

B.4 Domaines skiables

Rapport explicatif – Anzère : télécabine et pistes Pralan - Grillesses

Etat au: **16.08.2024**

Catégorie de coordination: **réglée**

Contexte

Le présent projet vise à rétablir l'ancienne possibilité d'accéder au domaine skiable d'Anzère depuis l'est de la station en y reconstruisant une nouvelle remontée mécanique et en prolongeant partiellement les pistes du domaine skiable vers le bas.

Jusque dans les années 1990, l'accès au domaine skiable était possible par deux axes : la télécabine Anzère – Pas de Maimbré à l'ouest et le télésiège Anzère – Tsalan d'Arbaz à l'est. Le retour en station était possible via ces deux axes. Suite à la modernisation de la télécabine en 1999 et en raison de problèmes géologiques, le télésiège a été mis hors service et la partie est de la station n'est actuellement desservie que dans le sens du retour, par une piste toujours existante.

Pour plusieurs raisons, la société de remontées mécaniques Télés Anzère SA et la commune d'Ayent désirent recréer et renforcer cet accès complémentaire. Il s'agit notamment de répondre à la croissance de la demande induite en particulier par le Magic Pass et par les augmentations de capacités hôtelières prévues, aux difficultés de parking et aux conditions météorologiques difficiles prévalant au Pas de Maimbré.

Le projet implique donc une extension du domaine skiable en direction de la station de départ d'une future télécabine Pralan - Tsalan. Cette extension justifie une coordination au niveau du plan directeur cantonal.

Contenu du projet

Le projet prévoit la construction d'une télécabine moderne partant depuis l'est de la station (secteur de Pralan), suivant un tracé optimisé par rapport à la situation environnementale et par rapport au bâti. Cette télécabine donne accès à une zone du domaine skiable où les pistes existantes sont praticables à la fois pour les débutants et en cas de mauvais temps (secteur Grillesses). La ligne permet également une connexion en prolongation vers l'amont par une deuxième section prévue pour remplacer le télésiège du Bâté, donnant accès au secteur des Rousses, le plus oriental et le plus enneigé du domaine. Pour précision, cette deuxième section est fonctionnellement indépendante. Etant située dans l'emprise du domaine skiable existant, elle n'implique pas d'extension du domaine skiable ni de coordination au niveau du plan directeur.

Le projet prévoit également une extension du réseau des pistes de retour en station et de leur enneigement afin de rejoindre l'emplacement de la future station de départ dans le secteur de Pralan. En revanche, une deuxième zone de domaine skiable existante à l'est peut être supprimée.

A l'intérieur du domaine skiable, des adaptations de pistes sont également prévues pour assurer une circulation ouest-est et pour rationaliser et améliorer la piste de retour existante.

Coordination spatiale dans le cadre de la planification directrice cantonale

I. le projet est conforme à la stratégie cantonale ;

Le concept cantonal de développement (CCDT), adopté par le Grand Conseil le 11 septembre 2014, demande d'encourager la compétitivité internationale des centres touristiques alpins. Du point de vue cantonal, le domaine skiable d'Anzère est considéré comme un centre d'importance moyenne qui joue un rôle important à l'échelle de sa région (voire fiche B.4 du plan directeur cantonal). Le projet permet une adaptation du domaine skiable, pour répondre à la demande, par une amélioration qualitative des pistes de retour existantes et par le renforcement de l'accès au domaine grâce à un équipement plus moderne, plus confortable et permettant une exploitation plus efficace en tout temps. En plus, avec la nouvelle installation, une utilisation sur plusieurs saisons (été / hiver) est possible et envisagée.

Rapport explicatif – Anzère : télécabine et pistes Pralan - Grillesses

II. le besoin est démontré, et le projet est conforme aux lignes directrices de la politique locale du tourisme ;

Le rapport du bureau d'urbanisme Azur, mandaté par la commune d'Ayent, mentionne que les communes d'Ayent et d'Arbaz ont élaboré en 2016 une démarche participative dont l'aboutissement a été formalisé en stratégie touristique « Anzère 2025 ». Cette analyse identifiait l'importance des infrastructures touristiques pour le dynamisme de la station. Le plan d'action proposait l'amélioration continue des infrastructures du domaine skiable (remontées mécaniques, skidata, etc.). Dans le cadre de la révision globale du Plan d'affectation des zones (PAZ) en cours, il a été décidé de mettre à jour cette étude. Des lignes directrices actualisées seront définies en fonction des enjeux actuels et futurs, qui ont sensiblement évolué depuis 2016. Une nouvelle porte d'entrée du domaine skiable, indispensable pour son exploitation optimale, est reconnue par la commune d'Ayent comme nécessaire. Le projet doit donc être mentionné dans les futures lignes directrices du tourisme de la commune d'Ayent.

