Synthèse des enjeux : Milieu naturel		
Sous-thème	Constat	Niveau d'enjeu
Contexte écologique	L'aire d'étude s'inscrit un secteur de montagne, qui n'est pas reconnu pour un intérêt écologique : absence d'espèces patrimoniales, ZNIEFF.	Modéré
Habitats et flore	L'aire d'étude correspond à des habitats caractéristiques de la montagne française (habitats d'intérêt communautaire). Aucune zone humide ne recoupe l'aire d'étude. Deux espèces bénéficiant d'une protection en Suisse ont été notées dans dans le périmètre de projet	Modéré
Entomofaune	Aucune espèce patrimoniale observée.	Faible
Amphibiens	ce groupe ont été relevés. Des adultes de Grenouille Rousse ont été contactés (espèce protégée mais commune).	Faible
Reptiles	Les habitats du site sont globalement peu favorables aux reptiles. Aucune espèce n'a été observée.	Faible
Avifaune	51 espèces sont considérées comme nicheuses sur l'aire d'étude immédiate, 8 espèces sont prioritaires en Haute-Savoie	Modéré
Mammifères hors chiroptères	Aucune espèce protégée de mammifères terrestres n'a été observée ou n'est potentielle sur l'aire d'étude.	Faible
Chiroptères	Aucun gite, potentiel ou avéré, n'est présent sur l'aire d'étude immédiate.	Faible
Continuités écologiques	Le projet se situe sur un corridor écologique. On rappelle que le projet consiste à remplacer un appareil existant.	Faible

LE PATRIMOINE CULTUREL ET LE PAYSAGE

Aucun élément patrimonial classé ou inscrit en référence aux articles L 341.1 à L 341.22 du Code de l'environnement et bénéficiant d'une zone de protection n'est recensé sur l'aire d'étude ou à proximité.
Le territoire de la commune de Châtel et en particulier le secteur de ne révèle pas de vestiges archéologiques ou historiques marquants.

Synthèse des enjeux : Paysage et patrimoine		
Sous-thème	Constat	Niveau d'enjeu
Contexte paysager	Le projet s'inscrit dans un paysage de qualité dont les enjeux reposent en partie sur la qualité des intégrations des aménagements de montagne. Au niveau de la zone du projet, le micro paysage est marqué par la présence de pistes et de remontées et apparaît qualitativement pauvre.	Modéré
Contexte humain	L'aire d'étude est déjà largement anthropisée et soumise à une fréquentation importante, notamment en hiver. Le site du projet n'est pas visible depuis les zones d'habitats et depuis les routes. Il présente uniquement une visibilité limitée depuis des sommets peu fréquentés.	Faible
Contexte patrimonial	L'aire d'étude n'appartient à aucune aire d'adhésion de Parc National. Cet espace du domaine équipé de la station ne compte aucun monument historique ou site classé. La sensibilité du projet reste faible.	Faible

Sur le plan paysager, le secteur de Super-Châtel se situe à l'interface entre la haute montagne et la montagne touristique. Par sa dimension, sa faible déclivité, il constitue un paysage particulier en ce sens que les échappées visuelles qu'il permet dominent et que « le paysage » est constitué par les sommets et lignes de crêtes lointaines — Mont de Grange — qui forment « le panorama ».

Cet espace est valorisé depuis plusieurs décennies par un équipement de ski alpin conjugue es ambiances pastorales douces, avec

des prés et des éléments plus artificiels (lignes de remontées, gares, restaurant) qui durcissent et rendent plus banal ce paysage. L'échelle de ce site, sa distance et son altitude avec les lieux de villégiature, diminuent l'incidence visuelle de ces éléments artificiels qui ne sont des éléments paysagers forts que pour les visions rapprochées.

LE CONTEXTE HUMAIN ET RÉGLEMENTAIRE

La commune de Châtel héberge une majorité de personnes actives et le taux de chômage est particulièrement faible.
L'activité économique de la commune est essentiellement basée sur les activités commerciales et les activités de tourisme rattachées à la station.
L'aire d'étude est principalement destinée aux sports de glisse sur neige en hiver.

L'activité agricole est encore très présente sur la commune de Châtel qui compte plus d'une vingtaine d'exploitations en activité. Les pistes de ski et les prairies du secteur de Super-Châtel sont valorisées en alpages bovins à l'intersaison.

Au lieu-dit « l'Ortaz », les parcelles 30 (partiel) et 3552 (partiel) concernées par le nouvel axe du télésiège (3 477 m²) sont inscrites en EBC au PLU de la commune.

Synthèse des enjeux : Milieu humain

Sous-thème	Constat	Niveau d'enjeu
Contexte communal	Son attractivité touristique lui permet d'accueillir plus de nombreux touristes en hiver. Ce projet constitue un des « maillons » visant à valoriser les aménagements de la station.	Modéré
Activités économiques	L'activité économique de la station est essentiellement basée sur le tourisme. Une grande majorité des habitants sont actifs et travaillent au sein du territoire communal. Ce projet constitue un des « maillons » visant à valoriser les aménagements de la station.	Fort
Loisirs	L'aire d'étude est destinée à la pratique des sports d'hiver. La réalisation du projet est donc particulièrement importante dans ce contexte.	Fort
Réseaux et sécurité publique	L'eau potable de la commune est majoritairement prélevée dans les sources d'eaux souterraines non concernées par l'aire d'étude.	Nul

INCIDENCES DU PROJET ET MESURES ASSOCIÉES

IMPACTS EN PHASE DE TRAVAUX

Comme tout projet d'aménagement, la mise en place d'un télésiège peut engendrer des impacts sur l'environnement, aussi bien en phase travaux qu'en phase d'exploitation.

