5 dBA et soit inscrite dans les pièces de la consultation.

Au droit du nouveau pylône n°7, du fait de la proximité d'habitation à moins de 100 m au lieu dit les Ponthieux, une évaluation des nuisances sonores est nécessaire. En effet, le passage des cabines au droit des pylônes est l'une des sources principales d'émission. Le secteur étant actuellement vierge de pylône, le projet va entraîner une dégradation de l'environnement sonore .

Les émergences sonores au droit de la gare amont accueillant notamment la station motrice aérienne ne sont pas simulées, contrairement à ce qui a été réalisé pour la gare aval dans l'étude d'impact « ascenseur valléen ». Il est seulement affirmé que « Les évolutions des émergences sonores attendus seront plus faibles que l'appareil existant »[10], ce qui n'est pas démontré.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les nuisances sonores apportées par la pose du nouveau pylône n°7 au droit des habitations les plus proches, de réaliser une simulation acoustique sur la nouvelle configuration de la gare amont, et de prévoir le cas échéant les mesures d'évitement ou de réduction appropriées.

2.2.3. Paysage

Gare amont

La nouvelle gare amont est en lieu et place de la précédente mais avec une forme architecturale différente . L'emprise sera inchangée, mais la gare sera plus aérienne, du fait de la disparition du soubassement en béton et de nouveaux poteaux, en lieu et place, plus fins.

Pylônes

Les pylônes standards en acier galvanisés seront plus fortement perçus que les pylônes actuels en treillis métallique peint en vert. Une mesure de réduction porte sur les intégrations paysagères (MR11) avec notamment un design plus sobre type cylindre simple pour les pylônes

La perception amont des riverains des Ponthieux sera dégradée par l'implantation du pylône n°7.

Gare aval

La nécessaire conservation du cordon boisé qui suit les gorges du Bonnant est rappelée ici : «*La gare amont* [gare aval du présent projet] *de l'ascenseur valléen est située dans le périmètre de l'église et de son clocher et du site castral. Il n'existe pas de covisibilité entre le site castral et la gare amont [...] l'analyse paysagère a pointé en particulier le caractère déterminant que représente*

9 Défini entre 6h et 22h.
10 Page 320 de l'étude d'impact, partie 4-7.

la conservation du cordon boisé qui suit les gorges du Bonnant et souligne la verticalité du clocher de l'église. Le positionnement et la hauteur de la gare permettent de conserver la perception de ce cordon boisé [...] Par ailleurs, il existe une covisibilité possible (sous réserve de la hauteur des arbres conservés en limite d'emprise) entre l'église et la moitié haute de la gare, dont l'architecture a été travaillée en collaboration permanente avec l'Architecte des Bâtiments de France, pour assurer une intégration optimale. » [11]

2.2.4. Biodiversité

Les choix de conservation du même axe pour la télécabine et l'absence de création de piste d'accès sont à souligner, visant à ne pas induire de nouvelle incidence négative notable. Les travaux sont prévus d'avril à décembre. Néanmoins, les inventaires n'ont pas couvert les périodes automnale et hivernale (ils ont été menés entre les mois d'avril et août), par conséquent les éventuels enjeux à ces périodes pourraient être sous-évalués. La présence potentielle ou avérée d'espèces protégées ou patrimoniales est à souligner, notamment pour les chiroptères dont la Noctule commune (potentielle), chouettes, Tarier des prés, Pie-grièche écorcheur, reptiles, Damier de la Succise. La phase de travaux suscitera un dérangement de la faune (bruit, vibrations etc.), sur l'emprise et les accès.

Habitats naturels

Les gares seront en totalité reprises dans la zone déjà anthropisée et n'impacteront pas d'habitats naturels.

Pour les pylônes :

- de manière temporaire, la réalisation des travaux (pose des socles béton et l'installation des pylônes) impactera environ 927 m² d'habitats naturels[12], incluant 100 m² d'habitats herbacés pour l'aménagement du seul nouveau pylône n°7. Après la fin des travaux, les zones de chantier seront réhabilitées ;
- de manière permanente, environ 4 m² seront anthropisés par l'installation du pylône n°7.

Une zone humide recensée à l'inventaire départemental est présente au droit de la zone d'étude et sera évitée par les travaux. Par ailleurs, l'intervention d'une pelle araignée permet de réduire l'impact sur les milieux.

Avifaune

Le Tétras lyre est absent de la zone d'expertise.

Il existe une possibilité de destruction de nichées d'oiseaux patrimoniaux de prairies (nids au sol), lors du passage d'engins et de l'aménagement du pylône n°7 identifiée, dans le dossier, voire des autres secteurs. Les oiseaux sont vulnérables pendant la période de reproduction (juvéniles ne pouvant pas s'enfuir) qui s'étend pour la plupart de mi-avril à fin juillet.

Les rapaces peuvent être sensibles au dérangement ce qui peut engendrer un échec de la reproduction par abandon des nichées. La présence de Buse variable et de Faucon crécerelle est avé-

11 Extrait du Mémoire en réponse à l'avis n° 2022-ARA-AP-1301 de la MRAE Auvergne – Rhône-Alpes sur l'ascenseur valléen, délibéré le 12/04/2022 26 avril 2022.

12

Il est prévu la mise en place d'une mesure de réduction intitulée « Mise en place de visualisateurs sur la ligne de la remontée mécanique » (MR8) pour 6 000 €. La ligne existante du DMC est actuellement dépourvue de visualisateurs[13].

Alors que l'analyse des effets cumulés avec le projet d'ascenseur valléen et avec celui de remplacement du télésiège Arbois rappelle que certaines espèces d'oiseaux et en particulier des rapaces également recensés sur le secteur de l'opération Saint-Gervais-Bettex sont particulièrement affectées par ce projet, l'analyse conclut à des effets cumulés faibles du fait de la mesure MR8, ce qui doit être mieux justifié. D'autant que le dossier précise que des observations de collisions ont notamment été faites sur le télésiège du Mont d'Arbois.

Reptiles et amphibiens

Deux pylônes actuels n°5 et 7 (soit les futurs pylônes n°6 et 9) ont leurs socles occupés par le Lézard des murailles. Des amphibiens peuvent fréquenter les ornières et eaux stagnantes. Les mesures prévues d'évitement et de réductions des impacts sont :

- l'évitement des ornières et des eaux stagnantes favorables aux amphibiens (ME2) ;
- l'émission de vibrations sur les socles de pylônes occupés par le lézard des murailles (MR9), pour les faire fuir avant travaux ;
- la création de zones de refuge pour les reptiles (MR10), estimée à 2 000 €.

Insectes

Les habitats herbacés sont des habitats de reproduction et d'alimentation de la plupart des orthoptères et lépidoptères du site d'étude, y compris le Damier de la Succise, le Criquet palustre et la Decticelle des bruyères.

Il existe une possibilité de destruction :

- d'œufs et de chenilles de lépidoptères (les individus adultes ayant la capacité de fuir par le vol) dont potentiellement le Damier de la Succise ;
- d'individus d'orthoptères (capacité de fuite limitée) et d'œufs (souvent enfouis dans le sol)

Un éclairage de nuit est prévu en phase d'exploitation. Aucune mesure de réduction n'est mentionnée sur ce point, alors qu'un dérangement de la faune est très probable.

Les mesures prévues sont :

- l'adaptation de l'emprise du projet aux sensibilités des habitats naturels (ME1) ;
- l'adaptation des périodes de travaux pour la faune (MR1) : l'adaptation des périodes de travaux est une mesure importante. Comme indiqué dans le dossier, les interventions en milieux ouverts doivent être évitées en période de reproduction de l'avifaune nicheuse (hors printemps et été). Les interventions sur milieux favorables aux amphibiens doivent être évitées entre mars et juin. Néanmoins, dans le calendrier des travaux, le dossier indique une mention "tout autres travaux dans les espaces naturels" (hors coupe d'arbres) qui seraient possibles entre fin mai et novembre qui nécessite d'être précisée. Un calendrier détaillé

13 Par ailleurs, les rapaces de la zone d'expertise volant à faible hauteur disposent d'une bonne vue et de bons réflexes qui réduisent les risques de collision.

mentionnant quelles interventions sur quel type de milieux, pouvant impacter quelles espèces, doit pouvoir être fourni dès ce stade et être intégré aux prescriptions du permis de construire et de démolir, ainsi qu'au cahier des charges des entreprises. En effet, des interventions en période inappropriée induiraient de forts risques de destruction d'espèces protégées.

- la protection des zones humides (MR4), estimée à 1 000 € ;
- la mise en place de bonnes pratiques de chantier (MR5) ;
- la réhabilitation des sols remaniés par les terrassements (MR6), estimée à 15 000 €.

L'Autorité environnementale recommande de :

- **compléter les inventaires relatifs à la faune et notamment aux oiseaux (automne et hiver), de revoir sur cette base les incidences, y compris au titre des effets cumulés, et les mesures présentées ;**
- **de fournir et de s'engager fermement sur un calendrier détaillant dès ce stade les périodes précises des interventions en fonction des milieux et des espèces, et de l'intégrer aux prescriptions des autorisations et au cahier des charges des entreprises.**

Évaluation des incidences Natura 2000

Une espèce communautaire[14] faunistique, le Milan noir, a été rencontrée ; 14 autres espèces sont considérées comme potentiellement présentes. Les travaux ayant lieu durant l'été et l'automne (avril-décembre), les individus des zones Natura 2000 pourront être dérangés lors de leur transit migratoire s'ils passent par la zone d'emprise des travaux. Celle-ci étant très réduite et les habitats buissonnants étant présents utour de la zone de projet, l'impact est jugé non significatif sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation de ces sites Natura 2000. Les conclusions de cette évaluation sont cependant à reprendre au vu des inventaires complémentaires recommandés.

Espèces exotiques envahissantes

Deux stations d'espèces exotiques envahissantes se situent à proximité des travaux : Renouée de Bohème, à côté de pylône 12 et Buddleia de David : pylône 3. Une mesure de réduction des impacts prévus « Précautions pour éviter l'introduction d'espèces végétales invasives en phase chantier » (MR7) est retenue.

2.2.5. Risques de glissement de terrain

Le fonctionnement de l'appareil existant depuis plus de 40 ans ne témoigne pas de contrainte géotechnique majeure. Une étude géotechnique a néanmoins été réalisée.

Les terrains au droit du projet constituent notamment des zones de glissement de terrain. La position des pylônes projetés sur celle des pylônes existants constitue une bonne prise en compte du risque de glissement de terrain. L'absence d'implantation d'ouvrage dans une zone sensible est avancée, hormis pour le nouveau pylône n°7 aux Ponthieux, qui se situe, d'après le plan de prévention des risques naturels[15] (page 124 de l'étude d'impact) en limite, mais à l'intérieur d'une

14 Les sites Natura 2000 les plus proches sont les suivantes : Le site FR8201698 – « Contamines Montjoie - Miage - Tré la Tête » (ZSC) situé à environ 5,7 km du secteur d'étude ; le site FR8201701 – « Les Aravis » (ZPS et ZSC) situé à environ 9,2 km du secteur d'étude ; le site FR8201699 – « Aiguilles Rouges » (ZSC) situé à environ 6 km du secteur d'étude ; le site FR8201700 – « Haut Giffre » (ZPS et ZSC) situé à environ 7 km du secteur d'étude.

15 Approuvé le 28/12/2010

zone rouge de risque fort inconstructible. Dans cette zone, les constructions (dont pylônes) y sont tolérées *« à condition 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 »*[16]. Les conséquences éventuelles du changement climatique et en particulier des alternances plus fréquentes de périodes de sécheresse extrême et de périodes pluvieuses sont à prendre en compte.

L'Autorité environnementale recommande de confirmer les modalités d'ancrage du pylône n°7 et leurs incidences, et de vérifier dès à présent que l'implantation du pylône n'aggravera pas l'exposition de personnes à des risques et le cas échéant de présenter les mesures prises pour y remédier.

2.3. Dispositif de suivi proposé

Le suivi doit permettre de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions et mesures destinées à éviter – réduire – compenser les incidences négatives notables du projet. Il est prévu :

- le suivi de la reprise de la végétation (réensemencement) (MS1) ;
- le suivi des plantes exotiques envahissantes (MS2), estimé à 4 000 €/an ;
- le suivi des émergences sonores du projet (MS3), estimé à 5 000 €.

Le dispositif de suivi doit cependant concerner l'ensemble des mesures d'évitement, réduction et compensation du projet d'ensemble sur toute sa durée de réalisation et d'exploitation. La présente étude d'impact devra être complétée en particulier par un état d'avancement du projet d'ascenseur valléen et la présentation des résultats du suivi des mesures le concernant.

L'autorité environnementale recommande d'étendre le dispositif de suivi à la mise en œuvre et l'efficacité de l'ensemble des mesures du projet d'ensemble pendant toute la durée du projet.

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

Le résumé non technique est équilibré, complet et suffisamment concis, permettant une bonne appropriation par le public.

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

16 Page 125/430 de l'étude d'impact

Annexe H – Mémoire en réponse de la STBMA à l'avis de la MRAe du 1 septembre 2023

SAINT GERVAIS Domaine Skiable

STBMA

SOCIÉTÉ DES TÉLÉPORTÉS BETTEX MONT D'ARBOIS

REMPLACEMENT DU DMC ST GERVAIS - LE BETTEX

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS N° 2023-ARA-AP-1552 DE LA MRAE AUVERGNE – RHONE-ALPES, DELIBERE LE 01/08/2023

1ER SEPTEMBRE 2023

SOMMAIRE

PREAMBULE 3
1 - PERIMETRE DU PROJET - PROCEDURE UTN 4
2 - RESSOURCES POUR LA NEIGE DE CULTURE 7
3 - DEVELOPPEMENT DU TOURISME QUATRE SAISONS 9
4 - BILAN CARBONE 10
5 - NUISANCES SONORES 12
6 - BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS 16
7 - RISQUES NATURELS 19
8 - DISPOSITIF DE SUIVI 19
9 - RESUME NON TECHNIQUE 20
ANNEXES 21
ANNEXE 1 : COMPTE-RENDU REUNION DE CADRAGE REGLEMENTAIRE 22
ANNEXE 2 : BILAN ENERGIE CARBONE EN EXPLOITATION, DU PROJET RETENU (SOURCE POMA) 25

PREAMBULE

Le prés p8/2023 par la Miss télécabine (DMC) entre le Bourge de Saint-Gervais et le Bettex.

Ce document a été enregistré pour la dernière fois le : À l'instant

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

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

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

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

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

Le cadre d'analyse de l'étude d'impact a permis d'identifier et d'apprécier complètement les incidences du projet finalisé lors de la saisine de l'autorité environnementale. Conformément au V de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, ce mémoire apporte les informations complémentaires recommandées par la MRAE dans son avis. Il est destiné à être intégré au dossier d'enquête publique en application du 1° de l'article R.123-8 du Code de l'Environnement.
Les informations complémentaires produites dans ce mémoire ne constituent pas une actualisation de l'étude d'impact qui rentrerait dans le champ d'application du III de l'article L.122-1-1[2] du Code de l'environnement et n'impliquent donc pas une nouvelle démarche d'évaluation environnementale.

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

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

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

1 - PERIMETRE DU PROJET - PROCEDURE UTN

1.1 - Contexte et projet d'ensemble Page 5 et 6

La question de l'appartenance à un projet d'ensemble a été soulevée par l'Autorité environnementale dès le stade de son avis sur l'ascenseur valléen, comme celle de sa définition en tant qu'unité touristique nouvelle (UTN). La question de l'inclusion du projet d'ensemble dans le cadre réglementaire d'une unité touristique nouvelle (UTN) ou non, n'est pas tranchée[1].
Les chiffres de fréquentation de l'ascenseur valléen, apportés au mémoire en réponse susmentionné, sont majoritairement dédiés au tourisme en période hivernale (144 000 personnes/an) contre 125 000 personnes/an pour les habitants, contrairement à l'affirmation de la personne publique responsable, selon laquelle son objectif principal n'est pas de desservir le domaine skiable mais le territoire. Intégrer cette infrastructure dans le périmètre d'une UTN serait au moins à étudier.

Note de bas de page
1 : La justification de la personne publique responsable, dans sa réponse apportée à l'avis susvisé nécessite d'être mieux étayée, notamment en incluant le remplacement du télécabine DMC Bettex dans son analyse du périmètre de projet.

L'Autorité environnementale recommande :

- **De préciser le devenir, la capacité et l'adéquation dans le temps du tronçon amont de télécabine à attache débrayable Bettex-Arbois ;**
- **d'analyser, au vu des objectifs touristiques annoncés et des précisions apportées, les liens fonctionnels entre le tronçon Bettex-Arbois du DMC, le remplacement du DMC Saint-Gervais-Bettex, l'ascenseur valléen et les autres opérations contribuant au développement de l'intermodalité et des mobilités alternatives, et de revoir le périmètre du projet en conséquence.**

2 - Analyse de l'étude d'impact Page 9

L'étude d'impact *« n'inclut pas les évolutions du tronçon amont du DMC et ne porte pas de façon certaine sur l'ensemble du projet, son périmètre devant être reconsidéré ou confirmé, comme cela a été recommandé au maître d'ouvrage au §1.1.*

L'Autorité environnementale recommande de s'assurer que le périmètre de l'étude d'impact coïncide avec celui du projet d'ensemble et à défaut de reprendre l'étude en conséquence.