III. le projet prend en considération les valeurs environnementales (p.ex. risques majeurs, bruit, eaux), naturelles et paysagères, les districts francs, ainsi que les conflits potentiels avec les dangers naturels, et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs ;

Le rapport Nivalp évalue les questions liées aux avalanches, à la protection du paysage et des forêts, à la protection de la faune et de la nature. Le rapport CSD évalue les questions liées au bruit, à l'espace réservé aux eaux (ERE), aux eaux souterraines et aux dangers hydrologiques et géologiques.

Le tracé de la télécabine ainsi que les pistes prévues traversent une forêt protectrice. La forêt à l'endroit du projet a également une fonction naturelle et paysagère. La fonction de production de bois ne devrait être impactée que marginalement, tout comme la fonction sociale. L'impact sur ces différentes fonctions devra être étudié en détail lors de la procédure de modification du PAZ, ainsi que lors de la demande d'approbation des plans. Les zones en forêt impactées par les pistes devront faire l'objet d'une demande de défrichement tout comme l'emprise des pylônes. Les stations aval et amont ne se trouvent pas en forêt. Une servitude forestière de hauteur devra être établie si l'installation limite la hauteur typique des arbres sous les câbles. Cette hauteur devra être déterminée en fonction des types d'associations forestières traversées.

Aucune zone de protection de paysage communale, cantonale ou objet inscrit à l'inventaire fédéral n'est répertorié dans le secteur du projet. La construction d'une télécabine a un impact non négligeable sur le paysage. La première section, qui nécessite une inscription dans le plan directeur cantonal, n'est pas particulièrement sensible de ce point de vue, même si elle traverse tout de même un paysage typique du Valais, avec sa forêt de conifères dans la partie basse, et les pâturages et mayens sur la partie haute. Une bonne intégration des nouvelles installations dans le paysage doit être assurée.

La station amont empiète sur une zone de mayens, homologuée en 2012. Vu l'évolution de la thématique des mayens (fiche de coordination A.5 du plan directeur cantonal), la présence d'une installation de transport à câbles dans une telle zone ne semble pas être compatible avec les buts de protection d'une zone de mayens. Le statut de la zone de mayens en question doit donc être revu dans le cadre de la révision globale du plan d'affectation des zones, voire être complètement supprimé.

Le tracé n'impacte aucune zone de protection de la nature, ni aucun objet inscrit dans les inventaires nationaux. Aucun district franc ni zone de tranquillité de la faune n'est touché par la construction de la télécabine. Le projet aura un impact sur les milieux naturels à l'endroit des pylônes et des stations, le parking, pistes de ski etc. Un relevé précis des milieux et des espèces présentes (faune et flore) devra être effectué et une compensation devra être prévue dans le cas où des milieux protégés au sens de l'OPN, des espèces de la faune sauvage (mammifères et oiseaux rares, menacés ou prioritaire pour le canton) sont touchés.

La station aval ainsi que la piste d'accès se trouvent dans une zone agricole 2, tout comme certains pylônes. La présence de pistes de ski est compatible avec l'utilisation agricole du terrain, mais la construction de la station et du parking impliquera une perte définitive de surface agricole. Lors de la phase de modification du PAZ, il conviendra de chiffrer les pertes de zone agricole et de déterminer l'impact sur les exploitants concernés. Les pistes de ski pouvant continuer à être pâturés ou fauchés en période estivale, l'impact sur l'agriculture est faible.

Les emplacements de la station de départ, de la station amont et une partie du tracé sont situés en zone de danger d'avalanche élevé. Le tracé traverse une zone de danger moyen. Pour la station de départ, la construction d'une digue pourrait s'avérer nécessaire. Selon le rapport Nivalp, un dimensionnement adéquat de la station amont permettra de reprendre les charges d'avalanches qui seront calculées. La majorité des pylônes semblent être situés hors zone de danger pour un scénario centennal. Télé Anzère SA dispose d'un service de sécurité avalanches expérimenté et les pentes pouvant potentiellement menacer la future installation seront sécurisées tout au long de l'hiver. Une analyse des zones à sécuriser (zones de déclenchement avalanches) en lien avec la conservation des espèces de la faune hivernantes sera réalisée pour évaluer les impacts négatifs et pour les limiter.

