



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur la création d'un parking au lieu-dit
"le Chaillet" à Montalbert sur la commune d'Aime-La-
Plagne (73)**

Avis n° 2021-ARA-AP-1214

Avis délibéré le 8 octobre 2021

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), a décidé dans sa réunion collégiale du 14 septembre 2021 que l'avis sur la création d'un parking au lieu-dit "le Chaillet" à Montalbert sur la commune d'Aime-La-Plagne (73) serait délibéré collégialement par voie électronique entre le 6 et le 8 octobre 2021.

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Etai(en)t absent(s) en application des dispositions relatives à la prévention des conflits d'intérêt du même règlement : Yves Sarrand,

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 9 août 2021, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

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.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture de la Savoie, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés : l'agence régionale de santé a transmis sa contribution le 24 septembre 2021 et la direction départementale des territoires de la Savoie le 30 septembre.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et 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 la conception du projet, 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. 123-8 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.

Synthèse de l'Avis

La commune d'Aime-la-Plagne est située en moyenne Tarentaise dans le département de la Savoie ; elle accueille la station de sport d'hiver de la Plagne.

La commune souhaite déplacer le parking public de 90 places existant à proximité du front de neige au lieu dit Montalbert, utilisé principalement par les skieurs venus en voiture pour profiter de la station à la journée. Son emprise est en effet occupée par une résidence de tourisme de 78 logements en cours de construction au moment de la rédaction de l'étude d'impact qui implique son transfert sur un secteur choisi directement à l'aval du précédent. Le périmètre du projet ne peut se limiter à la création de ce nouveau parking en raison des liens fonctionnels existant entre ces deux opérations qui constituent un projet d'ensemble dont les incidences sont à évaluer et restituer dans une étude d'impact unique. Ce qui n'est pas le cas de l'étude d'impact fournie dans le dossier dont a été saisie l'Autorité environnementale.

Le nouveau parking, de 81 places, couvre une surface de près de 3 500 m² et s'implante principalement sur des milieux naturels préservés dont 1 700 m² seront totalement imperméabilisés.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et de l'opération sont :

- les milieux naturels et la biodiversité associée ;
- la préservation des zones humides.

Ils sont à compléter à l'échelle du projet d'ensemble au moins par les émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air, en lien avec le sujet des mobilités et des alternatives d'offre modale à l'échelle de la station. Ceci sera à préciser au vu de l'étude d'impact du projet d'ensemble.

Les incidences du déplacement du parking sont liées au défrichement de 2 000 m² de boisements, à la destruction directe de presque 1 000 m² de zones humides ainsi qu'aux impacts sur la faune inféodée à ces milieux.

Si les enjeux relatifs aux milieux naturels apparaissent avoir été correctement identifiés, leur prise en compte au juste niveau n'est pas avérée du fait de l'absence d'analyse de variantes convaincantes, notamment en termes de report modal, et de mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet suffisantes, notamment sur les zones humides.

Surtout, l'évaluation des incidences environnementales doit être reprise à l'échelle du projet d'ensemble constitué à tout le moins du parking et de la résidence de tourisme et être représentée pour avis à l'Autorité environnementale.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte.....	5
1.2. Présentation de l'opération et du projet.....	6
1.3. Procédures relatives à l'opération.....	9
1.4. Principaux enjeux environnementaux de l'opération et du territoire concerné.....	9
2. Analyse de l'étude d'impact.....	9
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	10
2.1.1. Biodiversité.....	10
2.1.2. Zones humides.....	10
2.1.3. Scénario de référence.....	11
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	11
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	12
2.3.1. Habitats – Biodiversité.....	12
2.3.2. Zones humides.....	13
2.3.3. Natura 2000.....	14
2.3.4. Émissions.....	14
2.3.5. Effets cumulés.....	14
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	15
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	15

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

Aime-la-Plagne est une commune nouvelle créée le 1^{er} janvier 2016, issue de la fusion des anciennes communes d'Aime, Granier et Montgorod. Elle se situe en moyenne Tarentaise, dans le département de la Savoie et compte 4486 habitants en 2018.¹

L'économie de la commune est tournée vers les sports d'hiver et son territoire est occupé par la station de ski de la Plagne, comptant près de 225 km de pistes, reliée au grand domaine Paradiski avec les stations de Peisey-Vallandry et des Arcs. La commune nouvelle accueille les stations de Plagne-Aime 2000 et de Montalbert.

