



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**MRAe**

Mission 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**  
**télécabine Pontillas comprenant l'aménagement d'une zone**  
**débutant à la Salle-les-Alpes (05)**

**N° MRAe  
2021APPACA35/2868**

**MRAe**

Mission d'autorité environnementale  
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

## 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) a été saisie pour avis sur la base du dossier de télécabine Pontillas comprenant l'aménagement d'une zone débutant à la Salle-les-Alpes (05). Le maître d'ouvrage du projet est SCV<sup>1</sup> Domaine Skiable.

Le dossier comporte notamment :

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

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 8 septembre 2020), cet avis a été adopté le 24 juin en « collégialité électronique » par Jean-François Desbouis, Marc Challéat, Sylvie Bassuel et Frédéric Atger membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêtés des 11 août 2020 et 6 avril 2021, 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.

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 29 avril 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 5 mai 2021 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 11 mai 2021 ;
- par courriel du 5 mai 2021 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 28 mai 2021.

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.***

---

1 Serre-Chevalier Vallée

***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 MRAe<sup>2</sup> 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.***

---

<sup>2</sup> [ae-avis@uee.scadec.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ae-avis@uee.scadec.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr)

## SYNTHÈSE

Le projet de construction de la télécabine de Pontillas et d'aménagement d'une zone débutant, porté par Serre-Chevalier Vallée (SCV) Domaine Skiable, est situé sur la commune de la Salle-les-Alpes. Il prévoit le remplacement de deux télécabines (double monocâble du Pontillas et télécabine de Fréjus) par une télécabine d'un débit de 2 800 pers/h, supérieur au débit cumulé des deux remontées à démanteler, permettant d'accéder directement au domaine d'altitude, à 2 255 m. Le projet prévoit également, à proximité de la gare amont de la future télécabine, l'aménagement d'une zone débutant et la restructuration de deux téléskis.

La MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- les effets cumulatifs avec les autres projets concernant le domaine skiable ou situés à proximité de celui-ci ;
- la préservation de la biodiversité, des habitats naturels et des continuités écologiques ;
- la préservation du paysage.

La MRAe relève des insuffisances du dossier sur la définition du périmètre du projet (de nombreux aménagements connexes sont évoqués au fil du dossier, mais ne sont pas inclus dans la description du projet ni analysés dans l'étude d'impact) et dans la définition du périmètre d'étude qui omet les deux télécabines à démanteler. La MRAe relève également des défauts dans la réalisation des inventaires de la flore et des habitats et dans la caractérisation des zones humides, des impacts et des mesures associées. La MRAe note par ailleurs des effets résiduels significatifs sur certaines espèces de faune protégées. Enfin, la démarche d'insertion paysagère du projet et l'analyse des effets cumulés, notamment en matière de nuisances sonores, de paysage et de continuités écologiques, mériteraient d'être développées.

La MRAe recommande notamment :

- d'explicitier le projet global de restructuration du domaine de Fréjus dans lequel s'insère le projet, et de préciser l'articulation des différents aménagements ;
- de préciser l'ensemble des aménagements connexes directement liés au projet et d'affiner le périmètre de projet en conséquence ; d'élargir l'étude d'impact aux travaux de démantèlement du double monocâble Pontillas et de la télécabine de Fréjus ;
- de compléter les prospections chiroptères et flore compte tenu des conditions climatiques très particulières et des dates trop tardives des prospections réalisées ;
- de réévaluer l'impact résiduel sur les zones humides et de proposer des mesures de compensation en référence au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée ;
- d'approfondir le volet paysager, en mettant en évidence les principaux enjeux en termes de perception, en justifiant les choix architecturaux et d'implantation découlant de ces enjeux et en analysant les incidences paysagères en saison estivale notamment pour la zone amont ;
- d'approfondir l'analyse des effets cumulés à l'ensemble des projets existants notamment en matière de nuisances sonores, de paysage et de continuité écologique et de qualifier les effets cumulés pour chacune des thématiques.

