



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
relatif au projet de réalisation d'un
parking public couvert de 300 places
présenté par la commune des Deux Alpes (38)**

Avis n° 2020-ARA-AP-966

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dans sa réunion du 4 février 2020, a donné délégation à Monsieur François Duval membre permanent, en application des articles 3 et 4 de sa décision du 14 mai 2019 portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret du 2 octobre 2015 modifié relatif au CGEDD, pour statuer sur la demande d'avis relative au projet parking couvert de 300 places ouvert au public sur la commune des Deux-Alpes (Isère).

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur ce projet.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 3 mars 2020 pour avis au titre de l'autorité environnementale, par la communauté de communes de l'Oisans, service instructeur pour le compte de la commune autorité compétente pour autoriser ce projet soumis à permis de construire.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois. Toutefois, en application de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 et de ses textes subséquents, ce délai est suspendu entre le 12 mars et de la date de cessation de l'état d'urgence sanitaire¹.

Conformément aux dispositions du III du même article, les services de la Préfecture de l'Isère, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'Agence régionale de santé ont été consultés et ont contribué respectivement en date du 24 avril 2020 et 9 avril 2020.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

1 Cf. article 4 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 et article 7 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 modifiée relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période.

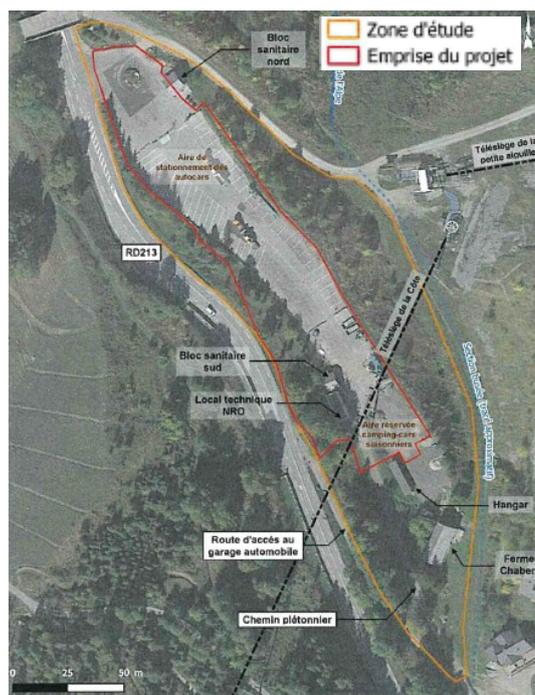
Avis

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	4
1.1. Contexte et présentation du projet.....	4
1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	5
2. Qualité du dossier.....	5
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	6
2.2. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts.....	8
2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus.....	11
2.4. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	11
3. Conclusion.....	12

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet

La commune des Deux Alpes, souhaitant réduire le stationnement de surface au centre de la station de ski, pour faciliter la circulation des piétons, des navettes et des voitures, a décidé de se doter d'un parking public couvert, d'une capacité de 300 places. Ce projet se situe à l'entrée nord de la station, au niveau du site du « parking de la passerelle », parking aérien existant d'un aspect peu qualitatif, dans un secteur à la topographie marquée en termes de pente. Il fait l'objet d'un dossier de permis de construire déposé par la commune le 28 février 2020.



Situation du projet – source étude d'impact

Le projet comprend la construction d'un parking en ouvrage d'une emprise au sol d'environ 1 600 m² sur cinq niveaux dont trois semi-enterrés et deux enterrés et l'aménagement d'espaces extérieurs réservés pour une part aux piétons (dalle de couverture plantée, passerelle de liaison) et, en surface, au stationnement de 14 autocars en partie nord et à l'accueil de 17 campings-cars au sud.

Le parti retenu vise à inscrire le parking dans la topographie du site. Il s'approche du terrain naturel au sud et à l'ouest, le long de la route départementale (RD) 213 et développe deux façades, l'une au nord avec les accès voitures et l'autre à l'est le long de laquelle chemine une passerelle piétonne et skieurs qui assure la liaison entre la station et les pistes de Mont-de-Lans et de la Petite-Aiguille. A l'est et au droit du parking, le remblai de la plateforme initiale est prolongé avec un talus planté.



Vue générale du projet – source dossier permis de construire



Plan masse du projet – source permis de construire

1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du projet² sont :

- l'intégration paysagère du projet,
- la prise en compte des risques naturels, en particulier les avalanches, ruissellement et glissements de terrain,
- le devenir des matériaux issus des déblais dont le réemploi n'est pas prévu sur place,
- la maîtrise de l'offre de stationnement et la réduction des déplacements en voiture particulière.