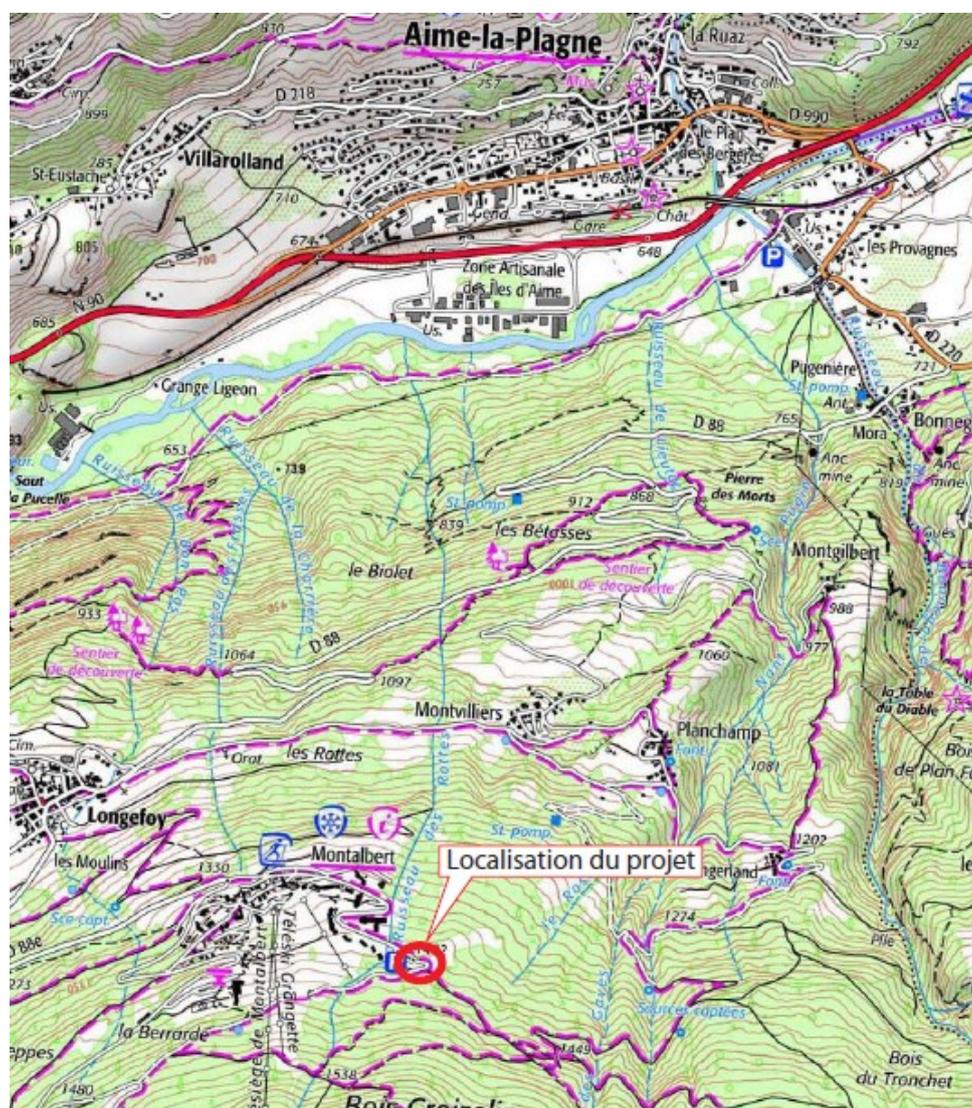


Figure 1: Plan de situation du projet - Source EI page 18

1 Données Wikipédia.

Le projet se situe à une altitude d'environ 1 400 m, à environ deux kilomètres au sud du centre de la commune d'Aime-La-Plagne, au lieu-dit Montalbert, dédié à la pratique des sports d'hiver. La zone concernée se situe dans une impasse et est entourée de plusieurs résidences de vacances.

« La commune a pour objectif de maintenir son attractivité touristique en construisant une nouvelle résidence de tourisme. L'aménagement du nouveau parking a pour but la restitution de 81 places de parking sur les 90 places initiales qui ont été partiellement supprimées par la construction de la résidence sur l'emplacement de l'ancien parking. »



Figure 2: Périmètre de l'opération - EI page 17.

