



Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**sur le projet de remplacement d'un télésiège et de
quatre téléskis par deux télésièges, de reprofilage de
pistes existantes et d'extension du réseau de neige de
culture à Vars (05) sur les secteurs de la Mayt et de
Peynier**

n° MRAe – 2020 n° 2595

Préambule

Suite à la décision du Conseil d'État n°400 559 en date du 6 décembre 2017, la mission régionale d'autorité environnementale de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a adopté le présent avis.

Conformément au règlement intérieur du CGEDD et aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 21 janvier 2020), Cet avis a été adopté le 24 juin 2020 en « collégialité électronique » par Philippe Guillard, Marc Challéat et Jacques Daligaux, membres de la MRAe.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités 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 le présent avis.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'environnement, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) a été saisie pour avis de la MRAe par le maire de Vars sur la base du dossier de projet de remplacement d'un télésiège et de quatre téléskis par deux télésièges, de reprofilage de pistes existantes et d'extension du réseau de neige de culture situé sur le territoire de la commune de Vars (Hautes-Alpes). Le maître d'ouvrage du projet est la société d'économie mixte « société pour l'équipement et le développement de Vars » (SEM SEDEV).

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- un dossier de demande d'autorisation.

La DREAL PACA¹ a accusé réception du dossier en date du 28/04/2020, date de départ du délai de deux mois pour formuler la MRAe. L'article R. 122-7 (II) du code de l'environnement précise que l'avis de l'autorité environnementale est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception du dossier. Toutefois, en application de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 et de ses textes subséquents, le point de départ de ce délai est reporté jusqu'à l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de cessation de l'état d'urgence sanitaire, soit le 24 juin 2020.

Pour établir son avis, la DREAL PACA a consulté, conformément aux dispositions prévues par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'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 devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7-II, l'avis est également publié sur le SIDE (système d'information développement durable environnement) :

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/PACA/autorite-environnementale-paca.aspx>

accessible via le site internet de l'autorité environnementale / DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r1406.html>

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L. 122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.

L'article L. 122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. La MRAe

¹ Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur

recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe² serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

² ae-avisp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr

Sommaire de l'avis

Préambule.....	2
Avis.....	6
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	6
1.1. Contexte, nature et périmètre du projet.....	6
1.2. Procédures d'autorisation identifiées, soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....	8
1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	9
1.4. Qualité de l'étude d'impact.....	9
1.5. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées....	9
2. Analyse thématique des incidences, et prise en compte de l'environnement par le projet....	10
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	10
2.2. Paysage.....	12
2.3. Risques naturels.....	12
2.4. Effets cumulés.....	13
2.5. Vulnérabilité au changement climatique.....	13
2.6. Eau potable.....	14
2.7. Nuisances sonores.....	14

Synthèse de l'avis

La SEDEV, exploitant du domaine de ski de la Forêt Blanche sur la commune de Vars, souhaite moderniser ses installations par :

- la création de deux télésièges, en remplacement de l'actuel télésiège de la Mayt et du téléski du Lièvre d'une part, et des deux téléskis de Peynier (1 et 2) et du téléski de Rochette d'autre part ;
- le reprofilage des pistes de ski des Cabris, Rochette et Chastardon.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, la réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques naturels, la préservation qualitative de la ressource en eau souterraine, des paysages du territoire, de l'ambiance acoustique, ainsi que la vulnérabilité au changement climatique.

L'état initial du milieu naturel est incomplet. Il manque, de façon générale, la présentation de la vulnérabilité des habitats naturels et des espèces. De plus, la capacité de régénération et la surface de chaque habitat naturel, le statut biologique et les effectifs des espèces de faune ne sont pas ou insuffisamment précisés. La présentation de l'état initial du milieu naturel n'aboutit pas à l'évaluation de l'enjeu local de conservation des habitats naturels et des espèces avérés ou potentiels sur l'aire d'étude. Par suite, le dossier ne dresse pas de bilan complet des impacts bruts et résiduels (identification et quantification des surfaces et du nombre d'individus affectés) sur chaque habitat naturel et espèce et de leur hiérarchisation en fonction de l'enjeu local de conservation (qui reste à définir).