2. Qualité du dossier

Le dossier d'étude d'impact comprend, globalement, toutes les pièces prévues par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il est convenablement structuré.

Un certain nombre d'éléments font toutefois défaut ; ainsi :

- certaines précisions constructives apportées dans l'étude géotechnique, que la MRAe a obtenu après demande auprès du maître d'ouvrage mériteraient d'être intégrées à l'étude d'impact,
- alors qu'il s'agit d'un ouvrage construit en grande partie enterré, aucune information sur les volumes et le devenir des déblais excavés ne figure au dossier,
- s'agissant d'une étude d'impact relative à la réalisation d'un parking, il est dommageable que celle-ci ne comporte pas de volet « déplacements ».

Enfin, l'indication du nord géographique sur les plans et vues du projet permettrait d'en faciliter la lecture et la compréhension.

2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

Le périmètre d'étude est centré sur la parcelle du projet. Ce périmètre est étendu³ au regard des différentes thématiques environnementales.

- 2 Au regard des éléments produits dans le dossier de demande d'examen du projet au cas par cas et de ces enjeux environnementaux, l'Autorité environnementale avait pris, le 30 juillet 2018, la décision de le soumettre à évaluation environnementale (décision n° 2018-ARA-DP-004637).
- 3 L'aire éloignée est définie par un rayon de 5 km autour de la zone d'étude (p. 65 de l'EI) et l'aire immédiate comprend les abords du site d'étude (p. 30 de l'EI).

Sols – terrassements

Les données géotechniques mettent en évidence la nature hétérogène des matériaux de remblai constituant la plateforme du parking de surface existant, sur laquelle le projet est implanté. L'état initial de l'environnement précise que ce remblai ne peut constituer un horizon de fondation, imposant un ancrage du bâtiment au sol naturel par fondations superficielles ou profondes et la tenue des soutènements par clouages ou parois berlinoises.

Aucune information n'est donnée sur les possibilités de réutilisation ou de recyclage de ce remblai alors que la nature même du projet (parking enterré pour une large part) devrait conduire à la production d'un volume de déblai important de ces matériaux en place.

Déplacements et stationnement

L'état initial est, sur cette question, extrêmement succinct. Il fait référence à une enquête de stationnement réalisée en mars 2018 qui met en évidence une forte pression sur le stationnement du centre de la station (100 %) et la faible rotation des véhicules qui y stationnent.

L'étude d'impact conclut sur une « *perte de capacité de stationnement de 450 à 830 places* », dont on peut penser qu'il s'agit d'une estimation du déficit de l'offre de stationnement qui serait lié à un réaménagement de la voirie au centre de la station avec une suppression de places de parking, et qui semble justifier la mise en œuvre d'un programme de création de parkings supplémentaires. Le dossier mériterait d'être complété sur ce point pour la bonne compréhension du projet et une meilleure information du public.

2.2. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts

L'évaluation des impacts du projet est réalisée sur l'ensemble des thématiques identifiées dans l'état initial. Aussi bien pour les risques d'avalanches que de glissement de terrain et l'impact paysager, les effets du projet sont appréciés pour les phases chantier et exploitation. Le niveau d'impact est qualifié pour les différents enjeux étudiés.

Paysage

Le parti architectural retenu, qui enterre totalement le bâtiment sur les deux niveaux inférieurs et pour partie sur les trois niveaux supérieurs et l'adosse à la route départementale, permet de réduire significativement son impact paysager. La plantation de la dalle de couverture assure une continuité végétale avec le versant qui domine cette route.

Aucune représentation du projet dans son environnement n'est produite dans l'étude d'impact. Celles-ci figurent en revanche dans la notice de présentation du permis de construire (photomontages du projet depuis une vue aérienne oblique sud-est et vue depuis la RD 213 à l'échelle de l'automobiliste). Elles rendent compte de l'impact visuel du projet qui, sans être négligeable, reste tout de même mesuré.

Aucune visualisation du site depuis les points sensibles éloignés de la commune n'a été réalisée permettant de s'assurer de l'impact du projet à l'échelle du grand paysage.

L'Autorité environnementale recommande d'intégrer à l'étude d'impact les photomontages figurant dans la notice de présentation du permis de construire et de produire des images permettant d'apprécier l'insertion paysagère du projet depuis la zone d'habitations la plus proche et les vues lointaines sensibles de la commune.

Risques naturels

Ils sont présentés en page 212 de l'étude d'impact. Le plan indique sur la zone projet, les aléas avalanche ruissellement torrentiel mais ne fait plus figurer l'aléa de glissement de terrain notamment dans la partie nord.