Références étude d'impact :
PARTIE 2 – Chapitre 1.1 ..... Page 42
PARTIE 2 – Chapitre 1.3 ..... Page 44 et suivantes

PROCEDURE UTN

Dans son avis, la MRAE n'a pas considéré les échanges avec la DDT74 sur le cadre administratif applicable aux projets d'ascenseur valléen et de remplacement du DMC. L'intégration des deux projets dans le périmètre d'une UTN à bien été étudié dès les premiers échanges sur l'ascenseur valléen, en particulier lors d'une réunion de cadrage avec les services de la DDT le 08/09/2020, dont les conclusions (voir compte-rendu en annexe), exclue l'engagement d'une procédure UTN.
De plus, la juge des référés du Tribunal administratif de Grenoble saisi d'une requête en annulation du permis de construire des gares de l'ascenseur valléen, a tranché cette question dans son ordonnance du 04/08/2023. Les requérants soutenaient notamment que « *le projet aurait dû faire l'objet d'une autorisation au titre des unités touristiques nouvelles en application des articles L. 122-20 et R. 122-8 du code de l'urbanisme* ». La Juge a rejeté cette requête en suspension, en concluant que « *aucun des moyens soulevés n'apparait susceptible de créer un doute sérieux sur la légalité des décisions contestées.* »

Par ailleurs, la MRAE commente le mémoire en réponse versé au dossier d'enquête publique de l'ascenseur valléen (avis MRAE 2022-ARA-AP-1301 du 12/04/2022), projet qui ne rentre pas dans le périmètre de la présente étude d'impact. La procédure ne permet qu'au **commissaire enquêteur et aux Autorités compétentes pour autoriser le projet d'ascenseur valléen** (la DDT pour la procédure d'autorisation de défrichement et la Commune pour le permis de construire) à solliciter des compléments éventuels auprès du pétitionnaire. **Cette procédure administrative étant close**, avec toutes les réponses jugées recevables par le Commissaire enquêteur (avis favorable du commissaire enquêteur) et par l'Autorité compétentes pour autoriser le projet (autorisation de défrichement délivré par la DDT et le permis de construire délivré par la Commune), nous n'apporterons pas plus de réponses sur ces éléments, que ceux versés aux dossiers d'instruction de l'ascenseur valléen et des réponses déjà apportées aux autorités compétentes.

PERIMETRE DE L'ETUDE D'IMPACT

Le Guide du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) [3] précise, pour l'établissement de ce périmètre : « *Il est nécessaire de s'interroger sur l'objectif du projet et, de façon large, sur les opérations ou travaux nécessaires à sa réalisation.*
Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés. »

Rappelons, les objectifs du projet de remplacement du DMC (voir page 42 de l'étude d'impact) :
« *Cet appareil plus performant et moderne s'implante sur l'axe de l'appareil existant. Il conserve sa première vocation d'accès au domaine skiable et renforce sa vocation de déplacements des résidents touristiques et des personnels de la station, été comme hiver, entre le pôle de logements et services touristiques du Bettex et le centre-bourg. Son remplacement a pour objectif :*

- *D'améliorer et sécuriser la gestion du flux actuel d'usagers en période de pointe (vacances hivernales) : fiabilité de fonctionnement de cette seule entrée en transport par câble sur le domaine skiable et du pôle touristique du Bettex (été – hiver), depuis le centre-bourg, réduction des temps d'attente en gare.*
- *D'améliorer son attractivité pour les résidents et travailleurs saisonnier, accédant au pôles résidentiel et d'emploi du Bettex, encore trop souvent en mode auto-soliste.* »

[3] Commissariat général au développement durable ; Evaluation environnementale, Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 ; AOÛT 2017

Considérant ces objectifs, s'il existe bien des liens entre le projet de remplacement du DMC et d'autres projets de mobilités existants, en cours d'élaboration ou en projet cités par la MRAE (Télécabine existant Bettex-Arbois, Ascenseur valléen Le Fayet – Centre Bourg et l'ascenseur incliné entre les Thermes et le centre bourgs en cours de réalisation, Pôle d'Echanges multimodal en projet, la modernisation du TMB en cours), l'absence de remplacement du DMC n'empêcherait en aucun cas leur réalisation et inversement. Précisons en particulier :

- Le périmètre de l'étude d'impact du remplacement du DMC, n'a pas intégré le périmètre d'étude d'impact de l'ascenseur valléen entre le Fayet et le Centre-bourg de St Gervais. **Chacun de ses projets peut remplir son rôle et atteindre ses objectifs dédiés, même si l'autre n'était pas mis en œuvre.** Pour autant, leur conception à chercher à éviter toute « rupture de charge » de transport entre les deux appareils, pour optimiser la gestion de la part de flux d'usagers commune aux deux appareils. Toutefois, l'analyse des effets cumulés du projet de remplacement du DMC, intègre évidemment les effets identifiés pour l'ascenseur valléen (PARTIE 5, Chapitre 7 de l'étude d'impact – Pages 389 et suivantes).

- La construction et le fonctionnement de la télécabine St Gervais – Bettex (DMC actuel), ne nécessite pas d'évolution de la télécabine entre Le Bettex et le Mont d'Arbois. Le projet de télécabine maintien la connexion existante avec la gare de la télécabine Bettex-Mont d'Arbois. Cette dernière, construite en 1989 a été rénové électriquement et mécaniquement en 2019 et propose un débit maximum de 2 400 personnes/heures. En terme de capacités, la futur télécabine St Gervais – Bettex, proposera en saison d'hiver un débit maximal de 2 800 personnes/heure qui se répartirons au Bettex entre la télécabine Bettex-Mont d'Arbois, le télésiège des Monts Rosset (2 400 p/h) et les autres équipements et points d'accueil de commerces et services (ESF notamment), existants sur le front de neige. Le fonctionnement actuel de la télécabine Bettex – Mont d'Arbois est parfaitement compatible avec le nouvel appareil en projet. Son remplacement n'est pas prévu à court terme.

- Pour la modernisation du TMB : Cet équipement touristique ne dessert que le domaine skiable des Houches-St Gervais (non connecté au domaine skiable du Bettex - Mont d'Arbois) et le site du Nid d'Aigle.
  Il n'a pas de lien fonctionnel avec le projet de remplacement du DMC.

- Pour l'ascenseur entre les Thermes et le centre-Bourg : ce projet en cours de réalisation n'a qu'une fonction de strict accès aux thermes de Saint Gervais. Son emplacement et sa capacité en font un équipement dédié au transport urbain interne sans relation directe ou indirecte avec la desserte du domaine skiable.
  Il n'a pas de lien fonctionnel avec le projet de remplacement du DMC.

- Pour le Pôle d'Echanges multimodal (PEM), autour de la Gare du Fayet, les opérations qui devront être réalisées pour sa mise en œuvre ne sont à ce stade qu'hypothétiques. **Ces opérations sont en cours d'étude. Elles doivent permettre de rationaliser l'interconnexion entre les différents transports existants et en projet, dont l'ascenseur valléen. Le parking à l'étude, dans le cadre du PEM pour une mutualisation des besoins, ne pourra être traité qu'ultérieurement, possiblement dans le cadre d'une mise à jour de l'étude d'impact de l'ascenseur valléen, en application du III de l'article L.122-1-1[4] du**

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

Code de l'environnement, mais sans aucun lien fonctionnel avec le remplacement du DMC.

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

2 - RESSOURCES POUR LA NEIGE DE CULTURE

2.2 - État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC Pages 11

L'Autorité environnementale recommande d'étayer la disponibilité à long terme de la ressource en eau et en énergie, en particulier pour la production de neige de culture nécessaire à la viabilité du projet, et présenter le niveau d'équipement actuel sur le domaine.

Références étude d'impact :
PARTIE 3 - chapitre 1.5.5 ..... Page 76 et suivantes

RESSOURCE EN EAU

Rappelons en premier lieu, que le projet ne nécessite pas d'enneigement de piste supplémentaire. La fiabilisation (débit en pointe hivernal à la montée du matin et la redescente le soir) de la liaison par câble entre Saint Gervais et le Bettex rend le retour ski aux pieds vers le bourg moins dépendant de l'enneigement de la piste de Saint Gervais, piste la plus basse du domaine, déjà équipée en neige de culture.
A l'échelle du domaine skiable, **113 Ha de piste peuvent être enneigés par de la neige de culture**. Le besoin de production actuel sur le domaine skiable est d'environ **160 000 m³ d'eau par saison**. Pour les **saisons à faible enneigement**, le plan d'enneigement prévoit une moyenne de production nécessitant 2 000 m³ d'eau à l'hectare, soit un volume **total maximal d'eau nécessaire de 226 000 m³ par saison**. Le droit de prélèvement du domaine skiable étant supérieur à 265 000 m³, le besoin en eau est couvert pour garantir le fonctionnement du ski en période hivernale. Nous disposons donc d'une ressource suffisante, même si l'autorisation de prélèvement devait être revue à la baisse en conséquence d'évolutions du fonctionnement hydrologique hivernal du Bonnant (étiage hivernal), principale ressource exploitée pour la neige.

Concernant cette évolution possible du droit de prélèvement, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée a produit en 2016 un rapport « Impact du Changement Climatique dans le domaine de l'Eau sur les bassin Rhône-Méditerranée-Corse ». Il précise p.35 que dans les bassins versants alpins « *Les étiages hivernaux tendent à être moins sévères. Environ 25 % des rivières montrent une tendance à l'augmentation du débit minimum et/ou une diminution de la durée des étiages et/ou une baisse du déficit de volume. L'évolution de la temporalité est marquée mais fonction des régimes des cours d'eau. La date de fin d'étiage est plus précoce pour les régimes glaciaires, nivo-glaciaires, nivaux et nivaux-detransition-1 soit 21% des situations. Les dates de début, milieu et fin d'étiage sont plus précoces pour les régimes nivaltransition-2 et complexe-1. Elles sont à l'inverse retardées pour les régimes mixtes nivo-pluvial pluvio-nival* ».
Les effets du changement climatique sur l'hydrologie hivernale du Bonnant (cours d'eau nivo-glaciaire), sont de nature à laisser croire à une augmentation probable de son débit durant la période hivernale, période de besoins en eau pour la neige de culture. Si ces prévisions se vérifiaient l'impact des prélèvements pour la neige de culture serait moins important sur le débit du Bonnant.

RESSOURCE EN ENERGIE

La consommation électrique annuelle du domaine skiable se décompose comme suit :

- Environ 1 500 MWh pour la production de neige de culture 30%
  Pour la transformation d'environ 160 000 m3 d'eau par saison.
- Environ 3 500 MWh pour les bâtiments et remontées mécaniques 70%

L'évolutions des conditions climatiques pourraient nécessiter de transformer, en saison de fort manque de neige, environ 230 000 m³ d'eau, soit un besoin énergétique annuel théorique supplémentaire d'environ 700 MWh (+15% de la consommation totale actuelle).
Les données de l'ORCAE (données 2020 antérieur au fermeture de station en hiver 2021 du fait de la pandémie Covid), donnent les valeurs suivantes :

Tableau 1 Données ORCAE de production et consommations d'électricité

	Production d'électricité sur la CC Pays du Mont Blanc		Consommation d'électricité				
	Total (MWh)	Renouvelable (MWh)	(1) CC Pays du Mont Blanc (MWh)	Commune de Saint Gervais (1)		Domaine skiable du projet	
				MWh	% de (1)	MWh	% de (1)
Tous usage	513 000	513 000	458 000	57 000	12 %	/	/
Industrie et Tertiaire (dont domaine skiable)	/	/	246 000	22 000	9 %	5 700	2 %

La production d'énergie a progressé sur le territoire de près de 50 000 MWh ces 5 dernières années (près de 10 fois la consommation annuelle du domaine skiable), principalement par la progression de la production d'hydroélectricité. Cette production à l'échelle du territoire est excédentaire par rapport à sa consommation. Considérant le poids de consommation électrique du domaine skiable sur celle du territoire, la dynamique d'évolution de la production (3 microcentrales hydroélectriques en perspective à court terme à l'échelle du territoire), il apparait que le besoin énergétique pour maintenir la skiabilité du domaine et l'usage des remontés mécanique devrait être largement couvert à long terme

3 - DEVELOPPEMENT DU TOURISME QUATRE SAISONS

2.2 - État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC **Pages 11**

D'ici la fin du siècle, il est mentionné que la fonction du transport par câble entre le centre-bourg et le Bettex reste pertinente, à condition que la commune continue ses efforts pour développer le tourisme quatre saisons. Les enjeux environnementaux de ce développement touristique "sans neige" devront être pris en compte afin de limiter ses impacts.

L'Autorité environnementale recommande d'anticiper le projet d'ensemble que constitue le développement du tourisme quatre saisons sur la station et ses impacts, dans le cadre d'une démarche d'évaluation environnementale.

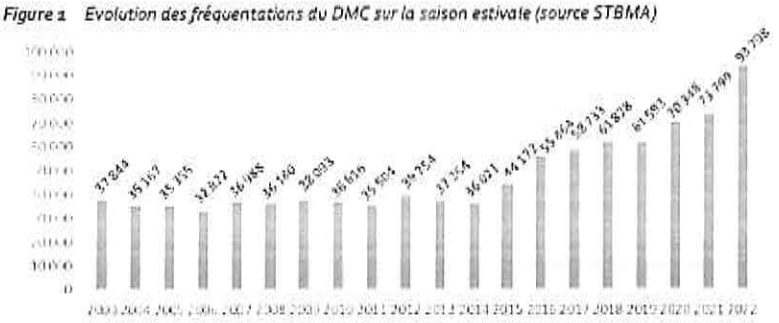
Références étude d'impact :
PARTIE 3 - chapitre 1.4.6 ..... **Page 66 et suivantes**

« *Le développement du tourisme quatre saisons sur la station* » ne constitue pas un « projet d'ensemble » au titre du 1° du I de l'article L.122-1 du Code de l'environnement[1], qui s'applique à la présente procédure d'évaluation environnementale (Code de l'Environnement : *Section 1 : Etudes d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements - Articles L122-1 à L122-3-4*). Tout encadrement de la démarche de développement du tourisme quatre saisons sur la station, relève d'une évaluation environnementale de plans et programmes (SCoT en cours d'élaboration, PLU, UTN), en application des articles L.122-4 à L.122-11 du Code de l'environnement (Section 2 : Evaluation de certains plans et programmes ayant une incidence notable sur l'environnement). Les articles L.122-4 à L.122-11 du Code de l'environnement ne s'applique pas à ce projet de télécabine Saint Gervais-Bettex.

Notre analyse à l'échelle du projet peut seulement apporter le complément qui suit, sur la la dynamique de progression de l'usage du DMC actuel en période estivale :
L'ouverture au public sur la saison estivale s'étale de la dernière semaine de juin à la première semaine de septembre. Les deux télécabines sont ouvertes : le DMC St Gervais – Bettex et la télécabine Bettex - Mont d'Arbois.
La station a développé une offre Piéton et VTT qui rencontre un succès grandissant. Une incitation tarifaire a l'utilisation du DMC encourage les clients à utiliser la télécabine plutôt que la voiture pour se rendre au Bettex (pôle de résidence touristique).
On peut constater les effets de ces deux points sur l'évolution de la fréquentation (Cf. figure page suivante).
Cette fréquentation reste relative vis à vis de la capacité des télécabines, qui fonctionnent à cette période de manière intermittente à débit réduit. Le remplacement de la télécabine aura un effet notoire sur le confort de la clientèle et simplifiera l'usage du vélo et l'accès des personnes à mobilité réduite vers le Bettex.
La nouvelle télécabine permettra d'adapter son débit en fonctionnement intermittent, afin de fonctionner comme actuellement à un cout énergétique moindre.

[1] L.122-1 du Code de l'environnement : *I.-Pour l'application de la présente section, on entend par : 1° Projet : la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol »*

Figure 1 Evolution des fréquentations du DMC sur la saison estivale (source STBMA)



4 - BILAN CARBONE

2.2 - État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC — Pages 12

L'Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan carbone complet de l'opération, en intégrant les émissions de gaz à effet de serre des travaux, l'énergie grise des ouvrages, et en incluant l'augmentation attendue des flux ; elle recommande de présenter des mesures pour réduire et compenser les émissions générées.

L'augmentation du débit de 2 300 p/h à 2 800 p/h voire 3 200 p/h (soit entre 500 p/h, voire 900 p/h ou entre 20 % à 40 %) doit permettre d'offrir une alternative à la voiture pour rejoindre la gare amont. Elle doit donc permettre d'envisager une réduction du dimensionnement du parking Bettex au droit de la gare amont, afin d'accompagner le report modal et de réduire les incidences de l'opération sur le climat.
L'Autorité environnementale recommande de justifier le dimensionnement du stationnement au Bettex eu égard à l'objectif d'amplifier le report modal vers la télécabine remplacée et de diminuer l'usage de la voiture.

