

Le SDAGE constitue un acte réglementaire qui s'impose aux administrations, collectivités locales, établissements publics.

Les 8 orientations fondamentales du SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021 sont les suivantes :

- — S'adapter aux effets du changement climatique
- ❶ — Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité.
- ❷ — Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques
- ❸ — Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement.
- ❹ — Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau.
- ❺ — Lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé.
- ❻ — Préserver et développer les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques
- ❼ — Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.
- ❽ — Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

Outre les mesures opérationnelles générales, le SDAGE définit des orientations sur certains territoires ou milieux structurants.

Ainsi, le SDAGE précise des orientations spécifiques concernant le bassin versant de la Dranse.

SAGE

Au niveau du secteur d'étude, il n'y a pas de SAGE approuvé ou en cours d'élaboration.

5.9.2 Compatibilités du projet

Vis-à-vis de la Directive cadre sur l'eau (DCE)

En fonctionnement, le projet de télésiège de Conches n'aura pas d'incidences significatives sur les compartiments biologique et chimique de la Dranse et ne sera donc pas un obstacle au maintien du bon état écologique de ce cours d'eau.

Vis-à-vis du SDAGE des eaux du Bassin Rhône Méditerranée (2016-2021)

0— S'adapter aux effets du changement climatique

Le projet s'inscrit dans un projet global d'optimisation du fonctionnement du domaine skiable de Châtel dans un but pérenniser une activité économique majeure sur le long terme.

- ➡ Le projet est compatible avec cette orientation du SDAGE

❶— Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité.

- ➡ Le projet est non concerné par cette orientation du SDAGE

❷— Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques

Le projet n'aura pas d'incidences sur l'hydrologie du ruisseau de Fiolaz.

- ➡ Le projet est compatible avec cette orientation du SDAGE

③— Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement.

➡ Le projet est non concerné par cette orientation du SDAGE

④— Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau.

➡ Le projet est non concerné par cette orientation du SDAGE

⑤— Lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé.

➡ Le projet est non concerné par cette orientation du SDAGE

⑥— Préserver et développer les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques

Milieux aquatiques

Le projet n'aura pas d'incidences sur l'hydrologie des cours d'eau de l'aval.

Zones humides :

Le projet n'aura pas d'incidences sur les zones humides de la vallée.

➡ Le projet est compatible avec cette orientation du SDAGE

⑦— Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.

Le projet n'aura pas d'incidences sur la ressource en eau potable.

➡ Le projet est non concerné par cette orientation du SDAGE

⑧— Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

➡ Le projet est non concerné par cette orientation du SDAGE

6 — VULNÉRABILITÉ VIS-À-VIS DU RISQUE D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHE MAJEURE

6.1 Les risques d'accident

6.1.1 L'installation

Il s'agit d'un système de remontée mécanique qui comprend trois sous-ensembles :

- un dispositif de propulsion utilisant un moteur électrique,
- un câble aérien pour supporter les véhicules en ligne,
- un système automatisé de mise en route centralisant les commandes.

6.1.2 Conditions exceptionnelles d'origine naturelle

Scénarios liés au substratum :

L'axe du nouveau télésiège n'est pas exposé à des risques de chute de blocs. En revanche, il s'inscrit comme l'appareil qu'il doit remplacer dans un secteur soumis à des phénomènes potentiels de glissement de terrain. Cet aléa a été pris en compte pour la définition de l'implantation et des fondations des ouvrages de ligne par l'étude géotechnique Equaterre.

Scénarios liés aux conditions hydrogéologiques :

L'axe du nouveau télésiège ne concerne aucun aquifère sensible.

Scénarios liés aux précipitations envisagées :

Avalanches :

Le site est contraint par cet aléa. Une étude spécifique de définition des occurrences a été réalisée par Toraval.

Précipitations exceptionnelles :

Ce type d'ouvrage est peu sensible à cet aléa et aucun scénario d'accident ayant cette origine n'a été étudié.

6.1.3 Conditions exceptionnelles d'origine accidentelle

Scénarios géologiques envisagés :

Ce type d'ouvrage est peu sensible à cet aléa et aucun scénario d'accident ayant cette origine n'a été étudié.

Scénarios hydrauliques envisagés :

Ce type d'ouvrage est peu sensible à cet aléa et aucun scénario d'accident ayant cette origine n'a été étudié.