Les deux pistes projetées qui permettront de retourner au départ de la nouvelle télécabine traverseront des zones potentiellement atteintes par des avalanches selon la carte de danger actuellement en vigueur. Toutefois, comme mentionné ci-dessus, ces pistes seront, à l'image de l'entier du domaine skiable, sécurisées par les spécialistes de Télé Anzère SA.

Seulement une petite partie du tracé est exposée au danger de chute de blocs rocheux. Il est possible de prévoir les emplacements des pylônes en dehors de cette zone.

Une grande partie du tracé est localisée dans une zone de danger faible de glissement de terrain. Ce danger engendre uniquement des déplacements faibles (inférieure à 2 cm par an). Selon le rapport CSD, des mesures constructives sont possibles pour éviter que le glissement n'affecte l'installation.

La station de départ et les pistes de retour sont exposées à des risques élevés et moyens de dangers hydrologiques. Le déplacement latéral de la station de départ n'est pas possible en raison du tracé fixé de manière à tenir compte des constructions existantes entre la station de départ et la station amont. Dans la prochaine étape du projet, une expertise sur le torrent des Vernettes doit être établie pour confirmer/infirmer la situation de danger. Si le danger élevé de laves torrentielles est confirmé, des mesures de protection devront être réalisées pour protéger la gare de départ et la partie inférieure du tracé. Il semble que la réalisation d'un ouvrage de protection contre les laves torrentielles soit la meilleure solution.

L'ensemble du tracé ainsi que les pistes de retour se situent en secteur A_u de protection des eaux. Le projet est compatible avec la législation en vigueur.

L'adéquation de l'emplacement des infrastructures projetées avec les prescriptions en matière de respect des exigences liées à l'ERE doit encore être vérifiée avec l'emprise des torrents environnant le projet. Le survol des torrents devrait en principe être possible.

Finalement au niveau des nuisances sonores générées par le projet, il s'agira de vérifier dans le cadre des procédures d'autorisation requises, le respect des valeurs de planification émises par les installations d'une part et par le trafic routier sur la piste d'accès ainsi que sur le parking dédié. Les mesures de protection envisageables pourront éventuellement être couplées avec les mesures de protection contre les dangers naturels.

En raison des prescriptions contre le bruit, les distances nécessaires entre les installations d'enneigement technique et les zones à bâtir sont à étudier dans la prochaine étape du projet.

Le tracé d'une de variantes non retenue impacte une zone de protection des eaux souterraines S2 et S3. Les tracés des variantes non prises en compte s'approchent à différentes zones de protection de la nature d'importance communale. Les emplacements prévus pour les stations de départ des variantes non retenues sont situés dans des zones de dangers hydrologiques élevés ou moyens. La variante, qui suit le tracé de l'ancien télésiège démonté en 1999 (variante non retenue), traverse une zone de glissement de terrain élevé et moyen. Les deux autres variantes non prises en compte touchent aussi des zones de glissement de terrain moyen. Concernant les impacts sur l'environnement et les dangers naturels, la variante choisie peut être jugée globalement comme la meilleure.

Les impacts générés par l'installation et les améliorations des pistes sont évalués et jugés acceptables en regard de la situation environnementale du secteur. Des mesures d'intégration et de compensations environnementales seront nécessaires et développées avec le projet, ceci en particulier pour les questions liées aux

dangers naturels compte tenu de l'exposition de l'emplacement retenu pour la station aval. Des mesures de protection devront être obligatoirement développées pour protéger les infrastructures contre les inondations et les avalanches. Au niveau des évaluations actuelles, la mise en place de telles protections semble tout à fait plausible.

Le projet est situé partiellement dans l'emprise de l'ancienne décharge de Pralan figurant au cadastre cantonal des sites pollués. Des investigations techniques au sens de l'article 7 OSites seront nécessaires au plus tard dans le cadre des demandes d'autorisation de construire.