Références étude d'impact :
PARTIE 2 - chapitre 3.3 ..... Page 110 et suivantes
PARTIE 4 – chapitres 1 et 2 ..... Pages 310 et 311

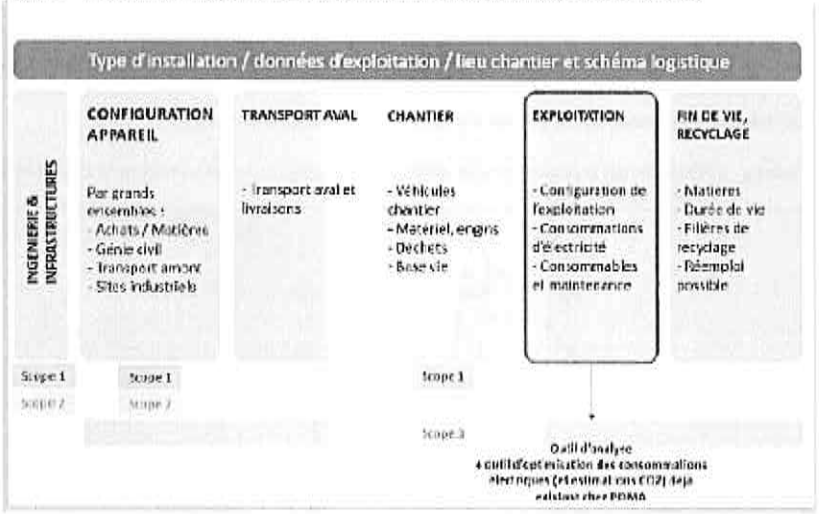
L'investissement dans la mise en œuvre d'un bilan carbone complet au stade de l'étude d'impact n'a pas été jugée proportionné[6] aux incidences prévisibles du projet sur l'environnement, considérant :

- Les améliorations de bilan énergétique par personne transportée. La STBMA a demandé aux constructeurs consultés de produire dans leur offre un bilan « simplifié » global pour lui permettre de considérer l'emprunte carbone des solutions proposées dans son choix de constructeur (Cf. en annexe, le bilan du constructeur retenu). Ces données ont été intégrées à l'analyse de l'étude d'impact.
- Les « bénéfices carbone » du report modal de la voiture vers la télécabine ;

[6] R.122-5 du Code de l'Environnement : « I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. »

> L'intégration de la comptabilité carbone des matériaux utilisés (acier et béton principalement), poste en effet significatif, dans la définition des modes constructifs du constructeur retenu. Les modes constructifs intègrent donc une réduction maximum de leur emprunte carbone, notamment par l'usage d'acier recyclé (en perspective notamment pour la réalisation du câble).
> Le constructeur doit contractuellement établir un bilan carbone complet à l'issue du chantier, intégrant tous les postes (dont emprunte carbone des matériaux et des modalités d'exécutions de chantier).

Figure 2 Périmètre d'analyse et de calcul de l'empreinte carbone par projet (Source POMA)



Par ailleurs, l'autorité environnementale fait état d'une « ***augmentation*** *de flux attendus dont la fréquentation motorisée des deux parkings à ses extrémités* ». Nous avons clairement indiqué page 310 et 311 de l'étude d'impact que le flux de véhicule vers le parking du Bettex était réduit par la mise en œuvre du projet. Quant au flux au parking aval du DMC (parking du Chatelet), il est justement réduit par la mise en œuvre de l'ascenseur valléen (voir développements dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale correspondante).

La mise en œuvre du projet pourrait en effet permettre le redimensionnement du parking du Bettex. Il n'est toutefois pas intégré à ce stade au périmètre du projet, puisque le programme de restructuration de la zone du Bettex, qui fait encore l'objet de nouvelles études, a été gelé jusque récemment, par l'annulation de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation correspondante.

5 - NUISANCES SONORES

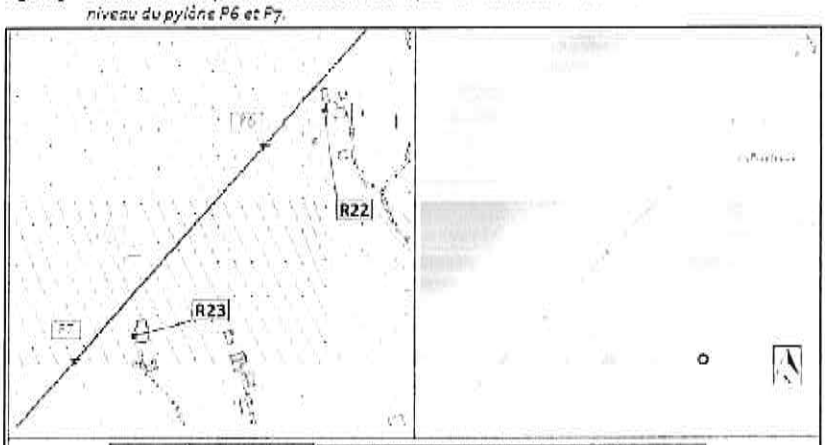
2.2 - **État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC** Pages 13

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les nuisances sonores apportées par la pose du nouveau pylône n°7 au droit des habitations les plus proches, de réaliser une simulation acoustique sur la nouvelle configuration de la gare amont, et de prévoir le cas échéant les mesures d'évitement ou de réduction appropriées.

Références étude d'impact :
PARTIE 4 – chapitres 7..... Pages 318 et suivantes

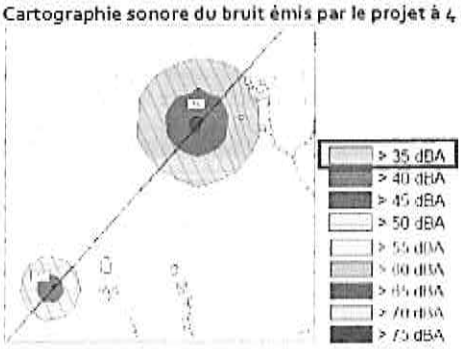
Le chapitre correspondant de l'étude d'impact est complété comme suit :

Figure 3 Localisation des points de calcul et valeurs pour la modélisation des niveaux sonores estimés au niveau du pylône P6 et P7.



Point de calcul	Niveau L_{eq} mesuré [dBA] - Période diurne	Niveaux L_{eq} estimés [dBA] - Période diurne		
		Contribution projet	Niveau ambiant	Emergence
R22 R+1	36,5	35,5	39,0	2,5
R23 R+1	36,5	32,5	36,0	1,5

Cartographie sonore du bruit émis par le projet à 4 m du sol en P6 et P7



En P7 (point R23) la contribution du projet est de 32,5 dBA dans un environnement où le « Bruit résiduel » actuel mesuré (niveau sonore mesuré pendant une plage d'arrêt de la télécabine existante) est de 36,5 dBA. Le niveau ambiant simulé en présence du projet donne une valeur de 38 dBA, soit une émergence supplémentaire de 1,5 dBA par rapport au niveau de bruit actuel.

L'oreille fait une distinction entre deux niveaux sonores à partir d'un écart de 3 dB(A). Une augmentation du niveau sonore de 10 dB(A) est perçue par l'oreille comme un doublement de la puissance sonore.

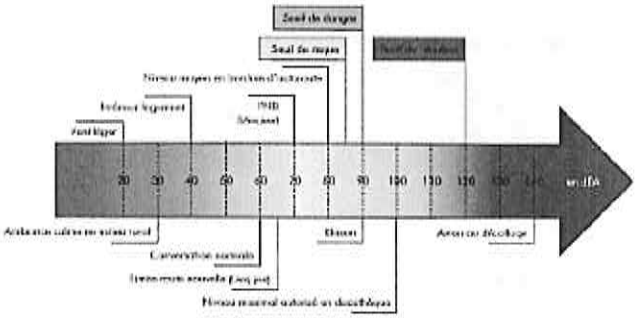
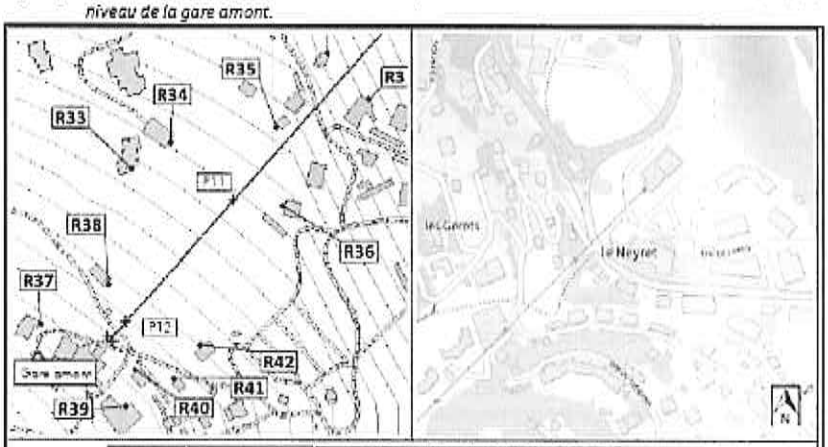


Figure 4 Echelle sonore

Figure 5 Localisation des points de calcul et valeurs pour la modélisation des niveaux sonores estimés au niveau de la gare amont.



Point de calcul	Niveau Leq mesuré [dBA] - Période diurne	Niveaux L_{eq} estimés [dBA] - Période diurne		
		Contribution projet	Niveau ambiant	Emergence
R33 R+1	44,0	39,5	45,5	1,5
R34 R+1	49,0	35,5	49,0	0,0
R35 R+1	49,0	37,0	49,5	0,5
R36 R+1	49,0	38,0	49,5	0,5
R37 R+1	49,0	39,5	49,5	0,5
R38 R+1	49,0	46,5	51,0	2,0
R39 R+1	49,0	41,5	49,5	0,5
R39 R-3	49,0	40,5	49,5	0,5
R40 R+1	49,0	44,5	50,5	1,5
R41 R+1	49,0	46,5	51,0	2,0
R42 R+1	50,0	44,5	51,0	1,0

Cartographie sonore du bruit émis par le projet à 4 m du sol

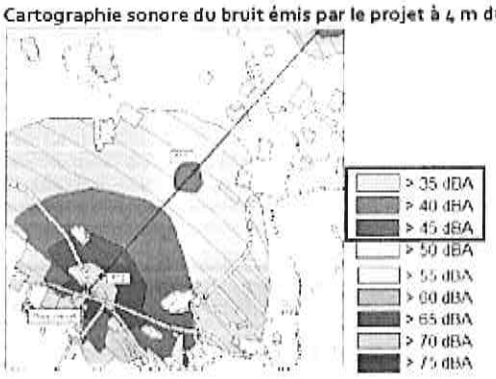


Tableau 2 Emergences sonores au différents points de mesures, dans la configuration actuelle et avec le projet (voir carte globale de localisation des points page suivante)

Point de mesure / Point de calcul	Source de bruit	Emergence sonore estimée en dBA	
		Configuration actuelle (Mesure)	Configuration future (Simulation)
LD1 / R04	Gare Aval, Pylônes P1 et P2	5,0	0,0
LD2 / R39	Gare Amont, Pylône P12	7,5	0,5
CD1 / R06	Gare Aval, Pylônes P1 et P2	6,5	8,0
CD2 / R18	Pylône P5	14,5	1,5
CD3 / R31	Pylône P10	2,0	0,5

La modélisation numérique du projet dans son environnement a permis de déterminer que :

- La contribution sonore du projet en façade des logements existants est inférieure à 60dBA, respectant ainsi le seuil de contribution diurne maximum définit dans la réglementation sur la construction d'une nouvelle infrastructure de transport avec une ambiance sonore préexistante modérée.
- En comparaison avec la télécabine actuelle, la modernisation de l'infrastructure permet une diminution des émergences sonores induites par son fonctionnement. Seule l'émergence sonore calculée en façade d'un bâtiment situé à proximité de la gare aval augmente légèrement de 2 dBA. Cette augmentation et dû au déplacement de la gare aval.

Carte 1 *Localisation des points de mesure (CD : Courte durée LD : mesure longue durée)*

6 - BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS

2.2 - État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC — Pages 14 à 16

[...] les inventaires n'ont pas couvert les périodes automnale et hivernale (ils ont été menés entre les mois d'avril et août), par conséquent les éventuels enjeux à ces périodes pourraient être sous-évalués. [...]
[...] dans le calendrier des travaux, le dossier indique une mention "tout autres travaux dans les espaces naturels" (hors coupe d'arbres) qui seraient possibles entre fin mai et novembre qui nécessite d'être précisée.

L'Autorité environnementale recommande de :
- **Compléter les inventaires relatifs à la faune et notamment aux oiseaux (automne et hiver), de revoir sur cette base les incidences, y compris au titre des effets cumulés, et les mesures présentées ;**
- **Fournir et s'engager fermement sur un calendrier détaillant dès ce stade les périodes précises des interventions en fonction des milieux et des espèces, et de l'intégrer aux prescriptions des autorisations et au cahier des charges des entreprises.**

Références étude d'impact :
PARTIE 3 - chapitre 10 ..... Page 176 et suivantes
PARTIE 5 – chapitres MR1..... Pages 350 et suivantes

Les périodes automnale et hivernale n'ont pas été couvertes, puisque leurs mises en œuvre n'a pas été jugée proportionné[1] aux incidences prévisibles du projet sur l'environnement, considérant les éléments suivants :

- Absence de travaux en période hivernale, d'exploitation du domaine skiable : pas de risque de dérangement supplémentaire au fonctionnement de l'appareil existant pendant cette période.
- Absence de zone de regroupement d'oiseaux migrateurs hivernants dans les habitats concernés et globalement sur ce versant d'altitude.
- L'absence de défrichement (pas de coupe automnale massive), l'appareil s'inscrivant dans le layon existant ; par conséquent pas de risque d'impact sur des arbres gîtes à chiroptères ou rapaces nocturnes.
- Habitat non favorable au Tétras Lyre.

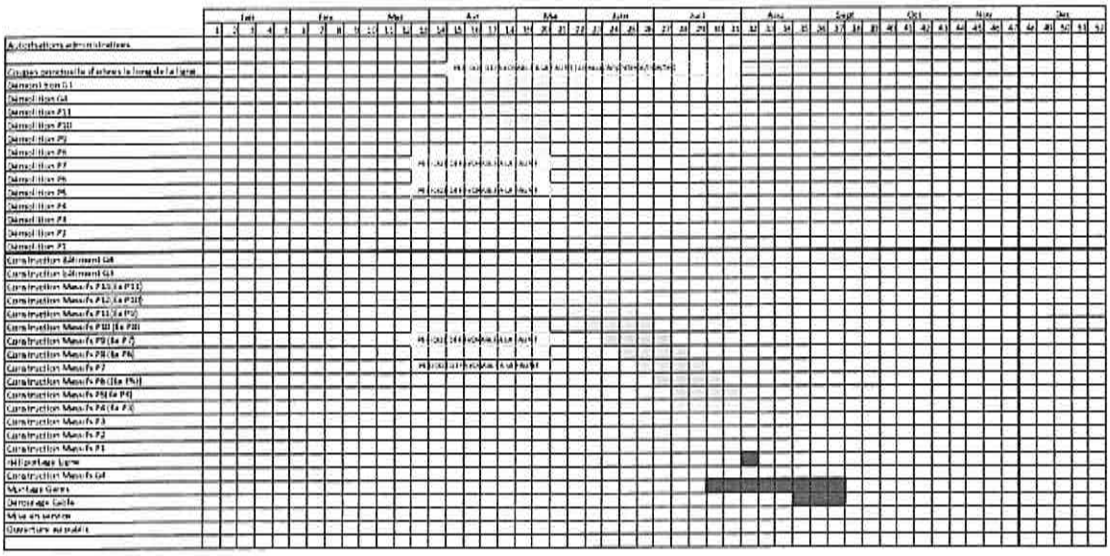
Pour ces raisons, les inventaires complémentaires recommandées par l'autorité environnementale, ne permettrait pas de mieux évaluer les enjeux concernant la Faune sauvage. Ces enjeux n'ont pas été sous-évalués.

Tableau 3 *Extrait du Tableau figurant dans le guide Lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, CGDD, DEB, octobre 2013, spéc. p.74, fiche n°10 Réaliser l'état initial, recommandations méthodologiques.*

[1] Article du Code de l'Environnement : « I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. »

Le calendrier des travaux est fourni page suivante, sur lequel la STBMA sera engagée en complément des mesures ERC (dont MR1) imposées au permis de construire, comme le prévoie le Code de l'environnement et le Code de l'Urbanisme.

***Figure 6** Planning de travaux de construction de la télécabine Saint-Gervais – Le Bettex*



7 - RISQUES NATURELS

2.2 - État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC — Pages 16 - 17

L'Autorité environnementale recommande de confirmer les modalités d'ancrage du pylône n°7 et leurs incidences, et de vérifier dès à présent que l'implantation du pylône n'aggravera pas l'exposition de personnes à des risques et le cas échéant de présenter les mesures prises pour y remédier.

Références étude d'impact :
PARTIE 3 - chapitre 4.2 ..... Page 117 et suivantes
PARTIE 4 – chapitres 5 ..... Page 314

La note d'expertise géotechnique G1 produite par EQUATERRE en Janvier 2023 est traitée dans l'étude d'impact. Elle est entièrement produite en annexe de l'étude d'impact instruite par l'autorité environnementale.
La page 12 de cette étude retient à ce niveau d'analyse (Niveau G1) « *que le projet n'est pas concerné par un risque important de glissement actif* ».

Une étude géotechnique de niveau G2 PRO est en cours. Elle va déterminer dans le détail le système de fondation des pylônes. Le Maître d'ouvrage devra respecter ces prescriptions qui seront intégrées dans le dimensionnement de l'appareil.
Le géotechnicien aura également une mission G4 de suivi de chantier afin de s'assurer du bon respect de ses prescriptions.

