



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable

Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le projet de construction du téléphérique de la Girose (3^{ème} tronçon des téléphériques des Glaciers de la Meije) sur la commune de la Grave (05)

N°MRAe
2021APPACA18 / 2786



PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) PACA a été saisie pour avis sur la base du dossier du projet de construction du téléphérique de la Girose (3^{ème} tronçon des téléphériques des Glaciers de la Meije) situé sur le territoire de la Grave (05). Le maître d'ouvrage du projet est la Société d'Aménagement Touristique de la Grave (SATG).

Le dossier comporte notamment :

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

La MRAe PACA, s'est réunie le 25 mars 2021, à Marseille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction du téléphérique de la Girose (3^{ème} tronçon des téléphériques des Glaciers de la Meije) situé sur le territoire de la Grave (05).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Philippe Guillard, Christian Dubost, Jean-François Desbouis, Marc Challéat, Sandrine Arbizzi, Sylvie Bassuel, Frédéric Atger et Jacques Daligaux.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par l'arrêté du 11 août 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 le présent avis.*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 25/01/2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 du même code, il en a été accusé réception en date du 09/02/2021. Conformément à l'article R122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- *par courriel du 09/02/2021 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 23/02/2021 ;*
- *par courriel du 09/02/2021 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui n'a pas transmis de contribution dans les délais réglementaires.*

Sur la base des travaux préparatoires de la Dreal et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

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 R122-7 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 R122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#) et sur le [site de la DREAL](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

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 L122-1-1, 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 L122-1 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 recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe¹ 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.

1 ae-avis@paca.developpement-durable.gouv.fr

SYNTHÈSE

La Société d'Aménagement Touristique de la Grave (SATG), exploitant de l'ensemble des remontées mécaniques du domaine skiable (hors piste) des vallons des glaciers de la Meije, se propose de procéder au remplacement du télésiège de la Girose par un téléphérique d'une longueur de 1,8 km en survol du glacier de la Girose pour atteindre le dôme de la Lauze (situé à 3 559 m d'altitude). Le projet comprend la construction des gares aval et amont (celle-ci intégrant un nouveau restaurant d'altitude), d'un pylône intermédiaire ainsi qu'une extension de la piste de ski sur le glacier. Il sera exploité hiver comme été. Le télésiège sera démonté et l'actuel restaurant d'altitude sera déconstruit.

Constatant des manquements substantiels dans l'étude d'impact, la MRAe formule les recommandations qui suivent :

Revoir le périmètre du projet ainsi que les aires d'étude dans l'état initial, afin d'être en mesure de produire une analyse complète des incidences directes et indirectes de cette opération d'envergure touchant à la fois le département des Hautes-Alpes en région PACA mais également celui de l'Isère en région ARA.

Compléter le dossier par l'étude de solutions de substitution raisonnables, notamment le maintien ou la modernisation de la remontée existante, et apporter des éléments de justification du choix du projet, en particulier au regard des effets du changement climatique et des estimations de l'augmentation de la fréquentation touristique à court, moyen et long terme, en cohérence avec les objectifs environnementaux affichés par le projet et les territoires concernés, notamment le parc national des Écrins.

Compléter l'étude d'impact en termes de prise en compte des enjeux liés au changement climatique, dans la justification des choix du projet et l'analyse de sa vulnérabilité vis-à-vis de ces évolutions. La MRAe recommande de procéder à un bilan (sur la base des connaissances disponibles) et une analyse prospective de l'évolution climatique et ses conséquences à court, moyen et long termes, afin de justifier que le projet a correctement pris en compte les changements attendus et leurs conséquences sur l'environnement et ses vulnérabilités et de préciser les mesures et suivis associés.

Compléter l'analyse des enjeux du paysage emblématique de ce secteur de haute montagne au regard d'un périmètre de projet élargi. La MRAe recommande de revoir l'analyse et la description des effets du projet sur le paysage afin de donner une lecture objective des modifications paysagères qui résulteraient de sa mise en œuvre. Elle recommande d'élargir le périmètre des perceptions et de décrire précisément les impacts sur le site classé du Plateau d'Emparis, le site inscrit du massif de la Meije et le cœur du Parc national des Écrins. La MRAe recommande d'approfondir en conséquence les mesures d'insertion paysagère en rapport avec les enjeux et impacts identifiés.

Compléter l'étude d'impact de manière à préciser le niveau de vulnérabilité du projet à la fonte du permafrost et aux aléas mouvement de terrain : en intégrant, dès l'état initial, le bilan des reconnaissances géotechniques permettant de valider la faisabilité technique des ouvrages à réaliser ; en décrivant la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction des risques encourus ou engendrés.

Compléter l'état initial relatif aux enjeux de biodiversité en l'étendant à l'ensemble des secteurs susceptibles d'être concernés par la fréquentation des usagers du projet, afin d'être en mesure d'objectiver et de réévaluer les incidences directes, indirectes et induites du projet sur les milieux naturels et d'appliquer, la démarche « éviter - réduire - compenser ».

Compte tenu des compléments demandés et du fait que le projet a des incidences sur des secteurs situés en région Auvergne-Rhône-Alpes, la MRAe PACA recommande de déposer le dossier complété, pour avis, auprès de l'Autorité environnementale nationale, compétente pour les projets interrégionaux.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

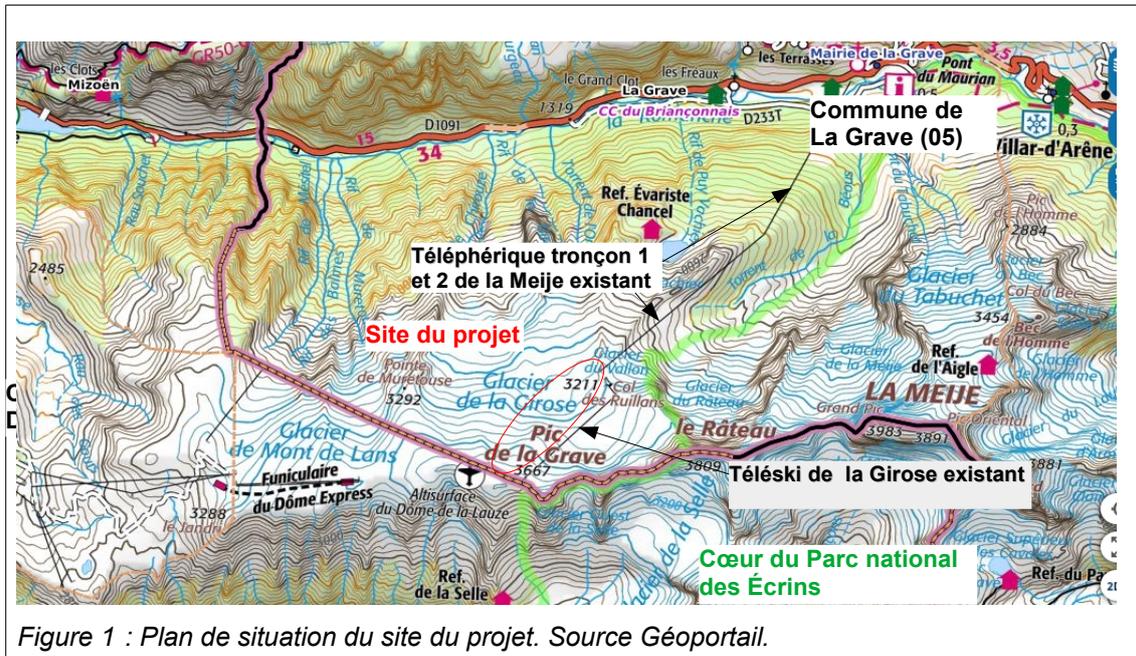
Table des matières

1 Aménagements prévus et contexte réglementaire du projet.....	6
1.1 Aménagements prévus.....	6
1.2 Contexte réglementaire.....	7
1.2.1 Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....	7
1.2.2 Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....	7
1.3 Enjeux identifiés par la MRAe.....	7
2 Périmètre du projet et qualité de l'étude d'impact.....	8
2.1 Description du projet.....	8
2.2 Périmètre du projet.....	10
2.3 Complétude et qualité de l'étude d'impact.....	14
2.4 Justification des choix et solutions de substitution envisagées.....	14
3 Prise en compte de l'environnement par le projet.....	16
3.1 Vulnérabilité au changement climatique.....	16
3.2 Paysage.....	17
3.2.1 Les enjeux paysagers.....	17
3.2.2 Les effets du projet sur le paysage.....	18
3.3 Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	19
3.4 Risques naturels.....	20
3.5 Pollution lumineuse.....	21
3.6 Consommation d'eau et gestion des eaux usées et des déchets.....	21