Il est à noter que l'emprise des travaux pour la mise en place de cet appareil correspond à un domaine de ski existant, déjà soumis aux effets de l'activité humaine, ce qui réduit considérablement les impacts sur l'environnement.

Ces impacts peuvent être plus importants pour certains compartiments de l'environnement évoqués ci-après, ce qui a justifié la mise en place de mesures visant à éviter, réduire voire compenser ces derniers.

En phase de travaux

La fréquentation du site par le personnel mobilisé pour les chantiers et par des engins motorisés peut induire un risque de pollution accidentelle des sols, des eaux (superficielles et souterraines) et de l'air (émissions de poussières...).

Cette pollution accidentelle peut avoir des répercussions sur la faune et la flore. Néanmoins, au vu des mesures de prévention des pollutions mises en œuvre sur le chantier, ces risques sont peu probables.

Ce site connaissant une fréquentation touristique estivale — période du chantier — une rigueur particulière sera apportée sur la sécurité des usagers et, mais également des ouvriers. Le maître d'ouvrage s'assurera de l'information du public pendant la période des travaux (panneaux de chantier) afin de limiter les nuisances.

Synthèse des incidences de la phase de travaux du projet sur l'environnement

Thème	Niveau d'enjeu	Type d'incidence	Niveau d'incidence
Air et Climat	Nul	Émission de poussière et augmentation non significative des émissions de gaz à effet de serre. Travaux limités dans le temps et dans l'espace.	Faible
Topographie	Nul	Utilisation de chemins carrossables existants pour l'accès au chantier	Faible
Eau	Nul	Risque de pollution accidentelle des eaux. Les volumes en jeu sont toutefois faibles. La gestion du chantier intègre spécifiquement cet enjeu.	Faible
Milieu naturel	Faible à Modéré	Dérangement, Destruction/dégradation. La connaissance du milieu naturel (études de suivi) permet de prendre les précautions nécessaires, notamment en phase travaux pour éviter toute incidence notable.	Faible à Modéré
Risques majeurs	Nul	Le site d'étude n'est soumis à aucun phénomène de risque naturel.	Faible
Contexte paysager	Modéré	Nuisances limitées aux randonneurs pendant la période des travaux. Accès contrôlé.	Faible
Contexte patrimonial	Nul	Le site d'étude ne présente aucune visibilité sur un élément patrimonial.	Nul
Milieu humain	Modéré	Nuisances non significatives pour les zones résidentielles de la station.	Faible
Contexte réglementaire	Modéré	Un boisement en EBC à déclasser. Modification préalable du PLU	Faible

Au niveau paysager, les travaux n'engendrent pas d'impacts visuels significatifs, le secteur est peu visible depuis les sites de fréquentation continue et les travaux se réaliseront en dehors de la période d'affluence. De plus, le maître d'ouvrage s'assurera de l'information du public pendant la période des travaux (panneaux de chantier) afin de limiter les nuisances.

Concernant le volet naturel, le projet est susceptible d'avoir des impacts sur la faune et la flore, ainsi que sur les habitats. Les travaux peuvent en effet engendrer un dérangement des espèces animales en phase chantier.

Ils peuvent également conduire à :
- la destruction temporaire et à la dégradation des habitats naturels et habitats d'espèces sur les emprises temporaires des chantiers
- une destruction d'espèces végétales patrimoniales
- une destruction accidentelle d'individus de faune protégée et/ou patrimoniale,

Néanmoins, l'ampleur des travaux sera limitée en réduisant au maximum les zones utilisées par les engins et en utilisant les pistes et voies carrossables existantes. Ces mesures permettront de réduire les risques de destruction ou de dégradation des habitats et des espèces.

IMPACTS EN PHASE D'EXPLOITATION

En fonctionnement normal, l'exploitation de la remontée n'aura pas d'incidences sur la géologie du site.

En fonctionnement normal, une remontée mécanique à moteur électrique n'a pas d'incidence quantifiable sur le climat ou la qualité de l'air.

En fonctionnement normal, une remontée mécanique n'a aucune incidence sur les écoulements d'eaux souterraines.

L'étude du risque avalancheux a été réalisée par Toraval et contrôlée par te RTM74. A priori, il ne devrait pas être nécessaire de modifier les dispositions retenues par le PIDA actuel, mesures de prévention qui seront appliquées préalablement à l'ouverture des pistes à la clientèle.

Il n'y a pas d'impact particulier à craindre pour la flore en phase d'exploitation hivernale d'une remontée mécanique

L'impact sur la faune terrestre d'un téléporté peut être considéré comme faible en phase d'exploitation. Le tétras lyre, espèce à vol lourd qui présente une sensibilité limitée à ce type de lignes hautes n'est pas référencée dans ce secteur. En période d'exploitation hivernale, la majorité des espèces nicheuses sont en hibernation en milieu forestier et en période estivale elles sont peu sensibles à la présence d'un câble aérien. Pour cet appareil, les sièges seront laissés en ligne ce qui permet une bonne visualisation de cette dernière pour l'avifaune, toutefois par mesure de précaution, il est recommandé que la ligne de l'appareil soit dotée de spirales d'effarouchement.