IV. pour chaque projet, des considérations générales appropriées, ainsi que des dispositions relatives aux éléments suivants doivent être fournies :

- zones urbanisées ;
- complexes touristiques ;
- domaines skiables légalisés (avec réseau de pistes préparées et sécurisées) ;
- agrandissements et liaisons prévus (p.ex. installations, pistes) ;
- nouvelles installations à câbles, installations de remplacement, voies d'accès ayant des incidences importantes sur le territoire ;
- emplacement des grands bâtiments et installations pour les stations de départ, d'arrivée, les stations intermédiaires et les lieux de restauration sur les domaines skiables ;
- desserte (transports publics, transport individuel motorisé), parkings ;
- installations d'enneigement technique existant et prévu (p.ex. canons à neige, bassins d'accumulation, canalisations, approvisionnement énergétique, approvisionnement en eau) ;
- gestion énergétique ;
- secteurs de détente pour activités extensives ;
- emprise sur l'agriculture, la nature, le paysage et la forêt ;
- zones protégées/objets d'inventaires existants au sens de la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) ou de la Loi fédérale sur la chasse et la protection des mammifères et oiseaux sauvages (LChP), ou créés à titre de mesure de reconstitution et de remplacement au sens de la LPN ou de la LChP ;
- zones de tranquillité de la faune au sens de l'ordonnance sur la chasse et la protection des mammifères et oiseaux sauvages (OChP), ou de la législation cantonale.

Une analyse comparative approfondie a été effectuée pour choisir et valider l'axe retenu et les adaptations de pistes qui en découlent (Wagayama Consulting) en particulier du point de vue fonctionnel, en lien avec les équipements touristiques existants (domaine skiable, centre de la station, etc.) et urbanistiques (voies de communication, milieu bâti). Les possibilités pour le développement du tourisme estival ont été aussi pris en compte dans l'analyse.

Cette analyse de variantes a été prise en compte dans l'évaluation urbanistique et territoriale (Azur). Le choix final ne s'est pas porté sur la variante la plus proche du milieu bâti mais sur une situation permettant un « encadrement » de la station par les pistes et les télécabines. Une pesée d'intérêt a ainsi été faite. L'axe de la remontée mécanique a été précisé finement afin de minimiser les impacts sur les habitations.

La variante choisie permet de mettre en œuvre le futur développement du domaine skiable souhaité (remplacement du télésiège Duez – Le Bâté, renforcement du secteur « Les Rousses », création d'une zone de ski pour les débutants dans le secteur des Grillesses).

Rapport explicatif – Anzère : télécabine et pistes Pralan - Grilleses

Il existe déjà un autre accès au domaine skiable via le télésiège Les Rousses - Le Bâti. Vu que ce point d'accès est très éloigné du village, la route d'accès est impactée par des secteurs de danger d'avalanche et les capacités de stationnement sont très limitées sur cette zone, ce point d'accès ne se prête pas pour un développement.

Le projet est intimement lié à la problématique de la mobilité. Il met l'accent à la fois sur la question du parking et de l'accessibilité par les navettes bus. Il joue également fortement sur la complémentarité avec la télécabine actuelle qui est directement en correspondance avec le réseau de bus régionaux. La route d'accès existante sera élargie et un parking créé. Selon le rapport CSD, un renforcement des liaisons multimodales (navettes) dans le secteur de Pralan et un encouragement à l'utilisation des transports publics (car postaux) apparaissent comme des mesures adaptées. L'accessibilité avec le transport public est à coordonner au travers du programme d'agglomération Valais central. L'élaboration d'un concept de la mobilité au niveau communal est indispensable dans la prochaine étape du projet (modification du PAZ).

Pour la création des deux nouvelles pistes de retour des défrichements d'environ 8'700m² sont nécessaire. Cette surface sera précisée au moment de la modification du PAZ.

Ainsi, Anzère disposera de 2 points de départ, situés de part et d'autre du centre de la station. Le réseau de pistes complète et relie ces points de façon efficace.

Les pistes de liaisons seront en principe enneigées techniquement (sauf les tronçons en conflit avec les zones à bâtir à cause de la protection contre le bruit). Le réseau actuel d'enneigeurs alimentés par le barrage de Tseuzier permet cette extension. Les pistes de retour en station ne sont pas utilisées pour du ski répétitif. Un enneigement correct, réalisé en novembre-décembre, permet une utilisation modérée des pistes durant tout l'hiver. Si la quantité d'eau immédiatement à disposition ne s'avérait plus suffisante à terme pour assurer la production de neige durant une très courte période de froid, le recours à une retenue collinaire pourrait être envisagé. Ceci devra être éventuellement prévu dans les extensions ultérieures de l'enneigement technique. Comme annoncé au point III, les considérations environnementales ont été faites. La remontée mécanique, les extensions de pistes et les infrastructures annexes créeront inévitablement des impacts qui ont été estimés et évalués en regard des infrastructures en places et de la qualité de l'environnement (paysage, forêt, eaux, faune, bruit, etc.). L'agriculture fourragère (prés et alpages) sera impactée en faible proportion, compte tenu de son caractère extensif et de l'ampleur des surfaces exploitées existantes.

