

**Enquête Publique ayant pour objet
Le Projet de construction de la télécabine de la FACE NORD en
remplacement du télésiège du COL par la Société d'Exploitation
des Téléphériques de Tarentaise Maurienne (SETAM)
Permis de construire PC 073 257 23 M6001**

Secteur de Val Thorens

COMMUNE DE LES BELLEVILLE 73440

Avis d'Enquête Publique

Arrêté Municipal N°A-2024-137 de Monsieur le Maire de la commune de les
Belleville en date du 28 février 2024

Ordonnance du Tribunal Administratif de Grenoble N°E240000018/38 en date
du 14 février 2024.

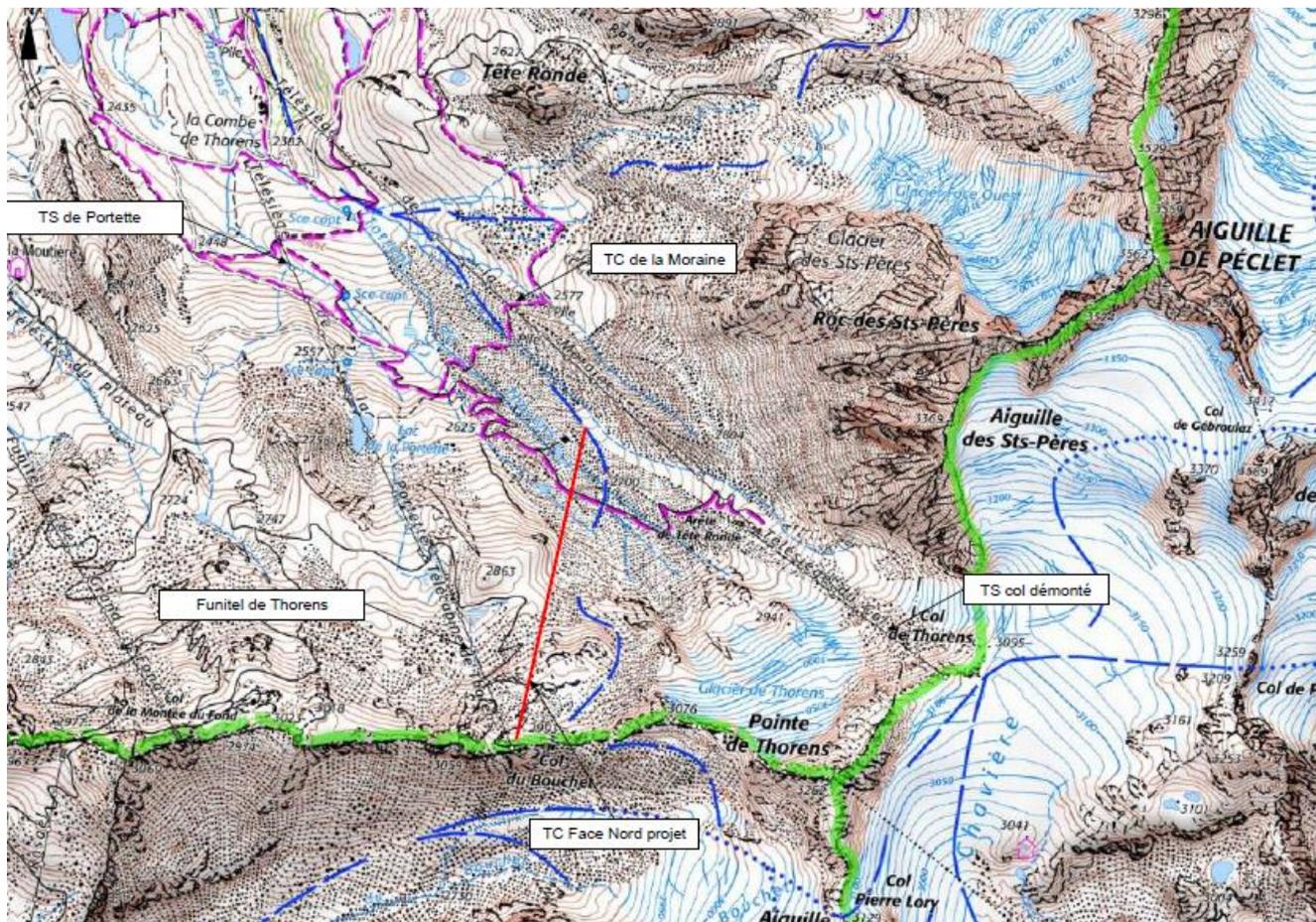
Le Commissaire Enquêteur

Albertville le 25 mai 2024

JM CHARRIERE



Trait noir : Funitel de Thorens
Trait rouge : Télécabine de la Face Nord



Carte du secteur

SOMMAIRE

1.	REFERENCE DE LA MISE A L'ENQUETE	5
2.	LE CONTEXTE	5
3.	LES OBJECTIFS du PROJET	6
4.	LES DONNEES TECHNIQUES DE LA TELECABINE	7
5.	IMPACT DU PROJET DURANT LES TRAVAUX	9
5.1	Calendrier des travaux	9
5.2	sécurité du Personnel travaillant sur le chantier	9
5.3	sécurité des Randonneurs	9
5.4	Bilan matières des terrassements, surfaces impactées, réengazement des sols	9
5.5	Le bruit	10
5.6	Impact sur le réchauffement climatique (Gaz à effet de serre)	10
5.7	Ecologie	11
5.8	Faune	12
5.9	Oiseaux	12
5.10	Flore	12
5.11	Natura 2000	14
5.12	Eaux de surface, souterraines (AEP)	14
5.13	Zones Humides	14
5.14	Activité Agriculture	14
5.15	Création de nouvelles pistes de ski	14
6.	IMPACT DU PROJET EN PERIODE PERENNE	14
6.1	Bruit	14
6.2	Destruction du sol par les VTT et les Randonneurs en été	14
7.	LES POINTS FORTS DU PROJET	15
8.	LES POINTS SENSIBLES ET LES ENGAGEMENTS DE LA SETAM	15
9.	LE POINT FAIBLE	15
10.	IMPACT SUR LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE	15
11.	AVIS	15

1. REFERENCE DE LA MISE A L'ENQUETE

Arrêté Municipal N° A-2024.00137-8.8 de Monsieur le Maire de Les Belleville en date du 28 février 2024.

Ordonnance du Tribunal Administratif de Grenoble N°E240000018/38 en date du 14 février 2024.

2. LE CONTEXTE