8 - DISPOSITIF DE SUIVI

2.3 - Dispositif de suivi — Page 17

L'autorité environnementale recommande d'étendre le dispositif de suivi à la mise en œuvre et l'efficacité de l'ensemble des mesures du projet d'ensemble pendant toute la durée du projet.

Références étude d'impact :
PARTIE 5 - chapitre 5 ..... Page 413 et suivantes

Tableau 4 Rappel des mesures de suivi déjà intégrées au rapport et leur correspondance avec les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement correspondantes

N° Mesures	libellé	Mesures d'évitement et de réduction correspondantes
MS-1	Suivi de la reprise de la végétation (réensemencement)	MR6 ; MR11
MS - 2	Suivi des plantes exotiques envahissantes	MR7
MS-3	Suivi des émergences sonores du projet	MR2

La mesure d'accompagnement MA-2 « assistance technique pendant les travaux », est en elle-même apparentée à une mesure de suivi, en particulier pour assurer la bonne application des mesures d'évitement et de réduction suivantes, en phase d'exécution du chantier et lors de la réception des équipements :

- ME-2 : Eviter les ornières et eaux stagnantes favorables aux amphibiens
- MR-1 : Adaptation des périodes de travaux pour la faune
- MR-3 : Prise en compte des usages du site
- MR-4 - Protection des zones humides
- MR-5 : Bonnes pratiques de chantier.
- MR-7 : Précautions pour éviter l'introduction d'espèces végétales invasives en phase chantier
- MR-8 : Mise en place de visualisateurs sur la ligne de la remontée mécanique.
- MR-9 : Emission de vibrations sur les socles de pylônes occupés par le Lézard des murailles
- MR-10 : Création de zones de refuge pour les reptiles.
- MR-11 : Intégrations paysagères

9 - RESUME NON TECHNIQUE

2.4 - Résumé non technique de l'étude d'impact Page 17

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

Références étude d'impact :
PARTIE 1 ..... Page 10 à 40

Les réponses apportées dans le présent mémoire ne modifient pas le résumé non technique de l'étude d'impact.

ANNEXES

ANNEXE 1 : COMPTE-RENDU REUNION DE CADRAGE REGLEMENTAIRE

SAINT GERVAIS

MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

[illegible]

Réunion du 8 Septembre 2020

Présents : Jean Marc PEILLEX Maire ; Laurent [illegible] chef de service aménagement DDT, Cédric [illegible] DDT, Alexandre [illegible] DG STBMA, Frédéric AUBRY, Agrestis, Olivier [illegible], Jessyca BOCHATAY, service urbanisme Mairie, Laurent CLAUDEL DGS Mairie

[illegible]

[illegible]

- [illegible]
- Chaque appareil a un objectif différent transport public pour l'ascenseur valléen [illegible]
- La question de la connexion de l'ascenseur valléen avec les parkings relais (le Fayet et la Cerne) [illegible]
- Un [illegible] gare est en cours de [illegible] avec la SNCF, le Conseil régional, le Conseil départemental [illegible]
- [illegible]
  1. [illegible]
  2. [illegible]
  3. [illegible]
- [illegible]

[illegible]

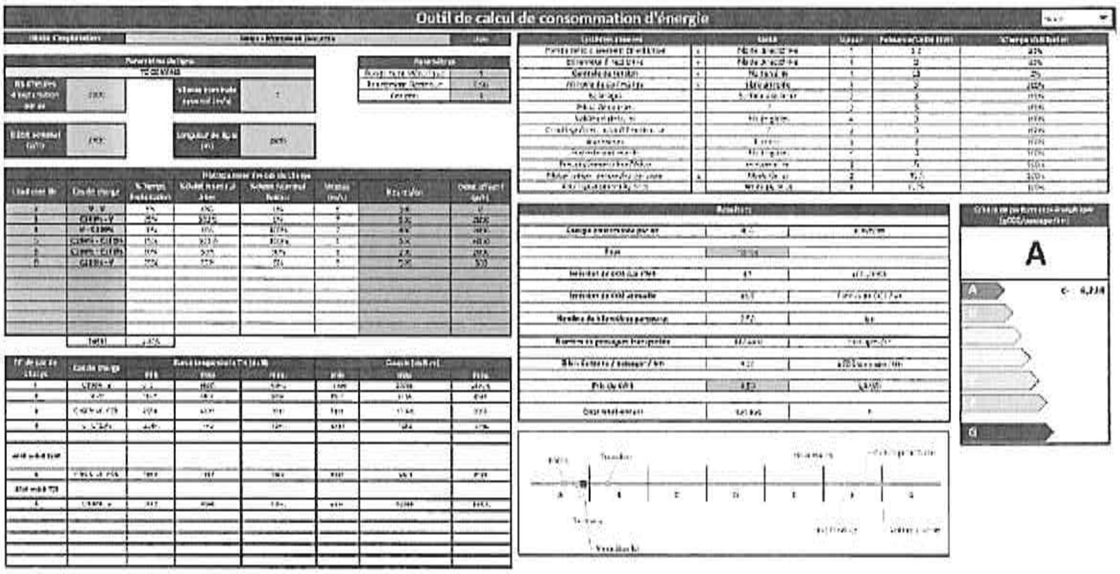
MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

- la durée des procédures est de l'ordre de 24 mois avant validation par les différentes instances, contre 30 mois environ dans le cas d'instruction d'une UTN+ (traitement commun des 2 remontées).
- l'étude d'impact est en cours de finalisation sur l'ascenseur valléen. Ses conclusions seront reprises et intégrées à l'étude d'impact de rénovation du DMC, dans le cadre de l'analyse des effets cumulés.
- la DDT transmettra la procédure à suivre avec les différents délais d'instruction et indiquera les procédures qui peuvent être instruites en même temps (défrichement EBC, consultation MRAE, DAET, DPMEC...).

Le Maire
Conseiller Départemental du Canton
Jean-Marc PEILLEX

HÔTEL DE VILLE - 90 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 - F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet - 49 rue de la Poste - T+33 (0)4 50 78 27 69 - F+33(0)4 50 47 91 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas - T+33 (0)4 50 93 20 61 - F+33 (0)4 50 93 24 33

ANNEXE 2 : BILAN ENERGIE CARBONE EN EXPLOITATION, DU PROJET RETENU (SOURCE POMA)


Outil de calcul de consommation d'énergie
A

Annexe I - Procès-verbal de synthèse

Monsieur le Maire
Mairie
50 Avenue du Mont-d'Arbois
74 170 Saint-Gervais-les-Bains

Objet : Enquête publique relative au remplacement de la télécabine Saint-Gervais-Bettex

Monsieur le Maire,

Mandaté par M. le président du tribunal administratif de Grenoble [1], j'ai pu assurer la tenue des trois permanences prévues et réceptionner les observations du public, au cours de l'enquête publique qui s'est déroulée du 25 septembre 2023 au 26 octobre 2023.

Il s'agit d'une enquête correspondant à un projet relevant d'une demande d'autorisation d'exécution de travaux soumis à une étude d'impact avec avis de l'autorité environnementale.

Décompte des observations du public

Les différents moyens mis à disposition de l'enquête ont été utilisés.

Au total, 19 contributions ont été déposées (dont 2 anonymes), 11 sur le site du registre dématérialisé, 3 par courrier au commissaire-enquêteur et 5 sur le registre ouvert à la mairie.

Le site hébergeant le registre dématérialisé a recensé 1542 visiteurs dont 830 avec téléchargement représentant 2590 documents téléchargés.

Au-delà de ces contributions identifiées sur les registres, un certain nombre de personnes sont venues consulter le dossier en mairie et j'ai moi-même au cours des permanences reçu 2 couples (représentant également une autre famille) ainsi que trois personnes (dont 2 ont apporté une contribution sur le registre papier).

Contenu des observations du public

Contributions favorables au projet. Celles-ci sont majoritaires et portent sur les points suivants :

- Le système mis en place en 1984 (double monocâble) est aujourd'hui très consommateur d'énergie et il possède des cabines surdimensionnées.
- Le projet est « indispensable », ce type d'appareil est difficile à entretenir car les exemplaires construits sont peu nombreux et les pièces sont rares.
- L'appareil apportera plus de fluidité dans le transport et dans les accès au Bettex.
- Les pylônes auront un volume plus réduit et l'extension des massifs de fondation sera pratiquement semblable.
- Les accès aux quais seront beaucoup plus pratiques et l'intégration des deux gares apportera un confort supérieur notamment pour les personnes à mobilité réduite.
- Le passage à une techniques monocâble permet d'économiser une grande longueur de câble (5000 m).
- Le projet est cohérent, respectueux des contraintes d'urbanisme et environnementales.
- « La fiabilité est de moins en moins bonne malgré le très bon travail d'entretien de la STBMA »

[1] Décision du 16 août 2023

- C'est un appareil qui est « la porte d'entrée du domaine skiable », il est logique de le remplacer.
- L'appareil n'aura pas d'impact sur le paysage, il est « nécessaire pour la cohérence du projet d'accès à la station du Bettex ».
- C'est un remplacement sans nuisance nouvelle.
- Le projet dans la continuité de l'ascenseur valléen participe à la mise en œuvre de la réduction du trafic routier et de la pollution.
- « C'est une chance extraordinaire d'avoir une merveilleuse société de remontées mécaniques à Saint-Gervais-les-Bains » on ne peut qu'être favorable au projet.
- L'accessibilité est mise en avant, la montée directe sera renforcée depuis la gare du Fayet, une ouverture 7 à 8 mois, c'est « le meilleur moyen de proposer un transport à faible bilan carbone ».
- Le projet valorise Saint-Gervais-les-Bains.

Contributions défavorables au projet. L'argumentaire développé concerne :

- Le faible gain (vitesse-débit) du nouvel appareil par rapport à l'ancien.
- Le peu d'intérêt comme moyen de transport public pour les résidents n'habitant pas à proximité de la gare ce qui est le cas de la majorité des habitants du Bettex.
- Le peu d'utilité pour les saisonniers et personnels qui doivent accéder à la station en dehors des heures de fonctionnement de l'appareil.
- Il s'agit d'un projet qui n'apporte pas de véritable gain pour les transports.
- L'appareil actuel a fait l'objet d'une rénovation en 2013 et son remplacement était prévu en 2039. Les gains d'énergie ne compenseront pas les pertes et consommations correspondant au remplacement.
- La continuité avec l'ascenseur valléen pourrait être illusoire car ce dernier projet est suspendu à trois recours sur le fond, non jugés.
- Si la liaison Saint-Gervais-les-Bains-Bettex n'était pas réalisée, la distance à parcourir depuis la gare de l'ascenseur valléen ne représente pas une difficulté notable.
- Le coût global est élevé, démesuré pour la commune.
- Le projet n'est pas cohérent avec les perspectives climatiques.
- Les travaux apporteront des nuisances.
- Le projet n'associe pas suffisamment les activités estivales.
- Une interrogation relative à l'accès des personnes handicapées est formulée.

Contributions relatives à des impacts personnels

- M. Robert Paget constate que « STBMA agrandit son emprise sans l'accord des propriétaires…sans proposer la moindre indemnisation ». Il prévient les effets d'un déboisement sur la tenue des terrains et ne souhaite pas de modification de la situation actuelle.
- M. Jean Baptiste Legrais souhaite que les pylônes soient peints en vert.
- L'installation actuelle de la gare amont est très bruyante c'est une nuisance sonore pour les riverains (restaurant, habitations, tennis).
- Des désordres sont signalés au niveau de l'habitation de M. et Mme Henrichsem (4545 route Cupelin) en raison des grincements au niveau des pylônes depuis le remplacement des cabines. Des difficultés sont également mentionnées avec le passage des cabines et la hauteur de survol (sans précision).
- M. Bottelin, M. et Mme Bowdler se plaignent également et s'inquiètent des coupes d'arbres futures.
- M. Benoit Bravard (propriétaire de l'hôtel « Arbois Bettex » demande quelles seront les nuisances et les perturbations dans les accès de l'hôtel lors des travaux, il souhaite également connaître les améliorations possibles facilitant l'arrivée des touristes depuis le parking. L'ascenseur signalé sur les plans sera-t-il utilisable par le public pour accéder au front de neige et le projet de la gare amont intégrera-t-il des dispositifs de réduction des nuisances sonores.

Contribution hors sujet

- « Est-il possible de changer les pylônes type gros porteurs EDF inesthétiques et très désagréables ?» en particulier celui devant le Carlina.

Contribution comportant une proposition

- « il pourrait être opportun d'intégrer dans le projet les travaux qui permettront d'ici quelques années de requalifier la gare amont en gare intermédiaire ».

Avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)

Les enjeux ont été soulignés, il s'agit du climat (vulnérabilité du projet au regard des changements), des impacts en matière de bruit, de paysage et de patrimoine et des effets sur la biodiversité et les risques dits naturels.

Des précisions complémentaires ont été demandées au maître d'ouvrage sur les incidences cumulées (ascenseur valléen), sur la compatibilité du pylône 7 avec le PPR, sur la disponibilité de l'eau, ressource pour l'enneigement artificiel, sur le bilan carbone complet, sur la réduction du parking amont, sur les nuisances sonores notamment au niveau du pylône 7 et de la gare amont. Des inventaires complémentaires sont également recherchés.

Des éléments de réponse aux différentes contributions du public et de la MRAe figurent dans l'étude d'impact et dans le mémoire en réponse de STBMA. je vous remercie cependant de bien vouloir apporter tout complément pouvant m'être utile pour la l'évaluation du projet et pour une formulation éclairée de mon avis.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de mes sentiments respectueux.

Michel MESSIN

Commissaire-enquêteur

Chamonix le 26 octobre 2023

Annexe J – Courrier de M. le maire en réponse au procès-verbal de synthèse

MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

Monsieur Michel MESSIN
97 impasse de la Cascade

74400 CHAMONIX

le 02 novembre 2023

DIRECTION DU SERVICE URBANISME ET FONCIER
04 50 47 54 74 – foncier@saintgervais.com

N/Ref : 2301427/9 JMP/JB
Objet : Remplacement de la télécabine Saint-Gervais/Bettex par la STBMA

Courriel (mmessin@gmail.com) + confirmation postale

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Comme il ressort de votre synthèse, l'appareil projeté vient en remplacement d'un appareil actuel dont les conditions de fonctionnement, les coûts d'entretien et la consommation énergétique obligent à son remplacement rapide. Accessoirement, sa disponibilité et son confort ne sont plus au niveau attendu par la clientèle de Saint-Gervais, au regard de son programme de développement.

Par rapport aux observations effectuées, je vous fais part de nos commentaires établis en concertation avec la STBMA, délégataire et porteur du projet :

- Le faible gain (vitesse-débit) du nouvel appareil par rapport à l'ancien

L'appareil actuel a effectivement été construit avec un débit théorique de 2 300 personnes par heure. Nous mesurons chaque saison un débit réel maximal à 1 800 personnes par heure en période de pointe.
La différence entre le théorique et le réel s'explique d'une part par une mise à niveau réglementaire ayant conduit à réduire la vitesse à 5,60 m/s au lieu de 6m/s, ainsi qu'aux conditions d'embarquement des clients dans les cabines (temps d'embarquement disponible).
Aujourd'hui le temps d'attente peut atteindre 45 minutes en périodes de pointe, ce qui est difficilement acceptable par la clientèle.
Nous avons évalué un besoin de débit de 2 650 personnes par heure pour permettre d'absorber les pointes de fréquentation sur la durée de vie de l'appareil.
Cet appareil jouant un rôle d'ascenseur d'accès au domaine skiable, il doit permettre d'absorber les pointes de fréquentation du matin et de la fin de journée de ski, mais reste sous utilisé en cours de journée. Il est important de ne pas le surdimensionner pour chercher une consommation énergétique la plus sobre possible.
Les conditions d'embarquement ont été particulièrement étudiées pour que le débit pratique du futur appareil soit les plus proche possible du débit théorique.

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 - F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet - 49 rue de la Poste - T+33 (0)4 50 78 27 69 - F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas - T+33 (0)4 50 93 20 63 - F+33 (0)4 50 93 24 33

MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

Par conséquent, le dimensionnement de l'appareil à un débit de 2 00 personnes par heure théorique est parfaitement justifié.

Le peu d'intérêt comme moyen de transport public pour les résidents n'habitant pas à proximité de la gare ce qui est le cas de la majorité des habitants du Bettex.
- Le peu d'utilité pour les saisonniers et personnels qui doivent accéder à la station en dehors des heures de fonctionnement de l'appareil.
- Il s'agit d'un projet qui n'apporte pas de véritable gain pour les transports.

Il convient déjà de noter que l'accès principal au Bettex se fait par les routes départementales 43 et 343 de catégorisé en réseau d'intérêt économique (E)
La vocation essentielle de cet appareil n'est donc pas de constituer un transport public. Il est cependant utilisé en saison comme un transport pour les socio-professionnels et clients de la station de Saint Gervais depuis le bourg vers les domaines d'altitude pendant les saisons touristiques. La technologie de la télécabine à elle seule n'est pas adaptée pour résoudre la problématique de la desserte de proximité du coteau.
Il faut également garder à l'esprit qu'il s'agit d'un projet de renouvellement d'appareil en fin de cycle d'investissement. Le projet vient en renouvellement d'un service qui a fait ses preuves. S'il est pertinent de chercher à l'améliorer, il ne faut pas dégrader son service actuel.
Les horaires d'ouverture de l'appareil sont aujourd'hui adaptés pour permettre à un maximum de saisonnier d'accéder au Bettex grâce à ce moyen de transport : pour mémoire, ouverture au public à 8h30 (accès des socio-professionnels autorisé à partir de 8h00) jusqu'à 18h00 pour une fermeture du dernier appareil skieur à 17h20.
Ce fonctionnement qui bénéficie d'un bon retour d'expérience depuis de nombreuses années est prévu d'être maintenu.