En 1970, la commune d'Ayent a conclu une convention avec la société électricité de la Lienne SA concernant un prélèvement de l'eau potable du barrage de Tseuzier. Dans cette convention, le volume maximum par an a été fixé à 450'000m³. Selon la lettre du 12 mars 2002 de la société de la Lienne SA, il a été convenue que 120'000m³ peuvent être utilisés pour l'enneigement technique du domaine skiable d'Anzère. Selon la société électricité de la Lienne SA, la moyenne d'utilisation d'eau potable livrée à la commune est de l'ordre de 125'000m³. La nécessité future pour l'enneigement technique est environ 200'000m³. L'eau est un élément central pour la commune d'Ayent. Au vu des consommations envisagées, de la consommation actuelle et des projets en cours, la commune est actuellement en cours de mener des analyses approfondies sur les besoins d'eau. Les contrats correspondants doivent être réglés dans la suite du projet.

Selon le rapport CSD du 07.12.2023, la société Télé Anzère SA a l'objectif de limiter sa consommation d'énergie sur l'ensemble du domaine skiable. Depuis 2017, elle est suivie par une entreprise spécialisée dans ce but. Les résultats de ce suivi montrent que les investissements consentis depuis 2017 ont permis une économie de l'ordre de 220 MWh/an en 2022.

Le projet (parking, station de départ) entraîne une extension de l'urbanisation vers l'est, ce qui doit être considéré comme point problématique du point de vue de la protection du paysage et du principe de la concentration de l'aménagement du territoire. De l'autre côté, la LAT demande de créer et maintenir un milieu bâti favorable à l'exercice des activités économiques (art.1 al. 2 let. b^{bis}) et de favoriser la vie sociale, économique et culturelle des divers régions du pays et de promouvoir une décentralisation judicieuse de l'urbanisation et de l'économie

(art. 1 al. c). Le projet est important pour le développement du tourisme de la destination d'Anzère. Le tourisme est la plus importante branche économique d'Anzère.

Conditions et charges à respecter dans la suite de la procédure

Les emplacements des stations, le corridor, les pistes de liaison ainsi que le parking devront faire l'objet d'une procédure de modification du plan d'affectation des zones. Les modifications partielles en lien avec la modification des pistes de liaison et de l'enneigement technique ainsi que pour le futur parking seront accompagnées d'un rapport d'impact sur l'environnement (RIE). Cette procédure sera coordonnée temporellement et matériellement avec la procédure fédérale d'octroi de concession et d'approbation de plans (remontée mécanique) et les procédures cantonales d'autorisations de construire (pistes, enneigement). Le cas échéant, les procédures cantonales pourront faire l'objet d'une intégration dans la procédure fédérale.

Les points suivants doivent être pris en compte dans la suite du projet :

- Une bonne intégration dans le paysage doit être assurée, notamment en étudiant la création d'un parking avec des niveaux de sous-sols;
- Un avenant à la concession de 1970 est nécessaire pour mettre à disposition de l'eau concédée à Electricité de Lienne SA à des fins d'enneigement technique.
- Une bonne accessibilité de la nouvelle télécabine avec les transports publics doit être assurée (bus navettes, car postaux).
- La commune d'Ayent étant labellisée Cité de l'énergie Gold, une prise en compte de l'efficacité énergétique dans l'ensemble des facettes de ce projet est souhaitée. De nombreux programmes de subvention sont d'ailleurs disponibles pour encourager les entreprises dans ce sens.

Enquête publique

Le projet a fait l'objet d'une présentation détaillée au Conseil Général (législatif) de la commune d'Ayent le 24 janvier 2023. Il a été présenté dans la presse locale.

La population peut formellement émettre des remarques lors de l'information publique du présent rapport.

Suite à la procédure d'intégration dans le plan directeur cantonal, un dossier complet de modification du plan d'affectation des zones (PAZ), accompagné des demandes d'autorisations de construire et d'une demande fédérale de concession et d'approbations de plans seront préparés et mis à l'enquête publique simultanément. Ces demandes, ainsi que les décisions qui seront prises par les autorités compétentes, pourront faire l'objet de recours. A noter que la modification du PAZ et les autres demandes mentionnées ne peuvent seulement être publiées dans le bulletin officiel, si la confédération a approuvé le projet dans le plan directeur cantonal dans la catégorie « coordination réglée ».