Synthèse des incidences de la phase d'exploitation du projet sur l'environnement

Thème	Niveau d'enjeu	Type d'incidence	Niveau d'incidence
Air et Climat	Nul	Consommation d'électricité pour faire fonctionner l'appareil.	Faible
Eau	Modéré	Pas de consommation d'eau supplémentaire liée à cet équipement.	Nul
Milieu naturel	Faible à Modéré	Aucune incidence particulière pour la végétation, l'avifaune ou les batraciens.	Faible
Risques majeurs	Faible	Le site d'étude n'est soumis à aucun phénomène de risque naturel ou artificiel.	Nul
Contexte paysager	Modéré	L'appareil s'inscrit dans un environnement où les aménagements touristiques sont déjà très présents.	Modéré
Contexte patrimonial	Nul	Le site d'étude ne présente aucune visibilité sur un élément patrimonial.	Nul
Milieu humain	Modéré	Amélioration de l'offre touristique en période hivernale comme estivale.	Positif
Incidences cumulées	Faible	Pas d'incidences cumulées significatives avec les réalisations récentes ou futures.	Nul

Globalement, les impacts de ce projet sur le paysage apparaissent notables.

Le nouvel appareil apportera un élément artificiel supplémentaire de type industriel marqué par le nouveau layon.

En vision de proximité, l'appareil montrera une image artificielle, toutefois similaire à celles des autres équipements existants — télécabine, télésièges, téléskis, mais en visions distantes, par sa position en

balcon qui limite sa covisibilité à quelques sommets situés à environ 5 km, la présence du nouveau layon sera peu lisible en raison de la distance et du panorama attractif sur les reliefs de la chaîne alpine à l'arrière-plan.

Pas de dépréciation pastorale à terme liée à la mise en place de ce télésiège. Les prairies survolées seront restituées, après reprise des reverdissements sur les zones terrassées, au pâturage des bovins.

L'impact attendu pour l'activité économique hivernale est essentiel que ce soit pour le gestionnaire du domaine alpin comme pour tous les autres acteurs socio-économiques et les collectivités territoriales. L'impact pour l'activité estivale est neutre.

Pas de modification des règles d'urbanisme pour la commune de Châtel liées à cet appareil.

En fonctionnement, un appareil de remontée mécanique ne produit pas de déchet.

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.

Les données des constructeurs pour un télésiège débrayable 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.

MESURES

Les mesures présentées au fil de l'eau dans les paragraphes précédents sont récapitulées dans le tableaux ci-contre, en lien avec les incidences du projet (faibles à fortes).

Ce tableau présente également le niveau d'incidences résiduelles, qui intègre la mise en œuvre des mesures.

Thème	Sous-thème	Niveau d'enjeu	Type d'incidence	Niveau d'incidence	Mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement	Niveau d'incidence résiduelle
Milieu physique	Air et Climat	Nul	Chantier : Émission de poussières et augmentation non significative des émissions de gaz à effet de serre (incidence très localisée et limitée dans le temps)	Faible	ME— Prévention pour éviter la formation de nuages de poussière	Négligeable
			Exploitation : Consommation d'électricité pour faire fonctionner la remontée.	Faible	MR— Matériel moderne performant	Négligeable
	Topographie	Nul	Utilisation des accès carrossables existants pour l'accès au chantier. Héliportage.	Faible	ME— Démarche de « chantier à nuisances réduites »	Négligeable
			Exploitation : Sans incidence notable	Nul		Négligeable
	Eau	Nul	Chantier : Risque de pollution accidentelle des eaux. Les volumes en jeu sont toutefois faibles.	Faible	MR— Démarche de « chantier à nuisances réduites ». Mise en place d'un barrage filtrant.	Négligeable
			Exploitation : Sans incidence notable	Nul		Négligeable
Milieu naturel		Faible à Modéré	Chantier : Dérangement, destruction/dégradation. La connaissance du milieu naturel permet de prendre les précautions nécessaires, notamment en phase travaux pour éviter toute incidence notable.	Faible à Modéré	ME— Formation et sensibilisation des personnels ME— Circulation des camions et engins strictement balisée.	Faible
			Exploitation : Sans incidence notable			Faible
Risques majeurs		Nul à Faible	Chantier : Le site d'étude est soumis à phénomène de glissement de terrain potentiel. Etude préalable.	Faible		Négligeable
			Exploitation : Présence de phénomènes avalancheux.	Faible	MR— Application du PIDA.	Faible
Contexte paysager & patrimonial	Paysage	Modéré	Chantier : Nuisances limitées aux randonneurs pendant la période des travaux. Accès contrôlé.	Faible	MR— Démarche de « chantier à nuisances réduites »	Négligeable
			Exploitation : Sans incidence notable	Faible		Négligeable
	Patrimoine	Nul	Le site d'étude ne présente aucune visibilité sur un élément patrimonial.	Nul		
Milieu humain	Bruit, vibrations, odeurs, déchets	Modéré	Chantier : Nuisances non significatives pour les zones résidentielles de la station.	Faible	MR— Démarche de « chantier à nuisances réduites »	Négligeable
			Exploitation : Sans incidence notable	Nul		Négligeable
	Urbanisme	Faible	Aménagement compatible avec le zonage du PLU. En revanche, un espace EBC à déclasser, ce qui nécessite modification du PLU	Nul	Projet cohérent avec le PLU, outil de planification du territoire.	
	Économie touristique	Fort	Le projet constitue un équipement qui contribuera à l'activité touristique de la station.	Positif	La réalisation du projet constitue une étape importante dans la valorisation des aménagements de la station pour une utilisation optimale du domaine skiable, associant sécurité, loisirs et préservation de l'environnement : cette approche pluridisciplinaire contribue à l'attractivité de la station et est favorable au maintien de l'emploi.	Positif
Incidences cumulées		Faible	Pas d'incidences cumulées significatives avec les réalisations récentes d'appareils de remontées mécaniques sur le domaine de Châtel.	Faible		