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

# Table des matières

<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>2</b>
<b>SYNTHÈSE.....</b>	<b>4</b>
<b>AVIS.....</b>	<b>6</b>
<b>1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....</b>	<b>6</b>
1.1. Contexte, nature et périmètre du projet.....	6
1.2. Procédures.....	9
1.2.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....</i>	<i>9</i>
1.2.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....</i>	<i>9</i>
1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	9
1.4. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	9
1.5. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	10
<b>2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....</b>	<b>10</b>
2.1. Milieu naturel.....	11
2.1.1. <i>État initial.....</i>	<i>11</i>
2.1.2. <i>Impacts, mesures de réduction, d'évitement, et de compensation (ERC).....</i>	<i>11</i>
2.2. Paysage.....	13
2.3. Effets cumulés.....	15

# AVIS

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

### 1.1. Contexte, nature et périmètre du projet

Le projet de construction de la télécabine de Pontillas, porté par Serre-Chevalier Vallée (SCV) Domaine Skiable<sup>3</sup>, se situe sur le domaine skiable de Serre-chevalier, sur la commune de la Salle-les-Alpes, dans le département des Hautes-Alpes.

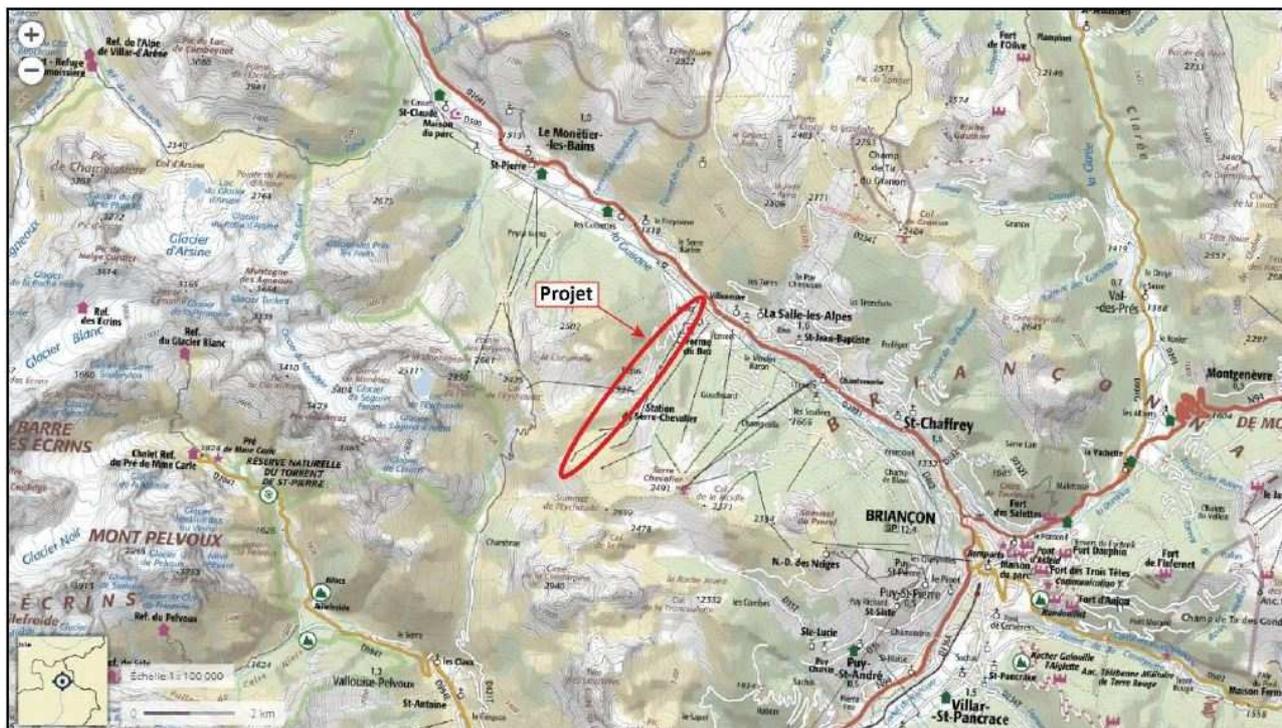


Figure 1: plan de situation. Source : étude d'impact.