- L'appareil actuel a fait l'objet d'une rénovation en 2013 et son remplacement était prévu en 2039. Les gains d'énergie ne compenseront pas les pertes et consommations correspondant au remplacement.
- La continuité avec l'ascenseur valléen pourrait être illusoire car ce dernier projet est suspendu à trois recours sur le fond, non jugés.
- Si la liaison Saint-Gervais-les-Bains Bettex n'était pas réalisée, la distance à parcourir depuis la gare de l'ascenseur valléen ne représente pas une difficulté notable.
- Le coût global est élevé, démesuré pour la commune.

L'appareil actuel a succédé sur la même ligne à un téléphérique de 1ère génération construit en 1935/1936 au début de l'avènement du ski.
La Commune a souhaité reprendre le programme d'investissement de la délégation de service public dans l'hypothèse de la mise en service de l'ascenseur valléen.
Dans cette perspective, avec les projections de flux amenés par le futur ascenseur décrites dans les études de faisabilité, et compte tenu des évolutions des attentes de la clientèle, la mise à niveau du télécabine actuel s'avère nécessaire.
Il permettra de proposer dès à présent une offre de transport cohérente qui correspond aux attentes de la clientèle. La STBMA l'a proposée dans son programme d'investissement modifié, que la commune a adopté au travers d'un avenant à la Délégation de Service Public (DSP) initiale.

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 - F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet - 49 rue de la Poste - T+33 (0)4 50 78 27 69 - F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas - T+33 (0)4 50 93 20 63 - F+33 (0)4 50 93 24 32

MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

La continuité de service du nouveau télécabine avec l'ascenseur valléen a été prise en compte dans l'étude du bâtiment. Il s'agit néanmoins de deux appareils distincts qui fonctionneront de manière indépendante. Le bénéfice complet du projet pour les utilisateurs s'entend néanmoins de façon globale : les usagers devront pouvoir facilement transiter d'un appareil à l'autre, et la surface de parking disponible devra être optimisée. Voilà les raisons pour lesquelles l'ancienne gare doit être démolie.

- Le projet n'est pas cohérent avec les perspectives climatiques.

L'analyse du projet au regard des conditions climatiques est déjà décrite dans l'étude d'impact disponible à la consultation du public.

- Les travaux apporteront des nuisances.

La durée des travaux est évaluée à 8 mois au cours desquels les nuisances éventuelles seront limitées au maximum.

- Le projet n'associe pas suffisamment les activités estivales

L'accessibilité à l'installation aux vélos, piétons et son mode de fonctionnement tient compte des activités estivales.

- Une interrogation relative à l'accès des personnes handicapées est formulée.

L'appareil respecte les conditions d'accessibilités aux personnes à mobilité réduite, contrairement à l'actuelle remontée mécanique qui ne l'est pas du tout. Ce point est décrit dans la note d'accessibilité disponible dans les pièces consultables.

Contributions relatives à des impacts personnels

- M. Robert Paget constate que « STBMA agrandit son emprise sans l'accord des propriétaires...sans proposer la moindre indemnisation ». Il prévient les effets d'un déboisement sur la tenue des terrains et ne souhaite pas de modification de la situation actuelle.

L'appareil existant fait déjà l'objet d'une servitude de survol pour laquelle Monsieur Paget a des obligations d'entretien de la végétation au regard des risque de collision des cabines avec de la végétation, ainsi que vis-à-vis du risque incendie. Le nouvel appareil s'inscrit dans la servitude existante. Cette obligation est régulièrement rappelée à Monsieur Paget.

- M. Jean Baptiste Legrais souhaite que les pylônes soient peints en vert.
Ce point n'est pas prévu sur les ouvrages projetés.

- L'installation actuelle de la gare amont est très bruyante c'est une nuisance sonore pour les riverains (restaurant, habitations, tennis).

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT-GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 - F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet - 49 rue de la Poste - T+33 (0)4 50 78 27 69 - F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint-Nicolas - T+33 (0)4 50 93 20 63 - F+33 (0)4 50 93 24 33

MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

- Des désordres sont signalés au niveau de l'habitation de M. et Mme Henrichsen (4545 route Cupelin) en raison des grincements au niveau des pylônes depuis le remplacement des cabines. Des difficultés sont également mentionnées avec le passage des cabines et la hauteur de survol (sans précision)

Le nouvel appareil va fortement améliorer ce point à proximité de la gare amont comme décrit dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (2023 ARA AP-1552 Chapitre 5)
Il est à noter que cette remontée mécanique est bien antérieure (1935/1936) à la récente construction de M. et Mme Henrichsen qui date de 2007/2008 et qu'ils ont voulu implanter le plus près possible réglementairement de la ligne du téléporté.

- M. Bottelin, M. et Mme Bowdler se plaignent également et s'inquiètent des coupes d'arbres futures.

Il n'est pas de prévu de coupe d'arbre supplémentaire normis l'entretien du layon existant

-M. Benoit Bravard (propriétaire de l'hôtel « Arbois Bettex ») demande quelles seront les nuisances et les perturbations dans les accès de l'hôtel lors des travaux, il souhaite également connaître les améliorations possibles facilitant l'arrivée des touristes depuis le parking. L'ascenseur signalé sur les plans sera-t-il utilisable par le public pour accéder au front de neige et le projet de la gare amont intégrera-t-il des dispositifs de réduction des nuisances sonores.

Une information de l'organisation des travaux devra être prévue avant de débuter les travaux.

Contribution hors sujet : « Est-il possible de changer les pylônes type gros porteurs EDF inesthétiques et très désagréables ?» en particulier celui devant le Carlina.

Il est prévu des pylônes de type tubulaires galvanisés

En espérant que les éléments apportés répondent à vos observations, veuillez croire, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, en l'assurance de mes salutations les meilleures.

Le Maire,
Conseiller Général du Canton
de Saint Gervais-les-Bains,

Jean-Marc FEILLEX

HÔTEL DE VILLE - 50 AVENUE DU MONT D'ARBOIS - 74170 SAINT GERVAIS LES BAINS - FRANCE
T+33(0)4 50 47 75 66 F+33(0)4 50 47 75 73 - www.saintgervais.com - mairie@saintgervais.com
Bureau d'Etat Civil du Fayet 49 rue de la Poste - T+33 (0)4 50 78 27 69 F+33 (0)4 50 47 51 64
Bureau d'Etat Civil de Saint Nicolas - T+33 (0)4 50 93 20 63 F+33 (0)4 50 93 24 33

Annexe K – Contributions (registre numérique)

préambules

SAINT-GERVAIS LES BAINS : demande d'autorisation d'exécution des travaux de remplacement de la télécabine Saint-Gervais/Bettex

https://www.registre-dematerialise.fr/4820/

Contributions incluant les pièces jointes

Dates
Du lundi 25 septembre 2023 à 08h30 au jeudi 26 octobre 2023 à 17h00

Référence du Tribunal Administratif
Décision en date du 16 août 2023 - Tribunal Administratif de GRENOBLE

Arrêté d'ouverture
Arrêté municipal n°URB 2023/297 JB en date du 4 septembre 2023

Commissaire enquêteur(rice)

Contribution n°1 (Web)

Proposée par Bourgeois Philippe
(philbourgeois74@gmail.com)
Déposée le lundi 25 septembre 2023 à 22h21

Suite logique de modernisation dans le prolongement de l'ascenseur valléen. Encore un projet qui valorise Saint Gervais !

Contribution n°2 (Web)

Proposée par SEJALON Bernard
(bernard.sejalon@orange.fr)
Déposée le mardi 26 septembre 2023 à 11h06
Adresse postale : 129 chemin des combes derriere 74170 ST GERVAIS LES BAINS

En continuité de l'ascenseur valléen, le renouvellement du télécabine entre st gervais et le bettex permettra une meilleure accessibilité pour les touristes montant directement au front de neige avec 1 seule gare pour les 2 appareils à st gervais. Un accès direct de la gare SNCF du Fayet, et une ouverture 7/8 mois par an est le meilleur moyen de proposer un transport à faible bilan carbone, et permettre aux touristes et locaux de laisser leur véhicules au profit de ce moyen de transport.

Contribution n°3 (Courrier)

Proposée par BERTRAND Florence

Déposée le mardi 26 septembre 2023 à 14h21

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document associé
contribution_3_Courrier_1.pdf

Florence BERTRAND

1164 route des Amerands
74170 SAINT GERVAIS

04 50 78 22 36 ou 06 70 89 10 21

http://bertrandflorence.free.fr
Email : bertrandflorence@orange.fr

MAIRIE SAINT-GERVAIS SERVICE 26 SEP. 2023 NOM THEME

St Gervais,
le 26/09/2023

Objet :
Enquête publique

Que dire sinon que nous avons une chance extraordinaire d'avoir une merveilleuse société de remontées mécaniques à St Gervais : la STBMA ;

On ne peut être que favorable à ce projet qui une fois encore améliorera notre domaine, notamment avec le Valléen.

Bravo à la STBMA ET MERCI ;

Florence Bertrand

MAIRIE SAINT-GERVAIS SERVICE 26 SEP. 2023 NOM THEME

Contribution n°4 (Web)

Proposée par DIDIERLAURENT Claude
(claude.didierlaurent@orange.fr)
Déposée le samedi 30 septembre 2023 à 10h26
Adresse postale : CHEMIN DE PIERRE PLATE 74170 SAINT GERVAIS LES BAINS

L'installation actuelle au niveau de la gare amont est très bruyante été comme hiver et cause une nuisance sonore importante pour les riverains (restaurants, habitations, tennis municipaux, ...)
Nous demandons à ce que la future gare du Bettex prenne en compte la nécessité de supprimer cette pollution sonore afin de préserver ce cadre champêtre.

Contribution n°5 (Web)

Proposée par Aurélie Bibollet
(aureliebibollet@hotmail.fr)
Déposée le lundi 9 octobre 2023 à 07h09

Très beau projet pour la Commune .
Saint-Gervais ne cesse d'évoluer
Dans la continuité de l'Ascenseur Valléen , tout est mis en œuvre pour réduire le trafic routier et donc la pollution
Je sus favorable à ce projet

Contribution n°6 (Mairie de Saint-Gervais les Bains)

Proposée par RACT Monique

Déposée le lundi 9 octobre 2023 à 08h07

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document associé
contribution_6_Mairie de Saint-Gervais les Bains_1.pdf

Enregistrement le à

M. RACT Monique -

Ce projet ne fait que remplacer un appareil existant
et ne fera pas de nuisance nouvelle -
Je suis pour ce projet -

Contribution n°7 (Mairie de Saint-Gervais les Bains)

Proposée par CLEVY Véronique

Déposée le jeudi 12 octobre 2023 à 08h18

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document associé
contribution_7_Mairie de Saint-Gervais les Bains_1.pdf

Mme Véronique CLERY
remplacement d'un appareil existant donc pas d'impact notoire sur le paysage. Sur la cohérence du projet d'accès direct à la Station du Bettex Mt D'Arbois, il est nécessaire d'avoir un appareil neuf et aux normes actuelles.

Contribution n°8 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le mardi 17 octobre 2023 à 13h41

Prenant connaissance du projet, je comprends qu'il a été envisagé de déporter la future gare amont. J'ignore jusqu'où cette gare aurait pu être déportée; toutefois il pourrait être opportun d'intégrer ans le projet les travaux qui permettront d'ici quelques années de requalifier la gare amont en gare intermédiaire afin de:

- anticiper le manque de neige sur le Bettex (ce qui est malheureusement parfois le cas)
- anticiper le remplacement du DMC entre le Bettex et le Mont d'Arbois. La gare amont actuelle deviendrait une gare intermédiaire permettant aux usagers, soit de descendre au Bettex, soit de poursuivre au Mont d'Arbois sans rupture de charge (ie sans devoir changer entre de télécabine)
- réaliser des économies d'énergie, puisque une seule installation (SG - Bettex - Mt d'Arbois) se substituerait à deux installations à terme.

Cordialement

Contribution n°9 (Courrier)

Proposée par SANNIER Jean

Déposée le mercredi 18 octobre 2023 à 16h55

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document associé
contribution_9_Courrier_1.pdf

Enquête publique

jean sannier [jsannier@sfr.fr]
Envoyé : mercredi 18 octobre 2023 11:36
À : BUCHATAY Jessyca

Bonjour,

Je suis Président de la copropriété la Piste.
J' habite St Gervais depuis 1985.
St Gervais poursuit sa belle révolution.

Seule remarque : Est il possible de changer les pylones type gros porteurs EDF inesthétiques et très désagréables, en particulier celui devant le Carlina qui n existait pas en 85 lors de l achat. On ne voit que lui devant les fenêtres et il occupe une place considérable sur le parking dans un secteur très encombré.

Merci de votre écoute.

J Sannier

Contribution n°10 (Mairie de Saint-Gervais les Bains)

Proposée par BOUTROIS Rémy

Déposée le vendredi 20 octobre 2023 à 13h07

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document associé
contribution_10_Mairie de Saint-Gervais les Bains_1.pdf

---

n°10 MR BOUTROIS Rémi

Remplacement d'un vieil appareil qui est la porte d'entrée du domaine Skiable côté St Gervais Logique donc !
Cohérence Avec le projet d'ascenseur valléen
je suis pour ce projet.

[signature]

Contribution n°11 (Web)

Proposée par Alain
(rosselalain2002@gmail.com)
Déposée le samedi 21 octobre 2023 à 15h31
Adresse postale : 56 impasse des Averirs 74170 Saint-Gervais-les-Bains

tout à fait d'accord, le DMC est un appareil qui est en fin de vie et dont la fiabilité est de moins en moins bonne malgré le très bon travail d'entretien de la STBMA. Un appareil neuf est vital pour le transport hivernal mais aussi estival.

Contribution n°12 (Web)

Proposée par Chambel Nadine
(Nad.chambel@wanadoo.fr)
Déposée le dimanche 22 octobre 2023 à 17h21
Adresse postale : 1889 Route des Ponthieux 74170 Saint-Gervais-les-Bains

Vu la réalisation de l'ascenseur valléen, il était cohérent et logique de restructurer la télécabine St Gervais-le Bettex. Projet respectant les règles d'urbanisme et environnementales

---

Contribution n°13 (Web)

Proposée par Brun Rémy
(remybrun@outlook.fr)
Déposée le mercredi 25 octobre 2023 à 15h16
Adresse postale : 640 Route des Orgères 74170 Saint-Gervais-les-Bains

Chers Commissaire Enquêteur et porteurs du projet,

Je suis favorable au remplacement du DMC pour plusieurs raisons.
Tout d'abord, le DMC actuel est ancien et se révèle être en fin de vie. Un remplacement avec une télécabine moderne est un projet qui fait sens.
De plus, les accès aux quais d'embarquement seront réaménagés pour être beaucoup plus pratiques et simples d'accès que ceux que nous connaissons aujourd'hui.
Par ailleurs, le fait d'avoir intégré la gare de départ dans la gare d'arrivée de l'Ascenseur Valléen est extrêmement pratique en particulier pour les personnes à mobilité réduite et pour faciliter les transitions entre les deux appareils.
Pour finir, le passage d'un système de transport par câble de type DMC à une télécabine monocâble permettra de réduire la longueur de câble présente dans les airs (réduction de 5000 m de câble), ce qui est réellement bénéfique pour l'avifaune.
Suite à ces différents points, je me positionne de manière favorable à la demande d'autorisation d'exécution des travaux de remplacement de la télécabine Saint-Gervais/Bettex.
Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de toute ma considération.

Rémy Brun

Contribution n°14 (Web)

Proposée par Adrien BRUN
(adrienbrun@outlook.com)
Déposée le mercredi 25 octobre 2023 à 17h02
Adresse postale : 591 Route des Orgères 74170 Saint-Gervais-les-Bains

Cher commissaire-enquêteur,

Le projet de remplacement du DMC de Saint-Gervais, soutenu par la STBMA, n'est autre que d'ordre indispensable. En effet, l'appareil actuel est devenu obsolète sur plusieurs aspects : débit insuffisant, maintenance lourde et coûteuse, etc. Les DMC's sont des appareils ayant été montés en très peu d'exemplaires, ce qui les rends rares et donc rend l'achat de leurs pièces complexe voire impossible 36 ans après la construction du dernier d'entre eux. Également, il est important de préciser que le remplacement initial ne devait avoir lieu avant 2039 (soit 15 ans d'avance). Ce projet s'inscrit aussi dans la continuité du nouvel « Ascenseur Valléen », qui enrichit l'ensemble des accès à Saint-Gervais. Il est important que l'affluence que connaissent la commune et le domaine skiable en hiver soit atténuée plus efficacement qu'auparavant, c'est pourquoi le projet est sensé selon moi. En adoptant un cell futuriste, il semble que le Bettex ait un avenir en dehors même des sports d'hiver, constituant un important maillon de la commune.
Quant aux emprises au sol et environnementale du nouvel appareil, elles ne devraient pas excéder celle du DMC ; bien que la nouvelle télécabine soit sensée comporter deux pylônes supplémentaires par rapport au DMC, ceux-ci n'auront qu'un seul mass/ et non quatre comme ce dernier. En revanche, la couleur verte qui permettait de camoufler les structures ne sera pas reproduite.
On peut également lire sur le document de présentation que les nuisances sonores allaient être atténuées.
Il est évident et incontestable que les travaux de constructions auront des impacts environnementaux, mais ceux-ci resteront faibles en théorie.