1.2. Présentation de l'opération et du projet

La commune d'Aime-La-Plagne projette de créer un parking de 81 places, en remplacement d'un ancien parking de 90 places dont l'emprise, située juste en face du projet, est à présent occupée par la construction d'une nouvelle résidence de tourisme. Ce parking, proche des pistes, est principalement destiné à la clientèle venue en voiture pour skier à la journée sur le domaine de la Plagne.

La création de ce parking d'une surface d'environ 3 495 m² nécessitera des terrassements avec des apports en remblais d'environ 10 000m³² provenant en majorité du chantier de création de la résidence de tourisme en lieu et place du parking actuel³. Une partie du parking sera imperméabilisée au moyen d'un enrobé sur une surface de 1 700 m². Un défrichement d'une surface de 2 050 m² est nécessaire au projet.

2 Page 20 il est indiqué l'apport de 1 200 m³ de matériaux drainants et de 8 660 m³ de remblais issus de la construction en face.

3 Indiqué dans le paragraphe 2.2 page 19 de l'EI.



Figure 3: Déplacement du parking du Chailet. - EI page 19

Le dossier démontre clairement que la création du nouveau parking est rendue nécessaire par la construction de la nouvelle résidence de tourisme sur l'emprise de l'ancien parking du Chailet.⁴ Du fait de ce lien fonctionnel, ces deux opérations ne peuvent pas être considérées de manière indépendante.⁵



Figure 4: Situation de la future résidence de tourisme et du futur parking (source: dossier)

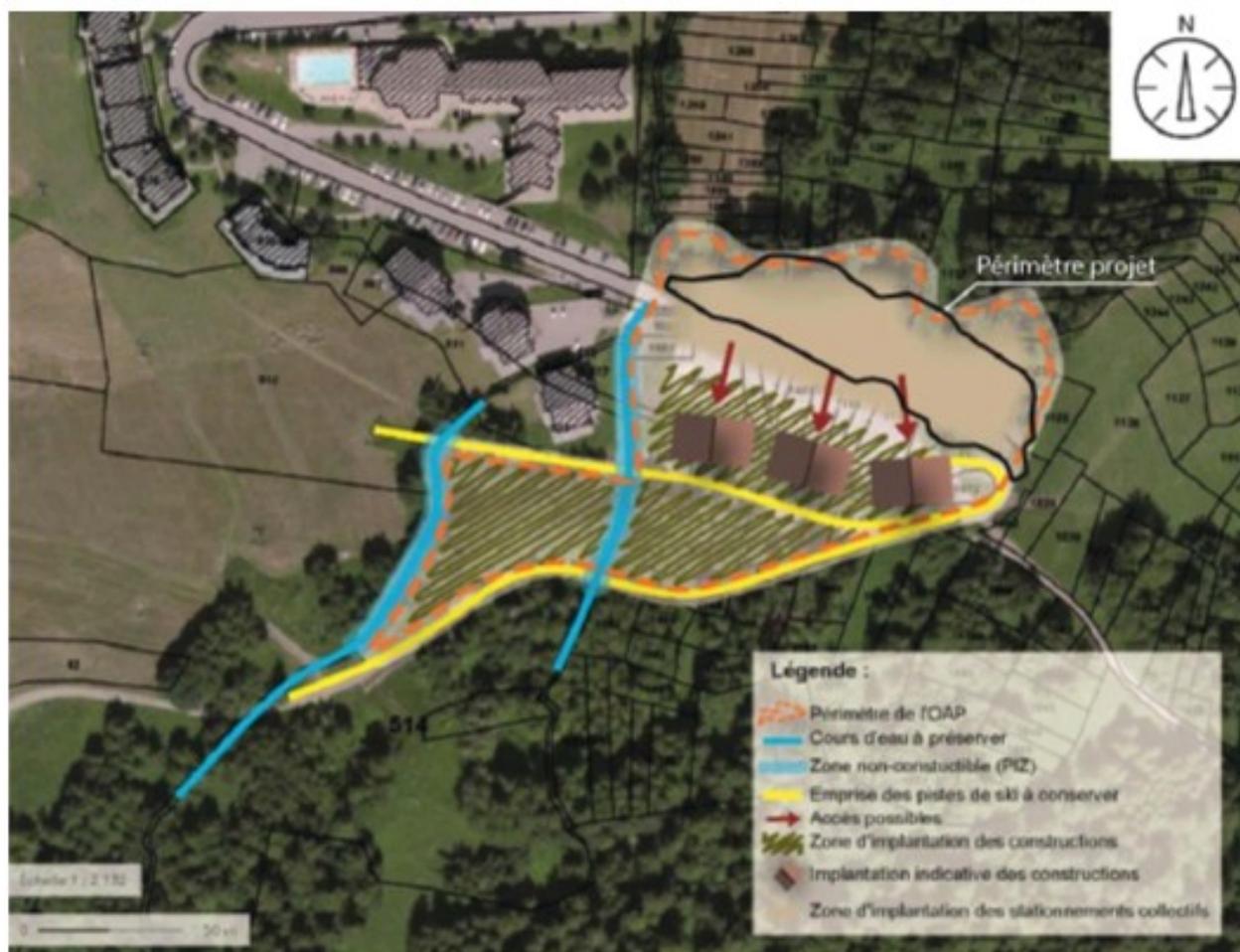
Pour l'Autorité environnementale, le périmètre du projet est donc constitué au moins de la création du nouveau parking du Chailet et de la résidence du tourisme. Il revient à la maîtrise d'ouvrage cependant de définir le périmètre de son projet sur la base d'une analyse des liens fonctionnels entre les différentes opérations en cours ou projetées à proximité (voiries, réseaux, aménagements immobiliers etc) même si ces opérations relèvent de maîtres d'ouvrage différents, en