Incident électrique :

Les fortes puissances électriques ainsi que le nombre d'automatismes nécessaires au fonctionnement de telles installations engendrent des risques d'ordre électrique. Ce risque est connu et les installations optimisées et protégées par des coupe-circuits.

Incident mécanique :

Les moteurs et réducteurs comme tout appareil mécanique présentent un risque de casse. Ces éléments sont carrossés ce qui atténue le risque de projection et sont soumis à des révisions réglementaires en plus de leurs contrôles électriques. Par ailleurs, ces moteurs et réducteurs sont en fonctionnement automatisé et la présence du personnel à proximité n'est que ponctuelle.

6.2 Les risques en cas de catastrophe majeure

Le terme «catastrophe» désigne les effets dommageables d'un phénomène brutal, durable ou intense, d'origine naturelle ou humaine.

6.2.1 Évènements d'origine climatique

Les avalanches :

Les risques liés à la neige ont ici, comme dans les autres massifs de la montagne française, fait l'objet tout d'abord de simples reconnaissances (CLPA — Carte de Localisation Probable des Avalanches). Le télésiège de Conches s'inscrit dans un espace concerné par des aléas avalancheux potentiels inventoriés à la carte d'aléas du PPR et traités préventivement par la procédure PIDA de la commune.

Une étude spécifique de validation de la procédure de prévention a été réalisée par Toraval.

Les crues torrentielles :

Les crues torrentielles, phénomène qui se rencontre dans toutes zones montagneuses est dû à la forte pente des cours d'eau qui génère un transit rapide des eaux de pluie ou de fonte des neiges. Le PPR ne mentionne pas ce type de risque pour haut bassin versant de Conches où se situe l'appareil.

6.2.2 Évènements liés au substratum

Les glissements de terrain :

C'est un phénomène naturel habituel dans le massif alpin. Le PPR mentionne ce type de risque pour le haut bassin versant de Conches où se situe l'appareil.

Une étude géotechnique Phase G2 sera réalisée préalablement au démarrage du projet afin de définir les hypothèses de sols à prendre en compte pour le dimensionnement des ouvrages de fondations nouveaux et vérifier la stabilité des sols dans les emprises concer-

nées par chaque ouvrage.

Les chutes de pierres :

Les chutes de pierres et les éboulis liés constituent un aléa naturel normal qui grève les secteurs pentus d'altitude.

Le PPR de Châtel indique que les versants du haut bassin versant de Conches où se situe l'appareil ne sont pas soumis à ce type d'aléa.

Les risques sismiques :

Les décrets n° 2010-1254 et n° 2010-1255, relatifs à la prévention du risque sismique ont défini les zones de sismicité du territoire français.

Au regard de ce document, la commune de Châtel est en sismicité moyenne n° 4. Pour la partie suisse, ce niveau est similaire.

Pour autant, la sensibilité des appareils de remontée mécanique est modérée vis-à-vis des secousses sismiques a contrario des équipements au sol (route, voies ferrées...)

Pour des bâtiments ou des ouvrages construits, la sensibilité est liée à la présence de masses en hauteur. Une ligne de téléporté ne présente pas de masses particulières qui pourraient fragiliser l'ensemble.

Les gares sont des équipements mécaniques simples, légers et peu fragiles, aptes à supporter sans détérioration des vibrations latérales ou verticales.

Pour exemple, l'appareil de Medellín — appareil aux mécanismes beaucoup plus sophistiqués et sensibles qui enregistre 1 000 000 passages/mois — implanté dans un site soumis à aléas sismiques forts (volcanisme) ne montre pas de fragilité particulière ou de dégradations mécaniques imputables à ce type d'aléa.

6.2.3 Évènements d'origine astronomique

La chute de météorites d'une certaine taille peut causer des dégâts considérables sur une zone très étendue, comme cela a été observé le 15 février 2013, avec la chute d'un météore à proximité de Tcheliabinsk.

Ce risque pour une remontée mécanique semble cependant anecdotique au regard d'une occurrence de probabilité extrêmement faible et des dégâts majeurs de ce type d'aléa qui impacteraient une zone de plusieurs kilomètres carrés.

6.2.4 Évènements d'origine humaine

Risques industriels :

Un dépôt est exploité par la SAEM pour le stockage des explosifs utilisés pour les déclenchements préventifs d'avalanches au « Pré de la Joux ».

