

Celle-ci comprend également quatre variantes distinctes A-D

- pas favorable * peu favorable, ** favorable, *** très favorable

Variante A

L'arrivée du TS se situe sur la crête à l'amont du TS Chermeu. Cette solution oblige les skieurs à emprunter un tronçon de piste de niveau rouge pour pouvoir rejoindre les pistes de niveau bleu. L'accès à cette installation se verra donc limité aux bons skieurs.

Variante B (retenue dans le cadre du projet)

L'arrivée du TS se situe au niveau de l'arrivée du TK Chermillon. Cette solution permet de mutualiser la plate-forme d'arrivée du téléski Chermillon et la piste de liaison vers la piste Chermillon de niveau bleu.

Variante C

L'arrivée du TS se situe au niveau de l'arrivée du TS Chermeu. Cette solution force l'installation à redescendre, une fois la crête passée. De plus, la station retour se trouvera en travers de la piste Chermillon, ce qui limitera la zone skiable dans ce secteur.

Variante D

L'arrivée du TS se situe sur la crête à l'aval de l'arrivée du TS Chermeu. Cette solution ne permet pas de basculer sur le vallon de Chalets Neufs par la piste Chermeu. Seul le domaine skiable côté France sera accessible depuis cette installation.

En ce qui concerne le choix final de l'emplacement de la gare d'arrivée, celui-ci s'est porté sur la variante B, arrivée au niveau de l'arrivée du téléski Chermillon.

Ce choix s'explique principalement pour des raisons de sécurité des skieurs, de liaison avec le reste du domaine skiable (secteur Suisse) et de son impact forestier globalement plus favorable que les autres variantes.

	Arrivée A	Arrivée B	Arrivée C	Arrivée D
Accessible au débutant	*	***	***	***
Liaison Chalets Neufs	***	**	*	-
Impact forestier de la ligne	*	**	-	-
Impact forestier de la gare d'arrivée	*	**	***	***

LE PROJET

En effet, en termes d'effets sur la forêt, l'élément déterminant est la longueur du tracé de la ligne en forêt, plus que l'emplacement de la gare d'arrivée.

En projetant de supprimer le TK de Chermillon dans les 3 ans qui suivront la mise en service du TS Conches, les impacts forestiers sont nettement diminués et confèrent à cette variante un avantage notable sur celles restantes.

De plus, cette variante permet la réutilisation de l'accès existant à la piste de ski, qui est une zone déjà impactée par l'arrivée du TK de Chermillon.

À noter encore que la variante B permet que l'arrivée du TS soit connectée à une piste de niveau bleu.

Le secteur de Super-Châtel étant principalement destiné à une clientèle familiale, les skieurs débutants pourront ainsi profiter pleinement de cette installation.

2.2.4 Caractéristiques du projet

 Télésiège de Conches	
Type de l'appareil	: télésiège à attaches découplables
Véhicules	: 6 places
Débit montée/descente phase 1	: 2 000 sk/h
Débit montée/descente définitif	: 2 660 sk/h
Longueur horizontale	: 1 224,0 m
Dénivellation	: 388,1 m
Altitude départ	: 1 361,3 m
Altitude arrivée	: 1 749,4 m
Construction	: par pistes existantes et hélicoptère
Gare aval	: standard constructeur
Gare amont	: standard constructeur
Nombre de pylônes	: 14
Emplacement motrice	: aval
Emplacement tension	: aval