SOMMAIRE

SOMMAIRE 25

1 — CADRE RÉGLEMENTAIRE

L'étude d'impact 27
Le projet de remplacement du télésiège de Conches 31

2 — DESCRIPTION DE L'OPÉRATION SOUMISE À ÉTUDE D'IMPACT

Localisation 32
Présentation du projet 34
Variantes 36
Caractéristiques 40
Intérêt majeur du projet 46

3 — SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE

Notion générale 47
Description l'environnement et de son évolution en cas de mise en œuvre 48
Aperçu de l'évolution de l'environnement en absence de mise en œuvre 500

4 — ÉTAT INITIAL

Le contexte géographique 51
Le milieu abiotique 53
Le milieu biologique 67
Le patrimoine culturel et le paysage 100
Le contexte humain et réglementaire 108

5 — DESCRIPTION DES INCIDENCES NOTABLES PRÉVISIBLES

Les différents types d'effets et la notion d'impact 116
Analyse des effets en phase de chantier 118
Prise en compte en exploitation normale 131
Utilisation des ressources naturelles 137
Risques de nuisances 139
Incidences cumulées avec d'autres projets 144
Incidences sur le climat 151
Technologies et substances utilisées 157
Compatibilités SDAGE/SAGE 158

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

Les risques d'accident 161
Les risques en cas de catastrophe majeure 162

7 — SOLUTION DE SUBSTITUTION ET RAISONS DU CHOIX 164

8 — MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION OU DE COMPENSATIONS DES IMPACTS

Les différents types de mesures 165
Mesures en phase de chantier 166
Mesures en phase d'exploitation 171
Coût des mesures en faveur de l'environnement 173

9 — MODALITÉS DE SUIVI DES MESURES

Modalités de suivi en phase de chantier 174

10 — MÉTHODES D'ÉVALUATION DES IMPACTS 175

11 — AUTEURS DE L'ÉTUDE 180

PIÈCES ANNEXES

Note d'incidences Natura 2000
Étude Drosera

1 — CADRE RÉGLEMENTAIRE

1.1 L'étude d'impact

Introduite en France par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, la procédure des études d'impact a permis de diminuer les impacts négatifs sur l'environnement en réorientant les programmes et en proposant des mesures compensatoires.
Il s'agissait d'anticiper les atteintes à l'environnement lors des actions d'aménagement et de planification, conformément au principe de prévention.

L'article 2 de la loi du 10 juillet 1976 a ainsi imposé à tout maître d'ouvrage responsable d'un projet susceptible de porter atteinte à l'environnement, la réalisation d'une étude d'impact : « Les études préalables à la réalisation d'aménagements et d'ouvrages, qui par l'importance de leur dimension ou de leurs incidences sur le milieu naturel, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences. »

L'étude d'impact a été conçue par le législateur pour aider les maîtres d'ouvrage à concevoir le meilleur projet pour l'environnement, à éclairer l'autorité administrative sur la nature et le contenu de la décision, à prendre et à contribuer à l'information du public en le faisant participer à la décision finale.

Le contenu du dossier de l'étude d'impact a d'abord été formalisé par l'article 2 du décret du 12 octobre 1977 complété par le décret du 25 février 1993. Il a ensuite été complété par l'article 19 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
Ensuite, la loi 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement a imposé la production d'un avis de l'autorité environnementale pour tous les projets soumis à étude d'impact.
Cet avis a été rendu obligatoire, à compter du 1er juillet 2009, par le décret du 30 avril 2009.
La circulaire d'application du 3 septembre 2009 a ensuite précisé les modalités de production de cet avis et désigné l'autorité environnementale pour certains projets.

Le 1er juin 2012 deux réformes importantes pour le droit de l'environnement sont entrées en vigueur : la réforme des études d'impact et la réforme de l'enquête publique. Ces deux réformes rapprochent considérablement le champ de l'étude d'impact et le champ de l'enquête publique.
L'objectif étant de disposer d'études d'impact mieux ciblées sur les projets présentant de véritables enjeux pour l'environnement et plus « effective ».

En 2016 l'ordonnance 2016-1058 du 3 août 2016 et le décret 2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à l'évaluation environnementale ont réformé la procédure d'évaluation, son articulation avec d'autres procédures, ainsi que le contenu des études d'impact qui doivent être produites.

Comme précédemment, douze éléments doivent toujours figurer dans une étude d'impact, avec des variantes selon les caractéristiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire. Si le nombre de points à préciser ne change pas, le contenu et l'ordre des éléments exigés ont connu en revanche plusieurs modifications.

L'article R. 122-5-1 du Code de l'environnement a ensuite été modifié par le décret 2017-626 du 25 avril 2017 pour préciser le contenu de l'étude d'impact.
Celui-ci doit être 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'étude d'impact doit comporter les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire :

1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous.
Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant.

2° Une description du projet, y compris en particulier :
- une description de la localisation du projet ;
- une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;
- une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;
- une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.

Pour les installations relevant du titre Ier du livre V du présent Code et les installations nucléaires de base mentionnées à l'article L. 593-1, cette description pourra être complétée dans le dossier de demande d'autorisation en application des articles R. 181-13 et suivants et de l'article 8 du décret n° 2007-1557 du 2 novembre 2007 modifié relatif aux installations nucléaires de base et au contrôle, en matière de sûreté nucléaire, du transport de substances radioactives.

3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée « SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE », 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 au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles.

4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage.

5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :
a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;
b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;

c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;
d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;
e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :
- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent Code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ;
f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;
g) Des technologies et des substances utilisées.
La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet.

6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence.

7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine.

8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :
- éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5°.

9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées.

10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement.

11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation.