4 Un plan d'ensemble de l'emprise des travaux concernant la résidence et le nouveau parking existe pourtant page 35 de l'étude d'impact.

5 La décision ARA-KKP-1825 du 28/03/2019 après examen au cas par cas ayant conduit à la soumission à étude d'impact le projet de construction du parking du Chailet précisait d'ailleurs ce point dans la décision: "Considérant que ces défrichements s'inscrivent dans le périmètre d'un projet plus vaste de réalisation d'un projet immobilier et que le présent dossier ne permet pas d'en estimer les impacts sur l'environnement".

particulier, les autres opérations et aménagements prévus dans le secteur C de l'orientation d'aménagement et de programmation n°8 de Montalbert (cf. Figure 5). Sur cette base, le périmètre du projet (au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement⁶) dont fait partie l'aménagement du parking du Chaillet sera soit confirmé soit à faire évoluer.

L'Autorité environnementale recommande de décrire les opérations d'aménagement conduisant au déplacement du parking du Chaillet, d'analyser leurs liens fonctionnels avec d'autres opérations en cours ou projetées dans le même secteur et en conséquence de confirmer ou redéfinir le périmètre du projet d'ensemble.



Zoom sur le secteur de l'OAP de Montalbert

Figure 5: Secteur C de l'OAP de Montalbert (source : dossier)

En l'absence d'éléments précis relatifs à la résidence de tourisme et à d'éventuelles autres opérations constitutives du même projet d'ensemble, les observations de l'Autorité environnementale dans la suite de cet avis sont relatives pour l'essentiel à la seule opération du parking, à des fins d'informations du maître d'ouvrage et du public.

La durée prévisionnelle des travaux du parking est estimée à 1,5 mois en une seule phase à l'automne 2021. Le coût de l'opération de création du nouveau parking n'est pas indiqué dans l'étude d'impact.

6 "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".

1.3. Procédures relatives à l'opération

Cette étude d'impact fait suite à la décision du 28 mars 2019, de soumission à étude d'impact après examen au cas par cas d'un projet présenté comme une "extension parking". Le dossier était examiné au titre de la rubrique 41 a) "aire de stationnement ouverte au public de 50 unités et plus" et 47 b) "défrichement 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 ha" .

Une demande de permis d'aménager a été déposée le 9 août 2021 par la commune d'Aime-La-Plagne afin d'autoriser les travaux concernant le parking. En parallèle une demande d'autorisation de défrichement a été déposée auprès de la direction départementale des territoires de la Savoie.

1.4. Principaux enjeux environnementaux de l'opération et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et de l'opération sont :

- les milieux naturels et la biodiversité associée ;
- la préservation des zones humides.