Avis

1 Aménagements prévus et contexte réglementaire du projet

1.1 Aménagements prévus



La commune de la Grave compte une population de 482 habitants (recensement INSEE 2015) sur une superficie de 12 691 ha. Elle est comprise dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Briançonnais approuvé le 3 juillet 2018.

La commune de la Grave a délégué à la Société d'aménagement touristique de la Grave (SATG) l'exploitation de l'ensemble des remontées mécaniques du domaine skiable (hors pistes) des vallons des glaciers de la Meije, comportant le téléphérique actuel (composé de 2 tronçons entre le village et le col des Ruillans) et le télésiège existant de la Girose qui permet de monter les skieurs à l'est du domaine de la Lauze par le glacier de la Girose, jusqu'à 3 550 m d'altitude.

La SATG envisage la construction d'un 3^{ème} tronçon de téléphérique en remplacement du télésiège, comportant les aménagements suivants :

- le démantèlement du télésiège de la Girose,
- la construction de la gare amont d'arrivée du téléphérique de la Girose implantée à 3 535 m d'altitude en bordure nord du Dôme de la Lauze,
- l'installation de la ligne du téléphérique de la Girose avec la construction d'un pylône relais,

- la construction d'un bâtiment unique dénommé « Gare 3200 », au col de Ruillans, intégrant la gare aval du nouveau téléphérique, le restaurant d'altitude et un espace d'exposition,
- l'aménagement de pistes de ski, notamment la création d'une piste de raccordement entre la gare amont du téléphérique et la piste existante qui descend sur le glacier depuis le sommet du télésiège de la Girose et le col de Ruillans.

1.2 Contexte réglementaire

1.2.1 Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet de construction du téléphérique de la Girose (3^e tronçon) ainsi que ses gares de départ et d'arrivée, situés sur la commune de La Grave, entrent dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 43 « Pistes de ski, remontées mécaniques et aménagement associé », alinéa « a) création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant moins de 1 500 passagers par heure à l'exclusion des remontées mécaniques démontables et transportables et des tapis roulants mentionnés à l'article L342-17-1 du code du tourisme » du tableau annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement.

Conformément à l'article R122-3 du code de l'environnement, le 28 janvier 2020, le maître d'ouvrage a transmis une demande d'examen à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas (préfet de région PACA). Par arrêté préfectoral n° AE-F09320POO27 du 12 mars 2020, le préfet a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact.

1.2.2 Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

Selon le contenu du dossier, le projet relève des procédures d'autorisation suivantes :

- permis de construire n°PC00506320H0010 concernant « la construction du téléphérique de la Girose (3^eème tronçon) » entre 3 200 m et 3 600 m d'altitude, déposé initialement le 20/10/2020 en mairie de La Grave, qui a fait l'objet d'un complément reçu le 17/12/2020 ;
- permis de construire n°PC00506320H0011, concernant « la rénovation et l'extension de la gare téléphérique située à 3200 m d'altitude et réaménagement de l'offre de restauration », déposé initialement le 06/11/2020 en mairie de La Grave, qui a fait l'objet d'un complément reçu le 28/12/2020.

Ces deux permis sont instruits par la communauté de communes du Briançonnais.

1.3 Enjeux identifiés par la MRAe

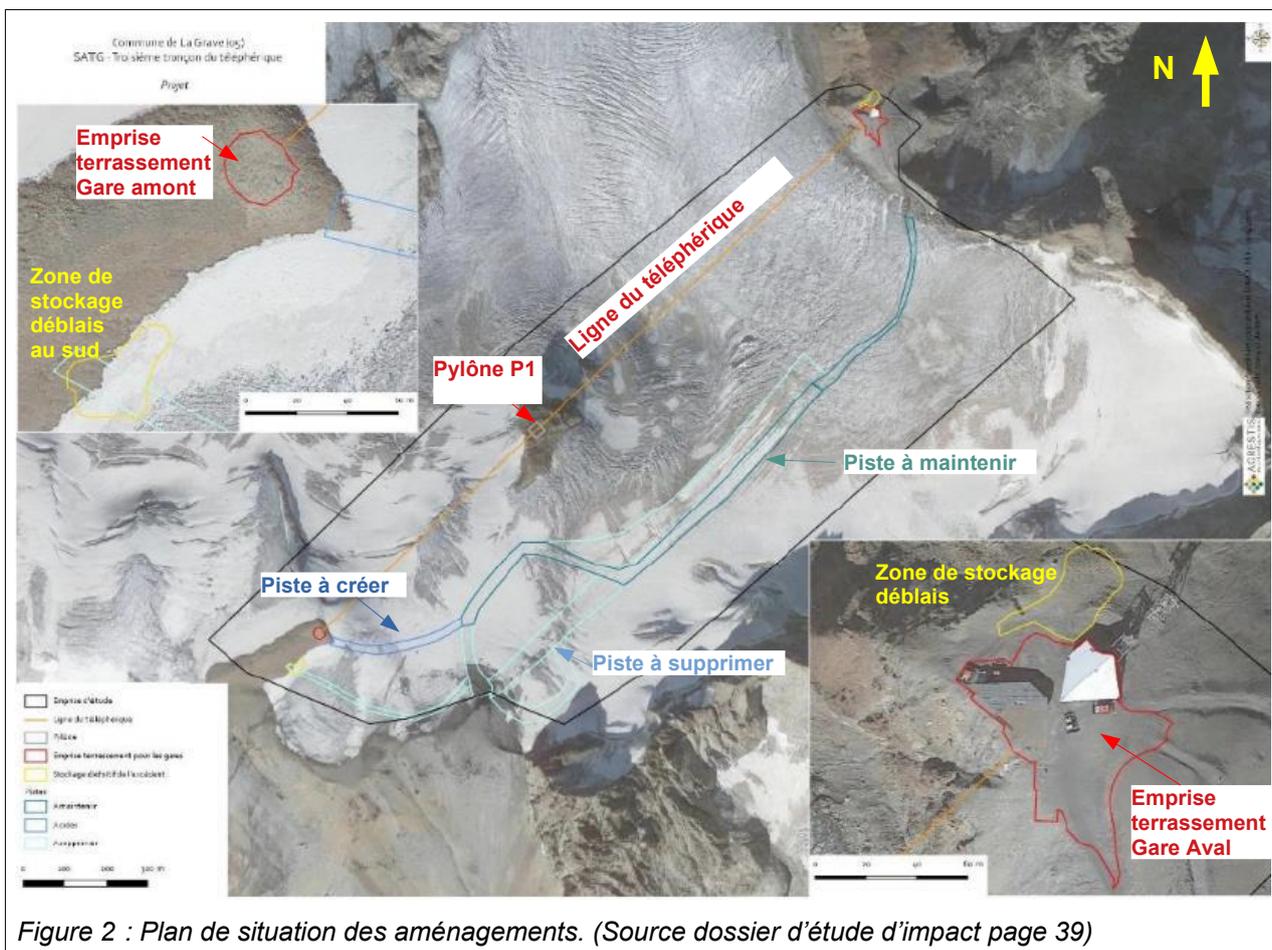
Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la vulnérabilité du projet au changement climatique, dans la mesure où le domaine hors piste accessible par les futurs aménagements concerne en grande partie des zones glaciaires directement soumises aux aléas du changement climatique,

- la préservation des paysages et du patrimoine naturel montagnards exceptionnels des massifs de l'Oisans et de la Meije,
- la prise en compte des risques naturels au niveau des constructions et installations envisagées,
- la préservation de la biodiversité,
- la pollution lumineuse, dont la prégnance est croissante en secteur de montagne avec le développement de l'urbanisation et des unités touristiques,
- la consommation d'eau et la gestion des eaux usées et des déchets.