12° Lorsque certains des éléments requis ci-dessus figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact.
Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° (5° Infrastructures ferroviaires ; 6° Infrastructures routières ; 7° Ouvrages d'art ; 8° Transports guidés de personnes ; 9° Aéroports et aérodromes) du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

– une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;

– une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;
– une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1 511-2 du Code des transports ;

– une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

– une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.
Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.

Pour les projets soumis à une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, le formulaire d'examen au cas par cas tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 lorsqu'il permet d'établir l'absence d'incidence sur tout site Natura 2000.

S'il apparaît après examen au cas par cas que le projet est susceptible d'avoir des incidences significatives sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ou si le projet est soumis à évaluation des incidences systématique en application des dispositions précitées, le maître d'ouvrage fournit les éléments exigés par l'article R. 414-23.

L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.

1.2 le projet de remplacement du télésiège de Conches

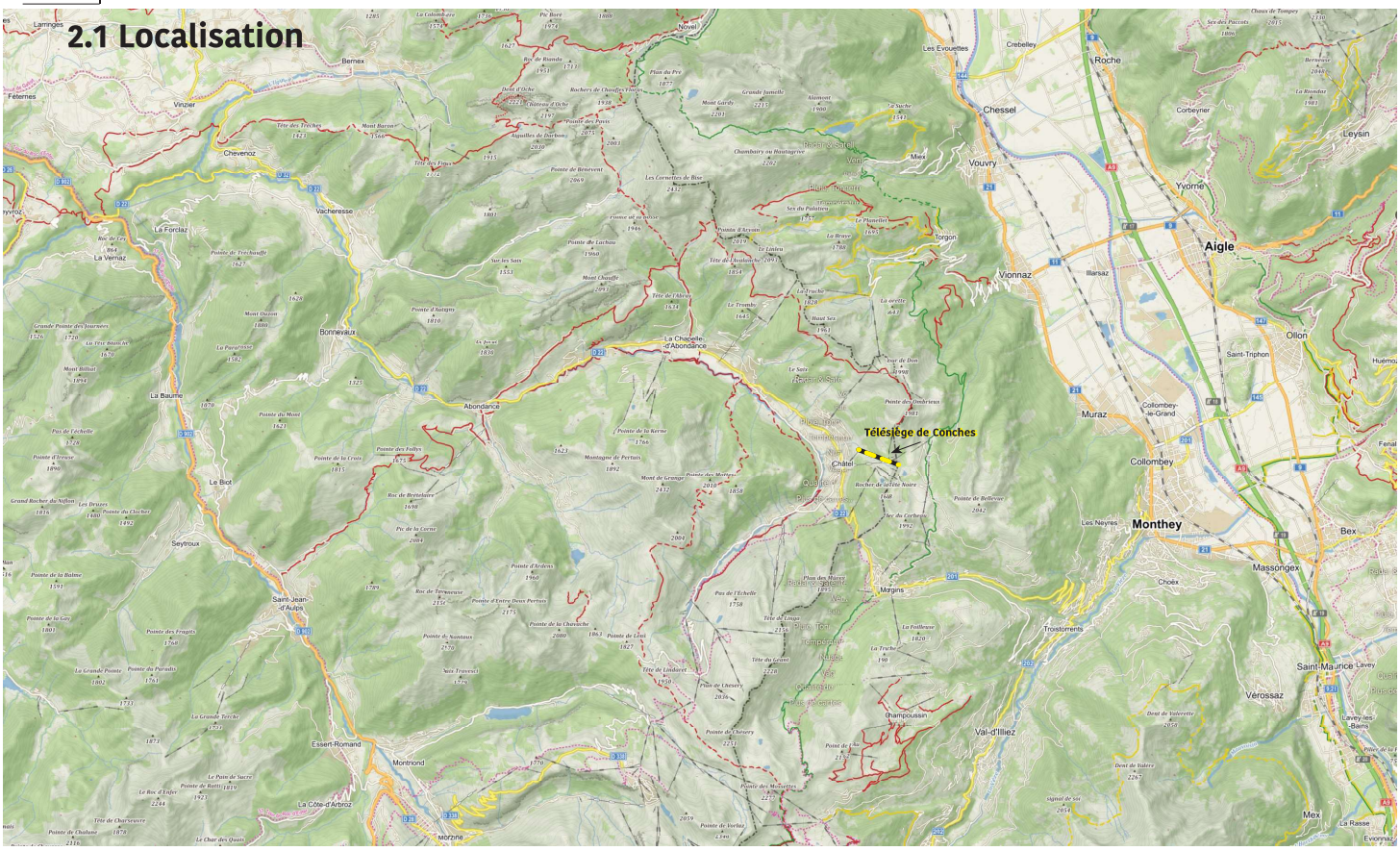
Conformément au tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement, ce **remplacement du télésiège de Conches** — domaine skiable de Châtel — prévoit la réalisation d'un télésiège à pinces découplables à véhicules 6 places d'un débit de l'ordre de 2000 à 2660 p/h, **opération soumise à étude d'impact** en application de la rubrique **n° 43.**