Ce dépôt d'une capacité de 250 kg de matière active a été soumis à Déclaration selon la rubrique 4220 des IC et autorisé par arrêté en date du 16 juin 2011.

En raison de sa distance, le risque lié à l'explosion de ce dépôt apparaît sans objet vis-à-vis de la remontée mécanique de Conches.

Rupture de barrages d'altitude :

Le secteur de Super-Châtel n'est pas concerné par le barrage du Queyset. Ce risque de rupture de ce barrage est sans objet pour le télésiège de Conches.

Le risque incendie :

Les feux de forêt

Le risque de feu de forêt est non nul sur le secteur du télésiège de Conches. En raison de la nature des boisements concernés, pessière, son occurrence apparaît très peu probable.

Malveillance :

Ce risque est non nul pour un télésiège. Hors exploitation l'accès aux organes mécaniques et électriques de l'appareil est fermé et peu accessible.

7 — SOLUTIONS DE SUBSTITUTION - RAISONS DU CHOIX

Ce risque est connu et les installations optimisées et protégées.

7.1 La problématique

Dans ses réflexions d'amélioration à long terme de l'ensemble du domaine qu'elle exploite, la SAEM Sport et Tourisme de Châtel souhaite privilégier l'optimisation de l'existant.

Le télésiège de Conches à véhicules 3 places — âgé de 41 ans — qui permet la desserte de la Combe de Super-Châtel est l'une des plus vieilles installations — devenue obsolète et fragile — du domaine skiable.

Cet appareil à un rôle stratégique pour le domaine de Super Châtel :

- Il dessert la piste rouge de La Combe sécurisée depuis plus de 15 ans par une installation de production de neige ;
- Il dessert le stade de slalom de la Combe, entièrement terrassé et reprofilé et également sécurisé par une installation de production de neige ;
- Il dessert enfin la piste bleue du Boude qui est une alternative à la piste rouge pour les débutants ;
- Il permet l'accès à de nombreuses autres remontées mécaniques : télésiège du Morclan, téléskis débrayables des Coqs et de Chermillon (Suisse).

7.2 Solutions envisagées

Pour apporter un plus grand confort à la clientèle et supprimer les files d'attentes pénalisantes en raison d'un débit technique réduit par rapport à l'installation initiale, quatre solutions techniques ont été envisagées pour le remplacement du télésiège de Conches.

- mise en place d'un Télésiège à pinces fixes 4 places sur le même tracé — solution interdite par la réglementation ;
- mise en place de deux Télésièges à pinces fixes 4 places ;
 - un premier sur le tracé raccourci du télésiège actuel — arrivée au niveau de la gare de départ du Télésiège du Morclan.
 - un second entre le départ des téléskis des Coqs et la crête entre la piste Chermillon et la piste du lac.
- mise en place de deux Télésièges à pinces fixes 4 places et démontage des téléskis des Coqs ;
 - un premier sur le tracé raccourci du télésiège actuel — arrivée au niveau de la gare de départ du Télésiège du Morclan.
 - un second sur le tracé des Coqs avec une arrivée dans la piste du Corbeau.
- mise en place d'un Télésiège à pinces découplables 6 places sur un axe modifié avec prolongation sur le territoire suisse.

7.3 Raison du choix

Un Télésiège à pinces découplables 6 places en liaison directe sur le territoire suisse permet de répondre au mieux au cahier des charges fixé par la commune à son exploitant du domaine skiable et aux autorités helvétiques qui ont validé cette solution ; optimisation, sécurisation, performance, préservation de l'environnement.

8 — ÉVITEMENT - RÉDUCTION — COMPENSATION

8.1 Les différents types de mesures

8.1.1 Mesures d'évitement

Les mesures d'évitement permettent de supprimer l'impact dès la conception du projet (par exemple le changement d'implantation pour éviter un milieu sensible).

Elles reflètent les choix du maître d'ouvrage dans la conception d'un projet de moindre impact.

8.1.2 Mesures de réduction

Les mesures de réduction ou réductrices visent à réduire l'impact. Il s'agit par exemple de l'éloignement des habitations ou des activités, de la mise en place de décanteurs, déshuileurs, de la planification du chantier, etc.

8.1.3 Mesures de compensation

Les mesures de compensation ou compensatoires visent à conserver globalement la valeur initiale des milieux, par exemple en reboisant des parcelles pour maintenir la qualité du boisement lorsque des défrichements sont nécessaires, en achetant des parcelles pour assurer une gestion du patrimoine naturel, en mettant en œuvre des mesures de sauvegarde d'espèces ou de milieux naturels, etc. Elles interviennent sur l'impact résiduel une fois les autres types de mesures mises en œuvre.