La station de VAL THORENS est située sur la commune de LES BELLEVILLE (Ex commune de Saint Martin de Belleville) avec les stations de Les MENUIRES et SAINT MARTIN DE BELLEVILLE. Cet ensemble est connecté aux stations de MERIBEL et COURCHEVEL pour composer le domaine des 3 VALLEES offrant aux skieurs plus de 600 km de pistes reliées entre elles.

Val Thorens est la plus haute station de skis d'Europe (2.300 mètres d'altitude).



La SETAM (Société d'exploitation des téléphériques de Tarentaise Maurienne) avait construit en 1994 le télésiège du Col (TSF du Col) sur le glacier de Thorens. Partant de

l'arrivée de la télécabine de la Moraine, il atteignait le glacier de Thorens avec une altitude s'échelonnant entre 2 803 NGF et 3 125 NGF.

Suite à la présence de permafrost et à la hausse des températures, la stabilité des pylônes a été dégradée entraînant un risque pour les usages. Monsieur le Préfet de la Savoie, par son Arrêté Préfectoral en date du 10/11/2021, en a interdit l'usage.

Du fait de cette interdiction d'exploitation, la SETAM a décidé de construire une nouvelle télécabine dont la gare supérieure sera implantée au niveau du col du Bouchet permettant ainsi aux skieurs de profiter de la piste plus ensoleillée « LORY » sur le versant d'Orelle. Cote Val Thorens, la télécabine permettra aux skieurs se déplaçant sur le télésiège de la Moraine de rejoindre le funitel de Thorens via le col du Bouchet.

La télécabine permettra de garder toutes les surfaces de terrain skiabiles en altitude et en face Nord.

3. LES OBJECTIFS DU PROJET

A) Les objectifs économiques :

La SETAM veut retrouver le chiffre d'affaires perdu par l'arrêt du télésiège du Col et considère que son investissement sera rentable.

En effet : Une étude réalisée par le centre d'étude de la neige de Météo-France en collaboration avec le laboratoire INRAE (Institut national de la recherche agronomique) montre, qu'en l'an 2050, l'altitude la plus basse pour skier sur de la neige naturelle est estimée à 2.420 m.