Sur le secteur de la Mayt, le dossier n'évalue pas suffisamment les incidences notables sur les zones humides des travaux prévus sur les remontées mécaniques et pour l'installation d'un réseau de neige de culture.

L'étude paysagère n'explique pas la démarche de projet des gares, locaux d'exploitation et passerelle, et ne permet pas de saisir l'insertion architecturale et paysagère des bâtiments et installations nouvelles.

L'étude du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés est insuffisante, en particulier sur les enjeux les plus forts (biodiversité, continuités écologiques, réseau Natura 2000 et paysage), car elle ne prend pas en compte les projets sur la commune voisine de Risoul notamment.

Enfin, le dossier doit être complété par le bilan de l'adéquation entre les besoins futurs (extension du réseau de neige) et la ressource en eau, en période creuse et en période de pointe touristique.

Avis

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Contexte, nature et périmètre du projet

La SEDEV³ envisage la création de deux télésièges, en remplacement de l'actuel télésiège à pinces fixes de quatre places de la Mayt et du télésiège du Lièvre d'une part, et des deux télésièges de Peynier (1 et 2) et du télésiège de Rochette d'autre part⁴.

Le projet, tel que présenté par le maître d'ouvrage, comprend sur le secteur de la Mayt (altitude 1 900 m - 2 400 m) :

- **la construction, sur un nouveau tracé, d'un télésiège débrayable** de six places dit « **TSF4** » d'un débit de l'ordre de 2 800 pers/h, permettant de relier le front de neige du hameau des Claux à la partie haute du versant de la Mayt et « **TSF4** » :
 - construction d'une gare aval à une vingtaine de mètres de la gare du télésiège à cabines débrayables de Chabrières, constituée d'un poste de surveillance et d'un transformateur ;
 - construction d'une gare motrice amont, à environ 300 mètres en aval de la gare existante, constituée d'un poste de conduite et de surveillance, d'un groupe électrogène, d'un transformateur et d'un local de stockage de matériel ;
 - pose de 21 pylônes ;
 - terrassements et défrichage pour la création du layon en partie basse et l'aménagement en sortie de gare aval sur une emprise de 20 323 m² ;
- **la démolition du télésiège dit « TSF4 » de la Mayt et du télésiège du Lièvre :**
 - démolition et évacuation⁶ du béton et des éléments métalliques du télésiège et du télésiège, dont les quarante-trois pylônes,
 - démolition et évacuation des locaux d'exploitation amont du télésiège de Mayt et aval du télésiège du Lièvre ;
- **le reprofilage de la piste des Cabris (11 100 m²) et l'aménagement de pistes de ski** pour relier la future gare amont au col des Saluces et aux pistes existantes des Sagnes et du Lièvre. Cet aménagement s'accompagne d'une extension du réseau neige de culture. Le réseau sera constitué de 14 enneigeurs disposés sur un linéaire de 1 240 m. Ils permettront d'enneiger 1,56 ha de piste ;