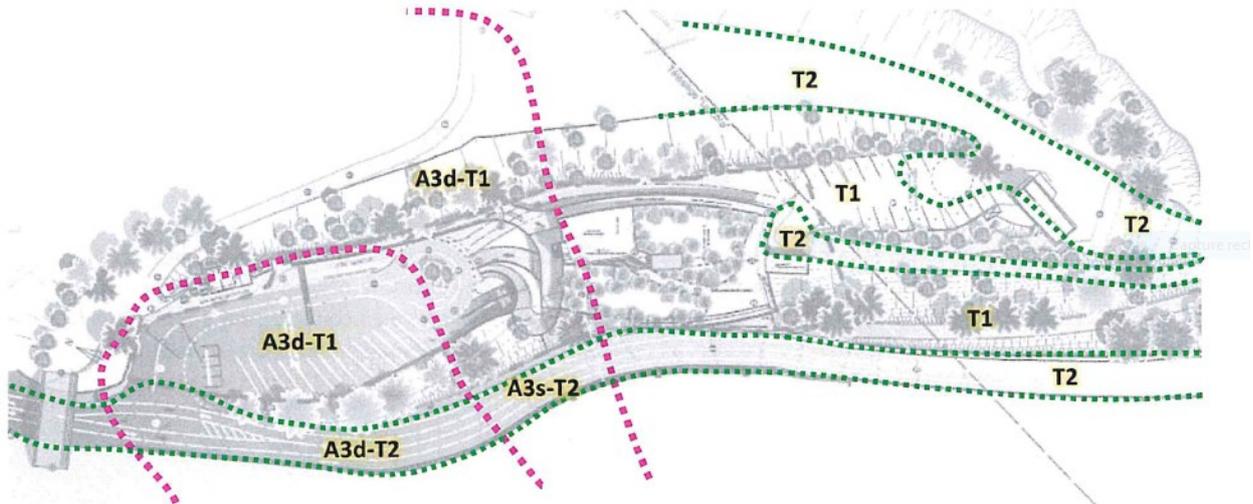


Figure 3 : Positionnement des aléas sur le projet : A3d écoulement dense de l'avalanche (avec dépôts de neige) et A3s phase aérosol de l'avalanche.

A3 : aléa avalanche noté fort

T1 : aléa torrentiel noté faible

T2 : aléa torrentiel noté moyen

Risque avalanche

L'étude d'impact renvoie à l'addenda de la note du service RTM qui constitue « un avis qui met à jour les dispositions à prendre en compte pour se prémunir des différents risques naturels au niveau du projet de parking couvert ».

La carte ci-dessus permet de constater que l'aire de stationnement pour les cars, implantée dans la partie nord du projet, se situe dans l'aléa « fort » d'avalanche. Bien qu'une aire de stationnement soit déjà existante, le projet de parking constitue un projet nouveau. L'étude d'impact ne précise pas si le nombre de places pour les cars et leur nouveau positionnement conduira à une aggravation de l'exposition au risque avalanche. Une justification du projet devrait être apportée au vu de ce risque, si le nombre de place de cars en zone d'aléa fort était augmenté.

Pour ce qui est de l'aire de stationnement des campings-car, le projet présente l'avantage de supprimer le risque avalanche car celle-ci est située dans la partie sud du projet en dehors de l'aléa avalanche « fort ».

Pour ce qui est de la cage d'ascenseur du parking, qui se situe en zone d'aléa fort pour le risque avalanche sous forme d'aérosol, le service RTM recommande de caréner la cage en forme d'étrave pour permettre la répartition des flux de part et d'autre⁷. Cet ajustement ne semble pas figurer sur les plans du permis de construire. Par ailleurs l'option qui consisterait à décaler l'emplacement de cette cage d'ascenseur un peu plus au sud pour la situer hors de la zone d'avalanche par aérosol, n'est pas présentée.

L'étude RTM préconise également un certain nombre de mesures en cas de crise avalancheuse dont l'évacuation et la fermeture du parking aérien et le confinement des parkings intérieurs. Ces recommandations devront faire partie des mesures de sauvegarde à prendre en cas de crise avalancheuse⁸ avérée.

De plus, ce type de projet n'apparaît pas conforme au règlement-type utilisé en Isère et compatible avec le « guide PPRN avalanche du ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie version 2015⁹ ». Ceux-ci prévoient un principe général d'inconstructibilité en zone d'aléa fort d'avalanche. Néanmoins, le guide laisse une possibilité de constructibilité sous condition stricte en aléa fort, uniquement

⁷ Voir prévision page 172 de l'EI alors que les plans montrent une cage de forme rectangulaire.