2 Périmètre du projet et qualité de l'étude d'impact

2.1 Description du projet



La description du projet, tel que présenté dans l'étude d'impact, comprend dans le détail les aménagements suivants (cf figure 2 ci-dessus) :

- Le démantèlement du télésiège de la Girose (datant de 1989), consistant à déposer les structures métalliques par hélicoptère.

- La construction de la gare amont d'arrivée du téléphérique de la Girose, implantée à 3 535 m d'altitude en bordure nord du Dôme de la Lauze : l'emprise de cette gare est caractérisée par des pentes faibles recouvertes par des éboulis peu épais en bordure immédiate du glacier. Les surfaces concernées par les terrassements sont de 588 m² pour l'aménagement de la gare et de 857 m² pour le stockage définitif au sud du Dôme de la Lauze dans la combe naturelle. Cette implantation est décalée d'environ 450 m vers l'ouest par rapport à l'actuelle arrivée du télésiège. Ce choix d'une implantation différente entre l'arrivée de l'actuel télésiège et la future gare amont du téléphérique n'est pas expliqué dans la description du projet;
- L'installation de la ligne du téléphérique de la Girose, avec la construction d'un pylône relais (P1). Cette ligne, composée de deux câbles porteurs et d'un câble tracteur sur 1 857 m linéaire, nécessite l'installation d'un pylône à mi-parcours fondé sur un éperon rocheux escarpé émergeant du glacier. La réalisation de ce pylône engendre un volume de fouille pour chaque pied de 2m³. Le téléphérique envisagé, équipé de deux cabines de 35 places chacune, est de type va-et-vient.
- La construction d'un bâtiment unique, dénommé « Gare 3200 », implanté à 3 197 m d'altitude au col des Ruillans, dans le prolongement de la gare d'arrivée actuelle du tronçon 2 des téléphériques de la Meije. Cette opération nécessite une surface totale de terrassement de 3 568 m² et comprend dans le détail :
 - la déconstruction de l'actuel restaurant d'altitude « La cabine de 3200 » qui sera réinstallé dans les nouveaux locaux du projet ;
 - la construction de la gare aval de départ du téléphérique de la Girose au droit de l'actuel restaurant d'altitude. Il est prévu de pouvoir stocker les deux cabines en gare aval pour le mode dégivrage ;
 - la reconstruction du restaurant d'altitude, d'une surface de 320 m² avec une terrasse de 160 m² en encorbellement, sur une nouvelle emprise ;
 - la création d'un espace culturel dédié à la haute-montagne (« Glaciorium »), à vocation didactique (sensibiliser les visiteurs à l'importance et la vulnérabilité des glaciers face au changement climatique). D'une surface de 220 m² d'emprise au sol, cet espace sera positionné sur une nouvelle emprise au nord-ouest.
- L'aménagement de pistes de ski comprenant :
 - la création d'une piste de ski de raccordement depuis la future gare amont du téléphérique vers la piste existante qui descend sur le glacier depuis le sommet du télésiège de la Girose et le col de Ruillans. Elle nécessitera un damage du glacier et un jalonnement. La nouvelle surface de piste à créer représente 6 835 m² qui s'ajouteront aux 43 794 m² de la piste existante maintenue. La fréquence des travaux d'entretien de cette piste en phase d'exploitation, ainsi que les moyens de balisage ne sont pas précisés ;
 - la suppression d'une surface de 87 668 m² de piste aménagée pour le passage du télésiège de la Girose, puisque ce dernier sera démantelé.

Pour l'ensemble du projet, la surface totale à terrasser pour réaliser les deux gares est de 5 852 m². Le volume total de déblais excédentaires à stocker sur site représente 2 454 m³.

L'ensemble des matériaux et gravats issus des travaux de démantèlement seront, selon le dossier, évacués vers les filières de traitement et de recyclage adaptés. La MRAe relève que leurs volumes ne sont pas estimés dans l'étude, qui n'indique pas non plus les modalités d'évacuation hors du site.

Il n'est pas prévu de créer de nouveaux accès pour la réalisation du chantier. L'usage de l'hélicoptère sera préféré au regard des difficultés d'accès du chantier et particulièrement pour l'accès au pylône intermédiaire. L'étude n'aborde pas les aléas en phase travaux liés aux conditions de réalisation en haute altitude, particulièrement pour le génie-civil béton.

Par ailleurs, la description détaillée du projet ne présente pas d'analyse globale sur la sécurité du téléphérique notamment en phase d'exploitation, indiquant, par exemple, la nécessité ou non d'une présence de personnel en gare amont, les conditions de sauvetage, le risque incendie des installations, notamment en gare aval et, enfin, la prise en compte des conditions météorologiques particulières en haute montagne relevant d'un milieu hostile (grand froid, neige, givre, vent...).

Le planning des opérations prévoit une période de 5 mois et demi de travaux, entre juin et novembre 2021, la construction des gares amont et aval et du pylône s'effectuant entre juin et août 2021.

La MRAe recommande de compléter le dossier d'étude d'impact par une analyse de la sécurité globale du projet et des risques, en phases travaux et exploitation du projet, intégrant les conditions particulières liées au milieu montagnard.