Une mesure de compensation doit être en relation avec la nature de l'impact. Elle est mise en œuvre en dehors du site projet.

Ces différents types de mesures, clairement identifiées par la réglementation, doivent être distingués des mesures d'accompagnement du projet, souvent d'ordre économique ou contractuel et visant à faciliter son acceptation ou son insertion.

Le maître d'ouvrage doit privilégier les mesures d'évitement, puis celles de réduction et en dernier recours proposer des mesures de compensation.

8.2 Mesures en phase de chantier

Mesures d'évitement

8.2.1 La démarche « chantier à nuisances réduites »

Le CCTP transmis aux entreprises retenues précisera les exigences d'un « chantier à faibles nuisances » pour une réalisation respectueuse de l'environnement et des personnes et cette exigence sera annexée à l'acte d'engagement des marchés travaux qui seront passés avec les entreprises.

Le chantier sera donc conduit selon cette démarche.

Dans le cadre de cette charte, les entreprises et leurs sous-traitants adjudicataires du chantier devront s'engager à mettre en œuvre des méthodes de travail qui permettront de répondre aux objectifs suivants :

- ➡ limiter les risques et nuisances causés aux travailleurs et aux personnes pouvant se trouver à proximité du chantier ; bruit, poussières, odeurs...,
- ➡ limiter tous types de pollutions ayant des effets sur l'environnement ou la santé des personnes,
- ➡ limiter la quantité et le volume des déchets produits, assurer la traçabilité et rechercher la valorisation,
- ➡ améliorer les conditions de travail et de confort des personnels.

Ainsi, chaque entreprise s'engagera individuellement et collectivement par la signature de cette charte :

- ➡ à la gestion des déchets produits et consommés :
 - ➡ en réduisant les déchets à la source,
 - ➡ en évacuant ses déchets tous les jours vers des bennes dédiées, en veillant au compactage des déchets dès que cela est possible,
 - ➡ en gérant la filière déchets depuis les bennes jusqu'aux entre-

prises de recyclage,

- ➡ en réutilisant sur place certains déchets avec l'accord des maîtres d'œuvre et du contrôleur technique,
- ➡ en maîtrisant les consommations d'eau et d'électricité lors du chantier dans le compte interentreprises.

➡ à la maîtrise du bruit :

- ➡ en respectant les niveaux de bruit de la réglementation du travail
- ➡ en réduisant le niveau sonore du matériel utilisé (utilisation d'engins agréés).

➡ à la maîtrise des nuisances :

- ➡ en réduisant les boues et les poussières dans et hors du chantier,
- ➡ en ne rejetant aucun liquide autre que de l'eau dans le sol,
- ➡ en ne brûlant aucun matériau sur le chantier.

➡ à la sensibilisation et l'information de tout le personnel et leur contribution pour l'application et le respect de cette charte :

- ➡ en participant aux réunions d'information et de formation du personnel et aux actions de sensibilisation collectives organisées sur le chantier,
- ➡ en renseignant et en remettant à la maîtrise d'œuvre les fiches « produits » (fiches de déclaration environnementale et sanitaire) qui lui seront demandées,
- ➡ en prévoyant dans l'offre de prix le coût des prestations ci-dessus.

Outre ces points essentiels, les exigences particulières concernant les produits et systèmes seront précisées dans le Cahier des Clauses Techniques Particulières des marchés.

Modalités d'application de la charte

Cette charte vaut engagement, elle est signée entre le maître d'ouvrage, l'équipe de maîtrise d'œuvre et les entreprises adjudicataires. Elle fait partie des pièces contractuelles du marché de travaux remis à chaque entreprise intervenant sur le chantier.

Cette charte est signée par toutes les entreprises intervenant sur le chantier, qu'elles soient en relation contractuelle directe ou indirecte avec le maître d'ouvrage.

En aucun cas cette charte ne se substituera aux réglementations — Française comme Suisse — en vigueur qui prévaudront sur la tenue, l'organisation et les règles de sécurité à tenir sur les chantiers.

Les modalités d'application seront précisées lors de la préparation du chantier.