⁸ Vigilance avalanche de niveau 5 ou activation du plan communal de sauvegarde (PCS).

⁹ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/150928_guide%20PPRN%20avalanches-ao%C3%BBt%202015-reduit.pdf

à titre exceptionnel et dans les espaces urbanisés protégés par des dispositifs entretenus. L'étude ne justifie pas les raisons qui permettent de considérer que le projet remplit ces conditions.

L'Autorité environnementale recommande que l'étude d'impact :

- **approfondisse des hypothèses :**
 - . **d'implantation du parking sur le site, plus au sud, en dehors de la zone d'avalanche,**
 - . **de desserte alternative du parking par les cars pour soustraire leur zone de stationnement du risque d'avalanche,**
- **fasse état de l'engagement de la collectivité de suivre les préconisations du service RTM, en particulier le carénage de la tourelle d'ascenseur qui ne figure actuellement pas au permis de construire.**

Risque glissement de terrains

Une ambiguïté subsiste entre la carte d'aléa qui fait figurer un aléa fort de glissement de terrain G3 sur la partie nord du projet, alors que cet aléa de glissement de terrain disparaît sur le zoom correspondant au positionnement des aléas sur le projet.

L'Autorité environnementale recommande que le porteur de projet confirme la présence ou l'absence d'aléa fort sur la partie nord du projet, et puisse revoir les dispositions du projet en cas de confirmation de cet aléa fort de glissement.

Risques torrentiels et gestion des eaux pluviales

En ce qui concerne les ruissellements boueux ou ruissellements torrentiels liés à des débordements des ruisseaux de l'Alpe ou de la Bergerie, et afin d'éviter l'intrusion des écoulements dans le bâtiment, le projet prévoit la réalisation de différents ouvrages de protections : des merlons ou trottoirs surélevés en limite aval de la RD, une façade aveugle et étanches et une rehausse de l'entrée du parking.

Le parti d'implantation retenu, qui consiste à enterrer deux niveaux de parking, interroge les dispositions prévues pour assurer la sécurité des usagers, le risque étant qu'en cas de crue torrentielle soudaine, ceux-ci ne se retrouvent piégés en cas de défaillance des dispositifs de protection (merlon cunette). L'étude d'impact ne précise pas si un dispositif d'annonce et d'alerte est en place pour permettre d'anticiper la fermeture du parking en cas de crue torrentielle.

L'Autorité environnementale recommande de préciser dans l'étude d'impact :

- **le régime et les modalités de gestion des eaux pluviales aux abords du site de projet, en particulier la localisation et la fonctionnalité du busage du torrent de l'Alpe et en cas de crue exceptionnelle ses éventuels dysfonctionnements et leurs incidences sur le ruissellement au droit du projet,**
- **la localisation, le dimensionnement des ouvrages de protection (merlon de protection ...) pour pouvoir en apprécier l'efficacité, ainsi que les dispositions prévues pour en assurer l'entretien**
- **le dispositif d'annonce et d'alerte pour permettre d'anticiper la fermeture du parking en cas de crue torrentielle soudaine.**

Sols – terrassements

La réalisation de ce projet va générer des déblais et des remblais dont le volume, que ce soit dans l'étude d'impact ou la note de présentation du permis de construire, n'est pas précisé.

Au regard du caractère hétérogène des matériaux qui seront excavés pour réaliser les niveaux de parking enterrés, on ne peut présumer du réemploi qui pourra en être fait pour le remblaiement de la partie est du projet.

Qu'il y ait reprise et réemploi ou non d'une partie des déblais, leur volume devrait être excédentaire, compte tenu de la consistance du projet.

L'évacuation, le recyclage, le stockage de ces matériaux et les impacts générés par ces différentes opérations ne font l'objet d'aucune mention dans l'étude d'impact, alors qu'elles font intégralement partie

du projet au sens de l'article L. 122-1 – II – 5° du code de l'environnement qui précise que « *lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ».

L'absence d'information sur toutes ces questions, dont la décision de soumission du projet à évaluation environnementale de l'Autorité environnementale rappelait pourtant l'importance, constitue une insuffisance grave de l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation précise des caractéristiques des mouvements de terres en particulier le volume des déblais-remblais, la composition des terres extraites et leur devenir envisagé.

Déplacements et stationnement

La logique d'organisation des déplacements dans laquelle s'inscrit ce projet, est brièvement exposée. Il est indiqué que ce projet de parking fait partie d'un programme de « *création de plusieurs parkings en ouvrage dans la station, dont la réalisation serait phasée dans le temps en fonction des opportunités foncières* ». L'incidence de ce programme, qui paraît destiné à augmenter l'offre de stationnement, sur la demande de déplacements automobiles n'est pas abordée dans le dossier.