Source CNA

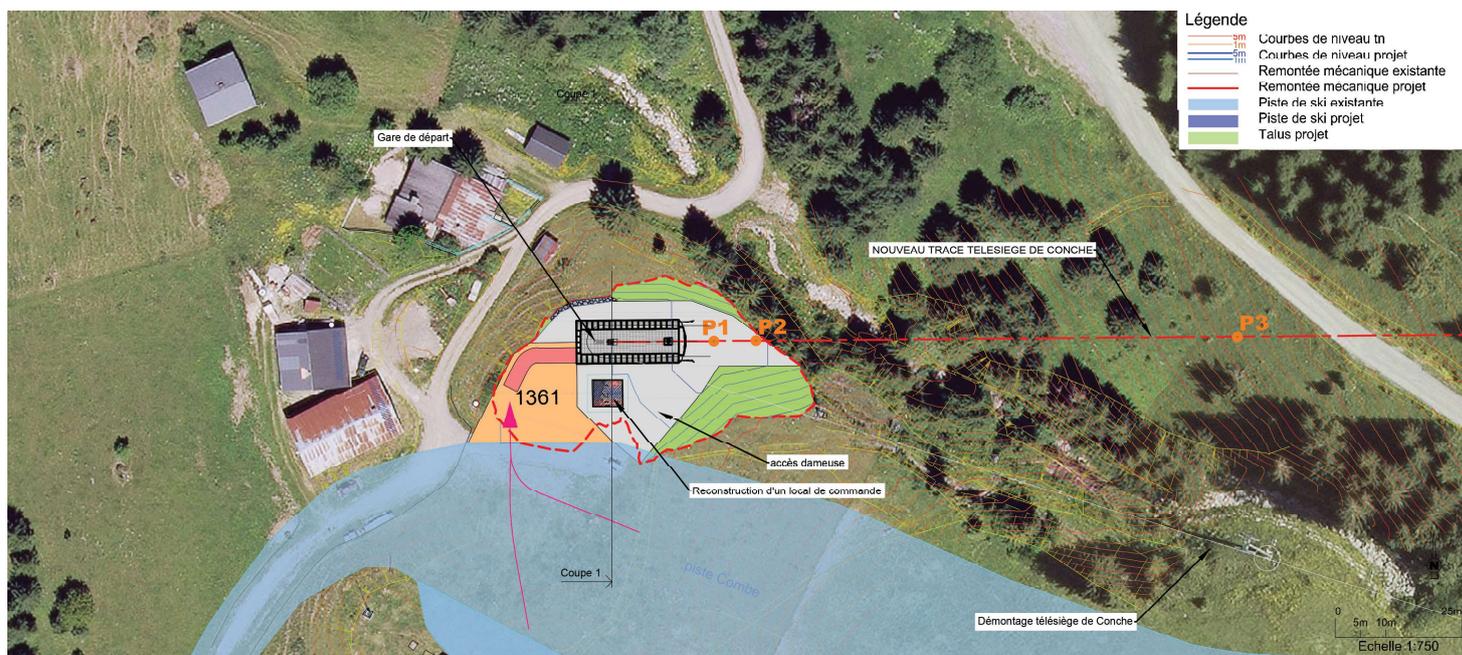
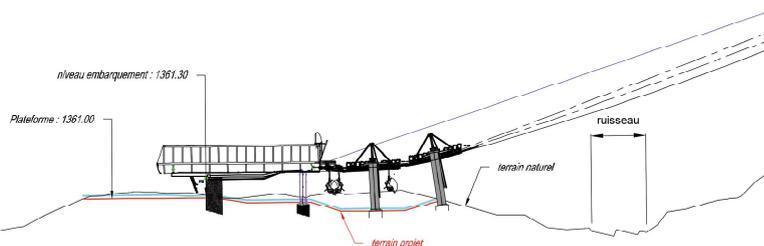
La gare aval

Il s'agit de la gare motrice-tension de l'appareil.

La gare de départ sera construite sur la plate-forme actuelle du TSF de Conches.

Elle sera joutée par un chalet de vigie comportant un local opérateur abritant les armoires puissance et commande ainsi que le poste de transformation. Elle sera alimentée en énergie à partir du réseau sur place et dotée d'un groupe électrogène de secours.