Il sera exigé :

- ➔ que les affouillements soient réduits autant que faire se peut pour ne pas modifier les éventuels systèmes de circulations d'eau hypogées à l'origine des phénomènes potentiels de glissement,
- ➔ que les possibles fuites d'hydrocarbures ou d'huiles des véhicules de chantiers soient anticipées grâce à des systèmes de bacs étanches sous chaque engin lorsqu'il est arrêté (bâche enterrée possible),
- ➔ que le stockage des hydrocarbures et des produits chimiques soit conforme aux réglementations française et suisse,
- ➔ que soient mis en place des protections pour garantir la stabilité des déblais et la tenue des talus en phase travaux,
- ➔ que l'approvisionnement en hydrocarbures des engins de travaux publics ou de génie civil soit réalisé sur des aires aménagées spécifiques et étanches avec des équipements de récupération des fluides renversés. Du matériel de confinement et de récupération, en cas de fuites accidentelles (fluides hydrauliques des engins, etc....) sera mis à la disposition des agents, formés pour répondre à un déversement polluant, sur les sites d'évolution et

de travail d'engins, avec des consignes d'emploi et d'alerte. Une procédure d'enlèvement rapide d'un déversement polluant (terres contaminées) sera instituée.

➔ qu'aucune opération de maintenance et d'entretien des engins de travaux publics ou de stockage d'hydrocarbures ne soit opérée sur site.

➔ que le stationnement d'engins de travaux publics se fasse sur des aires sécurisées (bac ou bâche de rétention sous les engins en zones de voirie carrossable de Super Châtel...).

➔ l'utilisation pour la base de vie de ce chantier des toilettes publiques installées sur Super-Châtel.

➔ que le stockage sur site ne soit réalisé que pour des matériaux inertes, non contaminants pour l'aquifère.

Tout manquement à ces règles donnera lieu à des travaux de dépollution à la charge du titulaire du contrat. Les prescriptions de l'étude d'impact devront être respectées.

Un coordonnateur Environnement sera nommé et chargé de l'application de la charte.

Des pénalités financières seront prévues en cas de non-application des dispositions contractuelles.

Tout au long de la durée des travaux, la présence du coordonnateur Environnement permettra de s'assurer du respect des préconisations environnementales. Elle est indispensable pour la réussite d'un chantier à nuisances réduites.

Ainsi, il contrôlera le respect de l'application du Plan Assurance Environnement qui sera complété par les entreprises intervenant sur le chantier avant son démarrage et il assurera le suivi du déroulement du chantier sur les aspects environnementaux.

Enfin, il sera chargé de produire un bilan environnemental des travaux en regard de l'audit qu'il aura initialement réalisé.

8.2.2 Qualité de l'air

Pour éviter la formation de nuages de poussière en cas de sécheresse lors des terrassements, le maître d'œuvre fera procéder à une aspersion du sol lorsque cela s'avérera nécessaire.

Les abords du chantier seront nettoyés régulièrement.

8.2.3. Milieu naturel

Une formation du personnel intervenant sur le chantier visera à sensibiliser les équipes à la prise en compte environnementale, pour lesquelles les entreprises s'engagent à assurer la plus grande vigilance. Les emprises du chantier seront délimitées et balisées afin d'éviter la circulation des camions et engins en dehors de l'emprise des voiries existantes.

Avant le début des travaux, les stations d'orchis de Fuchs — *Dactylorhiza fuchsii* (Druce) Soó, d'épipactis à larges feuilles — *Epipactis helleborine* (L.) Crantz, de Buxbaumia — *Buxbaumia viridis* (Moug. ex Lam. & DC.) Brid. ex Moug. & Nestl — espèces protégées seront repérées et délimitées par l'écologue-conseil.

Autant que faire se peut, elles seront mises en défens par un balisage (Rubalise®) et une sensibilisation des personnels.

Pour éviter la formation de nuages de poussière lors des terrassements en cas de période sèche, il sera procédé à une aspersion du sol lorsque cela s'avérera nécessaire. Cela permet également de supprimer les risques d'un éventuel déficit de croissance des plantes en bordure du chantier.



8.2.4. Sécurité des usagers

Les chantiers seront clôturés au niveau des pistes carrossables et chemins pour éviter aux éventuels promeneurs ou vététistes évoluant sur le versant d'entrer sur la zone de chantier et d'être blessés par un engin.

Le balisage du chantier sera visible et indubitable, quelle que soit la langue maternelle du promeneur (pictogrammes).