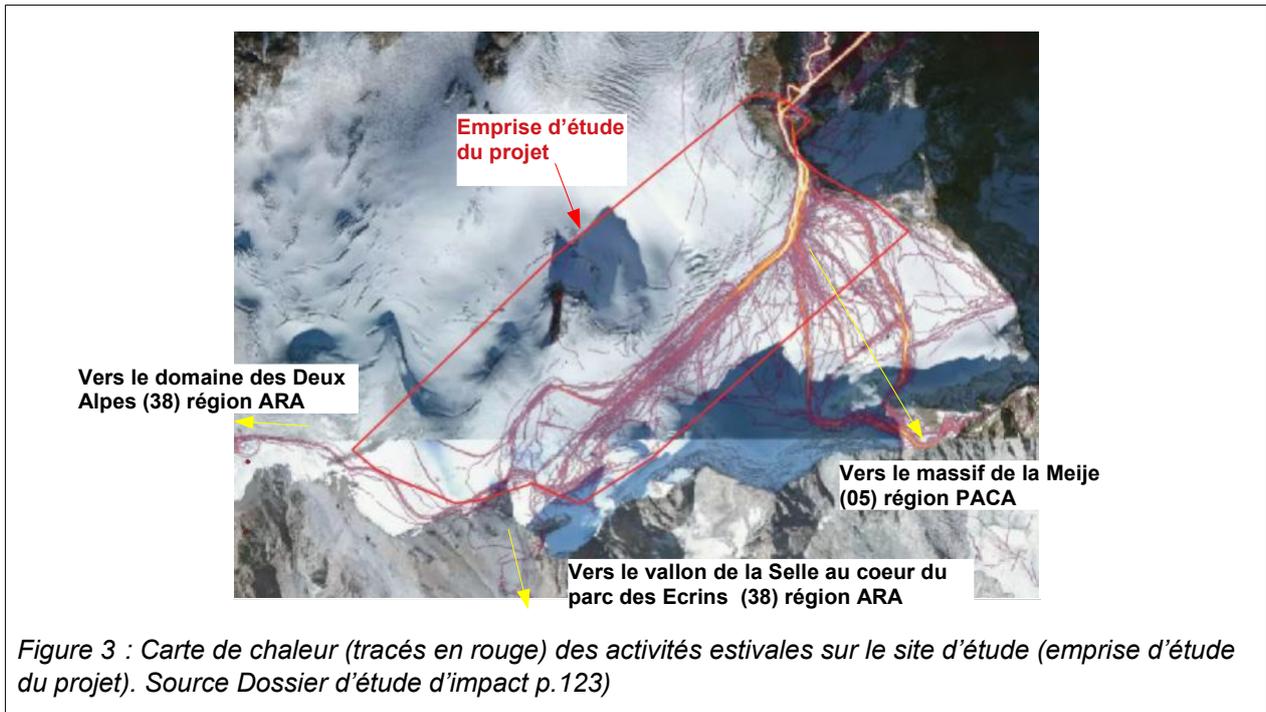
2.2 Périmètre du projet

Le site du projet de construction du téléphérique de la Girose (cf. figure 1) est localisé sur la face nord du massif montagneux de la Meije, sur la commune de la Grave dans le département des Hautes-Alpes (05) en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA). Il est implanté en limite immédiate des communes de Mizoën et de Saint Christophe-en-Oisans dans le département de l'Isère (38) en Région Auvergne-Rhône-Alpes (ARA). Il se situe également dans l'aire d'adhésion du parc national des Écrins, à proximité immédiate du cœur du parc qui couvre en particulier le vallon de la Selle sur le versant sud du massif de la Meije.

Selon le dossier, cette nouvelle installation viendra seulement remplacer le télésiège existant et le nombre de passagers transportés évoluera peu. Sur la base de cette assertion, le périmètre du projet retenu dans l'étude est constitué de la seule emprise concernée par la construction du téléphérique et de ses aménagements annexes et par la zone de survol des câbles, localisés sur la commune de la Grave. Or le dossier mentionne à plusieurs reprises que le téléphérique projeté sera beaucoup plus attractif, accessible par un large public (skieurs de tous niveaux et personnes à pied) et cela toute l'année.

Par ailleurs, l'étude n'évoque pas le territoire isérois (par exemple le vallon de la Selle, au cœur du parc des Écrins, ou le domaine des Deux Alpes accessible par le glacier du Mont de Lans) pourtant déjà largement emprunté par les utilisateurs des infrastructures en place, comme le montre en partie la carte des activités estivales actuelles (cf. figure 3) carte de chaleur), ainsi que le plan des itinéraires du vallon de la Meije (cf figure 4).

Pour la MRAe, la mise en œuvre du projet, fonctionnant toute l'année, entraînera une augmentation significative de la fréquentation sur l'ensemble des secteurs, hauts-alpins comme isérois.



La figure 3 présente une information visuelle sur la répartition spatiale des usagers du site en été, mais ne donne pas d'information quantitative sur les flux ni ne précise les circulations, en dévalaison des vallons ou en ascension des sommets, en hiver comme en été.

Il ne propose pas non plus de simulations des flux avec la mise en œuvre du projet. Le dossier indique que l'exploitation du projet « *permettra de faciliter et pérenniser l'accès au Dôme de la Lauze* », « *simplifiera légèrement les flux de skieurs vers le domaine des deux Alpes* » et que « *les flux endévalaison directe de skieurs dans le vallon de la Selle ne sont pas augmentés* » et conclut à un niveau d'incidences « *très faible* », voire « *positif* », sans que ces affirmations ne soient étayées par aucune donnée concrète. Le dossier ne s'attache qu'à comparer les capacités de transports des installations existantes (475 p/h) et futures (400 p/h), ce qui est insuffisant pour objectiver les effets potentiels des modifications des flux et ne tient pas compte de l'extension de la période d'utilisation.

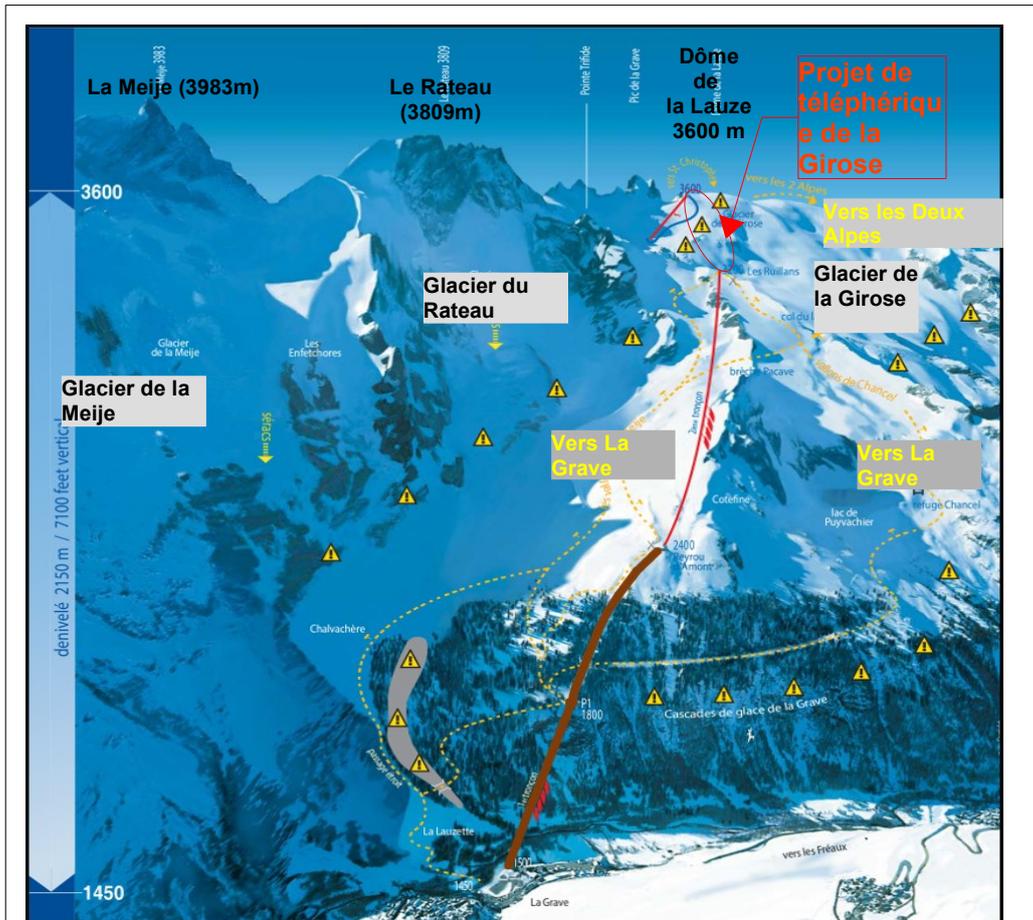


Figure 4 : Plan des itinéraires (en jaune) des Vallons de la Meije et localisation du projet de téléphérique de la Girose (Source dossier d'étude d'impact p121).