La station dont les altitudes varient de 2.300 m à 3.200m, ne devrait pas être impactée par le réchauffement climatique et à plus forte raison la télécabine construite entre 2.600 et 3.000 m et en face Nord.

B) Les objectifs concernant les skieurs :

Offrir de meilleures conditions de transport, comparativement à un télésiège, lors des chutes de neige, de la présence de vent fort du fait que l'on se rapproche des crêtes, du froid amplifié par l'altitude (2.600 NGF à 3.000 NGF),

Supprimer le risque de chutes des jeunes skieurs lors du déplacement et du débarquement à la gare supérieure par rapport à un télésiège.

Prendre en compte de la prévision de croissance du nombre de skieurs suite à l'urbanisation future de l'entrée de la station de val Thorens.

C) Les objectifs concernant l'organisation du domaine skiable en hiver:

Accession aux pistes Asters et Chocard, respectivement rouge et bleue sur la face du cote de Val Thorens et Lory sur la face coté Orelle dont le secteur skiable n'est pas saturé et ensoleillé.

Jonction entre le télésiège de la Moraine et le funitel de Thorens via le col du Bouchet
Maintien d'un accès vers les sommets du domaine et en particulier en face Nord,

Aucune nouvelle piste ne sera créée.

D) Amélioration de l'Espace naturel proche du Parc National de la Vanoise

Le démontage du télésiège du Col, la fermeture de sa piste et la suppression des barrières à neige en haut de la piste ont redonné de l'espace.

(Voir tout l'espace de liberté laissé aux randonneurs (petits points noirs) du fait de l'abandon de la piste)



4. LES DONNEES TECHNIQUES DE LA TELECABINE

Equipements techniques :

Deux gares et 10 pylônes pour une longueur horizontale de 1 123,65 m.

28 cabines d'une capacité maximale de 10 personnes assises dont 22 seront installées sur la ligne et 6 stationnées dans les gares.

Le débit horaire en montée sera de l'ordre de 1.700 skieurs avec un maximum de 2.000.

La vitesse en ligne sera de 5m/s.