Profil à l'axe du télésiège

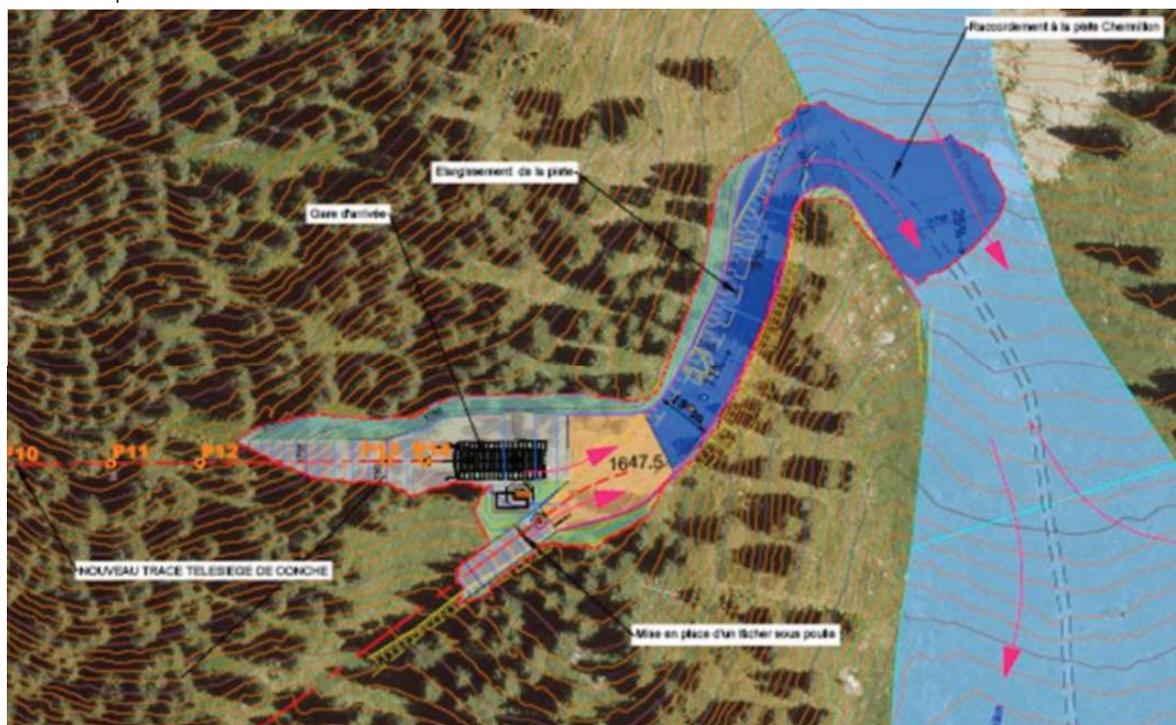
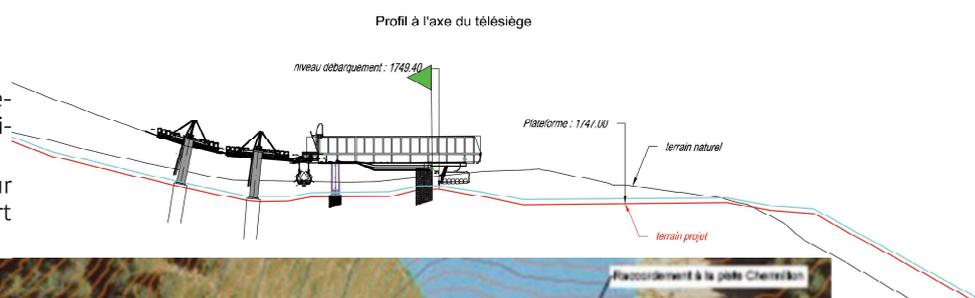