Bien que le dossier rappelle en page 27 « qu'il ne s'agit pas d'un développement de l'activité ski, que ce soit en site propre ou en liaison avec le domaine des Deux Alpes », la MRAe constate que le choix de réaliser ce 3^{ème} tronçon, ainsi que son positionnement, permettent de rapprocher sensiblement le domaine de la Grave de celui des Deux Alpes (cf figure 4). Cette future liaison ouvre la porte à des aménagements ultérieurs et des interconnexions (en particulier des liaisons descendantes) avec la station des Deux Alpes, ce qui permettrait d'élargir l'offre de prestations, objectif déjà affiché et connu depuis plusieurs années, notamment au travers du SCoT de l'Oisans (38), d'autant que les deux stations des Deux Alpes et de La Grave bénéficient du même délégataire de service public pour l'exploitation des remontées mécaniques.

Ainsi le DOO du SCoT arrêté le 8 novembre 2018 cite le projet en p.23 et 45 : « les documents d'urbanisme locaux des communes doivent intégrer l'amélioration de la liaison via le domaine skiable entre les Deux Alpes et la Grave » ; « le SCoT porte attention au territoire voisin et aux domaines voisins. Il existe déjà une liaison avec le domaine de la Grave qui doit être améliorée ».

L'avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes relatif au projet de schéma de cohérence territoriale de l'Oisans (38) en date du 19 mars 2019 soulignait alors :

« 3.6.2. Développement touristique

L'état initial de l'environnement relève que « l'enjeu du SCoT sera de relever le défi de l'adaptation au changement climatique ». Toutefois, cet enjeu n'entre pas en ligne de compte lorsqu'il s'agit de considérer le choix d'un développement touristique conséquent [...]. Ainsi, le projet de SCoT propose quatre projets d'UTN dont deux sont particulièrement impactants (la liaison câblée et l'hébergement sur la commune des Deux-Alpes) sans réelle réflexion sur la pertinence de ces aménagements sur le très long terme et dans un contexte de changement climatique.

[...]

Le DOO mentionne également le projet d'amélioration d'une liaison avec le domaine de la Grave. Outre la description plus précise du projet, s'il est confirmé, la stratégie touristique mériterait là aussi d'être développée d'autant plus que le domaine de La Grave est actuellement positionné sur un tourisme assez spécifique (spots de ski freeride notamment).

L'Autorité environnementale recommande donc d'approfondir les réflexions stratégiques concernant les projets touristiques et de renforcer le rôle de cadrage opérationnel du SCoT, et singulièrement du DOO, en termes d'intégration environnementale. »

D'autre part, le périmètre du projet n'intègre pas les aménagements, travaux et entretiens effectués sur les autres tronçons des téléphériques des Glaciers de la Meije présentant pourtant des liens fonctionnels, notamment en termes de gestion du même flux d'usagers et de sécurité.

Enfin « *la nécessité d'appréhender de manière globale les impacts potentiels du projet sur la base d'un périmètre adapté, au-delà de la seule emprise au sol des installations prévues, intégrant en particulier une évaluation de la possible augmentation des flux de passagers que le projet est susceptible d'engendrer, mais aussi l'analyse des incidences cumulatives liées aux activités des domaines skiables présents à proximité* » avaient été soulignées et considérées dans la décision² du préfet de Région PACA de soumettre de ce projet à la réalisation d'une étude d'impact.

Au regard de ces observations, la MRAe considère que la description, le périmètre du projet et les limites de la zone d'étude retenue, éléments structurants de l'étude d'impact, ne sont pas adaptés pour répondre à une évaluation de l'ensemble des incidences sur l'environnement. La zone d'étude actuelle ne couvre pas l'ensemble des secteurs susceptibles d'être impactés par le projet (hauts-alpins comme isérois), liés notamment aux modifications des fréquentations. En conséquence et conformément à l'article L122-1³ du code de l'environnement, le périmètre de projet et ses aires d'études doivent être revus.

La MRAe recommande de revoir le périmètre du projet ainsi que les aires d'étude dans l'état initial, afin d'être en mesure de produire une analyse complète des incidences directes et indirectes de cette opération d'envergure (sur la base d'une quantification de flux actuels et futurs) touchant à la fois le département des Hautes-Alpes en région PACA mais également celui de l'Isère en région ARA.

2 cf. paragraphe 1.3.1 du présent avis.

3 Article L122-1 – III : « 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. »

Compte tenu des compléments demandés et du fait que le projet a des incidences sur des secteurs situés en région Auvergne-Rhône-Alpes, la MRAe PACA recommande de déposer le dossier complété, pour avis, auprès de l'Autorité environnementale nationale, compétente pour les projets interrégionaux.

2.3 Complétude et qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact datée du 25 septembre 2020 contient globalement le contenu réglementaire définie à l'article R122-5 du code de l'environnement.

Le résumé non technique de 6 pages, placé au début de l'étude, reprend de manière très succincte l'ensemble des chapitres de l'étude d'impact. Pour une meilleure information du public, il devrait être davantage détaillé et prendre par ailleurs en compte l'ensemble des observations faites dans le corps du présent avis. Il pourrait opportunément être présenté sous la forme d'un document séparé.

Sur la forme, de nombreuses pièces graphiques sont illisibles (photos trop petites, cartes floues, légendes trop petites), ce qui nuit à la qualité de l'étude et n'est pas de nature à faciliter la compréhension du projet et du dossier par le public.

En ce qui concerne l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets, le dossier, par le choix d'un périmètre d'étude trop restreint, ne prend pas en compte des projets connus dans le département de l'Isère, en lien avec l'activité de sports d'hiver ou de montagne (remplacement de remontées mécaniques, renforcement du réseau de neige de culture, extension de carrière...). C'est notamment le cas de la construction d'une retenue d'altitude sur le secteur de La Mura et du renforcement du réseau de neige de culture (avis MRAe ARA du 8 octobre 2019).

Ce chapitre pourrait être utilement complété en intégrant également d'autres projets touristiques de grande ampleur, tel que le projet de liaison entre l'Alpe d'Huez et les Deux Alpes, porté par le SCoT de l'Oisans, qui a fait l'objet d'un avis délibéré de la MRAe ARA en date du 19 mars 2019. Le dossier n'étudie pas non plus les conséquences des connexions entre ces différents domaines portant sur l'artificialisation des milieux naturels et la banalisation des paysages montagneux et, de manière indirecte, sur les enjeux environnementaux liés aux développements touristiques (besoins en eau, traitement des eaux usées et incidences sur les milieux aquatiques de montagne, déchets, consommation d'espace et pression en termes de logements touristiques, augmentation des trafics, du chauffage et leurs incidences sur la qualité de l'air, pollution lumineuse).

La MRAe recommande d'améliorer sensiblement la qualité formelle de l'étude d'impact, notamment au niveau des illustrations. Elle recommande également de compléter l'étude d'impact sur l'analyse qualitative et quantitative des incidences cumulatives du projet avec les projets connus, en particulier liées aux aménagements et activités des domaines skiables dans le département de l'Isère, et portant notamment sur l'artificialisation des sols, la biodiversité, les paysages, les effets directs et indirects sur l'eau et les milieux aquatiques.

2.4 Justification des choix et solutions de substitution envisagées

Le dossier d'étude d'impact ne présente pas de variante ni de solution de substitution au projet, indiquant que la seule localisation du projet est celle proposée.

Le dossier précise « le projet, inscrit au contrat de délégation conclu entre la municipalité et la SATG, a pour objectif de pérenniser l'activité touristique en faisant évoluer le modèle économique vers une diminution de la prépondérance de l'activité hivernale sujette à l'aléa nivo-météo, en développement l'attractivité hors-ski et toute saison ». Le maître d'ouvrage souhaite en effet s'affranchir des difficultés de gestion du site du télésiège existant liées au retrait du glacier, observé ces 15 dernières années sous l'effet du réchauffement climatique. Le dossier met en avant qu'« il ne s'agit donc pas d'un développement de l'activité ski, que ce soit en site propre ou en liaison avec le domaine des Deux Alpes » ou encore indique que « ne pas tout axer sur le ski l'hiver est le meilleur moyen de conserver le côté unique du ski sauvage qui fait le succès de la Grave auprès d'un segment mondial des « freeriders », mais qui ne peut plus suffire à l'équilibre de l'activité ».