Ils sont à compléter à l'échelle du projet d'ensemble au moins par les émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air, en lien avec le sujet des mobilités et des alternatives d'offre modale à l'échelle de la station. Ceci sera à préciser au vu de l'étude d'impact du projet d'ensemble.

2. Analyse de l'étude d'impact

Le dossier joint à la demande d'autorisation traite des thématiques environnementales prévues au code de l'environnement. Le rapport d'étude est facilement lisible et compréhensible pour le public. Sept thèmes⁷ font l'objet d'un chapitre qui décrit à la fois l'état initial, les incidences sur l'environnement et les mesures "éviter réduire, compenser" (ERC). Les nombreuses cartes, illustrations et photos sont pertinentes et pédagogiques. Les thématiques environnementales sont pour la plupart référencées et développées de façon proportionnée au regard des enjeux identifiés.

Un tableau de synthèse reprenant les enjeux, les incidences en différenciant la phase travaux et la phase exploitation et les mesures à mettre en œuvre pour éviter les impacts est placé dans le résumé technique page 25. Ce tableau ne qualifie pas toujours le niveau des enjeux ni le niveau des incidences après les travaux et après la mise en place des mesures ERC, ce qui ne permet pas de donner une information claire au public sur les thématiques principales affectées par le projet.

Les aires d'étude sont limitées à l'emprise du futur parking. Elles ne s'étendent pas aux zones bâties sur l'ancien parking du Chaillet.

L'Autorité environnementale recommande de mettre en cohérence le périmètre de l'étude d'impact avec celui du projet qui sera retenu.

⁷ Ces sept thèmes sont : "climat et Changement climatique, milieu physique, milieu humain, acoustique, énergie et qualité de l'air, milieu naturel, paysage".

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

2.1.1. Biodiversité

L'emprise du projet se situe en dehors de tout zonage réglementaire ou d'inventaire.

Habitats

Les résultats des inventaires des habitats naturels sont rassemblés dans un tableau les décrivant, caractérisant leur caractère humide ou d'intérêt communautaire et précisant leur surface sur l'emprise du projet. Deux habitats d'intérêts communautaires occupent près de la moitié de la surface de l'emprise du projet⁸ : des prairies pâturées et fauchées de montagne et des mégaphorbiaies à Reine des prés également considérées comme humides.

Un boisement mixte de bouleaux, mélèzes et épicéas occupe plus de 1 900 m².⁹ Trois arbres à cavités sont présents dans l'aire d'étude par ailleurs. Une carte page 153 permet de situer les habitats.

Faune

Les inventaires sur les **oiseaux** ont permis de répertorier dix-huit espèces protégées sur le site de l'étude, dont trois inscrites comme vulnérables au niveau national : le Chardonneret élégant le Serin cini, et le Verdier d'Europe, nicheurs possibles sur le site.

Parmi les **mammifères** protégés, on note la présence de l'écureuil roux et de seize espèces de chiroptères dont le Murin de Bechstein, le Grand Murin, le Murin de Brandt en reproduction possible et transit, ainsi que le Murin à oreilles échancrées et le Petit Murin en transit uniquement. Une grande population de Pipistrelle commune est par ailleurs relevée. La présence des boisements permet l'accueil de chauves-souris aussi bien pour la chasse et le transit que pour la reproduction ou le gîte temporaire.

Un **amphibien**¹⁰ observé lors des prospections, la Grenouille rousse, est reproductrice possible sur le site d'étude.

2.1.2. Zones humides

Une zone humide répertoriée dans l'inventaire du conservatoire du patrimoine naturel de Savoie est limitrophe au nord du périmètre du projet ; il s'agit de la zone notée 73CPNS5278 d'une surface de 1,25 ha composée d'une clairière constituée de Reine des prés . Les zones humides sur le périmètre d'étude ont été caractérisées par la végétation présente et complétées par quinze sondages pédologiques. Le résultat des investigations est présenté sur une carte page 159 (cf. Figure 6). Les zones humides occupent une surface de 974 m².¹¹

8 320 m² pour les prairies et 940 m² pour les mégaphorbiaies.

9 Le décompte des surfaces laisse quelques interrogations : la somme des surfaces des habitats répertoriés représentent 3 160 m² et est inférieure à la surface annoncée de 3 495 m² pour le parking. D'autre part le dossier évoque un défrichement de 2 070 m² alors que les boisements ne totalisent que 1 900 m².