Etat de la coordination

Dans le sens d'une première pesée des intérêts au niveau du plan directeur, en tenant compte des intérêts de l'aménagement du territoire et de l'environnement, mais aussi des intérêts économiques et financiers, le classement du projet en « coordination réglée » est justifié.

Documentation

Etude d'opportunité – Projet de TC Pralan – Le Bâté, Wagayama Consulting, 21.03.2023

Construction d'une installation de remontée mécanique – Télécabine Pralan – Bâté, Nivalp, 14.04.2023

Création d'une liaison câblée « Pralan – le Bâté », analyse des effets sur l'aménagement du territoire », Azur, 13.04.2023

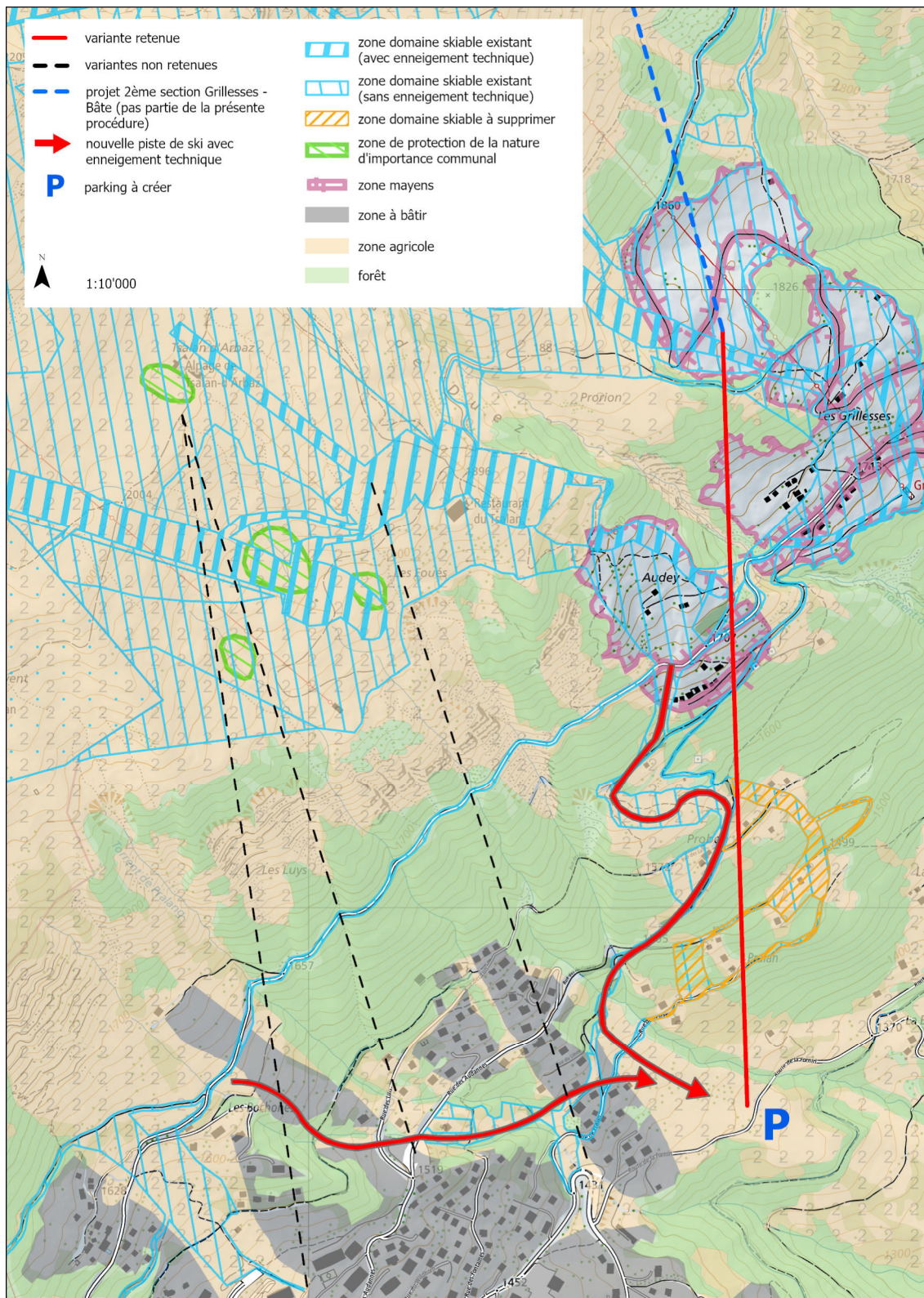
Télécabine Pralan-Bâté - Dangers géologiques et hydrologiques, eaux souterraines, mobilité et bruit, CSD, 23.05.2023