Pourtant, la MRAe constate que le choix est fait de maintenir une piste sur le glacier de la Girose et également de pérenniser et améliorer l'offre de ski en dévalaison vers la station des Deux Alpes, déjà constatée (cf figure n°2) ci-après). À cette activité, s'ajoute également l'acheminement de nouveaux usagers, notamment de personnes à pied, dans le cadre d'autres pratiques sportives hors piste que le ski (randonnées glaciaires, alpinisme), et touristiques (découverte pédagogique et contemplation) sur un domaine de très haute montagne en direction des massifs de la Meije et de l'Oisans, qui contribuera à augmenter la fréquentation du site.

Le dossier n'étudie pas cette pérennisation et cette nouvelle exploitation multi-saisons et multi-activités sur un secteur fortement exposé au réchauffement climatique et à la fonte accélérée du glacier. Le retrait du glacier est générateur de risques de déstabilisation des sols et des blocs rocheux avec des incidences potentielles pour les nouveaux aménagements et les usagers des installations et des sites fréquentés.

Par ailleurs, la nouvelle fréquentation touristique induira des pollutions (déchets, eaux usées) accrues en quantité et plus diffuses, donc plus difficiles à maîtriser.

Le dossier ne justifie pas suffisamment le projet envisagé au regard notamment du maintien ou de la modernisation de la remontée existante.

La MRAe considère que les seules justifications avancées dans le dossier au regard des objectifs de protection de l'environnement ne démontrent pas l'absence d'alternatives possibles à cet équipement et ses aménagements associés. Elles ne permettent pas de s'assurer de la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans le choix du projet, intégrant notamment les enjeux de réchauffement climatique et de fréquentation des massifs de la Grave et des Deux-Alpes.

La MRAe recommande de compléter le dossier par l'étude de solutions de substitution raisonnables, notamment le maintien ou la modernisation de la remontée existante, et d'apporter des éléments de justification du choix du projet, en particulier au regard des effets du changement climatique et des estimations de l'augmentation de la fréquentation touristique à court, moyen et long terme, en cohérence avec les objectifs environnementaux affichés par le projet et les territoires concernés, notamment le parc national des Écrins.

3 Prise en compte de l'environnement par le projet

3.1 Vulnérabilité au changement climatique

La commune de la Grave est une station touristique qui, comme l'ensemble des stations de montagne est directement soumise aux aléas du changement climatique, à l'augmentation de la température moyenne hivernale et à la diminution du manteau neigeux comme le souligne par exemple le dernier rapport du groupe régional d'experts sur le climat (GREC) en Provence-Alpes-Côte-d'Azur ⁴.

Le dossier retient d'ailleurs (p.68) que : « *l'évolution des températures annuelles en Provence-Alpes-Côte d'Azur montre un net réchauffement sur les cinquante dernières années. Sur la période 1959-2009, la tendance observée des températures moyennes annuelles est proche de +0,3 °C par décennie* ». Les températures moyennes annuelles entre 1961 et 2013 affichées dans le dossier sur la station d'Embrun (05) confirment cet accroissement important des températures. Le dossier indique aussi que « *globalement les Alpes subissent une élévation des températures sur les hauts versants bien exposés. Les précipitations neigeuses diminuent dans les basses altitudes et la limite pluie-neige remonte* ».

Un projet de cette importance en contexte montagnard doit donc impérativement être considéré au regard des évolutions climatiques en cours et à venir. Le dossier présente l'état initial des conditions climatiques annuelles actuelles, qui reflète bien « *les caractéristiques du climat montagnard* ». Il apparaît cependant incomplet pour aborder la problématique de la vulnérabilité du projet au changement climatique. Il manque par exemple des bilans météorologiques des derniers hivers sur une période représentative, ainsi que les conséquences du réchauffement sur l'évolution de l'enneigement de la station (sur la base des statistiques) et sur l'exploitation du domaine skiable des vallons de la Meije (effets sur la fréquentation, l'exploitation des installations des remontées mécaniques).

Par ailleurs, l'étude ne présente pas l'évolution probable des conditions climatiques et de ses conséquences à moyen et long terme :

- sur les milieux et les paysages, en particulier sur l'avenir de la zone glaciaire, sur la base des données de suivi de la fonte du glacier de la Girose, voire potentiellement le risque d'effondrement du glacier,
- mais également sur les espaces skiabiles concernés par le projet (augmentation des risques d'avalanche et de coulées boueuses dans les zones fréquentées par les usagers du projet).

La notion de vulnérabilité au regard des risques géotechniques liés au retrait glaciaire et au réchauffement du substrat rocheux, pouvant affecter les ouvrages, n'est abordée que brièvement. Le dossier ne propose pas de réelle stratégie de surveillance, qui pourrait par exemple prévoir, si nécessaire, le démontage des installations en fonction des évolutions de la vulnérabilité du projet (cf. enjeux sur les risques de mouvement de terrain abordés plus spécifiquement au paragraphe 2.4 ci-après).

La MRAe rappelle aussi que la loi du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne prévoit que « *L'autorisation d'exécution des travaux est assortie d'une obligation de démontage des remontées mécaniques et de leurs constructions annexes, ainsi que de remise en état des sites* ». Or l'étude d'impact n'évoque pas la réversibilité de l'installation, ni ne traite des modalités et des incidences de sa mise en œuvre.

⁴« Impacts du changement climatique et transition(s) dans les Alpes du Sud » (GREC-SUD) d'octobre 2018

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en procédant à un bilan (sur la base des connaissances disponibles) et une analyse prospective de l'évolution climatique et ses conséquences à court, moyen et long termes, afin de justifier que le projet a correctement pris en compte les changements attendus, notamment en matière d'évolution des enjeux, sensibilités et vulnérabilités des facteurs de l'environnement concernés par le projet et, le cas échéant, de préciser les mesures et suivis associés.

3.2 Paysage

Ce projet s'inscrit dans un site aux enjeux paysagers majeurs du massif de la Meije et de ses glaciers, au caractère exceptionnel reconnu mondialement.

3.2.1 Les enjeux paysagers

Le projet se situe :

- entièrement dans le site inscrit de la Meije (arrêté du 19 mars 1943 dans l'objectif de préserver le caractère naturel grandiose de ce site de haute montagne de tout aménagement touristique) qui figure sur la liste des sites restant à classer selon la dernière instruction nationale de 18 février 2019⁵, ce qui souligne son intérêt patrimonial particulièrement élevé ;
- entièrement dans l'aire d'adhésion du Parc national des Écrins, à proximité immédiate du cœur du parc et, d'après la carte des vocations de la charte du parc validée par décret, dans une zone dite de « *montagne sauvage* » où dominent « *majoritairement des milieux de haute montagne à dominante minérale (glaciers et neiges permanentes, milieux rocheux, moraines, éboulis actifs et stabilisés plus ou moins colonisés, combes à neige...)*... ». D'autre part cette carte (p.253 de l'étude d'impact) fait apparaître que le site du projet de téléphérique, ainsi que les espaces desservis par le projet, sont en majorité en dehors d'un espace associé aux stations touristiques comme le montrent les cercles concentriques (cf. figure 5 ci-après) ;
- en covisibilité forte depuis le site classé du Plateau d'Emparis et l'inscription des hameaux du Chazelet, des Terrasses, de Ventelon et des Hières et leurs abords se situant au nord de la zone de projet sur le versant ubac de la vallée de la Romanche.