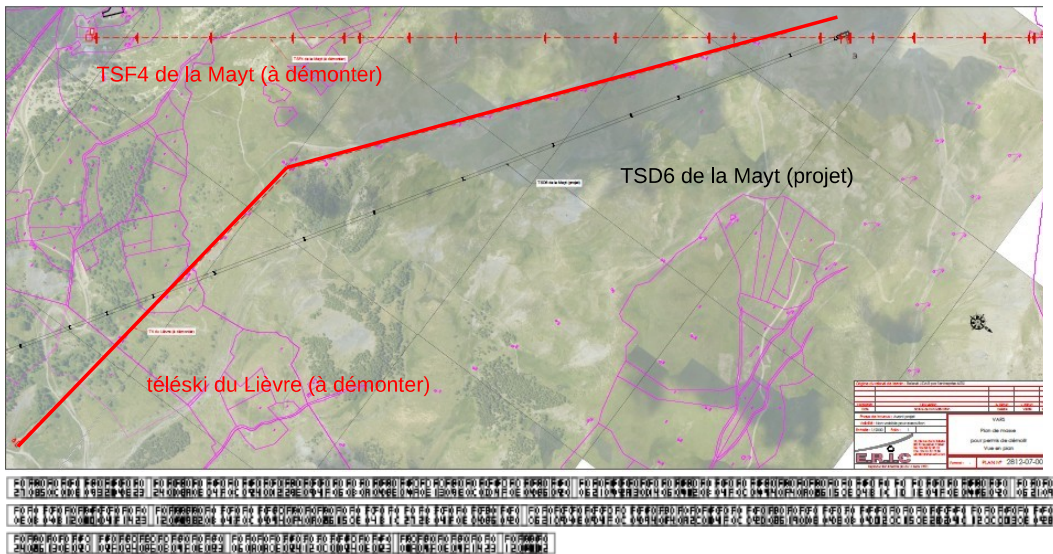
3 SEDEV - Société d'Équipement des Vallées de l'Est de la Mayt et du Lièvre

4 SEDEV - Société d'Équipement des Vallées de l'Est de la Mayt et du Lièvre

5 SEDEV - Société d'Équipement des Vallées de l'Est de la Mayt et du Lièvre

6 SEDEV - Société d'Équipement des Vallées de l'Est de la Mayt et du Lièvre

- la dépose du réseau aérien haute tension en partie basse du domaine skiable (dépose de 2 170 m de ligne) et la réalisation d'une alimentation électrique enterrée neuve jusqu'au poste de la Mayt (1 600 m).

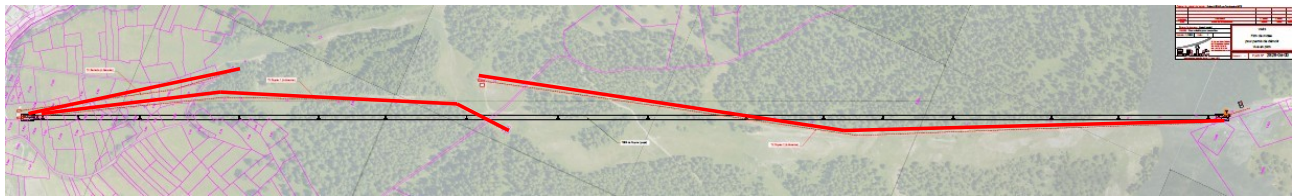


Le projet comprend sur le secteur de Peynier (altitude 1 800 m - 2 270 m) :

- la construction d'un télésiège débrayable de six places dit « TSD6 de Peynier »⁷ d'un débit de l'ordre de 1 600 pers/h, « **PROJET** » et permettant de relier le front de neige hameau de Sainte-Marie au sommet de Peynier :
 - construction d'une gare aval au niveau de la gare aval du Peynier 1, constituée d'un poste de surveillance ;
 - construction d'une gare motrice amont, au niveau de la gare amont du Peynier 2, constituée d'un poste de conduite et de surveillance et d'un transformateur ;
 - pose de 17 pylônes ;
 - terrassements et défrichage pour élargir le layon du nouveau télésiège sur une emprise de 27 910 m² ;
- la démolition des deux téléskis de Peynier (1 et 2) et du télésiège de Rochette :
 - démolition et évacuation du béton⁸ et des éléments métalliques des téléskis, dont les trente-trois pylônes,
 - démolition et évacuation des locaux d'exploitation existants ;
- le reprofilage de la piste Rochette (53 650 m²) et de la piste Chastardon (4 100 m²). Cet aménagement s'accompagne d'une extension du réseau de neige de culture (Rochette 2) ;
- la réalisation d'une passerelle piétonne en traversée du torrent du Chagnon au niveau de la gare aval ;
- la dépose du réseau aérien haute tension alimentant la gare aval du télésiège de Peynier 2 (dépose de 950 m de ligne) et la réalisation d'une alimentation électrique enterrée neuve en gare motrice amont depuis le poste de transformation existant (75 m).