Altitude de la gare aval : 2 681,38 m

Altitude de la gare amont : 3 001,70 m

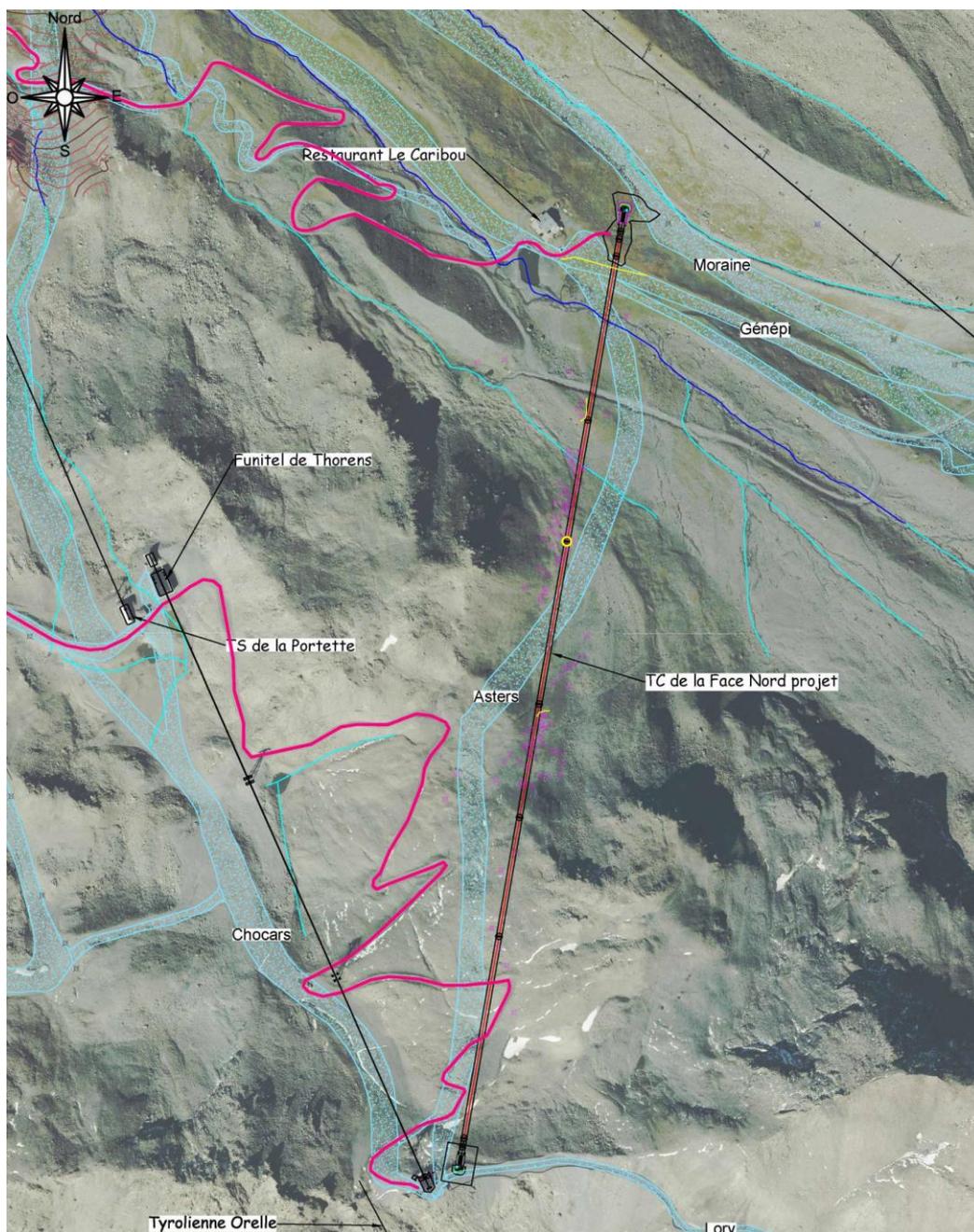
Dénivelé : 321,03 m

Energie électrique :

Gare aval alimentée en énergie électrique par le réseau du restaurant Le Caribeu

Gare amont alimentée par un réseau 20kV lié à celui du funitel.

Ligne de surveillance de la sécurité de l'ensemble de la télécabine sera enfouie afin d'éviter le risque d'impact avec les oiseaux.



Gare d'arrivée

5. IMPACT DU PROJET DURANT LES TRAVAUX

5.1 CALENDRIER DES TRAVAUX

Les travaux devraient s'échelonnés sur les années 2024/2025 (dès la fonte de la neige (avril) aux premières chutes (mi-décembre)).

5.2 SECURITE DU PERSONNEL TRAVAILLANT SUR LE CHANTIER

Réponse de la SETAM

La SETAM emploie des entreprises locales et s'assure avec sa maîtrise d'œuvre qu'elles répondent à la loi en demandant les pièces légales nécessaires et obligatoires dans ses marchés de travaux. Elle s'assure que ces pièces soient fournies et reste à disposition de l'inspection du travail pour tous contrôles. Par ailleurs un contrôleur de sécurité SPS est aussi mandaté pour suivre le chantier. Il tient un registre journal et fait les remarques nécessaires aux entreprises que nous veillons à faire respecter.

5.3 SECURITE DES RANDONNEURS

Bien que les travaux soient déjà éloignés de la station, il sera toujours possible que par curiosité des randonneurs s'approchent de l'ensemble des travaux.

Réponse de la SETAM

Le chemin d'accès au Col du Bouchet est une piste 4x4 qui a été terrassée pour l'accès au funitel de Thorens lors de sa construction. Elle est très peu fréquentée l'été par les randonneurs car elle est située au nord entre 2750 m et 3000 m d'altitude.

Le chantier sera balisé comme il se doit réglementairement et un contrôleur SPS sera missionné pour le suivi du chantier.

5.4 BILAN MATIERES DES TERRASSEMENTS, SURFACES IMPACTEES, REENGAGEMENT DES SOLS

Réponse de la SETAM

L'impact de l'enfouissement de la ligne de sécurité est traité en page 12/66 de la réponse à la MRAE (doc 19-032-Rep MRAE indA.docx). La surface d'emprise de cette tranchée représente 4518 m², concernant l'alimentation électrique de la gare aval, nous avons considéré une tranchée de 50 mètres depuis le poste de transformation du restaurant du Caribou qui est incluse dans les 4220 m² d'emprise des deux gares et des pylônes.