Mesures de réduction

8.2.5 Eaux superficielles et souterraines

Une bonne organisation du chantier permettra de limiter au maximum les risques de pollution accidentelle par déversements de substances toxiques, de laitance de béton ou de matières en suspension. Aussi, toutes les précautions devront être prises en particulier pour le chantier de la gare de départ, afin de limiter autant que possible ces rejets dans l'environnement du projet.

Une protection du ruisseau sera mise en place — barrages filtrant en paille — pendant le chantier.

Les aires d'installation, de lavage et de passage des engins de chantier seront imperméabilisées et équipées de bacs de décantation et de déshuileurs.

Des bacs de décantation avec filtre à paille et géotextile seront prévus pour éviter le déversement d'eaux chargées (laitance béton, poussières).

Les produits présentant un fort risque de pollution seront stockés sur des sites couverts et dans des bacs étanches.

Les engins de travaux publics feront l'objet de contrôles réguliers (réparations, signal de fuites de carburants, huiles, etc.).



Un stock de matériaux absorbant sera présent sur le site pendant toute la durée du chantier (sable, absorbeur d'hydrocarbure...) afin de neutraliser rapidement une pollution accidentelle. Les instructions d'intervention sur ce risque de pollution devront être transmises aux responsables du chantier : conducteur de travaux, chef d'équipe notamment.

8.2.6 Topographie — Géologie

Tous les déblais seront réutilisés sur le site, ce qui limitera le transport vers des décharges.

8.2.7 Niveaux sonores

Le phasage des travaux ainsi que le choix des appareils et leur impact sonore sur la population seront étudiés en phase « projet ».

Les principes de base seront :

- ➔ la non-réalisation de travaux de nuit,
- ➔ le choix de matériel à faible émission sonore.

8.2.8. Milieu naturel

La mise en place d'une clôture souple en Rubalise® autour des emprises des chantiers de terrassement permettra de le circonscrire à minima et d'éviter d'éventuelles suppressions, par arrachage ou enfouissement, de la flore en place hors emprise, lors des aménagements et cela surtout pour les parties prairiales naturelles les plus riches en biodiversité animale et végétale.

8.2.9. Propreté des abords, impact visuel

Des précautions particulières assurant la propreté des abords seront prises. Elles sont liées notamment :

- ➔ à la mise en place d'une clôture évitant la dispersion de déchets légers.
- ➔ à la bonne gestion des déchets de chantier,
- ➔ au nettoyage des accès au chantier et des zones d'entretien du matériel.

8.2.10 Déchets de chantier

Les déchets de chantier feront l'objet d'une évaluation quant à leur nature, quantité et niveau de nocivité.

Les éventuels matériaux inertes en excès seront mis en dépôt temporaire avant évacuation dans des décharges agréées présentes dans le département.

Les autres déchets seront triés sur le chantier, stockés dans des conteneurs individualisés par type de déchets, conduits dans des décharges de catégorie adaptée et enregistrés dans un document assurant leur traçabilité.

En complément des dispositions prévues dans les autres thématiques, les dispositions suivantes seront prises par le maître d'ouvrage dans le cadre du chantier :

- ➔ la mise en place d'une collecte sélective sur le chantier (bennes, containers...) permettra de trier les déchets de restauration du personnel intervenant, les déchets industriels banals et les déchets industriels dangereux. Cette pratique aura pour objectifs d'éviter le mélange des déchets inertes avec des déchets banals (ferrailles, plastiques...) ou dangereux (huiles, hydrocarbures...) et favoriser le réemploi ou la réutilisation, ainsi que le recyclage des différents flux de déchets,
- ➔ l'évacuation des déchets vers les filières d'élimination adé-

quates exploitées par la Communauté de communes du Haut-Chablais., le recours à un Centre de Stockage des Déchets Ultimes ne sera autorisé que si les conditions locales d'élimination ne sont pas favorables au recyclage, à la valorisation ou à la réutilisation des déchets,

- ➡ la mise en place d'un système de bordereau de suivi des déchets permettra de prouver la bonne élimination des différents flux,
- ➡ le stockage sans protection ne concernera que les déchets inertes prévus pour une réutilisation ultérieure en prenant toutes les dispositions nécessaires pour éviter la dispersion de ces produits dans le ruisseau de Fiolaz,
- ➡ le stockage des déchets sera réalisé sur des zones confinées afin d'éviter toute dispersion vers le milieu naturel,
- ➡ l'enfouissement des déchets et leur brûlage seront strictement interdits,
- ➡ le chantier sera régulièrement nettoyé,
- ➡ une information préalable de tous les intervenants sera réalisée afin de les sensibiliser à la gestion des déchets et de leur présenter les moyens mis à disposition. D'une manière générale, les déchets seront évacués régulièrement, afin de limiter leur stockage sur le chantier. De même, on limitera le stockage de matériaux sur le chantier.