A la suite de cela, je me range du côté favorable à la réalisation de ce projet.

Adrien BRUN

Contribution n°15 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le mercredi 25 octobre 2023 à 18h08

Très surpris du peu de contributions et de leur unanimité favorable au projet.
Projet globalement en discordance avec l'évolution climatique défavorable aux activités hivernales actuelles, à long terme.
Importance des nuisances remarquables au moins durant les travaux, pour les habitants proches et pour les usagers du réseau routier local.
Démesure de l'engagement financier nécessaire pour la commune, avec corrélativement une incidence notable sur les impôts communaux.
Le DMC est implanté depuis 1964, mais les cabines actuelles sont beaucoup plus récentes et toujours fonctionnelles.
Il aurait été cohérent d'associer à ce projet une partie concernant les activités estivales possibles, autres que monter des randonneurs (développer un réseau de pistes utilisables par les VtI Trottinettes, kart etc) Cela aurait pu étoffer la polyvalence du projet...
Enfin j'espère que l'ensemble des installations sera parfaitement accessible et adapté aux personnes en situation de handicap, ce qui serait un gros progrès par rapport aux installations actuelles.

Contribution n°16 (Courrier)

Proposée par GRANDJACQUES Claude

Déposée le jeudi 26 octobre 2023 à 12h51

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document associé
contribution_16_Courrier_1.pdf

BOCHATAY Jessyca

De:	claude grandjacques@wanadoo.fr
Envoyé:	jeudi 26 octobre 2023 12:00
À:	BOCHATAY Jessyca
Cc:	PEILLEX Jean-Marc
Objet:	Contribution à l'enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation de travaux de remplacement de la télécabine St Gervais/ Bettex.
Pièces jointes:	Comm enqu Télécabine St gervais les Bettex 25.10.23.pdf

<<...>>

À l'attention de Monsieur Michel MESSIN

Commissaire-Enquêteur

Cher Monsieur,

Vous trouverez en pièce jointe un courrier faisant part de ma contribution à l'enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation de travaux de remplacement de la télécabine St Gervais/ Bettex.

Je vous remercie de l' insérer dans le registre d'enquête.

Veuillez croire, Cher Monsieur, à mes sentiments les meilleurs.

Claude GRANDJACQUES

Monsieur Claude GRANDJACQUES
484 Chemin du Poirier
74170 Saint-Gervais-les-Bains,

À

Monsieur Michel MESSIN
Commissaire enquêteur, Mairie de Saint-Gervais
Service Urbanisme et Foncier
50 avenue du Mont d'Arbois
74170 Saint-Gervais

Saint Gervais, le 26 octobre 2023

Contribution à l'enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation de travaux de remplacement de la télécabine St Gervais/ Bettex.

Monsieur le commissaire enquêteur.

Par arrêté en date du 04 septembre 2023, Monsieur le Maire de St Gervais a ordonné l'ouverture d'une enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation d'exécution des travaux de remplacement de la télécabine Saint-Gervais/Bettex, sur la commune de SAINT-GERVAIS LES BAINS.

Dans les faits, dans les années 1936 et 1937, le Bettex et le Mont d'Arbois ont été équipés par des téléphériques du type mono-porteur bi-tracteur selon la disposition inventée par Applevage conçus pour un débit de 160 personnes /heure.

À partir de 1984, l'ensemble a été modernisé et la gare de départ de St Gervais a été déplacée en aval dans la zone du Chatelet et le concessionnaire de l'époque a fait le choix d'installer un DMC c'est-à-dire un double Mono-Cable, qui lui a permis de transformer un téléphérique à va-et-vient en un appareil à fonctionnement continu, doté d'un débit près de dix fois plus important.

Cependant, à l'usage, aujourd'hui, cet investissement s'avère obsolète, car gourmand en énergie puisqu'il l'installation fonctionne avec deux câbles et avec des cabines surdimensionnées de 20 places.

C'est pourquoi, j'adhère pleinement au projet de remplacement du DMC par une télécabine monocâble débrayable avec des cabines de 10 places assises, permettant d'atteindre un débit de 2 800 personnes/heure à une vitesse de 7 mètres/seconde qui sera par ailleurs en cohérence avec le futur ascenseur valléen partant de la gare du Fayet.

Je vous remercie par avance d'enregistrer ma contribution et vous prie de croire, Monsieur le commissaire enquêteur, à mes sentiments respectueux les meilleurs.

Claude GRANDJACQUES

Contribution n°17 (Web)

Proposée par PION Mickaël
(jevrod@orange.fr)
Déposée le jeudi 26 octobre 2023 à 14h47
Adresse postale : 604 chemin du Betasset 74170 Saint-Gervais-les-Bains

Pour commencer, le remplacement du DMC est censé faciliter la mobilité dans la commune, notamment pour les résidents secondaires et les saisonnier qui pratiquent l'auto-solisme. Cet argument me semble peu convainquant pour plusieurs raisons:
1- Les gains apportés par le nouvel appareil par rapport à l'ancien n'ont rien de révolutionnaire (2600pers/h contre 2300pers/h actuellement et une vitesse de 7m/s contre 6m/s actuellement)
2- L'habitat est très éparpillé sur les coteaux du Mont d'Arbois, cet appareil ne pourra donc en aucun cas servir de transport pour les résidents secondaires. (excepté les quelques rare logements à proximité de la gare d'arrivée qui constitue une très faible minorité des résidences secondaires).
3- Les saisonniers (pisteurs, perchman, restaurateurs, etc...) se rendent généralement au travail en dehors des heures d'ouverture de la station. L'augmentation du débit de l'appareil n'aura donc aucun effet sur le choix du moyen de transport des saisonnier. On peut donc se demander pourquoi ils n'utilisent pas le DMC actuellement, et la solution à ce problème n'est certainement pas de remplacer l'appareil.
L'argument de l'amélioration de la mobilité sur la commune me semble donc pas du tout pertinent, voir trompeur. Il ne semble absolument pas être en lien avec le projet, mais semble plutôt être un argument "dans l'air du temps", ajouté dans le seul but de donner une meilleur image au projet.

Ensuite, le DMC à fait fobjet d'une rénovation en 2013 qui a coûté 2 millions d'€ et son remplacement était initialement prévu en 2039, soit dans 15 ans !!!
- A l'heure de la transition écologique, est-il pertinent de remplacer une télécabine encore fonctionnel, 15 ans avant la date d'échéance prévue ? Les gains énergétiques potentiellement apportés compenseront-ils l'énergie nécessaire à la production de l'acier et du béton de cette infrastructure. Notons que même si l'acier était à 100% recyclé et fondu avec de l'électricité 100% décarbonée, la quantité d'énergie nécessaire est très importante et entre en compétition avec d'autres usages qui ont besoin de décarbonations (électricité pour les transport, le chauffage des bâtiments, etc...)
- l'avancement du remplacement de l'appareil est en partie justifié par son lien avec le projet d'ascenseur valléen. Mais il y a 3 objections à cet argument:
1- il y a 3 recours sur le fond encore non jugés sur le projet d'ascenseur valléen. Quelles seraient les conséquence sur le projet de remplacement du DMC si la justice ordonnait le démantèlement de l'ascenseur valléen ?
2- La future gare n'est pas sur l'emprise de la gare actuelle. La seule contrainte qui pourrait donc justifier l'impératif de remplacer immédiatement le DMC et la distance a faire à pied entre ces 2 gares (moins de 100m, que l'on pourrait couvrir avec une coursive provisoire pour éviter les intempéries). Cette contrainte me semble donc minime, et absolument pas à la hauteur pour justifier un remplacement avec 15 ans d'avance de l'appareil.
3- le coût global du projet ascenseur + remplacement DMC me semble très important et va utiliser beaucoup d'argent public.

En conclusion, le remplacement du DMC ne me semble pas un projet prioritaire qui nécessiterai un avancement de 15 ans.

Contribution n°18 (Mairie de Saint-Gervais les Bains)

Proposée par PAGET Robert

Déposée le jeudi 26 octobre 2023 à 16h09

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document associé
contribution_18_Mairie de Saint-Gervais les Bains_1.pdf

Commune de Saint-Gervais-les-Bains (Haute-Savoie)

Société des Téléportés Bettex Mont-d'Arbois (STBMA)

Remplacement de la télécabine Saint-Gervais-les-Bains / Bettex

Enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation d'exécution des travaux (DAET)

Document 2 – Conclusions et avis

Enquête n°E23000128/38

Commissaire-enquêteur Michel MESSIN
97 chemin de la Cascade 74400 Chamonix Mont-Blanc
mmessin@gmail.com

Sommaire

1 ENQUETE PUBLIQUE 6
1.1 CONTEXTE 6
1.1.1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE 6
1.1.2 PORTEUR DU PROJET ET MAITRISE D'OUVRAGE 7
1.1.3 MOTIVATION ET HISTORIQUE DU PROJET 7
1.2 PROCEDURE 7
1.2.1 CADRE DE LA PROCEDURE 7
1.2.2 DESIGNATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR 7
1.2.3 ARRETE DE PRESCRIPTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE 8
1.2.4 DUREE DE L'ENQUETE ET PERMANENCES 8
1.2.5 DOSSIER EN CONSULTATION 8
1.2.6 INFORMATION DU PUBLIC 8
1.2.7 FORMULATION DES OBSERVATIONS 8
1.3 CONDITIONS DE L'ENQUETE 9
1.4 PERSONNES, PUBLIC ET ORGANISMES S'ETANT EXPRIMES 9
1.4.1 MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAE) 9
1.4.2 OBSERVATIONS DU PUBLIC 9

2 PROJET SOUMIS A ENQUETE 11
2.1 RAPPEL SUR LE CHOIX ET LES OBJECTIFS DU PROJET 11
2.2 CARACTERISTIQUES DES INSTALLATIONS 12

3 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE 13
3.1 PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX 13
3.2 EVALUATION DES EFFETS BRUTS DU PROJET 13
3.3 MESURES ENVIRONNEMENTALES 14
3.4 EFFETS RESIDUELS DU PROJET 14
3.5 EFFETS CUMULES AVEC LES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVES 15
3.6 APERÇU DE L'EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET 15

4 OBSERVATIONS ET CONTRIBUTIONS RECUEILLIES 16
4.1 AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAE) 16
4.2 MEMOIRE EN REPONSE DE LA STBMA 16
4.3 OBSERVATIONS DU PUBLIC 17
4.3.1 OBSERVATIONS FAVORABLES AU PROJET 17
4.3.2 OBSERVATIONS DEFAVORABLES AU PROJET 17
4.3.3 OBSERVATIONS AVEC PROPOSITIONS OU DEMANDES PERSONNELLES 18

5 PROCES VERBAL DE SYNTHESE 19

6 ANALYSE DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR 20
6.1 AVIS FAVORABLES AU REMPLACEMENT DU DMC 20
6.2 AVIS DEFAVORABLES AU REMPLACEMENT DU DMC 20

6.3 OBSERVATIONS PARTICULIERES **22**

7 CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR **23**

Figures

Figure 1 – Situation du projet **6**
Figure 2 – Situation de la ligne **11**

SIGLES UTILISES

Ae	Autorité environnementale
ABF	Architecte des bâtiments de France
ADEME	Agence de développement et de maîtrise de l'énergie
AEP	Alimentation en eau potable
APPB	Arrêté préfectoral de protection de biotope
AOP	Appellation d'origine protégée
ASTERS	Conservatoire des espaces naturels de Haute-Savoie
AURA	Région Auvergne-Rhône-Alpes
CCVCMB	Communauté de communes de la vallée de Chamonix-Mont-Blanc
CDNPS	Commission départementale de la nature des paysages et des sites
CDPENAF	Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers
CLE	Commission locale de l'eau du SAGE
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
DIG	Déclaration d'intérêt général
DDT	Direction départementale des territoires
DP	Déclaration préalable
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'utilité publique
EEE	Espèces exotiques envahissantes
EBC	Espaces boisés classés
EPAGE	Etablissement public d'aménagement et de gestion des eaux
ERC	Eviter, réduire, compenser
ESF	Ecole de ski français
FNE	France Nature Environnement
FRAPNA	Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature
GEMAPI	Gestion des Milieux Aquatiques et Protection contre les Inondations
GES	Gaz à effet de serre
IGP	Indication géographique protégée
INAO	Institut national de l'origine et de la qualité
IRSTEA	Institut national de recherche en sciences et technologies pour l'environnement
MEHVA	Mouvement environnemental de la Haute vallée de l'Arve
MRAe	Mission régionale de l'autorité environnementale
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OFB	Office français de la biodiversité
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PAPI	Plan d'action et de prévention contre les inondations
PEM	Pôle d'échange multimodal
PGRI	Plan de gestion du risque inondation
PLH	Programme local de l'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PPA	Personnes publiques associées (à l'enquête publique)
PPRI	Plan de prévention des risques inondation
PPRN	Plan de prévention des risques naturels
RD	Routes départementales
RGP	Registre parcellaire graphique
RMC	Rhône-Méditerranée-Corse Agence de l'eau
RTE	Réseau de transport d'électricité
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de l'Arve
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SCoT	Schéma de cohérence territorial
SM3A	Syndicat mixte d'aménagement de l'Arve et de ses affluents
SPANC	Service public d'assainissement non collectif
SPU	Secteur potentiellement urbanisable
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique (trame verte et bleue)
STBMA	Société des Téléportés du Bettex-Mont d'Arbois
STECAL	Secteur de taille et de capacité limitée
STRMTG	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
UTN	Unité touristique nouvelle
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique

1 ENQUETE PUBLIQUE

1.1 Contexte

1.1.1 Objet de l'enquête publique

L'enquête publique porte sur le projet de remplacement de la télécabine reliant Saint-Gervais-les-Bains et la station du Bettex.

Depuis le pied de versant situé au Fayet, à l'altitude de 577 m jusqu'au sommet du Mont-d'Arbois à 1839 m, les ouvrages de remontées mécaniques sont constitués de trois sections.

- Un premier tronçon depuis Le Fayet jusqu'au village de Saint-Gervais-les-Bains ((Châtelet) est en construction, il s'agit de l'ascenseur valléen.
- Un deuxième appareil de type DMC[1] relie le village à la station du Bettex, c'est celui qu'il est envisagé de remplacer.
- Un troisième tronçon équipé d'une télécabine permet d'atteindre le sommet du Mont d'Arbois.

Figure 1 – Situation du projet

[1] DMC Double mono câble

L'ouvrage à remplacer constitue donc un maillon intermédiaire entre l'ascenseur valléen en construction et la télécabine du Mont d'Arbois.

Il est à noter que le tracé du nouvel équipement est identique à celui qui est actuellement en place et qu'il s'agira d'un engin de type télécabine débrayable à dix places assises.

Les principales infrastructures à créer sont la gare aval, elle sera intégrée à la gare amont de l'ascenseur valléen, la gare amont, le remplacement des pylônes existants et la création d'un pylône supplémentaire.

1.1.2 Porteur du projet et maitrise d'ouvrage

Du point de vue administratif, le maître d'ouvrage, la Société des téléportés Bettex-Mont d'Arbois (STBMA) est à l'origine de la demande.

L'enquête s'inscrit dans le cadre d'une demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET) et l'arrêté municipal prescrivant l'enquête[2] reprend tous les éléments de contexte, d'information et d'obligations de l'enquête.

1.1.3 Motivation et historique du projet

L'appareil actuel construit il y quarante ans (1984) est de type télécabine DMC[3]. Il apparait vieillissant, de faible débit, de maintenance complexe compte tenu de son âge et du peu de disponibilité des pièces de remplacement.

Ce projet s'inscrit dans un programme de développement initié par la collectivité et son mandataire STBMA intégrant les évolutions probables de la pratique quatre saisons de la montagne, un élargissement de la clientèle vers les touristes et les usagers sportifs en été. Ceci implique une amélioration du confort (attente en période de pointe), de la fiabilité, une gestion des flux tenant compte de la construction de l'ascenseur valléen[4].

1.2 Procédure

1.2.1 Cadre de la procédure

Cette enquête publique s'inscrit dans le respect des dispositions réglementaires de l'évaluation environnementale. Il s'agit en effet d'un projet répondant aux critères de l'article R122-2 du code de l'environnement auxquels sont soumis les appareils transportant plus de 1500 personnes par heure.

1.2.2 Désignation du commissaire-enquêteur

Faisant suite à la demande de M. le maire de Saint-Gervais-les-Bains du 03 août 2023 relative à la nomination d'un commissaire-enquêteur, le président du tribunal administratif de Grenoble m'a désigné le 16 août 2023 pour assurer la prise en charge de la mission d'enquête publique (N° E23000128/38).

M. Philippe Nivelle a par ailleurs été désigné en qualité de commissaire-enquêteur suppléant.

---

[2] URB 2023/297/ JB

[3] DMC Double MonoCâble

[4] Le programme a fait l'objet d'une enquête publique conjointe en 2022, une procédure en référé a été rejetée et le projet est toujours soumis à des jugements à venir sur les procédures au fond.