5 cf. Instruction du Gouvernement du 18 février 2019 relative à l'actualisation de la liste indicative des sites majeurs restant à classer au titre des articles L.341-1 et suivant le code de l'environnement

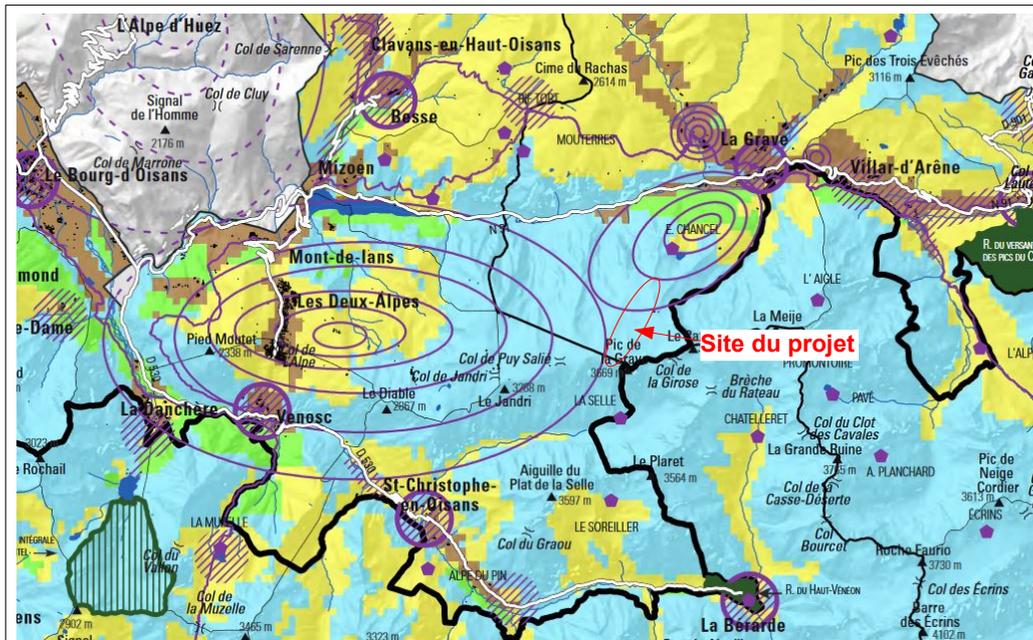


Figure 5 : Extrait de la carte des vocations de la charte du parc national des Écrins (Source dossier d'étude d'impact p.253).

L'étude d'impact réalisée prend en compte les enjeux sur le paysage, avec une description de l'état initial relativement complète intégrant l'inventaire des périmètres réglementaires existants (Parc national des Écrins, site classé du Plateau d'Emparis et site inscrit de la Meije). L'étude évoque notamment « *des perceptions lointaines, grandioses et époustouflantes* ».

Le constat est également fait de la fragilisation des caractéristiques du site par la facilitation de l'accès, ce qui est au cœur même des objectifs du projet (allongement des périodes, diversification saisonnière des activités, augmentation de la fréquentation qui concerne potentiellement tout public...).

La MRAe recommande de compléter l'analyse des enjeux du paysage au regard d'un périmètre de projet élargi.

3.2.2 Les effets du projet sur le paysage

L'analyse des effets sur le paysage (p.249-250) est très succincte alors même que le site est largement ouvert à des points de vue nombreux et variés. Elle ne comporte pas d'analyse des covisibilités : absence de carte permettant d'apprécier jusqu'où, dans l'espace, les divers éléments du projet seront perceptibles ; absence de simulations dont il est attendu qu'elles soient situées sur une carte et justifiées en termes de pertinence du point de vue retenu. Les trois simulations fournies au chapitre 2.2.5, dans la présentation du projet devraient être repositionnées dans l'analyse des effets du projet sur le paysage, et complétées par de nouvelles simulations objectivées en termes de choix.

Bien que le dossier mentionne « *qu'à 10 km dans la zone du cœur de Parc* » le projet (au moins la gare amont) sera visible depuis les sommets de la Meije et du Râteau, il omet de dire qu'il sera également visible depuis l'Aiguille du Plat de la Selle. Les effets en termes de perceptions du projet depuis le cœur du Parc national des Écrins sont au final qualifiés de « *très restreints* », ce qui est contradictoire avec l'analyse des

enjeux et le diagnostic réalisé. Enfin les effets depuis le site classé du Plateau d'Emparis ne sont pas suffisamment décrits, voire pas du tout pour ce qui concerne le site inscrit.

Les effets du projet sur les paysages sont décrits point par point mais l'analyse ne donne pas de vision d'ensemble et n'est pas complète ni cohérente au regard des enjeux pourtant bien identifiés et qualifiés à juste titre de « forts » dans la description de l'état initial de l'environnement.

En termes d'incidences paysagères, le dossier identifie d'un côté un impact positif du projet sur le paysage, résultant du démontage du téléski existant, et, de l'autre, une incidence négative due à l'implantation du pylône sur l'éperon rocheux émergeant du glacier : « l'implantation de l'unique pylône sur l'émergence rocheuse et la perception des câbles va donner un caractère artificiel à cette partie du glacier ».

La MRAe constate que le projet n'a pas seulement pour objectif de remplacer le téléski existant logé dans une combe, mais aussi de construire une nouvelle infrastructure imposante qui, visible depuis de nombreux points de vue, confère un caractère anthropisé à la haute montagne avec notamment :

- la gare d'arrivée localisée sur un point sommital de très haute altitude ;
- un pylône de plus de 45 m de hauteur placé sur un éperon rocheux émergeant du glacier, qui, associé avec la câblerie, contribuera à maintenir la séparation visuelle du glacier en deux parties et nuira à son caractère naturel grandiose ;
- la gare de départ associée au projet de reconstruction du restaurant d'altitude avec extension de la gare d'arrivée existante du téléphérique au col des Ruillans, dont les dimensions sont lourdes et imposantes, avec un linéaire développé de toiture sur plus de 56 mètres de longueur en façade principale (sud-est) et sans recherche d'une atténuation spécifique à ce site de l'impact visuel du bâtiment par les couleurs ou le choix du vitrage notamment,

Ces infrastructures impactent de manière notable d'une part le site naturel du projet proprement dit, mais également les visibilitées depuis les sites remarquables qui font l'objet de protection ou de préservation, en particulier le site classé du « Plateau d'Emparis ».

La MRAe recommande de revoir l'analyse et la description des effets du projet afin de donner une lecture objective des modifications paysagères qui résulteraient de sa mise en œuvre. Elle recommande d'élargir le périmètre des perceptions et de décrire précisément les impacts sur le site classé du Plateau d'Emparis, le site inscrit du massif de la Meije et le cœur du Parc national des Écrins. Enfin, la MRAe recommande d'approfondir en conséquence les mesures d'insertion paysagère en rapport avec les enjeux et impacts identifiés.

3.3 Milieu naturel, y compris Natura 2000

La zone d'étude retenue n'intercepte aucun périmètre d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel. En revanche plusieurs espaces naturels remarquables se situent à proximité immédiate du projet tels que : la ZNIEFF de type II du « Massif de l'Oisans » (N° 3830), le Parc national des Écrins, le site Natura 2000 (Directive oiseaux) « Les Écrins » (à 650 m du projet).