En particulier il convient d'apprécier si ce nouveau parking constitue réellement un transfert de l'offre de stationnement qui serait supprimée dans le centre de la station ou s'il va contribuer à augmenter l'offre globale de stationnement.

L'Autorité environnementale recommande d'intégrer à l'étude d'impact un volet concernant l'évolution de l'offre globale de stationnement et ses incidences en termes de trafic, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre.

2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus

La justification du projet au regard de la stratégie de gestion globale des déplacements est absente du dossier, ce qui constitue une carence majeure de l'étude d'impact. Le dossier ne précise pas non plus si d'autres sites étaient disponibles sur la commune pour accueillir le projet et s'ils ont été étudiés. Il mentionne cependant le concours d'architecture qui a conduit trois concepteurs à remettre une proposition, sans les présenter, le lauréat retenu ayant été le seul candidat à proposer une solution enterrée jugée la plus favorable en termes d'intégration paysagère.

Cette partie du dossier se limite à l'exposé des variantes du projet étudiées au regard des différentes possibilités d'accès au parking. L'étude d'impact conclut sur le maintien de la desserte actuelle du site au nord par la route départementale. Elle analyse également trois hypothèses de points d'arrêt de la navette desservant l'actuel parking depuis la station, pour retenir une localisation de cet arrêt au sein du site en partie nord, près de la zone de stationnement des autocars.

Le dossier ne précise pas non plus si d'autres sites ont été envisagés par la commune au regard des aléas risque naturels.

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir le volet « justification du parti retenu » au regard de la stratégie de gestion globale des déplacements et d'argumenter le choix du site compte tenu des aléas de risques avérés, au regard des différentes options possibles .

2.4. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique de l'étude est présenté en début d'étude d'impact. Il est succinct mais surtout il ne permet pas d'appréhender rapidement et facilement les impacts du projet dans son environnement au

regard du contenu de l'étude d'impact. De plus, les mesures prises pour réduire compenser ou éviter les impacts ne sont pas abordées dans ce chapitre. Le résumé ne donne pas les informations essentielles relatives à l'intégration paysagère du projet et aux problématiques des risques avalanche, ruissellement torrentiel ou éventuel glissement de terrain.

De plus, l'illustration du projet de parking est sommaire : un plan de situation pour repérer l'emprise du projet, un plan de masse sans échelle ne permettant pas d'apprécier le volume du projet et une coupe transversale sur laquelle la lecture des cotations est illisible.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre le résumé technique pour qu'il permette au public de comprendre les enjeux environnementaux du projet et les mesures prises pour éviter réduire ou compenser les impacts.

3. Conclusion

L'étude d'impact du projet de construction du parking de 300 places au Deux Alpes est de qualité inégale.

Bien que l'enjeu « paysage » ait été plutôt bien traité, un photomontage depuis la zone d'habitations la plus proche et les vues lointaines sensibles de la commune permettrait de confirmer la bonne insertion paysagère du projet .

En revanche, l'Autorité environnementale relève des lacunes dans l'analyse des enjeux, notamment le volet « déplacement ». En effet, la réalisation d'un tel projet devrait être étayé par la « justification du parti retenu » au regard de la stratégie de gestion globale des déplacements. Le choix du site devrait aussi être argumenté compte tenu des aléas de risques avérés, au regard des différentes options possibles. De plus , les incidences du projet en termes de trafic, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre auraient dû être analysées.

L'Autorité environnementale identifie une sous-évaluation des enjeux sur le régime et les modalités de gestion des eaux pluviales aux abords du site de projet, en particulier la localisation et la fonctionnalité du busage du torrent de l'Alpe et, en cas de crue exceptionnelle, ses éventuels dysfonctionnements et leurs incidences sur le ruissellement au droit du projet. Il est à noter qu'aucun dossier de déclaration ou autorisation « loi sur l'eau » n'a été déposé auprès du service instructeur police de l'eau, à la date du 22 avril.

Elle recommande d'approfondir la localisation et le dimensionnement des ouvrages de protection contre l'aléa ruissellement torrentiel (merlon de protection ...) pour pouvoir en apprécier l'efficience ainsi que le maintien des dispositions prévues pour en assurer l'entretien. Il en est de même pour le dispositif d'annonce et d'alerte permettant d'anticiper la fermeture du parking en cas de crue torrentielle.

L'Autorité environnementale relève également une absence d'analyse sur les mouvements de terres en particulier le volume des déblais-remblais, la composition des terres extraites et leur devenir envisagé.