1.2.3 Arrêté de prescription de l'enquête publique

L'arrêté prescrivant la tenue de l'enquête publique a été établi par M. le maire de Saint-Gervais-les-Bains, le 4 septembre 2023. Il est intitulé :

Arrêté municipal N° URB 2023/297 JB

« Arrêté prescrivant l'enquête publique environnementale portant sur la demande d'autorisation d'exécution des travaux de remplacement de la télécabine Saint-Gervais-les-Bains/Bettex »

Il est précisé qu'à l'issue de l'enquête les décisions qui pourront être adoptées sont d'une part un arrêté délivrant l'autorisation d'exécution des travaux et ensuite une autorisation d'exploiter la télécabine.

1.2.4 Durée de l'enquête et permanences

Les dates de l'enquête ont été fixées en concertation avec le service urbanisme de la commune du 25 septembre 2023 à 8 heures au 26 octobre 2023 à 17 heures.

Les permanences conformément aux termes de l'arrêté se sont tenues aux dates et heures suivantes à la mairie de Saint-Gervais-les-Bains :

- jeudi 28 septembre 2023 de 9h00 à 12h00 ;
- mercredi 11 octobre 2023 de 13h30 à 16h30 ;
- jeudi 26 octobre 2023 de 14h00 à 17h00.

1.2.5 Dossier en consultation

Le dossier complet se trouvait en consultation libre à la mairie de Saint-Gervais-les-Bains aux heures d'ouverture au public précisées dans l'arrêté, un exemplaire papier était disponible ainsi qu'un poste informatique au service Urbanisme et foncier de la mairie.

Par ailleurs, ce dossier était accessible durant cette période :

- sur le site de la mairie www.saintgervais.com dans la rubrique Mairie/Urbanisme/Enquête publique ;
- sur le site internet dédié, indépendant et sécurisé à l'adresse https://www.registre-dematerialise.fr/4820, ouvert et fermé automatiquement aux heures d'ouverture et de fermeture de l'enquête.

Le dossier en consultation était constitué des éléments suivants :

- Demande d'autorisation d'exécution de travaux de STBMA.
- Avis le mission régionale d'autorité environnementale (01 août 2023).
- Mémoire en réponse de la STBMA (01 septembre 2023).
- Pièces administratives relatives à la conduite de l'enquête publique.

1.2.6 Information du public

L'information du public s'est appuyée sur plusieurs types de médias, les annonces légales des publications du Messager et du Dauphiné libéré, un communiqué de presse, un avis d'ouverture d'enquête par affichage et sur le site internet de la commune, un affichage normalisé sur 62 points de la commune.

1.2.7 Formulation des observations

Sur la base de ces moyens, les observations pouvaient donc être recueillies :

- sur le « registre papier » disponible à la mairie ;
- sur le « registre dématérialisé » mentionné ci-dessus ;
- par courriel à l'adresse foncier@saintgervais.com ;
- par courrier adressé au commissaire-enquêteur à la mairie de Saint-Gervais-les-Bains ;
- directement auprès du commissaire-enquêteur lors des permanences.

Il est à noter que toutes les observations émises quel qu'en soit le support ont été reportées sur le site internet dédié, après numérisation, pratiquement le jour de leur communication.

1.3 Conditions de l'enquête

Les contacts ont été établis début septembre avec la mairie de Saint-Gervais-les-Bains (Mme Bochatay) afin de fixer les premières réunions, les dates de permanence et les conditions pratiques de l'enquête.

Une réunion s'est tenue ensuite le 21 septembre 2023 quelques jours avant la tenue de l'enquête avec M. Peillex, maire et M. Merlin directeur d'exploitation de la STBMA.

J'ai également eu des contacts avec :

- M. Aubry Frédéric, Cogérant d'AGRESTIS
- M. Durmois Yann ingénieur d'affaire à DCSA

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, aucun incident n'a été relevé. Les conditions matérielles ont été satisfaisantes et l'ensemble des agents de la mairie ont porté une attention efficace à la bonne tenue de l'enquête.

L'affluence a été modeste mais les contacts avec le public ont pratiquement rempli le temps disponible pour les trois permanences.

Les contacts avec M. le maire ainsi qu'avec tous les intervenants contactés ont été courtois et constructifs.

1.4 Personnes, public et organismes s'étant exprimés

1.4.1 Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)

Elle a été saisie au titre des rubriques de l'annexe à l'article R.122-1 et suivants du code de l'environnement. Ses recommandations sont publiées dans un avis délibéré n° 2023-ARA-AP-1552 du 1 août 2023.

Le maitre d'ouvrage STBMA a répondu aux différents éléments identifiés en produisant un mémoire documenté le 1 septembre 2023.

1.4.2 Observations du public

Le registre dématérialisé sur lequel ont été intégrées toutes les observations écrites quel que soit le moyen utilisé montre ainsi 19 observations, où l'on peut identifier :

- deux contributions anonymes, une non identifiable ;
- douze contributions maquant l'intérêt du projet ;
- deux contributions totalement défavorables au projet ;
- cinq contributions demandant ou suggérant des améliorations.

Six personnes ou couples sont venus en permanence pour s'informer ou présenter une observation sans confirmation écrite sur les registres disponibles.

Par ailleurs, on peut noter que le dossier :

- a été consulté par 1542 visiteurs uniques ;
- a été téléchargé (au moins un document) 830 fois avec 2655 téléchargements.

2 PROJET SOUMIS A ENQUETE

2.1 Rappel sur le choix et les objectifs du projet

La liaison actuelle est équipée d'un appareil de type DMC[5] que le mandataire et exploitant, la STBMA souhaite remplacer. Les objectifs annoncés sont :

- « Améliorer et sécuriser la gestion du flux actuel d'usager en période de pointe ».
- « Fiabiliser le fonctionnement de la seule entrée en transport par câble sur le domaine skiable et sur le pôle touristique du Bettex ».
- Renforcer l'attractivité du transport pour les résidents et saisonniers entre le pôles d'emploi et de résidence.

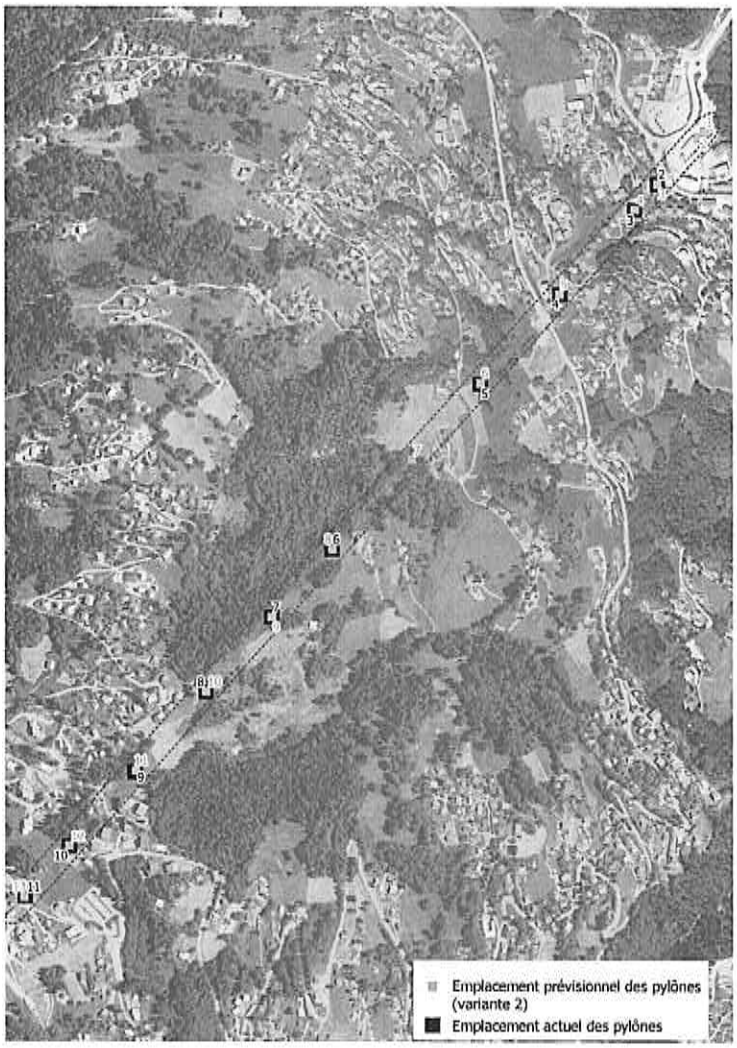


Figure 2 – Situation de la ligne

[5] Double monocâble

2.2 Caractéristiques des installations

Le projet reprend les implantations des ouvrages actuels.

- La ligne se trouve sur le même tracé que celui de l'ouvrage en place, elle comprend 13 pylônes, soit un pylône supplémentaire P7 en milieu de ligne et un autre P2 à la sortie de la gare aval.
- Les gare aval s'intégreront au bâtiment en cours de construction pour l'ascenseur valléen et la gare amont dans l'emprise des gares actuelles avec des travaux limités au sous-sol du bâtiment actuel.

Il convient également de noter que les accès aux pylônes seront pratiqués à partir des chemins existants et du layon actuel. Les massifs de fondation des pylônes seront « majoritairement » remplacés[6] et les travaux ne nécessiteront ni défrichement ni terrassements lourds.

Les caractéristiques de l'installation sont les suivantes.

Type	**Télécabine débrayable 10 places assises**
Nombre de personnes par cabines	10
Longueur suivant la corde	2491 m
Dénivellation	598 m
Station motrice aérienne	Amont
Station de tension	Aval
Vitesse variable	0 à 7 m/s
Sens de montée	Gauche
Débit définitif	3200 personnes/heure

La télécabine disposera d'une puissance de 960 kW, supérieure à celle de l'ancien ouvrage (850 kW), la consommation par personne en période de pleine charge restera cependant inférieure à celle de l'ancien DMC.

Le démarrage doit avoir lieu en mai 2023, pour une ouverture au public première quinzaine de décembre 2024.

Trois variantes ont été examinées et évaluées sur la base des paramètres exerçant une influence sur les effets bruts du projet sur l'environnement.

Variante 1. Les pylônes sont conservés en place, les autres composantes étant remplacées. Elle se révèle la moins impactante mais elle n'a pas reçu l'approbation du STRMTG[7].

Variante 2. Les emplacements des pylônes sont conservés, les structures sont remplacées et un pylône est ajouté, elle représente un meilleur compromis entre faisabilité technique et limitation des impacts, c'est celle qui est retenue.

Variante 3. Les nouveaux pylônes sont installés à des emplacements qui correspondent le mieux aux exigences du nouvel appareil, elle est jugée trop préjudiciable.

[6] Certains pourront partiellement être réutilisés.
[7] Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés

3 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

3.1 Principaux enjeux environnementaux

L'étude d'impact analyse en détail le contenu du contexte environnemental et réglementaire pour chacun des éléments majeurs tels que le climat, la qualité de l'air, l'énergie, le sol et sous-sol, l'hydrologie, les risques naturels et technologiques, les usages du site, le contexte sonore, lumineux et olfactif, les milieux naturels terrestres, la dynamique écologique ainsi que les zones réglementaires et d'inventaires. Pour chacun de ces aspects, la synthèse qui en a été menée fait ressortir des domaines où les enjeux apparaissent « forts ». Ce sont :

Domaine relatif aux usages du site :

L'ensemble des activités touristiques et de loisir de la Commune sont en partie dépendantes de la qualité de service du transport par câble (actuel DMC), entre le centre-bourg et le pôle de logement et activités touristique du Bettex.

Ce sont les *« activités touristiques et de loisirs, la randonnée, le VTT, le trail running, les sports d'hiver avec le domaine Evasion Mont-Blanc ».*

Domaine relatif aux habitats naturel :

L'étude d'impact identifie la *« présence de 5 habitats d'intérêt communautaire et de 6 habitats humides dans la zone d'étude », la présence avérée d'espèces protégées à l'échelle nationale, Chardonneret élégant, Serin cini (VU en France), Pic vert, la présence potentielle de la Pie-grièche écorcheur (Annexe I de la Directive Oiseaux), du Bruant jaune, de la Fauvette des jardins (espèces protégées à l'échelle nationale) ».*

Pour ce qui concerne les zones humides et les habitats, l'étude d'impact mentionne la *« reproduction avérée de la Grenouille rousse (protection nationale et annexe IV de la Directive Habitats), la reproduction possible d'autres espèces protégées à l'échelle nationale : Salamandre tachetée, Grenouille agile (annexe IV de la Directive « Habitats ») et Triton alpestre ».*

3.2 Evaluation des effets bruts du projet

Les éléments subissant un **effet brut de niveau fort ou modéré**, le sont essentiellement en phase travaux sans conséquence sur le long terme.

Ce sont, le climat et la qualité de l'air, la production et la consommation d'énergie, les activités touristiques et de loisirs, l'activité cynégétique, l'activité agricole, le contexte sonore et lumineux, la faune des milieux terrestres, avifaune, reptiles et amphibiens.

Au regard de la nature des travaux (remplacement d'un appareil existant) et de la localisation du projet par rapport aux sites Natura 2000, le projet n'aura pas d'effet défavorable significatif sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation de ces sites Natura 2000.

La multiplication sur les zones de chantier d'éléments anthropiques aux volumes, formes et couleurs différentes, effets visuels marquants aura un effet brut certain. En phase d'exploitation et en perception rapprochée, l'implantation du pylône supplémentaire P7 au début aval du layon existant à proximité des maisons des Ponthieux va anthropiser la perception. En perception éloignée, le gabarit de passage de la nouvelle remontée sera identique à l'actuel, il

n'y aura donc pas d'abattage d'arbre dans le layon ou à la marge. La ligne de pylône pourrait cependant accentuer sa perception

Pour ce qui concerne les domaines du sol et du sous-sol, de la ressource en eau, des risques naturels et technologiques, de l'activité halieutique, sur l'activité agricole, sur l'activité forestière, sur la production de déchets, sur les habitats naturels, sur la flore, sur la dynamique écologique du site et sur la santé, les effets bruts seront faibles à inexistants.

3.3 Mesures environnementales

Il s'agit des mesures correspondant à la séquence dite « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits ». Sont ainsi préconisées :

Deux mesures d'évitement sont préconisées

- ME-1. Adaptation de l'emprise du projet aux sensibilités des habitats naturels.
- ME-2. Eviter les ornières et eaux stagnantes favorables aux amphibiens.

Dix mesures de réduction

- MR-1. Adaptation des périodes de travaux pour la faune
- MR-2. Mesures acoustiques
- MR-3. Prise en compte des usages du site
- MR-4. Protection des zones humides
- MR-5. Mise en place de bonnes pratiques de chantier
- MR-6. Réhabilitation des sols remaniés par les terrassements
- MR-7. Précautions pour éviter l'introduction d'espèces végétales invasives en phase chantier
- MR-8. Mise en place de visualisateurs sur la ligne de remontée mécanique
- MR-9. Emission de vibrations sur les socles des pylônes occupés par le Lezard des murailles
- MR-10. Création de zones de refuge pour les reptiles
- MR-11. Intégration paysagère

Deux mesures d'accompagnement

- MA-1. Rédaction d'un cahier des clauses environnementales pour la consultation des entreprises
- MA-2. Assistance technique pendant les travaux

Trois mesures de suivi

- MS-1. Suivi de la reprise de la végétation (réensemencement)
- MS-2. Suivi des plantes exotiques envahissantes
- M-3. Suivi des émergences sonores du projet

Le coût des mesures environnementales est évalué à environ 40 000 € avec un entretien sur plusieurs années estimé à 4 000 €/an

3.4 Effets résiduels du projet

Pratiquement pour tous les domaines, seuls les effets résiduels de chantier sont identifiés.

On peut en revanche considérer qu'en phase d'exploitation « le projet entrainera...une baisse des émissions atmosphériques et de GES par personne transportée, considérant l'amélioration de son attractivité en période de pointe ».

3.5 Effets cumulés avec les projets existants ou approuvés

Parmi les ouvrages correspondant aux critères définis dans l'article R122-5 du code de l'environnement et définissant les ouvrages susceptibles d'exercer une influence cumulée sur l'environnement, la construction de l'ascenseur valléen et le remplacement du télésiège d'Arbois ont été retenus.

L'analyse des éventuels effets cumulés montre qu'il n'y a pas d'effet résiduel notable, toutes les perceptions montrent des effets faibles, négligeables ou favorables.

3.6 Aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet

L'analyse montre pour les grands enjeux et en cas de non-réalisation, le plus souvent une évolution « stagnante », plutôt défavorable pour les domaines énergétiques et touristiques ainsi que pour le paysage qui aura tendance à se refermer.
Les domaines non affectés représentant des enjeux modérés poursuivront leur évolution.

4 OBSERVATIONS ET CONTRIBUTIONS RECUEILLIES

4.1 Avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)

L'avis délibéré de la MRAe Auvergne-Rhône-Alpes formulé le 1 août 2023 porte le N°2023-ARA-AP-1552.