L'alimentation de la gare G2 se fera finalement via la tranchée de la ligne de sécurité et n'engendrera pas de terrassement supplémentaire et enlèvera les 490 mètres de tranchée prévue soit 1960 m². L'emprise totale du terrassement sera donc de 6778 m².

Réponse de la SETAM :

Le télésiège du Col comportait deux gares et neuf pylônes soit une surface totale de l'ordre de 650 m²

Réponse de la SETAM :

L'inventaire des surfaces fait avec notre logiciel SIG donne les résultats suivant, facilement vérifiable sur le site « Géo portail ».

La surface de la piste de ski était de 48 100 m² environ. La surface de la route de montagne était de 6200 m² environ, cela représente une surface rendue à la nature de 54 300 m².

En conclusion des questions Q2 et Q3, on peut comparer une surface rendue à la nature de 650+54 300=54 950 m² environ à la surface totale terrassée de 6778 m² pour la nouvelle télécabine.

5.5 LE BRUIT

Il sera important du fait de l'utilisation d'engins motorisés et plus particulièrement d'hélicoptères.

5.6 IMPACT SUR LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE (GAZ A EFFET DE SERRE)

SETAM a fait réaliser une étude par un cabinet spécialisé. En l'état actuel des connaissances, le bilan carbone pour la construction de la télécabine et hors fonctionnement s'élève à 2.684 TCO2 EQ.

Le fonctionnement annuel (énergie électrique) a un bilan carbone de 13 TCO2 EQ.

L'optimisation des matériaux et de leur recyclage, des méthodes de construction ramène le bilan carbone à 1.358 TCO2 EQ.

Réponse de la SETAM :

Nous essaierons dans la mesure du possible d'utiliser des matériaux recyclables et à faibles émissions mais l'accès au béton et acier bas carbone qui représentent la majorité du coût carbone de l'installation n'est pas maîtrisable et garantissable aujourd'hui.

Ma question Q13) L'énergie électrique qui sert au fonctionnement de la télécabine est-elle décarbonée ?

Réponse de la SETAM :

Le mix énergétique pris en compte pour les calculs est le mix « moyen » français. Le mix français en 2022 (d'après l'ADEME) émet 0,0520 kg éq. CO2/kWh (source : <https://base-empreinte.ademe.fr/données/jeu-données>). A titre de comparaison, l'ADEME indique un facteur d'émission de 0,0440 kg eq.CO2/kWh pour le photovoltaïque produit en Chine, 0,0320 kg eq.CO2/kWh pour le photovoltaïque produit en Europe et 0,006 kg eq.CO2/kWh pour l'hydraulique.

On peut aussi comparer le facteur d'émission du mix « moyen » français au facteur d'émission « moyen » européen qui s'est établi à 0.28 kg éq. CO2/kWh en 2019.(source <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat-2022/10-emissions-de-ges-de-lindustrie>)

Néanmoins, nous développons à l'échelle de la SETAM une politique de sobriété énergétique qui nous a permis une baisse de consommation électrique de 9.7% sur la saison 2022/2023 et environ 7% supplémentaires sur la saison 2023/2024 par rapport à l'année de référence 2021/2022.

Ma question Q14) Avez-vous en projet de remplacer vos dameuses par des dameuses équipées de moteur à faible émissions de CO2 ?

Réponse de la SETAM

Nous gardons un œil attentif aux nouvelles technologies et en particuliers sur les motorisations alternatives à faible émission de CO2 pour les dameuses. Aujourd'hui il n'existe pas d'équivalent pour les dameuses utilisées pour damer l'ensemble des pistes du domaine skiable.

Nous savons qu'une petite dameuse électrique existe mais elle ne répond pas aux besoins de damage ni en terme de surface damée ni en terme d'autonomie de travail (entre 2 et 4 heures). Les chenillettes hydrogènes sont en cours de développement mais il n'existe pas de produit industriel disponible à la vente chez aucun constructeur.

Nous avons eu par le passé quatre dameuses hybrides consommant environ 20% de carburant diesel en moins, mais faute de fiabilité et arrivant en fin de vie nous avons dû nous en séparer sans pouvoir les renouveler.

5.7 ÉCOLOGUE

Rôle de l'Écologue

Il est prévu qu'un écologue suive l'évolution du milieu végétal ainsi que la faune durant 10 ans.