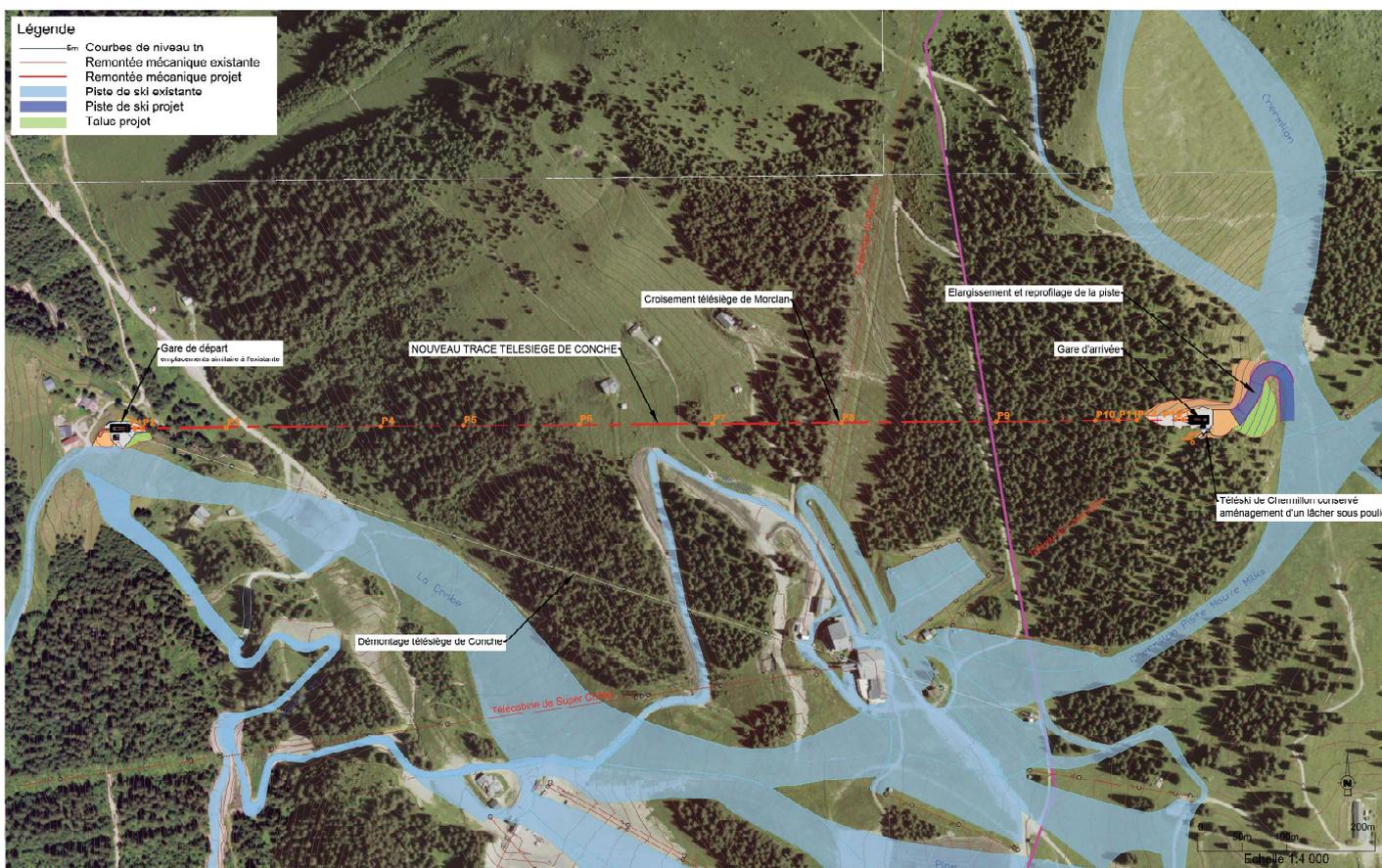
La gare amont

Il s'agit de la gare retour de l'appareil.

Elle sera implantée au niveau de la plateforme d'arrivée du TK de Chermillon en territoire suisse.

Cette gare de type standard constructeur avec une finition similaire à la gare de départ et dotée d'un local opérateur.





Ouvrages de ligne

Les ouvrages de ligne seront constitués par 14 pylônes monofûts standard constructeurs ancrés sur massifs bétons.



En forêt, la conduite des travaux s'effectuera à la pelle-araignée dans l'emprise du layon déboisé.