L'ensemble des dispositions précitées devra obtenir l'agrément du Maître d'Ouvrage, du Maître d'Œuvre et du Coordonnateur Environnement.

8.3 Mesures en phase d'exploitation

Mesures de réduction

8.3.1 Sécurité

Des précautions particulières de surveillance et de gestion devront être prises pour garantir la parfaite tenue de l'ouvrage et diminuer les risques induits par son exploitation. Il conviendra de prévoir :

- ➔ une inspection annuelle de l'appareil.

8.3.2 Patrimoine naturel

Les stations d'orchis de Fuchs — *Dactylorhiza fuchsii* (Druce) Soó, d'épipactis à larges feuilles — *Epipactis helleborine* (L.) Crantz, de Buxbaumia — *Buxbaumia viridis* (Moug. ex Lam. & DC.) Brid. ex Moug. & Nestl — espèces protégées seront repérées et localisées précisément.

Cet état zéro permettra lors de suivis ultérieurs de comparer et d'évaluer l'impact du projet sur ces espèces.

Après les travaux, les zones terrassées seront reverdies avec un mélange d'espèces adaptées aux conditions d'exposition et d'altitude pour reconstituer la strate herbacée, assurer l'intégration de l'aménagement et sa qualité pastorale — critères AOP — en période estivale.

Pour aider cette reprise, les zones végétalisées présentes sur l'emprise seront préalablement décapées au bouteur et le « mélange » de végétaux, d'horizon humifère sera stocké en bordure du chantier. Régulièrement, pendant les cinq premières années ce mélange (fond de granges) sera projeté en fin d'automne sur les talus pour permettre une relance de la strate herbacée.

8.3.3 Bruits

Il n'y a pas eu de campagne de mesurages sur l'ensemble de la ligne du télésiège à démonter, mais la SAEM dispose de valeurs observées par la médecine du travail (exposition au bruit du personnel) le 19 février 2018 au niveau de l'embarquement de la gare de départ du Morclan — appareil similaire à celui de Conches.

Ces mesurages ponctuels de contrôle ont été effectués avec une recherche de LAeq de pas de temps de 1 minute.

- Embarquement (capots moteurs ouverts) : LAeq 80 dB (A), laf Max 101 dB
- Embarquement (capots moteurs fermés) : LAeq 72 dB (A), laf Max 99 dB

Ce mesurage a montré que la couverture et la fermeture des mécanismes moteurs (Gare Alpha) pour les protéger des intempéries apportent une réduction très sensible (– 8 dB [A], soit une réduction de l'ordre de 40 %) des bruits de cette motrice déjà ancienne.

De manière théorique en ne considérant que l'atténuation du son avec la distance avec un niveau sonore de 80 dB (A) mesuré par la médecine du travail au niveau de l'embarquement, la pression sonore à 64 m est de l'ordre de 44 dB (A).

Pour mémoire un réfrigérateur émet une pression sonore d'environ 40 dB (A), cette valeur est inaudible de jour et ne se remarque que la nuit quand il n'y a aucun bruit. On considère cette valeur comme seuil d'audibilité.

Les données des constructeurs pour un télésiège débrayable et celles mesurées sur des appareils similaires par Cime (TSD du Blainon à Auron) indiquent une émission de 69 dB (A) au niveau de l'embarquement de la gare motrice et des valeurs de 51 dB (A) en pied de pylônes supports.

La situation sonore liée à ce seul appareil — compte non tenu des émissions de la télécabine proche montre une bonne atténuation des bruits avec une motrice quasi inaudible 39 dB (A) à 32 m.

8.3.4 Déchets

En fonctionnement, il n'y a pas de déchets à proprement parler, car les huiles utilisées sont recyclées pour réemploi. Sur ce télésiège, le volume d'huile du réducteur est de l'ordre de 250 litres. Cette huile est remplacée tous les 5 ans.