Réponse de la SETAM

L'écologue sera présent sur le chantier pour chacune des missions citées ci-dessus.

L'écologue démarrera sa mission lors de la réunion de lancement du chantier où il viendra sensibiliser les entreprises aux enjeux environnementaux du site et aux obligations réglementaires en lien avec les autorisations en cours. S'en suivra une réunion de terrain afin d'expliquer les mises en défens que les entreprises devront installer.

Il viendra ensuite contrôler la bonne mise en place de ces mises en défens.

Il viendra aussi à minima pour contrôler le maintien des mises en défens tout au long des travaux et veiller à la bonne exécution des mesures proposées.

Certaines phases de travaux, plus à risques que d'autres (terrassements des gares par exemples) nécessiteront des passages plus rapprochés.

Il pourra également s'il le pense nécessaire réaliser des visites opportunistes. L'écologue rédigera un compte rendu après chacune de ces interventions.

Un bilan de fin de chantier sera également rédigé afin de présenter l'impact réel en phase chantier, s'il diffère de celui du présent dossier, d'indiquer si les mesures ont été respectées et leur pertinence.

Un constat sera établi à destination des services de l'Etat ayant instruit le dossier (contrôle et garantie), avec la réalisation d'un bilan sur la qualité et la suffisance des mesures.

Enfin au cours des années suivant le chantier, l'écologue réalisera le suivi de l'évolution principalement de la ré-végétalisation du site et de la présence de la faune inventoriée au préalable. Il en fera un constat aux échéances prévues rédigera des rapports à transmettre à la DREAL.

5.8 FAUNE

Faible présence du fait de l'altitude à l'exception du LIEVRE VARIABLE menacé d'extinction et des GRENOUILLES ROUSSES.

Dans l'hypothèse d'un écrasement accidentel de grenouilles rousses.

Réponse de la SETAM

L'espèce est largement représentée sur l'ensemble du domaine skiable de Val Thorens. Le projet n'a pas d'emprise sur les habitats à enjeu fort pour cette espèce. Aucun habitat humide n'a été recensé sur la zone d'étude et la zone à enjeu fort pour l'espèce recensée lors des inventaires sera mise en défens le temps des travaux.

Au regard de l'implantation du projet, des faibles emprises de travaux et des précautions envisagées, l'impact temporaire du projet sur la destruction d'individus est jugé négligeable. L'ensemble des mesures mises en place vise à ne pas détruire d'individus. Si toutefois il devait se produire un écrasement accidentel d'un individu, cela ne remettrait pas en cause la survie de l'espèce sur ce site et il est alors préférable de ne pas intervenir « artificiellement » en déplaçant des individus d'un site à un autre.

5.9 OISEAUX

Six espèces ont été inventoriées dont le LAGOPEDE ALPIN en transit, espèce menacée. La zone du projet est un site de regroupement automnal du Lagopède

La SETAM s'est engagée à enterrer la ligne de sécurité pour éviter tout risque de collision.

5.10 FLORE

Deux espèces protégées hautement sensibles et rares sont présentes. Elles constituent un enjeu élevé.

ANDROSACE des ALPES



ANDROSACE PUBESCESENTE



La SETAM s'engage à mettre tout en œuvre pour éviter toute destruction et plus particulièrement lors de l'enfouissement de la ligne de sécurité.

5.11 NATURA 2000

Le projet se situe à 1100 m de la ZPS FR8210032 « La Vanoise » et de la SIC FR8201783 « Massif de la Vanoise ».

Présence de Gypaète barbu, Aigle Royal, Tétras lyre, lagopède alpin et perdrix bartavelle.

Recommandations : Gérer la fréquentation touristique et motorisée et développer la signalisation des câbles potentiellement dangereux pour les oiseaux, voir enfouir certains tronçons.

(Enfouissement de la ligne de sécurité)

5.12 Eaux de surface, souterraines (AEP)

Les travaux de la télécabine seront situés à plus de 10 mètres du torrent de Thorens et ses affluents sans risques d'inondations et de production de lave torrentielle

Ils seront réalisés au sein du périmètre de protection rapproché de Thorens (Portette Haute et Intermédiaire).