Rubrique	Annexe 2 à l'article R122-2 du Code de l'environnement	Régime
43	a1) Création de **remontées mécaniques** ou téléphériques transportant plus de 1500 passagers par heure.	Étude d'impact
	a2) **Remontées mécaniques** ou téléphériques transportant moins de 1 500 passagers par heure à l'exclusion des remontées mécaniques démontables et transportables et des tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du Code du tourisme.	*procédure du cas par cas*
Pistes de ski, remontées mécanique et aménagements associés	b1) **Pistes de ski** (y compris les pistes dédiées à la luge lorsque celles-ci ne comportent pas d'installation fixes d'exploitation permanente) d'une superficie supérieure ou égale à 2 hectares en site vierge* ou d'une superficie supérieure ou égale à 4 hectares hors site vierge.	Étude d'mpact
	b2) Pistes de ski (y compris les pistes dédiées à la luge lorsque celles-ci ne comportent pas d'installation fixes d'exploitation permanente) d'une superficie inférieure à 2 hectares en site vierge* ou d'une superficie inférieure à 4 hectares hors site vierge.	*procédure du cas par cas*
	c1) Installations et aménagements associés permettant d'**enneiger** une superficie supérieure ou égale à 2 hectares en site vierge* ou d'une superficie supérieure ou égale à 4 hectares hors site vierge.	Étude d'impact
	c2) Installations et aménagements associés permettant d'**enneiger** une superficie inférieure à 2 hectares en site vierge* ou une superficie inférieure à 4 hectares hors site vierge.	*procédure du cas par cas*

** est considéré comme « site vierge » un site non accessible gravitairement depuis les remontées mécaniques ou du fait de la difficulté du relief.*

2 — PRÉSENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET

2.1 Localisation



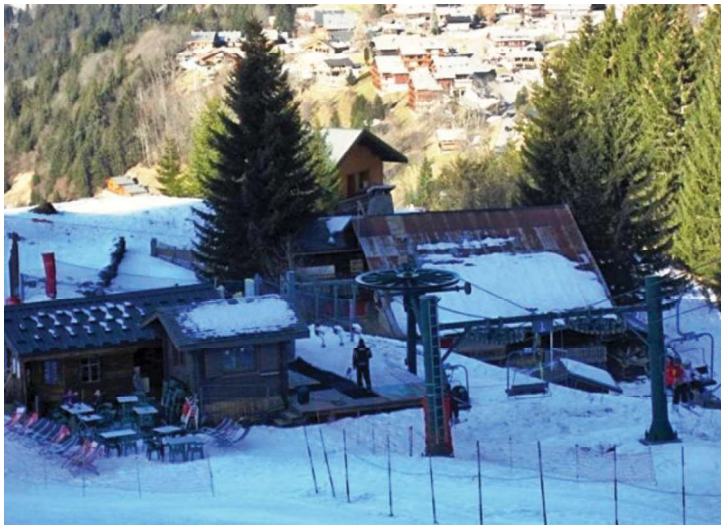
Plan du domaine skiable de Châtel

2.2 Le projet

2.2.1 Présentation du projet

La SAEM Sports et Tourisme souhaite remplacer le télésiège à pinces fixes 3 places de Conches — construit en 1980 — et d'un débit maximal de 1350 p/h.

Cet appareil, âgé de 41 ans répond mal aujourd'hui aux besoins de ce site fréquenté par des skieurs de niveau technique modeste et qui permet la jonction avec le domaine helvétique exploité par la SAEM et la bascule vers celui de Morgins par le téléski de Chalet Neuf.



Gare aval TSF 3 Conches

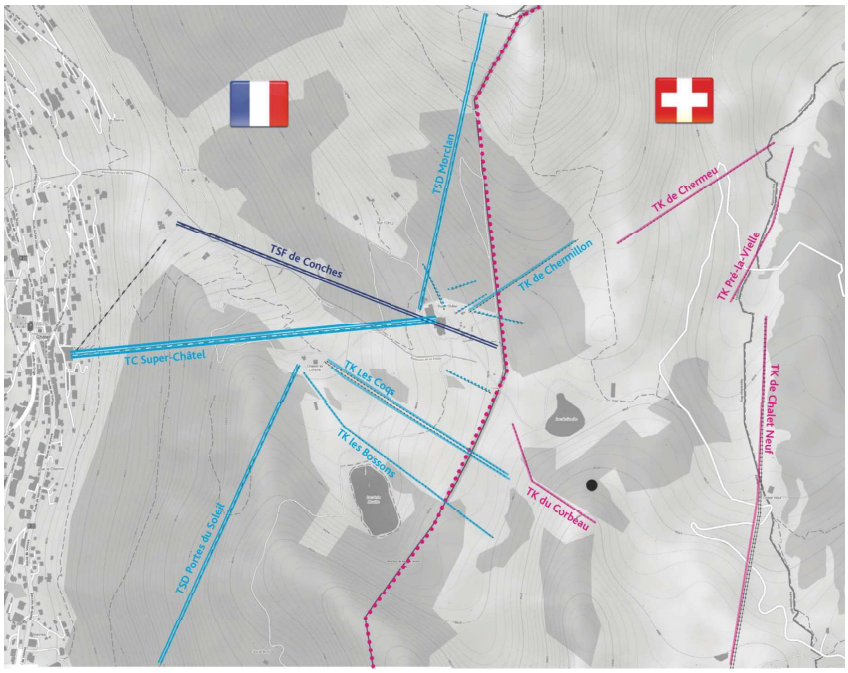
Gare amont TSF 3 Conches

Le secteur de Super-Châtel préserve un cadre calme et naturel et par sa faible déclivité.
Il se positionne vers l'offre débutants et skieurs de niveau technique modéré.

Le télésiège triplace de Conches a non seulement pour objet de seconder la télécabine pour l'accès au domaine de Super-Châtel, mais également de permettre du ski propre dans le secteur de la Combe.

Il joue un rôle stratégique sur le domaine de Super-Châtel :
- ➥ desserte de la piste rouge « La Combe » ;
- ➥ desserte du « stade de slalom de la Combe », entièrement terrassé et reprofilé durant l'été 2013 ;
- ➥ desserte de la piste bleue « Le Boude » qui est une alternative à la piste rouge pour les débutants ;
- ➥ accès à de nombreuses autres remontées mécaniques : télésiège débrayable du Morclan, téléskis débrayables des Coqs et de Chermillon.