Construction d'une installation de remontée mécanique – Télécabine Pralan – Bâté (avenant) Nivalp, 27.10.2023

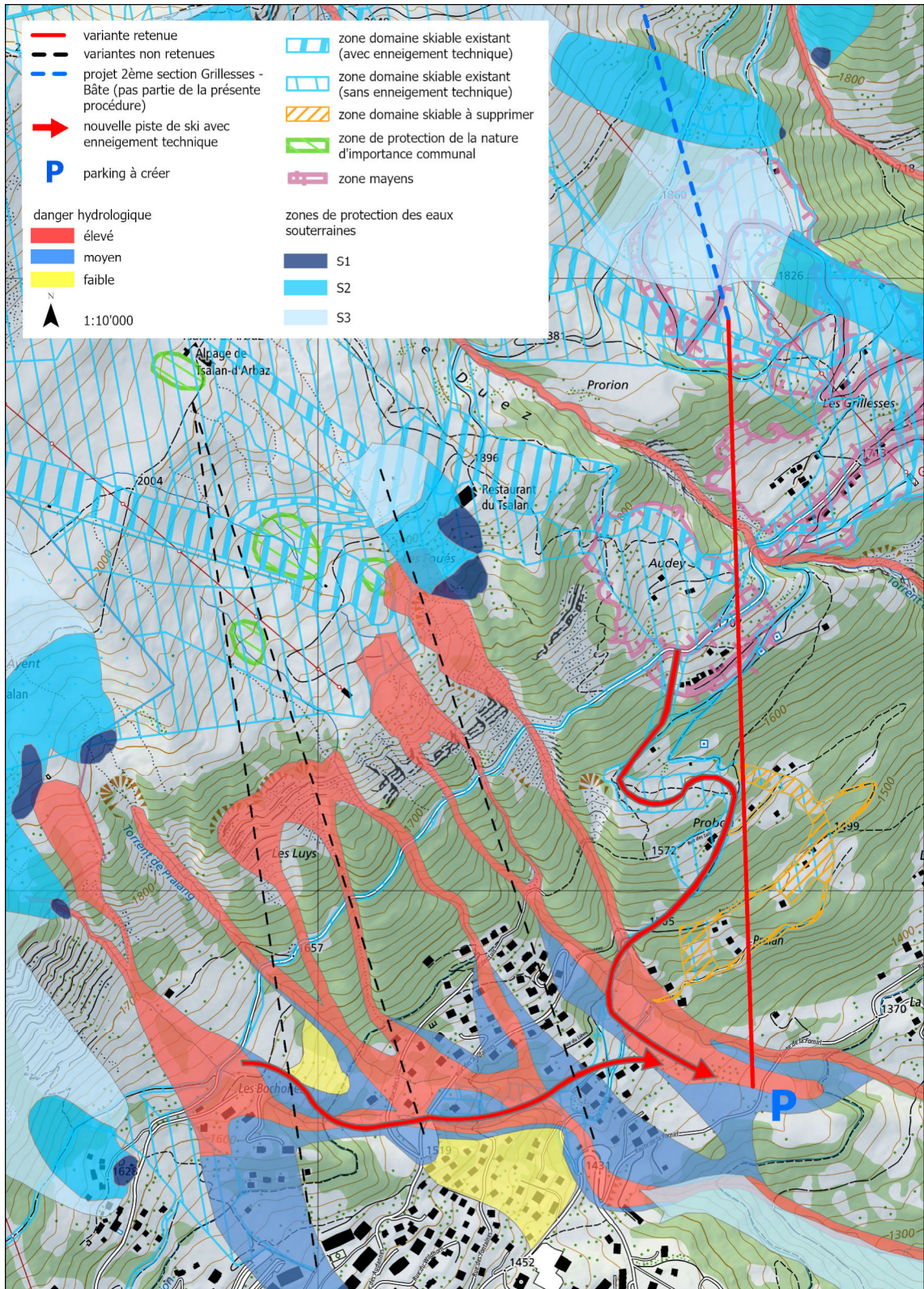
Concept énergétique, CSD, 07.12.2023

Plan des équipements du domaine skiable », Téléanzère, décembre 2022