10 Tous les amphibiens sont des espèces protégées.

11 Bien que les surfaces des mégaphorbiaies sur l'emprise du projet ne représentent que 950 m² voire 940 m² page 151.

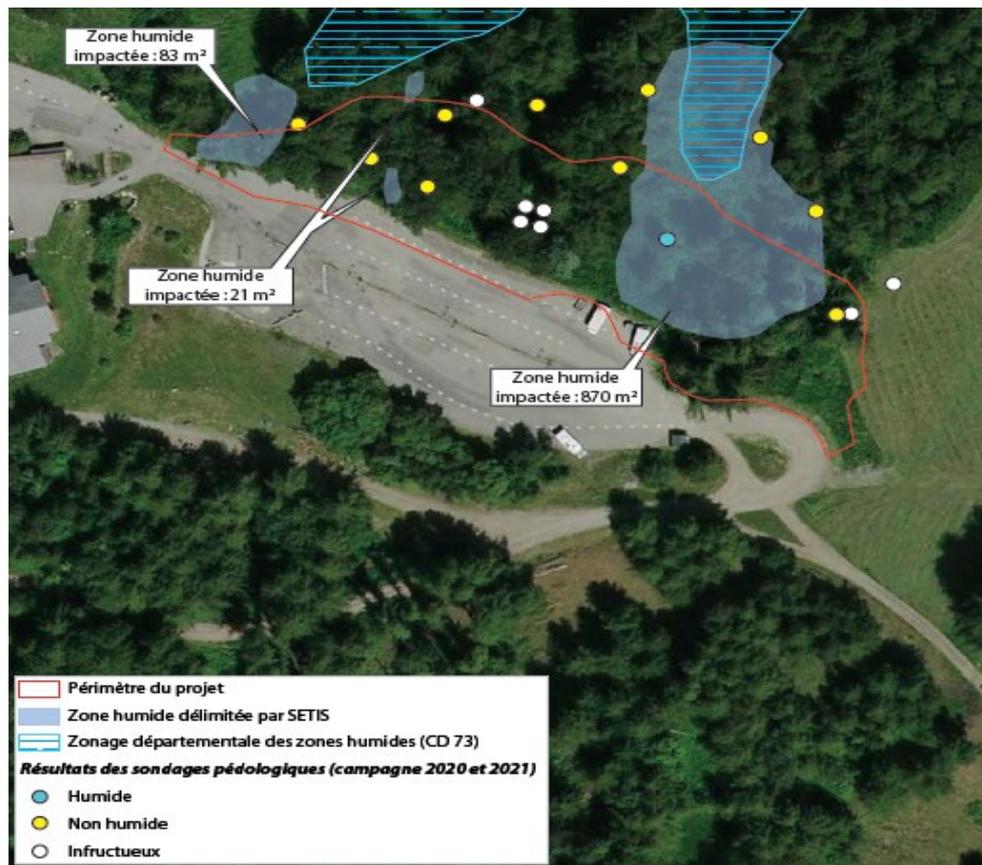


Figure 6: Impacts sur les zones humides (les sondages infructueux correspondent à des blocages de la tarière) - Étude d'impact page 180

Le site d'étude est aussi caractérisé par des résurgences d'eaux souterraines formant une zone humide à son aval. Aucune mesure n'a cependant été réalisée pour analyser la provenance de ces eaux ou leur qualité.

2.1.3. Scénario de référence

L'étude du scénario avec ou sans mise en œuvre de l'opération est examinée dans le chapitre page 43 sous la forme d'un tableau synthétique. La seule évolution en l'absence de mise en œuvre de l'opération concerne les impacts socio-économiques en raison de la perte des places de parking. Cette observation n'est valable que dans la mesure où la construction de la résidence de tourisme est confirmée et n'est pas comprise dans un projet global amenant à déplacer le parking existant ; l'analyse proposée dans cette partie est de ce fait biaisée et est à reprendre.

2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement

Le dossier justifie la création du parking à cet emplacement en présentant des arguments tels que la situation au pied des pistes, la continuité avec l'existant, la compatibilité au plan local d'urbanisme. Il évoque également la difficulté à mutualiser les places de parking au sein du hameau, ou bien le fait que d'autres emplacements auraient conduits à des impacts sur les milieux naturels, sans plus de précisions sur ces emplacements et leur état, alors même que la solution retenue affecte de manière notable la biodiversité¹².