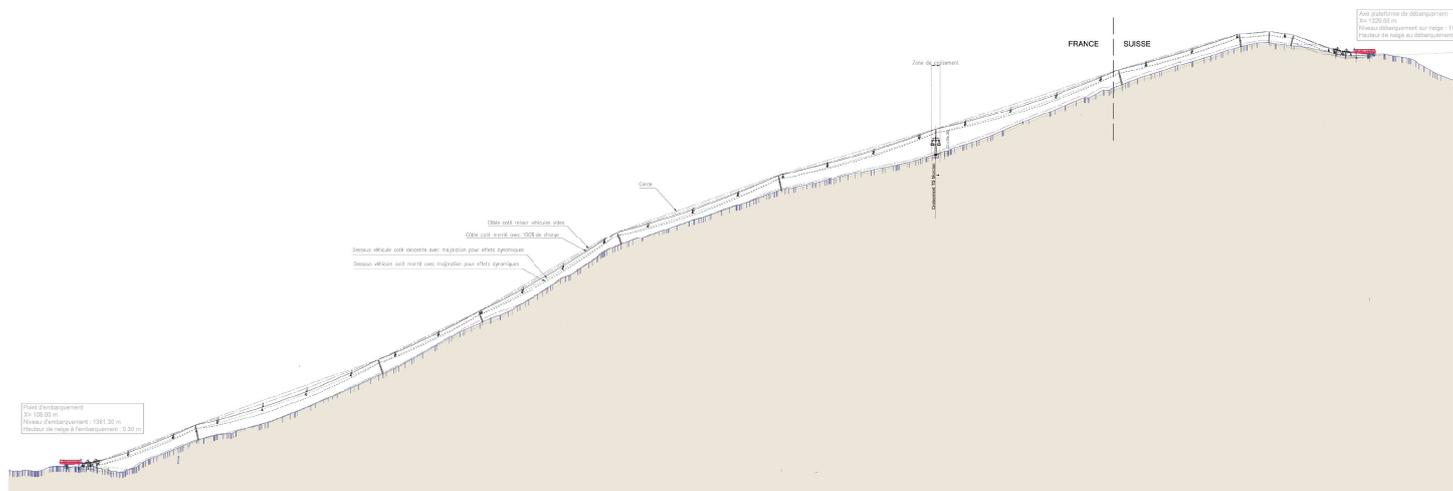


Chantier, terrassements

Les pistes carrossables existantes permettent d'accéder aux sites des gares pour les travaux de démontage, de génie civil et de montage. Il n'est pas prévu la création d'accès complémentaire.



L'hélicoptère sera utilisé pour l'évacuation du matériel démonté et des coupes de bois. Il permettra en ligne la coulée des bétons et le montage des ouvrages de ligne.



2.3.4 Intérêt majeur du projet

La filière des sports d'hiver constitue, de loin, le principal support économique de la commune de Châtel et d'une manière indirecte pour les autres communes de la vallée d'Abondance. Il est primordial pour la vie de ces communes que la station de notoriété internationale puisse garantir une offre de qualité sur un marché devenu très concurrentiel.

Pour cela, il est nécessaire de rénover régulièrement réseau de remontées mécaniques existant et de mettre en place des appareils fiables, rapides et adaptés à tous les types de clientèles, skieurs en en hiver et piétons et vététistes en été.

L'intérêt général du projet se justifie au regard des améliorations apportées à la fonctionnalité du domaine skiable et à la qualité de services proposés à la clientèle ainsi qu'aux retombées économiques induites par le développement de la fréquentation du secteur de Super-Châtel, dans le respect des contraintes environnementales.

❶ Optimisation du domaine skiable :

- Meilleure gestion des flux des skieurs par la 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,
- Continuité dans la gestion des flux en cohérence avec les évolutions apportées par la mise en service de la liaison interdomaines en 2015 et par le remplacement du télésiège du Morclan en 2019,
- Augmentation du débit de l'installation (passage de 1350 p/h à 2660 p/h avec le nouveau télésiège) afin de répondre plus efficacement au pic d'affluence lors des vacances scolaires,

- Amélioration du niveau de confort offert à la clientèle par la mise en service d'une installation moderne et rapide (télésiège débrayable) intégrant des dernières évolutions techniques en matière de sécurité active pour la prévention du risque de chute après embarquement et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
- Rationalisation du parc de remontées mécaniques au niveau de sa maintenance et son exploitation,
- Modernisation et accroissement de la compétitivité de la station en proposant une prestation de qualité en termes de confort et de sécurité et en optimisant et facilitant les déplacements des skieurs sur l'ensemble du domaine.