La Commune de Châtel a engagé un programme de réaménagement de son domaine skiable autour de la liaison entre les secteurs du Linga/Pleine Dranse et Super-Châtel.



La liaison entre ces secteurs a été mise en service en février 2015 et a permis de réduire les trafics automobiles au cœur du village et a facilité le parcours client au sein du domaine skiable de Châtel et des Portes du Soleil. Cette liaison a entraîné une augmentation de la fréquentation des installations existantes sur le secteur de Super-Châtel.

Un réaménagement du secteur de Super-Châtel a été souhaité et a débouché sur un programme de modernisation de ce secteur dont la 1re phase a débuté en 2019 avec le remplacement du télésiège de Morclan.

La seconde phase concerne le remplacement du télésiège de Conches.

2.2.2 Variantes

Le télésiège de Conches est une installation âgée (mise en service en 1980) et dont la fréquentation est soutenue avec des phénomènes de saturation en période de vacances.

Le cahier des charges de son remplacement demande de répondre à plusieurs contraintes du site et exigences du niveau de service attendu :

- Supprimer le survol des bâtiments restaurant et gare de la télécabine

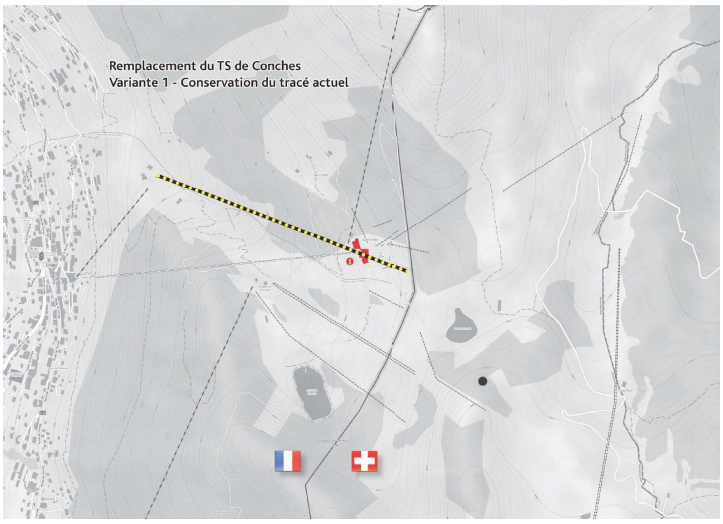
TSF 3 Conches — survol Gare TC Super Chatel

- Garantir une liaison directe entre le secteur de Super-Châtel et le secteur Chalets Neufs en maintenant une desserte du ski propre de l'installation par une piste rouge et une piste bleue
- Éviter le retour skieur en traversée du secteur débutant pour garantir la sécurité des usagers dudit secteur

Pour apporter un plus grand confort à la clientèle, quatre solutions techniques ont été envisagées pour la rénovation du télésiège de Conches.

Variante ❶

Mise en place d'un Télésiège à pinces fixes 4 places (meilleur débit) sur le tracé actuel.

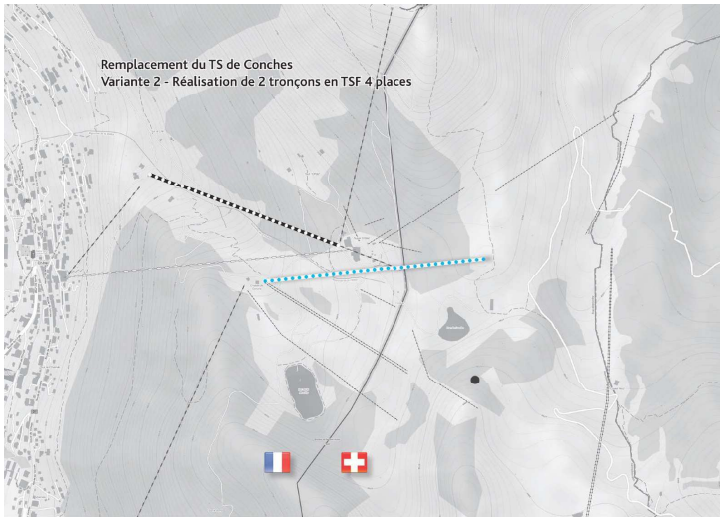


La réglementation actuelle interdit ce tracé.

Le télésiège survole les bâtiments de la télécabine et du restaurant. Or, la réglementation actuelle impose une distance de survol au-dessus des bâtiments de 20 mètres pour les risques d'incendie (soit un survol cumulé — bâtiment + gabarit — de plus de 35 mètres) ce qui n'est pas compatible avec des véhicules ouverts.

Variante ❷

Mise en place d'un Télésiège à pinces fixes 4 places (meilleur débit) sur le tracé actuel avec un cheminement raccourci — point d'arrivée au niveau de la zone de départ du télésiège de Morclan.