Pour les autres éléments d'usure, les bandages des galets de ligne et les roulements sont remplacés suivant l'usure (vérification régulière), les bandages et les roulements de la poulie motrice sont remplacés toutes les 10000 h pour les premiers et toutes les 25000 h pour les seconds, idem pour la poulie de retour, la vidange de la centrale de frein et le remplacement du filtre sont réalisés toutes les 15000 h ou dix ans, les freins sont vérifiés/remplacés toutes les 5000 h ou 5 ans, les courroies des lanceurs tous les 2 ans et les pneus suivant l'usure.

Mesures de compensation

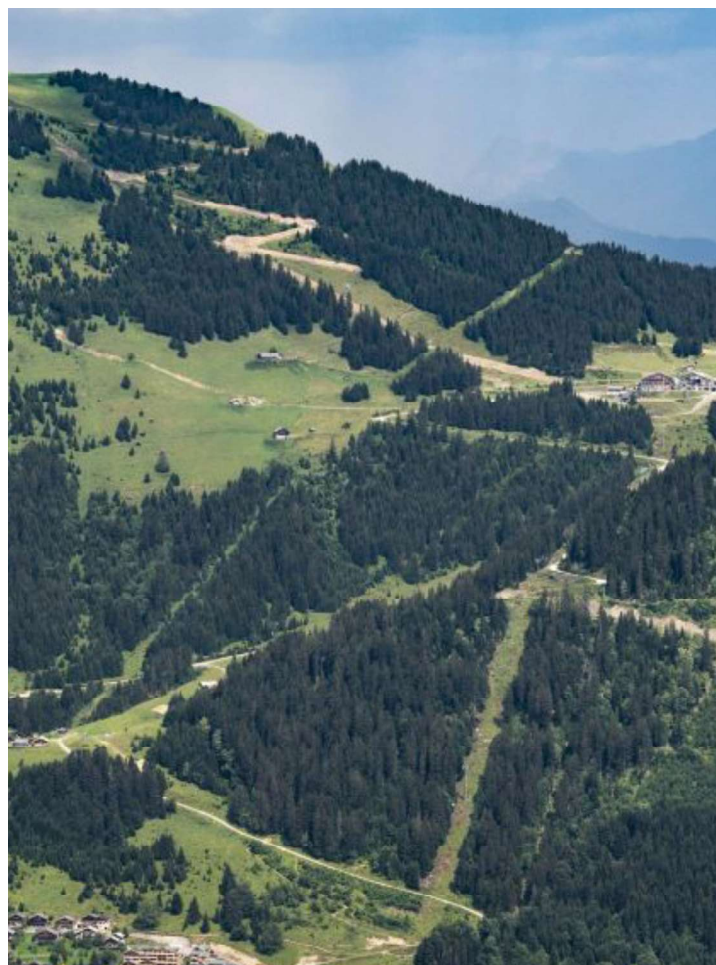
8.3.5 Boisements

Le layon du nouvel appareil sera réalisé de manière à maintenir une lisière souple avec des plantations d'arbustifs et le maintien des bois morts au sol.

Le layon du télésiège supprimé sera reboisé.

Ce layon abandonné sera replanté à la fin des travaux avec l'appui technique de l'ONF pour permettre une fermeture rapide.

Pour dissuader les skieurs hors piste de s'aventurer dans le layon et risquer d'êtêter les jeunes pousses, la partie amont sera reboisée avec des sujets supérieurs à 2 m et une barrière en interdira l'accès.



8.4 Coût des mesures en faveur de l'environnement

Le coût des mesures de réduction et de compensation des impacts — essentiellement liés à la phase de chantier — est intégré dans le coût du projet.

Il s'agit du nettoyage du site de l'appareil déposé, du confinement et des interdictions d'accès au chantier, barrières, signalétique et à l'issue des travaux des opérations de revégétalisation et de reboisement.

Coût :

Signalisation	500 Euros
Déconstruction de l'appareil	45 000 Euros
Démolitions des massifs	25 000 Euros
Sensibilisation/Formation	2 000 Euros
Décapage soigné de la terre végétale	15 000 Euros
Protection du chantier (aire étanche, évacuations)	5 000 Euros
Revégétalisation	10 000 Euros
Entretien sur 5 ans	2 000 Euros/an
Reboisement layon	12 000 Euros
Spirales avifaune (provision)	2 500 Euros