❷ Sécurisation du domaine skiable :

- Suppression du survol des bâtiments du restaurant et de la gare de la télécabine de Super-Châtel pour une mise en conformité avec la réglementation incendie en vigueur,
- Éviter le retour skieur en traversée du secteur débutant pour garantir la sécurité des usagers dudit secteur,
- Assurer le croisement avec le télésiège de Morclan par un ouvrage commun afin de gérer les distances de sécurité réglementaires de croisement entre les installations.

❸ Performance de l'activité économique :

- Poursuite du développement et de la modernisation du secteur de Super-Châtel afin d'améliorer son attractivité et augmenter le chiffre d'affaires de la station.

❹ Protection de l'environnement :

- Mise en œuvre de mesures d'évitement et de mesures de réduction des impacts.

3 — SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE

3.1.1 Notion générale

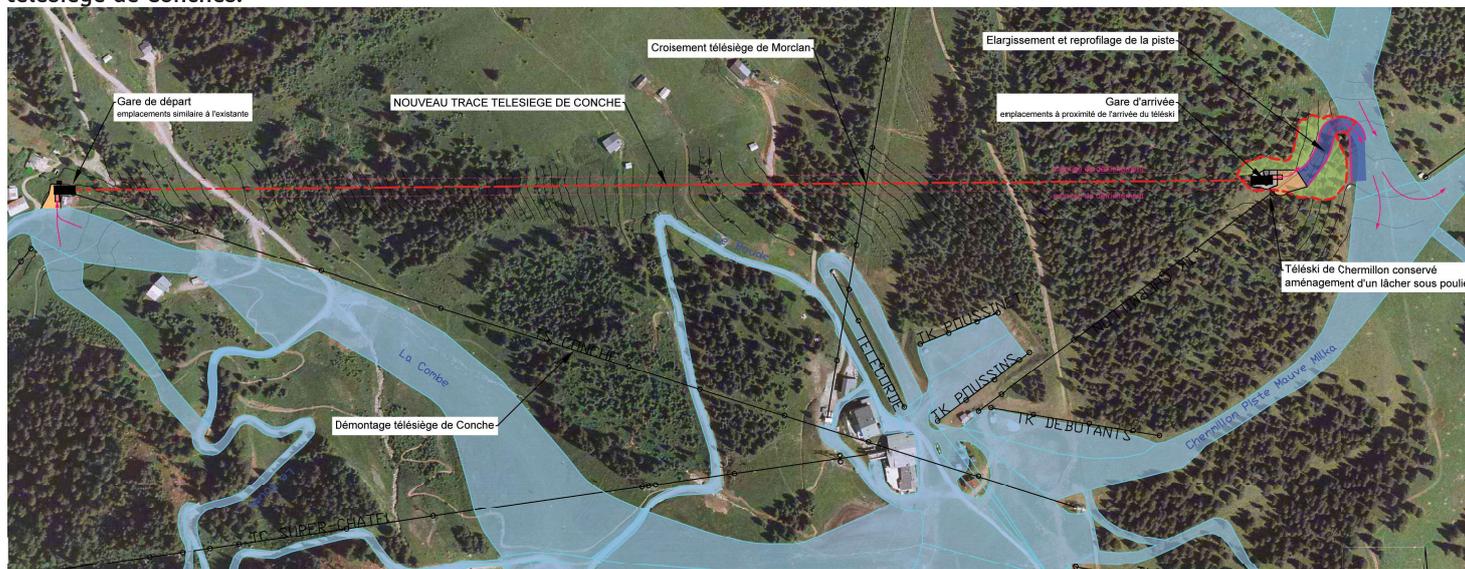
Par définition, l'évaluation environnementale projette le projet d'aménagement dans l'environnement actuel afin d'en déterminer les impacts potentiels qu'ils soient directs et indirects, temporaires ou permanents et selon une échelle géographique adaptée aux thématiques environnementales abordées.