12 Page 21 et 42 de l'étude d'impact.

Le dossier évoque en outre que la principale solution alternative aurait été de ne pas construire la résidence et de garder le parking actuel, preuve supplémentaire du lien entre ces opérations. La présentation de cette alternative n'est pas recevable de ce fait, renforcée en outre par le fait que cette résidence est en cours de construction et que ses impacts sur la suppression de places de parking étaient connus dès la conception du projet. Le dossier relève de lui-même que cette alternative n'est pas une de ce fait.

La conclusion selon laquelle "il n'apparaît pas d'autres solutions alternatives satisfaisantes" n'apparaît pas convaincante sans éléments probants démontrant l'impossibilité :

- de réaliser le projet d'ensemble soit ailleurs, soit différemment, notamment de construire le parking à un autre emplacement,
- d'un report modal du trafic vers d'autres modes de déplacement, qui aurait pu conduire à sa non réalisation ou dans un périmètre plus restreint, répondant ainsi aux objectifs de la stratégie nationale bas carbone et à l'engagement national de zéro artificialisation nette,
- d'une combinaison des deux solutions précédentes, mutualisant par exemple les stationnements avec ceux de la nouvelle résidence de tourisme¹³.

Le dossier n'explore pas non plus d'autres solutions techniques permettant de limiter la surface totale du parking, notamment sa partie totalement imperméabilisée.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse des variantes en présentant des alternatives effectives à la réalisation du projet d'ensemble et en particulier de celle du parking, répondant notamment aux engagements nationaux vis-à-vis du climat.

2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser

Le niveau des impacts résiduels n'est pas toujours indiqué ce qui ne permet d'informer rapidement et correctement le public.

Les mesures ERC et de suivi sont développées pour chaque thème selon leur mise en place en phase travaux ou en phase d'exploitation ; elles ne sont cependant pas numérotées, les rendant difficiles à identifier. Une synthèse en page 223 les présente toutefois, sous forme d'un tableau avec estimation du coût de chacune d'elles.

2.3.1. Habitats – Biodiversité

Le projet va conduire à la destruction de plus de 2 000 m² d'habitats boisés et 974 m² de mégaphorbiaies, ce qui va affecter les espèces inféodées à ces milieux, soit directement par destruction d'individus lors de la phase travaux, soit indirectement par la perte de milieux favorables à leur gîte, leur zone de chasse ou de reproduction.

C'est le cas pour sept espèces de chauves-souris .

Le report vers les milieux naturels proches est probable et est accompagné de mesures pertinentes afin de réduire l'impact sur les espèces en phase travaux¹⁴. Les impacts résiduels sont jugés faibles sur l'ensemble des groupes d'espèces, notamment nicheuses, alors que leurs habitats

13 Le dossier précise que le PLU impose une place de parking pour 60 m²

14 En particulier l'adaptation du calendrier des travaux, l'abatage "doux" des arbres gîtes potentiels, le maintien des habitats pour les insectes des vieux bois.

ne seront pas remplacés (aucune mesure ne vise à prendre en compte la perte d'habitat) et que des espèces à enjeux forts sont affectées.

L'Autorité environnementale recommande de définir des mesures de réduction des impacts sur les habitats et d'assurer leur suivi sur une durée adaptée.

Le dossier n'indique pas non plus la manière dont seront traités les déblais¹⁵ issus de la construction de la résidence de tourisme et nécessaires à la construction du nouveau parking du Chaillet. Si la proximité de ces matériaux induit de moindres émissions des engins de transport, la construction en cours de la résidence de tourisme implique le stockage de ces matériaux dans l'attente de la construction du parking. Or les mesures prises pour éviter ou réduire les incidences éventuelles de leur stockage ne sont pas décrites dans le dossier.

L'Autorité environnementale recommande de décrire les modalités de traitement et d'entreposage des matériaux issus de la construction de la résidence de tourisme pour la construction du parking.

2.3.2. Zones humides

Les impacts sur les zones humides sont correctement identifiés dans le dossier, selon que leurs effets sont directs ou indirects, temporaire ou permanents.

Des mesures adaptées aux effets temporaires lors de la phase travaux sont présentées dans l'étude d'impact : mesures de gestion du chantier, mesures de confinement et d'intervention en cas de pollutions accidentelles.