Pour la MRAe, les enjeux environnementaux portent sur les domaines suivants :

- « le changement climatique, notamment la vulnérabilité du projet et les émissions de gaz à effet de serre ;
- le bruit, notamment au droit des habitations les plus proches ;
- le paysage et le patrimoine ;
- la biodiversité ;
- les risques naturels, en particulier les mouvements de terrain. »

Les principales remarques figurant dans l'avis de la MRAe et concernant l'étude d'impact sont les suivantes :

- préciser le devenir de la télécabine à attache débrayable Bettex-Arbois ;
- analyser les incidences cumulées du projet d'ensemble, avec l'ascenseur valléen et les autres opérations ;
- vérifier la compatibilité du pylône n°7 avec le plan de prévention des risques naturels ;
- étayer la disponibilité à long terme de la ressource en eau et en énergie, en particulier pour la production de neige de culture, nécessaire à la viabilité de l'opération ;
- réaliser un bilan carbone complet de l'opération ; réduire et compenser les émissions générées et prévoir une mesure de réduction du parking amont du Bettex ;
- évaluer les nuisances sonores apportées par la pose du nouveau pylône n°7 au droit des habitations les plus proches, et réaliser une simulation acoustique sur la nouvelle configuration de la gare amont ; de prévoir le cas échéant les mesures d'évitement ou de réduction appropriées ;
- compléter les inventaires, renforcer les mesures prises vis à vis des oiseaux, notamment au titre des effets cumulés, fournir un calendrier détaillant les périodes précises des interventions en fonction des milieux et des espèces dès ce stade, et de l'intégrer aux prescriptions des autorisations, et au cahier des charges des entreprises.

4.2 Mémoire en réponse de la STBMA

Dans un mémoire documenté du 1 septembre 2023, la STBMA s'attache à répondre aux demandes et recommandations formulées par la MRAe. Les réponses sont apportées sur :

- La procédure UTN et périmètre du projet et celui de l'étude d'impact
- Les ressources pour la neige de culture en eau et en énergie
- Le développement du tourisme quatre saisons
- Le bilan carbone
- Les nuisances sonores
- La biodiversité et les milieux naturels
- Les risques naturel
- Les dispositifs de suivi

- Le résumé non technique

Un complément est apporté par STBMA le 22 novembre 2023 pour préciser les coûts, les orientations de fonctionnement selon l'évolution climatique et les pratiques des touristes et habitants.

4.3 Observations du public

4.3.1 Observations favorables au projet

Sur un total de 19 observations, 12 sont favorables au projet, elles portent sur les points suivants :

- Le système mis en place en 1984 (double monocâble) est aujourd'hui très consommateur d'énergie et il possède des cabines surdimensionnées.
- Le projet est « indispensable », ce type d'appareil est difficile à entretenir car les exemplaires construits sont peu nombreux et les pièces sont rares.
- L'appareil apportera plus de fluidité dans la transport et dans les accès au Bettex.
- Les pylônes auront un volume plus réduit et l'extension des massifs de fondation sera pratiquement semblable voire moindre.
- Les accès aux quais seront beaucoup plus pratiques et l'intégration des deux gares apportera un confort supérieur notamment pour les personnes à mobilité réduite.
- Le passage à une techniques monocâble permet d'économiser une grande longueur de câble (5000 m).
- Le projet est cohérent, respectueux des contraintes d'urbanisme et environnementales.
- « La fiabilité est de moins en moins bonne malgré le très bon travail d'entretien de la STBMA ».
- C'est un appareil qui est « la porte d'entrée du domaine skiable », il est logique de le remplacer.
- L'appareil n'aura pas d'impact sur le paysage, il est « nécessaire pour la cohérence du projet d'accès à la station du Bettex ».
- C'est un remplacement sans nuisance nouvelle.
- Le projet dans la continuité de l'ascenseur valléen participe à la mise en œuvre de la réduction du trafic routier et de la pollution.
- « C'est une chance extraordinaire d'avoir une merveilleuse société de remontées mécaniques à Saint-Gervais-les-Bains » on ne peut qu'être favorable au projet.
- L'accessibilité est mise en avant, la montée directe sera renforcée depuis la gare du Fayet, une ouverture 7 à 8 mois, c'est « le meilleur moyen de proposer un transport à faible bilan carbone ».
- Le projet valorise Saint-Gervais-les-Bains.

4.3.2 Observations défavorables au projet

L'argumentaire développé concerne :

- Le faible gain (vitesse-débit) du nouvel appareil par rapport à l'ancien.
- Le peu d'intérêt comme moyen de transport public pour les résidents n'habitant pas à proximité de la gare ce qui est le cas de la majorité des habitants du Bettex.
- Le peu d'utilité pour les saisonniers et personnels qui doivent accéder à la station en dehors des heures de fonctionnement de l'appareil.
- Il s'agit d'un projet qui n'apporte pas de véritable gain pour les transports.

- L'appareil actuel a fait l'objet d'une rénovation en 2013 et son remplacement était prévu en 2039. Les gains d'énergie ne compenseront pas les pertes et consommations correspondant au remplacement.
- La continuité avec l'ascenseur valléen pourrait être illusoire car ce dernier projet est suspendu à trois recours sur le fond, non jugés.
- Si la liaison Saint-Gervais-les-Bains-Bettex n'était pas réalisée, la distance à parcourir depuis la gare de l'ascenseur valléen ne représente pas une difficulté notable.
- Le coût global est élevé, démesuré pour la commune.
- Le projet n'est pas cohérent avec les perspectives climatiques.
- Les travaux apporteront des nuisances.
- Le projet n'associe pas suffisamment les activités estivales.
- Une interrogation relative à l'accès des personnes handicapées est formulée.

4.3.3 Observations avec propositions ou demandes personnelles

Les sujets suivants sont présentés :

- La diminution du bruit au niveau de la gare amont.
- L'intégration de la gare amont comme gare intermédiaire dans une architecture intégrant le remplacement de l'appareil du Mont d'Arbois.
- Le changement des pylônes EDF inesthétiques au Bettex.
- Quelles seront les conditions de circulation au moment des travaux au Bettex.
- Les pylônes pourraient-ils être peints en vert ?
- Les défrichements, les déboisements vont provoquer des glissements de terrains.

5 PROCES VERBAL DE SYNTHESE

La dernière permanence s'est déroulée le 26 octobre avec la clôture du dépôt des observations à 17 h 00.

Pour des raisons d'agenda, une réunion avec M. le maire a été organisée à l'issue de la clôture. Les termes de notre entretien ont été confirmés dans mon courrier adressé à M. le maire, le 28 octobre 2023.

Un mémoire en réponse m'a été adressé par M. le maire, il a été établi en concertation avec STMB, délégataire et porteur du projet, il reprend les différentes remarques exprimées dans le procès-verbal de synthèse.

6 ANALYSE DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

6.1 Avis favorables au remplacement du DMC

Le commissaire-enquêteur note que les avis portent sur les points suivants.

- le remplacement est justifié en raison du vieillissement de l'appareil construit il y quarante ans, sa fiabilité est en défaut ;
- la cohérence avec la construction de l'ascenseur valléen ;
- le coût de fonctionnement élevé ;
- l'évolution vers un mode de transport moins carboné avec l'attrait d'une offre de transport de substition vers les automobilistes, vers un public non habitué qui se dirigerait vers un transport plus écologique ;
- l'intérêt commercial d'un appareil attractif, « porte du Mont d'Arbois » pouvant susciter un intérêt pour les touristes « quatre saisons ».

Pour le commissaire-enquêteur tous ces éléments sont effectivement favorables au choix du maître d'ouvrage et à sa volonté de remplacer l'appareil existant.

Le commissaire-enquêteur note d'une part que certaines contributions maîtrisent apparemment bien les caractéristiques techniques de la remontée mécanique et d'autre part que plusieurs contributions voient dans le remplacement une meilleure cohérence des moyens et des offres de transport associée au souhait de voir les usages se diriger vers l'utilisation d'énergie non carbonée.

Sur ce point particulier, le commissaire-enquêteur regrette cependant que les perspectives de fonctionnement pour les années à venir ne soient pas plus étayées et mieux décrites ce qui aurait permis au lecteur de ne pas avoir à revenir sur des études générales plus prospectives ou à des évaluations semblables à celles qui figurent dans les documents relatifs au projet d'ascenseur valléen

6.2 Avis défavorables au remplacement du DMC

Le commissaire-enquêteur a noté les points de désaccord suivants.

Faible gain de performance de l'appareil de remplacement

Le commissaire-enquêteur reprend les éléments communiqués par STBMA (voir annexe I) et note les explications relatives aux différentes vitesses selon la réglementation ou l'exploitation réelle. Il parait important et justifié pour une remontée mécanique de ne pas voir apparaître des bouchons aux heures de pointe (45 mn actuellement), de ne pas surdimensionner les capacités, ce qui conduit à un compromis sur le type d'appareil envisagé et sur une conception efficace des aires d'embarquement (plus longues et vitesse réduite).

Faible intérêt comme moyen de transport pour les utilisateurs autres que touristes

Le commissaire-enquêteur a bien noté les réponses de STBMA indiquant qu'à l'évidence l'appareil ne peut constituer un moyen de transport public avec des dessertes « à la demande ».

STBMA rappelle les horaires de fonctionnement pour le public et pour les socio-professionnels, STBMA précise par ailleurs que le système « bénéficie d'un bon retour d'expérience » depuis de nombreuses années.

Le commissaire-enquêteur considère par ailleurs que les habitudes et pratiques actuelles évoluent rapidement et que l'appareil doit également être considéré comme évolutif et attractif pour des usages d'avenir utilisant une énergie moins carbonée.

Le remplacement ne paraît pas nécessaire. Le coût est élevé

Il appartient à la collectivité de maîtriser ses choix d'investissement, STBMA indique qu'il s'agit pour le remplacement du DMC, du résultat d'une projection tenant compte des paramètres économiques des années à venir et notamment des effets de la mise en place de l'ascenseur valléen. C'est ce qui a conduit le délégataires à reformuler un programme d'investissement en réponse aux demandes de la collectivité.

Le coût annoncé par STBMA est de 25 millions d'euros (voir note dans les réponses au procès-verbal de synthèse).

La liaison entre les deux gares n'était pas insurmontable

Pour le commissaire-enquêteur, l'association des deux gares représente plus qu'un choix de confort, il y a un gain d'espace, d'efficacité, de qualité architecturale et une influence sur l'aire de parking.

La procédure sur le fonds en cours peut arrêter la construction

Le commissaire-enquêteur n'a aucune autorité pour formuler un avis sur une procédure judiciaire en cours.

Les gains en énergie ne compenseront pas les dépenses de remplacement

STBMA confirme bien entendu que ce ne peut être le cas, le commissaire-enquêteur considère que les bénéfices futurs se trouvent dans les gains de fonctionnement mais également dans toutes sortes de résultats positifs sur l'amélioration des pratiques et des comportements. Il est rappelé que l'appareil se trouve en classe A parmi les critères de performance énergétique.

Le projet n'est pas cohérent avec les perspectives climatique

De longs développements argumentés se trouvent dans l'évaluation environnementale. Il est conseillé au lecteur de revenir aux publications relatives au climat des Alpes du Nord et sur les études de la DDT en matière de perspectives d'enneigement pour appréhender des paramètres sur les lesquels les professionnels de la montagne de fondent aujourd'hui.

STBMA précise que conformément à ce qui est avancé par les spécialistes, le fonctionnement est viable pour une période de 30 ans et ne remet pas en cause l'activité du ski. Par ailleurs, la durée d'amortissement retenue est de 20 ans avec des évolutions possibles selon la demande des habitants et des visiteurs.

Les travaux apporteront des nuisances

STBMA indique que les travaux seront limités à huit mois, le détail est disponible en annexe I. Il existe de nombreuses prescriptions décrites dans l'étude d'impact à tous les moments de la construction, le commissaire-enquêteur considère qu'elles représentent une part importante des travaux de construction et qu'elles sont particulièrement attentives aux dérangements de toutes sortes.

Les accès aux personnes en situation de handicap et autres utilisateurs

Ils sont prévus (voir note du dossier sur l'accessibilité), il en est de même pour les piétons et vélos qui constituent une clientèle potentielle notable pour la « montagne quatre saisons ».

Atteintes à la biodiversité

Le commissaire-enquêteur constate qu'il n'y a aucune mention du public concernant les atteintes à la biodiversité, il convient de noter que les pylônes seront fondés pour l'essentiel sur un massif et non sur quatre massifs comme précédemment ce qui réduit l'aire perturbée par les travaux.

Atteintes au paysage

Le commissaire-enquêteur note également qu'aucune mention du public ne concerne le paysage hormis une observation d'un riverain qui voit un pylône depuis son habitation. Le commissaire-enquêteur note que le projet ne prévoit pas de teinte verte pour l'habillage des poteaux et qu'il s'agit d'une nuisance mineure.

Les craintes avancées concernant d'éventuels défrichements ne sont pas justifiées puisqu'il n'y en a pas. En revanche l'entretien du layon est une opération nécessaire au bon fonctionnement de l'installation et ce dernier sera visible comme toute coupe dans un massif boisé, c'est le cas par exemple au niveau des pistes.

6.3 Observations particulières

Observation de M. Paget

La réponse de STBMA figure en Annexe I. Le terrain de M. Paget fait l'objet d'une servitude de survol vis-à-vis de laquelle M. Paget a des obligations (entretien de la végétation et risque incendie). Cette servitude perdure avec le nouvel appareil, les contraintes correspondantes sont « régulièrement rappelées » à M. Paget.

Observation de M. Legrais

La construction prévoit des pylônes en acier galvanisé.

Observation de M. Didierlaurent : la gare amont est très bruyante

La réponse figure dans les contenus techniques en réponse à la MRAe (chap. 5), STBMA souligne que les nuisances sonores seront fortement atténuées.

Observation de M. et Mme Henrichsen

Les nuisances évoquées devraient être directement indiquées à STBMA qui ne les a pas identifiées. STBMA rappelle que lors de la construction de la maison de M. et Mme Henrichsen, l'implantation des constructions a été souhaitée à une distance la plus proche possible de la ligne DMC, à une époque où celle-ci fonctionnait déjà.

Observation de M. Bottelin, de M. et Mme Bowdler

STBMA confirme qu'il n'y a pas de coupe d'arbre prévue « hormis l'entretien du layon » (Voir réponse précédente).

Observation de M. Bravard

Aucune information n'est pour le moment disponible, celle-ci sera diffusée avant les travaux.

Observation de M. Sannier

STBMA indique que les pylônes de la télécabine sont prévus en tubes galvanisés et que les pylônes EDF relèvent de la compétence EDF, en précisant que le secteur doit voir des aménagements à terme.

7 CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Après avoir :

- Pris connaissance des documents constituant le dossier.
- Vérifié que les pièces du dossier répondaient aux exigences réglementaires.
- Evalué la teneur du projet présenté.
- Défini en concertation avec M. le maire et les services de Saint-Gervais-les-Bains (urbanisme) les dispositions pratiques pour le déroulement de l'enquête publique.
- Vérifié que toutes les procédures relatives à l'information, que les affichages étaient bien mis en place, que le dossier mis en consultation répondait bien aux critères d'information du public et que chacun pouvait s'informer dans de bonnes conditions sur le projet présenté.
- Recueilli l'avis de M. le maire et de STBMA organisme délégataire, de toutes les personnes ayant souhaité s'exprimer, en permanence, par courrier, par oral, par courriel, par courrier ou par dépôt d'observation sur le site dématérialisé dédié.
- Effectué un examen du site lors de plusieurs visites.
- Rencontré les personnes qu'il me paraissait utile de rencontrer.
- Remis et commenté à M. le maire, au cours d'une réunion et ensuite par courrier les éléments recueillis lors de l'enquête sous forme de procès-verbal. Présenté à cette occasion mes propres interrogations et demandes complémentaires.
- Rassemblé les observations, les avoir analysées, formulé un avis sur les éléments du dossier et synthétisé l'ensemble dans le rapport d'enquête unique (Document 1 – Rapport d'enquête).

Considérant que :

- L'enquête publique s'est déroulée dans des conditions satisfaisantes où chacun a pu s'exprimer et recueillir les renseignements qu'il souhaitait.
- Le remplacement de l'appareil existant de type DMC parait justifié au regard des exigences de confort et de bon fonctionnement du public actuel de la station.
- La construction de l'appareil remplaçant de type télécabine débrayable 10 places est adapté aux besoins de transport des skieurs mais également des touristes et autres sportifs.
- Le projet s'inscrit dans les perspectives de développement des activités « quatre saisons » en cohérence avec la construction de l'ascenseur valléen.
- Le projet reprend assez précisément le tracé et les implantations de l'ouvrage actuel, avec un seul pylône supplémentaire en ligne, ce qui réduit notablement l'envergure des travaux.
- L'effet de la construction sera surtout perceptible en période de travaux, celle-ci étant limitée à huit mois.
- Les impacts relativement peu importants seront limités en raison des mesures dites environnementales qui seront mises en place.
- Des efforts importants de préservation des espaces et de activités sont envisagés pour atténuer les perturbations aux différents enjeux (naturels et humains).
- Les mesures de suivi et de contrôle sont particulièrement bien détaillées dans les recommandations de l'étude d'impact.

- Les perspectives climatiques ont été prises en compte dans l'évaluation de la faisabilité du projet.
- Les paysages seront globalement préservés dans leur état actuel puisqu'il n'y a ni défrichement ni coupe d'arbre envisagés.
- Les atteintes à la biodiversité ne sont pas mentionnées parmi les craintes du public.
- L'essentiel des réponses aux préoccupations particulières ont été apportées par STBMA.

Le commissaire-enquêteur dans le cadre du projet de remplacement du DMC Saint-Gervais-les-Bains-Bettex, émet un avis favorable à la demande d'autorisation d'exécution des travaux

Michel MESSIN
Commissaire-enquêteur

Chamonix Mont-Blanc

Le 24 novembre 2023