Il s'agit du scénario de référence.

Le scénario de référence constitue donc ici l'évolution de l'environnement en cas de réalisation du projet de remplacement du télésiège de Conches.

Afin de disposer d'une vision objective sur l'impact présumé du projet d'aménagement dans le temps, il convient de pouvoir le mettre en perspective avec l'évolution la plus probable de l'environnement du site en l'absence du projet : c'est le scénario tendanciel, qui s'appuie sur l'inertie du système.

Le scénario tendanciel constitue ici l'évolution de l'environnement en cas d'absence de réalisation du projet de remplacement du télésiège de Conches.



Les éléments suivants permettent de disposer d'un aperçu de ces scénarios, ainsi que de l'évolution probable de l'environnement associée (en se concentrant sur les compartiments identifiés), dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état actuel peuvent être évalués moyennant « un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles » (article L. 122-3 du Code de l'environnement).

Ces scénarios sont incertains, car le spectre d'évolution d'un milieu est très grand.

Ils ont pour seul objectif de donner une orientation générale des principales possibilités existantes.

3.1.2 Description de l'état actuel de l'environnement et de son évolution en cas de mise en œuvre du projet

L'aire d'étude correspond à un vaste vallon, actuellement composé de pelouse subalpines, bordées par des forêts d'épicéas.

Les tableaux suivants permettent d'identifier les compartiments de l'environnement susceptibles d'évoluer selon l'usage du site.

Seules les thématiques identifiées comme pouvant interagir avec le projet d'aménagement seront développées par la suite.

État actuel de l'environnement

Thématiques		État actuel	Interaction
Milieu physique	Contexte climatique	Le climat montagnard avec des températures généralement basses et de la neige entre novembre et mai.	
	Qualité de l'air	La qualité de l'air est globalement bonne, caractéristique du milieu rural montagnard.	
	Géologie	Roches sédimentaires et placages quaternaires.	
	Topographie	Relief de pentes modérées.	
	Hydrologie	Un aquifère indépendant des zones de captage AEP.	
Risques majeurs	Naturels	Pas de risque de chutes de blocs. Des risques d'avalanche et de glissement de terrain identifiés. Risque sismique de niveau moyen.	
	Technologiques	Risque technologique négligeable.	
Milieu Naturel	Habitats et flore	L'aire d'étude est très largement occupée par un habitat marqué par la pratique du ski, composé d'un cortège d'espèces végétales plutôt banales. Aucune zone humide ne recoupe l'aire d'étude immédiate. Deux espèces protégées sur le territoire helvétique ont été notées dans l'aire d'étude.	✓
	Entomofaune	36 espèces de rhopalocères ont pu être recensées sur ce versant. Aucune espèce à enjeu national n'est présente sur la zone.	✓
	Amphibiens & reptiles	Les habitats de l'aire d'étude sont favorables pour la grenouille rousse et le crapaud commun. Des reptiles sont potentiels.	
	Avifaune	51 peuvent être considérées comme nicheuses sur ce site dont 8 sont prioritaires en Haute-Savoie.	✓
	Mammifères	Aucune espèce protégée de mammifères terrestres ou aérien n'a été observée ou est potentielle sur le périmètre du projet et l'aire d'étude immédiate.	
Paysage & patrimoine	Contexte paysager	Les paysages de montagne environnants sont très qualitatifs : sommets alpins et hautes vallées.	✓
	Perceptions	Le périmètre projet reste peu visible depuis les sommets alentour. Il est invisible depuis les sites de résidence.	
	Contexte patrimonial	Pas de patrimoine historique sur ce lieu.	
Milieu humain	Activités	L'économie est principalement basée sur l'activité touristique et en particulier hivernale du secteur.	✓
	Réseaux & sécurité publique	L'eau potable est prélevée dans des sources ou forages hors de l'aire d'étude.	