⁷ **PROJET**

⁸ **PROJET**



9. **COMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME**

Compatibilité avec le plan local d'urbanisme

Selon le dossier, dans le secteur de la Mayt, l'amont du site est classé en zone NSb, l'aval en zones NS, NSr⁹, UB1r et UB2¹⁰, et le tracé de la ligne en zone NS au plan local d'urbanisme (PLU) approuvé en juillet 2008. Les règles applicables dans ces zones sont compatibles avec le projet.

Dans le secteur de Peynier, le dossier n'indique pas clairement si des aménagements sont prévus en zones agricole A et naturelle N (avec espace boisé classé¹¹) et par suite, si le projet est compatible avec les règles du PLU. Il conclut seulement que «

le projet est compatible avec les règles du PLU. Il conclut seulement que «

1.2. Procédures d'autorisation identifiées, soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet relève des procédures d'autorisation suivantes : permis d'aménager (télésiège débrayable de Mayt et piste de Cabris, télésiège débrayable de Peynier et pistes de Rochette et Chastardon), autorisation de défrichement.

Le projet de remplacement du télésiège de Mayt, des téléskis de Peynier et de reprofilage de pistes existantes sur le domaine skiable de Vars, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement. Déposé le 27/02/2022 au titre de la première autorisation : permis d'aménager PA 005 177 20 H0002 (télésiège débrayable de Peynier et pistes de Rochette et Chastardon), il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques suivantes du tableau annexe du R. 122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017 :

- **43. pistes de ski, remontées mécaniques et aménagements associés :**
 - a) création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure,
 - b) 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,

9. **COMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME**

10. **COMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME**

11. **COMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME**

- c) 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.
- **47. premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols, a) défrichements soumis à autorisation** au titre de l'article L. 341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare.

Pour mémoire, les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation (article L. 122-1-1-III du code de l'environnement).

1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Selon la MRAe, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques,
- la réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques naturels ;
- la préservation qualitative de la ressource en eau souterraine dans un contexte de changement climatique
- la préservation des paysages du territoire, ainsi que de l'ambiance acoustique.

1.4. Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact présentée comprend, sur le plan réglementaire, les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par les articles L. 122-1 et R. 122-5 du code de l'environnement.

La gestion des déchets et leurs impacts induits liés en particulier au démantèlement du télésiège et des quatre téléskis sont peu abordés dans le dossier : « [REDACTED] ».

[REDACTED]

1.5. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

Sur le secteur de la Mayt, une solution de type télécabine permettrait de limiter le nombre de pylônes de ligne et d'allonger la longueur des portées pour survoler plus facilement des zones de glissement de terrain actives. Le maître d'ouvrage doit compléter le dossier afin de mieux expliquer les raisons de ne pas retenir cette solution de substitution, au regard de critères environnementaux, en complément des critères techniques et financiers invoqués p. 642.

Le dossier évoque les avantages et inconvénients des variantes de tracé examinées par le maître d'ouvrage¹² sur ce secteur. Un plan d'ensemble superposant les différentes variantes de tracé envisagées ainsi que la variante préférentielle du maître d'ouvrage avec les zones à enjeu,

12 [REDACTED]

permettrait une meilleure compréhension par le public du choix effectué à l'issue de l'analyse multicritères.



2. Analyse thématique des incidences, et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000



L'aire d'étude naturaliste est située à l'intérieur du parc naturel régional du Queyras et à proximité d'une zone spéciale de conservation (ZSC), de trois ZNIEFF de type I et de six ZNIEFF de type II. Il convient d'analyser les liens fonctionnels entre l'aire d'étude et ces périmètres d'intérêt écologique. La trame du SRCE identifie la majeure partie du site de la Mayt comme un réservoir de biodiversité à préserver. La partie nord du site de Peynier est concernée par un corridor écologique.