L'hydrogéologue agréé a émis un avis favorable le 30/10/2023 sous réserve de respecter les prescriptions de la DUP d'octobre 2017 et de ses prescriptions supplémentaires :

L'ensemble de ces prescriptions données dans ce rapport seront respectées.

5.13 ZONES HUMIDES

Aucune zone humide n'existe sur les lieux des travaux.

5.14 ACTIVITE AGRICULTURE

Aucune activité au vue des altitudes et de la nature du sol (moins de 5% de terre arable)

5.15 CREATION DE NOUVELLES PISTES DE SKI

Pas de création de nouvelle piste de ski.

Rendu au public la piste du Col (vue du 2024/05/09) (Voir photographie page 7)

6. IMPACT DU PROJET EN PERIODE PERENNE

6.1 BRUIT

Le bruit provient de plusieurs sources :

Dès l'ouverture des pistes : par le fonctionnement de la télécabine, les voix des skieurs, les glissements des skis et les engins motorisés (moto neige)

Dès leur fermeture par les dameuses.

6.2 DESTRUCTION DU SOL PAR LES VTT ET LES RANDONNEURS EN ETE

La télécabine ne fonctionnera que lors d'événements exceptionnels.

Une piste pour véhicules motorisés donne accès au col du Bouchet.

7. LES POINTS FORTS DU PROJET

Maintien de l'activité économique de la station la plus haute de la Savoie (2.300 à 3.200 m d'altitude) par l'implantation d'une télécabine située à des altitudes comprises entre 2.680 et 3.000 m et en face Nord.

Des études sur le réchauffement climatique montrent qu'il ne devrait pas avoir d'impact sérieux à ces altitudes durant la durée de vie de la télécabine (30 ans).

Je rappelle que l'activité touristique représente 22% des emplois et 50% du PIB du département de la Savoie.

Amélioration de la sécurité et du confort des usagers circulant en cabine fermée.

Rendu de plus de 5 hectares de prairies rocheuses par la fermeture de la piste du Col et qui jouxtent le Parc de la Vanoise.

Pas de création de nouvelle piste.

Présence d'un écologue.

8. LES POINTS SENSIBLES ET LES ENGAGEMENTS DE LA SETAM

Oiseaux : Suppression du risque d'impact avec la ligne de sécurité en enterrant cette dernière.

Flore : cas des deux pieds des espèces protégées. La SETAM s'engage à protéger ces derniers lors de l'implantation de la ligne de sécurité (fonction de l'écologue).

Grenouilles rousses idem la flore.

9. LE POINT FAIBLE

Aspect paysager par l'implantation de la télécabine. Cette dernière aura un aspect négatif sur l'aspect paysager du secteur sur lequel existent déjà des remontées mécaniques dont le funitel de Thorens.

L'impact de la gare amont sera réduit car cette dernière sera construite au niveau de la gare amont du funitel de Thorens.

10. IMPACT SUR LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE

Le bureau d'étude chargé des calculs a estimé que l'usage de matériaux de construction à faible teneur en carbone pourrait réduire de l'ordre de 50% le rejet en CO₂. La production d'acier bas carbone est de l'ordre de 20% de la production mondiale d'acier et celle de l'aluminium recyclé de l'ordre de 30% de la production mondiale d'aluminium.

Il aurait été intéressant que cette étude débouche sur le calcul du montant du nouvel investissement utilisant toutes ces matières recyclées.

11. AVIS

Considérant que le public a été informé de cette enquête par affichage sur l'ensemble des panneaux d'information de la commune,

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée conformément à l'Arrêté Municipal,

Considérant le poids respectif des points que j'ai considéré comme forts, sensibles, faibles de ce projet et de son impact sur le réchauffement climatique, j'émet un AVIS FAVORABLE à la demande d'autorisation de travaux (DAET 3060-4571), déposée par la Société d'Exploitation des Téléphériques de Tarentaise Maurienne (SETAM) valant permis de construire pour la construction de la télécabine débrayable de la FACE NORD, station de Val Thorens, sur la commune de Les Belleville (PC 073 257 23 M6001 déposé en mairie le 24 mars 2023).

Cet avis est assorti d'une recommandation qui concerne la couleur des gares. Je pense qu'il serait souhaitable que ces dernières soient peintes des couleurs proches de celle de la nature en été. Cela évitera aux randonneurs de voir ces taches blanches implantées sur les crêtes.