Les inventaires réalisés ont relevé des enjeux de biodiversité très limités sur la zone d'étude retenue, ce qui est assez cohérent au regard de l'altitude élevée du projet (3 220 m à 3 560 m d'altitude). L'étude évoque la présence de deux habitats d'intérêt communautaire au sein de la zone d'étude : « éboulis » (CB61) et « falaises continentales et rochers exposés » (CB62). La flore et les quelques groupes faunistiques potentiellement présents (insectes, avifaune) ont été correctement inventoriés, avec une recherche ciblée sur l'Androsace pubescente, potentiellement présente mais qui s'est avérée absente. Neuf espèces

patrimoniales d'oiseaux, dont l'Aigle royal, le Crave à bec rouge, le Gypaète barbu (présence d'un couple nicheur à 4 ou 5 km), le Vautour fauve et le Tichodrome échelette, fréquentent ponctuellement la zone d'étude mais aucune ne niche à cette altitude et la zone d'étude ne peut pas être considérée comme leur habitat vital.

Sur la base de cet état initial, le principal impact du projet retenu est le risque de collision sur câble pour les grands rapaces et en particulier le Gypaète barbu. Pour réduire cette incidence l'étude propose une mesure concernant l'équipement des câbles par des systèmes de visualisation éprouvés.

Cependant la zone d'étude retenue pour établir l'état initial étant limitée à la seule emprise du projet et des travaux, l'analyse n'identifie pas, comme demandé par le code de l'environnement, les impacts directs, indirects et induits sur un secteur beaucoup plus vaste, liés à l'augmentation et à la diversification des usagers (skieurs, randonneurs, alpinistes), à l'évolution de la période de fréquentation (qui ne sera plus limitée à la période hivernale) et aux liaisons possibles avec d'autres espaces touristiques. Les incidences concernent notamment :

- le cœur du Parc national des Écrins en direction des sommets de la Meije et du vallon de la Selle,
- les crêtes du Puy Salié et le glacier de Mont de Lans en direction de la station des Deux Alpes,
- les vallons de la Meije en direction de la Grave.

La MRAe recommande de compléter l'état initial relatif aux enjeux de biodiversité en l'étendant à l'ensemble des secteurs susceptibles d'être concernés par la fréquentation des usagers du projet, afin d'être en mesure d'objectiver et de réévaluer les incidences directes, indirectes et induites du projet sur les milieux naturels et d'appliquer, la démarche « éviter - réduire - compenser ».

3.4 Risques naturels

Aucun plan de prévention des risques naturels n'a été prescrit sur la commune de La Grave. Toutefois, l'étude d'impact identifie des risques de mouvements de terrain liés à la présence de falaises rocheuses et à la fonte du permafrost en lien avec le retrait glaciaire. Le dossier précise aussi que « *la problématique du permafrost est un aspect majeur à prendre en compte dans la conception des ouvrages* », sachant que « *les différents ouvrages prévus sont tous situés soit dans ou à proximité immédiate de zones où le glacier s'est retiré assez récemment* ».

Des risques géotechniques sont donc à prendre en compte, notamment par leur impact potentiel sur les fondations des équipements, mais également des risques de chutes de blocs en aval des équipements, pouvant provoquer à terme une érosion régressive des massifs rocheux sur lesquels ces équipements seront implantés. Malgré ce constat, l'étude d'impact ne précise pas les études complémentaires nécessaires à réaliser pour préciser le contexte local lié au permafrost et étudier son évolution future probable liée au réchauffement climatique.

Le dossier prévoit seulement d'installer les structures des gares et le pylône sur des massifs en béton armé de type semelles ancrées. Il prévoit aussi, spécifiquement pour le pylône, de conforter la face ouest de l'éperon rocheux par des tirants d'ancrage pour sécuriser et limiter l'évolution des fortes pentes. Cependant l'étude géotechnique préalable, réalisée en 2020 sur la base de visite de terrain et de prospection géophysique et annexée à l'étude d'impact, préconise dans sa conclusion :

- « *qu'en vue de valider l'implantation des pylônes et des gares et de dimensionner précisément les fondations des ouvrages, de réaliser une étude géotechnique de conception sur la base de*

reconnaisances géotechniques notamment par sondages à la pelle, sondages destructifs, sondages carottes et prospection géophysique complémentaire éventuelle...

- *également de prévoir la mise en place de dispositif de suivi afin d'améliorer la connaissance du permafrost sur le site et d'adapter au mieux les futurs ouvrages (sondes de températures, inclinomètres, extensomètres...).* »

Ainsi le dossier ne définit pas concrètement les solutions techniques retenues pour les fondations, ce qui conditionne fortement la faisabilité technique du projet et pourrait induire des incidences environnementales supplémentaires. L'étude d'impact affirme que « *le projet n'est pas de nature à augmenter les risques naturels identifiés ou en créer de nouveau* », ce qui apparaît contradictoire avec la nécessité de réaliser une étude complémentaire de reconnaissances géotechniques pour valider l'adaptation des ouvrages aux contraintes géotechniques du site

De fait, le dossier ne s'interroge clairement sur la vulnérabilité du projet au risque de mouvement de terrain, avéré dans l'aire d'étude, notamment sur le long terme. D'ailleurs « *le dispositif de suivi afin d'améliorer la connaissance du permafrost sur le site et adapter au mieux les futurs ouvrages* » préconisé dans l'étude géotechnique préalable, n'est pas repris comme mesure d'accompagnement dans l'étude d'impact.

La MRAe rappelle que des dommages sur les constructions et les équipements touristiques sont des problématiques déjà existantes dans le secteur⁶. Ainsi, le pylône de la gare supérieure du télésiège de Bellecombes sur la commune des Deux Alpes (à 2711 m d'altitude), construit sur un glacier rocheux (glacier de Mont de Lans), est affecté par les mouvements du terrain sous-jacents causés par la dégradation du permafrost. Durant l'été 2013, sa réimplantation a été nécessaire pour des raisons de sécurité.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact de manière à préciser le niveau de vulnérabilité du projet à la fonte du permafrost et aux aléas mouvement de terrain : en intégrant, dès l'état initial, le bilan des reconnaissances géotechniques permettant de valider la faisabilité technique des ouvrages à réaliser ; en décrivant la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction des risques encourus ou engendrés.

3.5 Pollution lumineuse

Le dossier n'aborde pas la question de la pollution lumineuse. Il ne précise pas si les installations seront éclairées la nuit et selon quelles modalités, n'analyse pas les conséquences sur les milieux et la perception des espaces nocturnes et ne préconise pas de mesures.

3.6 Consommation d'eau et gestion des eaux usées et des déchets

Selon la demande de permis de construire pour la gare à 3200, « *les raccordements aux réseaux sont inchangés. Les eaux usées sont traitées sur place. Les eaux claires post-traitement sont rejetées en sous-terrain par infiltration. Hypothèse à confirmer selon étude géotechnique en cours et étude SPANC à réaliser. Il est envisagé de redescendre les féculs, graisses et les eaux usées en bacs par le téléphérique et évacuer les eaux usées dans le réseau à la gare de départ 1500, du moins de façon provisoire si besoin* ». Enfin le dossier mentionne le besoin de réaliser une « *étude de sol*

⁶ Source : « *Impacts du changement climatique et transition(s) dans les Alpes du Sud* » (GREC-SUD) d'octobre 2018

(infiltrométrie) pour rejet des eaux traitées prévue dès que possible après saison hivernale » et pour les eaux pluviales, le « principe existant est conservé, c'est-à-dire « pas de collecte, drainage et Infiltration directe ».

Néanmoins, comme évoqué précédemment, les effets du projet sur la fréquentation du site n'ont pas été évalués. En conséquence et d'une manière générale, le dimensionnement et la faisabilité des dispositifs de traitement (eau potable, assainissement des eaux usées et pluviales) et les modalités de gestion des déchets en phase exploitation ne sont pas présentés.