Le dossier récapitule, sous forme de tableaux, le statut de protection ou de menace (habitat ou espèce d'intérêt communautaire, habitat humide, espèce protégée ou figurant sur la liste rouge des espèces menacées), le nombre d'espèces floristiques (stations, pieds) et le statut de reproduction des oiseaux (nicheur possible). Cet état initial écologique est incomplet, car il n'analyse pas :

- la vulnérabilité et la capacité de régénération des habitats naturels, et ne précise pas la surface de chaque habitat dans la zone d'étude ;
- la vulnérabilité des espèces de flore ;
- la vulnérabilité, le statut biologique et les effectifs de toutes les espèces de faune (insectes en particulier : le parnassien apollon, l'azurée du serpolet, l'azurée de la croisette, le damier de la suisse).

Cette présentation n'aboutit pas à une évaluation de l'enjeu local de conservation des habitats et des espèces avérés et potentiels sur l'aire d'étude. Les principaux enjeux écologiques de la zone d'étude qui doivent servir de fondement à l'évaluation des impacts ne sont donc pas clairement évalués. Cette description est accompagnée de cartes synthétiques analysant la fonctionnalité des habitats des espèces de mammifères (y compris chiroptères), d'amphibiens, de reptiles, d'insectes et d'avifaune (avec un focus sur le Pic tridactyle et le Tétrasyre). Ce travail cartographique doit être complété, afin de représenter la répartition et la hiérarchisation des habitats naturels et des espèces de flore à enjeu.

Par suite, le dossier ne dresse pas de bilan complet des impacts bruts et résiduels (identification et quantification des surfaces et du nombre d'individus affectés) sur chaque habitat naturel et espèce et de leur hiérarchisation en fonction de l'enjeu local de conservation à définir.



Le dossier présente une carte des zones humides figurant à l'inventaire départemental. Une superposition de ces zones sensibles avec les ouvrages à démanteler, à installer et les zones de remodelage des pistes, permettrait une meilleure compréhension des enjeux et des incidences.

2.2. Paysage

La zone d'étude paysagère est située dans le périmètre de deux sites naturels inscrits : la station de Vars et abords de la RN202, les abords du col de Vars. Il serait opportun de présenter les motivations de la protection pour chacun des deux sites. L'analyse des incidences du projet sur les deux sites naturels inscrits ne doit pas se limiter au rappel des effets juridiques¹⁴ de l'inscription, mais doit veiller plus particulièrement à analyser l'impact du projet au regard de la qualité paysagère pour laquelle les sites ont été inscrits.

Selon le dossier, l'une des préconisations de l'unité paysagère de l'Atlas des paysages des Hautes-Alpes « dans laquelle se situe le projet, est de « L'état initial du paysage doit par conséquent être complété par des photographies (avec plan de repérage des photos) du bâti existant situé à proximité des emplacements prévus pour l'implantation des futures gares aval (hameaux des Claux et de Sainte-Marie). Des clichés spécifiques des zones concernées par les terrassements sont également attendus.

L'étude paysagère n'explique pas la démarche de projet des gares, locaux d'exploitation et passerelle, c'est-à-dire comment la conception du projet prend en compte le paysage existant (formes architecturales, matériaux et couleurs propres aux hameaux de la station de Vars) et, dans un deuxième temps, quels sont les effets visuels qui en résultent.

Le maître d'ouvrage identifie les modifications du paysage induites par la ligne, les gares aval et amont, les terrassements de pistes, le réseau haute-tension, le démontage des infrastructures existantes, le recalibrage de la piste 4 x 4, le réseau de neige de culture, la passerelle. Cependant, la méthode employée pour apprécier les effets du projet sur le paysage – qui consiste à produire des photographies de l'existant – est inadaptée. En effet, la description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur le paysage doit être complétée par des photomontages, moyen immédiatement compréhensible par le lecteur.

2.3. Risques naturels

La commune de Vars est soumise à un plan de prévention des risques naturels (PPRn) approuvé en juillet 2002.

Le PPRn classe la partie basse du tracé sur le secteur de la Mayt en zones d'aléas « et en zone rouge « R6 »¹⁵ de glissement de terrain. Ce secteur est aussi sensible aux risques d'érosion et de ravinement des berges du torrent de l'Adroit en cas de crues torrentielles répétées. Les mesures présentées dans le dossier sont conformes aux prescriptions figurant dans le rapport de l'étude géotechnique réalisée par la société alpine de géotechnique (SAGE) en février 2020.