Des impacts indirects sont aussi identifiés en raison de la perturbation des écoulements lors de la construction du parking. La conception du parking intègre le maintien des écoulements de l'eau de l'amont vers l'aval du parking par l'utilisation de matériaux drainants. Il intègre aussi des ouvrages de gestion des eaux pluviales qui seront mis en place afin d'assurer la gestion des ruissellements interceptés sur les surfaces du projet et d'éviter des pollutions accidentelles.

L'étude d'impact ne décrit cependant pas quels seront ces équipements, leur dimensionnement ni leur positionnement ce qui ne permet pas d'émettre un avis sur la bonne prise en compte des impacts.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier en décrivant les équipements mis en place pour traiter les eaux de surface et assurer les écoulements au travers du nouveau parking construit et les mesures prises pour éviter, réduire et si nécessaire compenser leurs impacts.

Des impacts directs et permanents sont aussi provoqués par la destruction de 974 m² de zones humides sur l'emprise du chantier. En l'absence, selon le dossier, de surface adaptée proche du site des travaux pour accueillir les mesures compensatoires, une mesure de suivi des zones humides est proposée par le pétitionnaire. Si cette mesure est pertinente afin de juger du bon maintien des écoulements sous le parking, elle ne constitue aucunement une mesure de compensation des zones humides détruites¹⁶.

¹⁵ Le volume est estimé à plus de 8 600 m³ pour le remblaiement du parking, voir EI page 77

¹⁶ La surface de zone humide détruite est estimée à 974 m², très proche des 1 000 m² - incluant les surfaces de zones humides détruites ou altérées - qui déclenchent la nécessité d'une compensation à hauteur de 200 % (cf. Disposition 6B-04 du Sdage 2016-2021). Le maître d'ouvrage anticipera opportunément les compensations nécessaires.

L'Autorité environnementale recommande de proposer des mesures de compensation à la destruction des zones humides du fait du projet.

Elle rappelle que les mesures compensatoires doivent être mises en œuvre préalablement à l'effectivité des incidences qu'elles visent à compenser.

2.3.3. Natura 2000

La zone Natura 2000 la plus proche est la zone spéciale de conservation (ZSC) "Les adrets de Tarentaise", située à plus de trois kilomètres du projet, sur le versant opposé de la vallée.

Les incidences sur ce site sont analysées en page 181 de l'étude d'impact. Ses conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés à proximité du projet n'appellent pas d'observation de l'Autorité environnementale.

2.3.4. Émissions

Le dossier indique que l'opération induit une légère baisse des trafics (-20 véhicules/jour), du fait du différentiel de places, mais que la construction de la résidence de tourisme génère des trafics supplémentaires (estimés à 160/jour en haute saison). Les incidences sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre (y compris liées à la phase de travaux, incluant les matériaux utilisés par exemple) du projet d'ensemble sont à évaluer ; les mesures pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser sont à présenter.

2.3.5. Effets cumulés



Localisation des projets existants ou approuvés

Ils sont analysés avec les projets identifiés dans la carte ci-avant. Le dossier conclut à l'absence d'impact cumulés sauf en ce qui concerne le climat et les émissions de gaz à effet de serre. Cette analyse devra tout particulièrement être consolidée à l'échelle du projet d'ensemble.

2.4. Dispositif de suivi proposé

Une mesure de suivi est mise en place afin de s'assurer du bon état des zones humides en aval du projet. Celui-ci sera effectué annuellement durant 5 ans et évoque des mesures correctives non précisées en cas de dégradation de l'arrivée des écoulements. Le suivi sera ensuite biennal les six années suivantes. Les critères de suivi identifiés¹⁷ et leurs mesures feront l'objet d'un rapport transmis à la direction départementale des territoires de la Savoie.

L'Autorité environnementale recommande d'étendre le dispositif de suivi à l'ensemble des mesures d'évitement de réduction et de compensation mises en œuvre.

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

Le résumé non technique constitue le chapitre 1 de l'étude d'impact et comprend une quinzaine de pages. Comme le reste de l'étude son contenu est clair. De taille adaptée à l'importance du projet, il résume de manière accessible les thèmes principaux développés dans l'étude.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

17 Page 193 de l'étude d'impact.