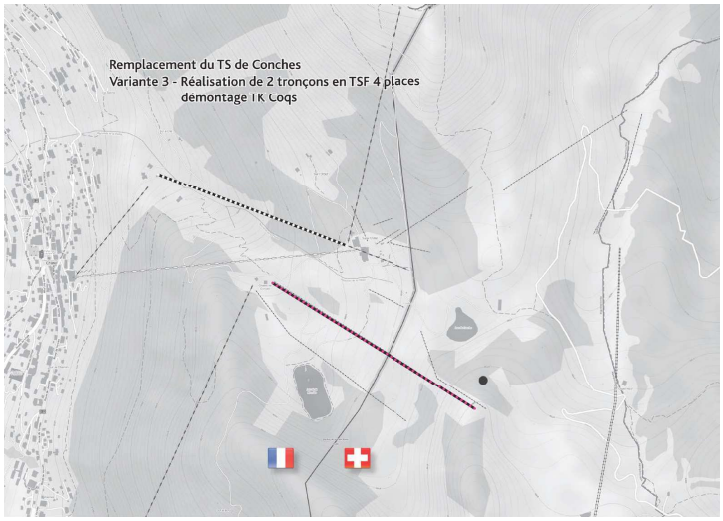


Mise en place d'un Télésiège à pinces fixes 4 places entre le départ des téléskis des Coqs et la Crête entre la piste Chermillon et la piste du Lac.

Cette variante n'est pas optimale en termes du nombre d'appareils (coût investissement et maintenance) de l'impact sur le milieu naturel (ajout d'une installation plus longue que la partie raccourcie du télésiège de Conches).

Variante ❸

Mise en place d'un Télésiège à pinces fixes 4 places (meilleur débit) sur le tracé actuel avec un cheminement raccourci — point d'arrivée au niveau de la zone de départ du télésiège de Morclan.

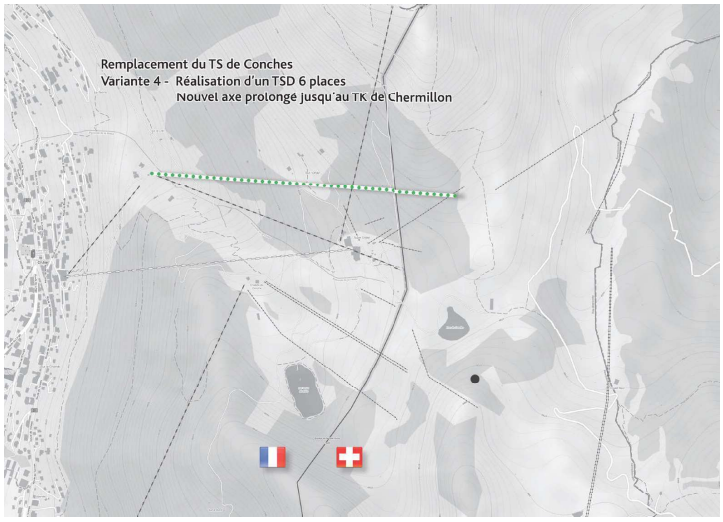


Démontage des téléskis des Coqs avec mise en place d'un Télésiège à pinces fixes 4 places sur le tracé des téléskis des Coqs avec une arrivée dans la piste du Corbeau. Création de deux pistes de ski en traversée de versant pour rejoindre le Vallon de Chalets Neufs et côté France le secteur précédemment desservi par les téléskis des Coqs.

Cette variante présente l'intérêt de supprimer les téléskis des Coqs et de les remplacer par un télésiège. Le point d'arrivée du télésiège des Coqs est remonté par rapport à celui des téléskis afin d'offrir une liaison gravitaire vers le vallon de Chalets Neufs.

Variante ❹

Suppression de l'axe du télésiège de Conches



Construction d'un nouveau télésiège avec conservation du point de départ et point d'arrivée au droit de l'arrivée du téléski de Chermillon (situé sur territoire Suisse).

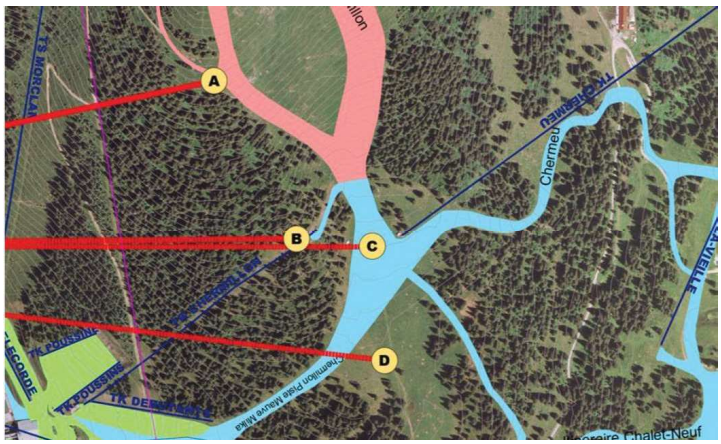
Cette variante remplace une installation existante sur un tracé différent avec un point de départ identique et un point d'arrivée modifié assurant une desserte optimale des versants suisse et français du domaine skiable.

Le croisement avec la ligne du télésiège de Morclan est assuré par un ouvrage commun afin de gérer les distances de sécurité réglementaires de croisement entre les installations.

2.2.3 Projet retenu

Au terme des réflexions engagées entre la SAEM Sports et Tourisme et son Maître d'œuvre et en accord avec les autorités helvétique, le choix final s'est porté sur la variante 4 (démontage du TS actuel de Conches, maintien de la station de départ et nouvelle arrivée au droit de l'arrivée du TK de Chermillon, démontage du téléski de Chermillon dans les 3 années suivant la mise en service du TS).

Ce choix se justifie notamment pour des raisons de fonctionnalité (accès aux versants français et suisse facilement desservis), de rapport entre coût d'investissement/exploitation et présente l'avantage, en termes d'environnement et de conservation de la forêt, de rendre les emprises actuelles du TS Conches et du TK de Chermillon à la nature.

Le choix du point d'arrivée

À partir de la variante n°4 décrite ci-dessus, une nouvelle analyse portant sur l'emplacement de la gare d'arrivée a été réalisée.