Selon le PPRn, les deux versants à l'est et à l'ouest de la crête sur laquelle est implanté le projet sur le secteur de Peynier, sont affectés par des grands glissements de versants. La gare aval

14
15

est située à proximité du torrent du Chagnon, dont les rives sont classées en zones d'aléas « **Extrême** » et « **Très forte** » de crue torrentielle.

Les mesures présentées dans le dossier¹⁶ sont conformes aux prescriptions figurant dans le rapport de l'étude géotechnique réalisée par la société SAGE en février 2020.

2.4. Effets cumulés

La liste des projets à évoquer pour l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés est incomplète. Il convient d'ajouter les projets situés sur la commune de Vars : aménagement hydraulique du torrent du Béal de l'Adroit, et sur la commune voisine de Risoul : réaménagement de la piste du Vallon Bleu, construction du télésiège de quatre places à attaches fixes de l'Homme de Pierre, exploitation d'un circuit de motoneige sur le domaine skiable de Risoul. De sorte que l'étude puisse conclure explicitement à l'existence ou l'absence d'effets cumulés avec ces projets sur la biodiversité, les continuités écologiques, le réseau Natura 2000 et le paysage.



2.5. Vulnérabilité au changement climatique

La station de Vars est une station touristique directement soumise aux aléas du changement climatique, à l'augmentation de la température moyenne hivernale et à la diminution du manteau neigeux. En effet, le [rapport du Groupe régional d'experts sur le climat \(GREC\) en Provence-Alpes-Côte d'Azur](#) (octobre 2018), relève « **Extrême** » dans les Alpes du Sud et une

« **Très forte** ».

Le projet doit donc impérativement être considéré au regard des évolutions climatiques en cours et à venir.

L'état initial relatif au changement climatique n'est pas proportionné aux enjeux. Il doit être complété par des données climatologiques locales (dont des bilans météorologiques des hivers passés sur au moins 30 ans), leurs conséquences sur l'évolution de l'enneigement de la station (sur la base des statistiques) et sur les activités de la station (effets sur la fréquentation).

Dans les perspectives de modernisation et de développement des activités de la station (en particulier par l'extension du réseau d'enneigement artificiel) dans un contexte vulnérable aux conditions climatiques, les données doivent être analysées en intégrant une proposition d'étude prospective, des évolutions climatiques à long terme (a minima à l'horizon 2050) afin de démontrer d'une part que le projet est adapté à moyen et long terme et par ailleurs qu'il n'impacte les autres enjeux environnementaux tributaires de ces changements climatiques (en particulier les ressources en eau de surface et souterraines et l'état qualitatif et quantitatif des milieux humides).

16 **Extrême**

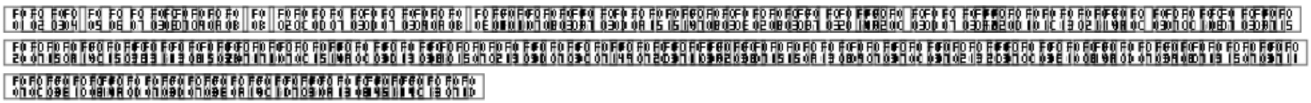




2.6. Eau potable

Le projet n'a pas d'incidence sur les captages d'eau potable publics alimentant la commune de Vars. Cependant, le dossier doit être complété afin d'analyser les incidences du projet sur la source privée, située en haut du bassin versant du Béal de l'Adroit, à proximité de la piste du Jas du Bœuf, qui alimente l'hôtel-restaurant d'altitude des Cassettes « le Chal'Heureux ».

Le dossier ne présente pas le bilan de l'adéquation entre les besoins futurs (extension du réseau de neige) et la ressource en eau disponible, en période creuse et en période de pointe touristique.



2.7. Nuisances sonores

Le dossier indique que les nouveaux télésièges ne seront pas source de nuisances sonores, car il s'agit d'appareils récents. Il est nécessaire d'étayer cette assertion.