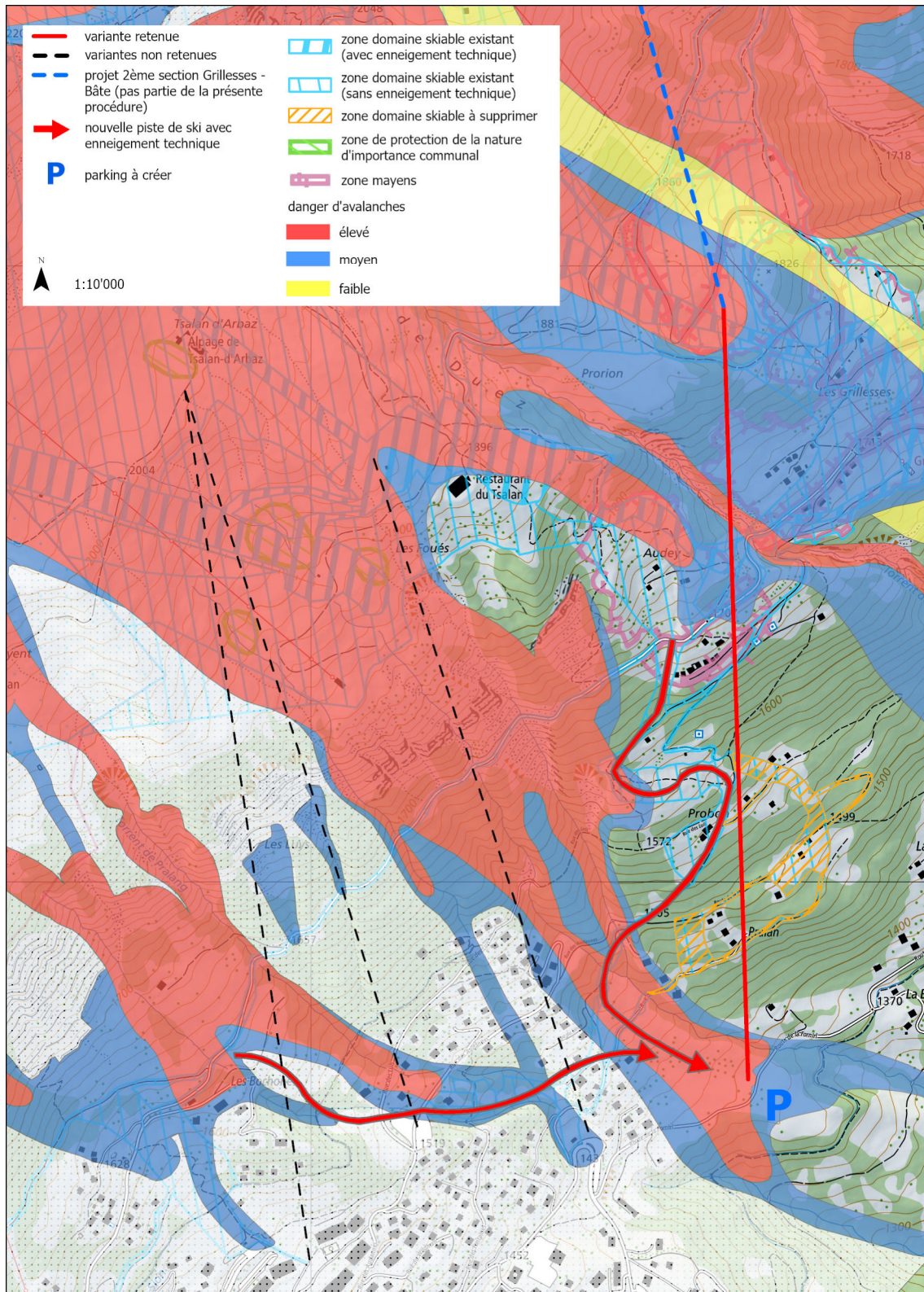
Cartes



Rapport explicatif – Anzère : télécabine et pistes Pralan - Grilleses



Rapport explicatif – Anzère : télécabine et pistes Pralan - Grillesses



Rapport explicatif – Anzère : télécabine et pistes Pralan - Grilleses