Le projet comprend les opérations suivantes :

- le démantèlement du double monocâble (DMC) de Pontillas et de la télécabine de Fréjus ;
- la construction de la télécabine de Pontillas dont le débit (2 800 pers/h) sera plus important que le débit cumulé des installations démantelées (1 500 et 850 pers/h). La gare de départ est prévue sensiblement en lieu et place de la gare de départ du DMC et la gare d'arrivée est implantée à 2 255 m d'altitude au niveau du plateau de la Méa ;
- l'aménagement d'une zone débutants d'environ 1,9 ha sur le plateau de la Méa, aux abords de la nouvelle gare d'arrivée, impliquant des terrassements et la mise en place de trois tapis roulants ;
- le prolongement du télésiège du Clôt, le raccourcissement du télésiège de la Méa, et le déplacement d'une dizaine de mètres à l'aval de leurs gares de départ.

<sup>3</sup> Exploitant du domaine skiable de Serre Chevalier



Figure 2: localisation du projet au sein du domaine skiable. Source : étude d'impact.

Selon le dossier, le projet s'inscrit dans une réflexion de restructuration du domaine skiable au-dessus de 1 800 mètres d'altitude dans le secteur de Fréjus, engagée par SCV Domaine Skiable et qualifiée par le maître d'ouvrage de « *réel plan d'adaptation au changement climatique* ». Toutefois cette réflexion n'est pas décrite et le dossier ne précise pas en quoi elle participe à l'adaptation du domaine

skiable au changement climatique Il est précisé que l'un des objectifs du projet est de faciliter l'accès au domaine d'altitude, ce qui peut constituer une mesure d'adaptation au changement climatique. Toutefois le dossier ne précise pas quels autres leviers sont éventuellement mobilisés pour participer à cette adaptation.

Ce secteur a fait l'objet de deux précédents avis de la MRAe. Le premier, en 2018, était relatif à la création du télésiège de Côte Chevalier et à la création d'une piste dite des Lacets. Il comprenait également le démantèlement d'un télésiège (ancien télésiège de Fréjus). Or ce télésiège reliait la gare supérieure du DMC Pontillas au plateau de la Méa, permettant d'accéder aux téléskis du Clôt et de la Méa. Dans son avis du 29 mars 2018<sup>4</sup>, la MRAe recommandait de préciser l'articulation dans le temps et dans l'espace du projet de télésiège de Côte Chevalier (2018) avec le projet de remplacement du DMC de Pontillas et de la télécabine de Fréjus et, « *si les deux projets sont indissociables, présenter conjointement leurs incidences globales sur l'environnement* ». Or, comme le précise le présent dossier<sup>5</sup>, si le projet de remplacement du DMC de Pontillas et de la télécabine de Fréjus n'était pas réalisé, le DMC de Pontillas « *permettrait uniquement aux usagers de revenir à sa gare de départ sur le secteur du Bez tel que c'est le cas actuellement. Cette situation remet en cause l'utilité de l'installation tel qu'en témoigne la baisse de sa fréquentation depuis le démantèlement du TS Fréjus en 2018* »

Il apparaît donc clairement que le démantèlement du télésiège du Fréjus et le présent projet de construction de la télécabine de Pontillas sont indissociables et auraient dû faire l'objet d'une évaluation environnementale globale selon la recommandation de la MRAe de 2018.

De plus, le dossier indique (uniquement dans le résumé non technique, page 14), que le télésiège des Barres, qui permettait d'accéder au secteur de Méa « *depuis l'arrivée de l'ancien TS<sup>6</sup> Fréjus, pourra à terme être démantelé* ». Selon la carte présentée figure 2, il apparaît que l'arrivée de la télécabine de Fréjus, dont le démantèlement est prévu au présent projet, est située à hauteur du départ de ce télésiège. Les deux projets de démantèlement paraissent ainsi liés entre eux, ainsi qu'avec le démantèlement déjà réalisé du télésiège de Fréjus.

**La MRAe recommande d'explicitier le projet global de restructuration du domaine de Fréjus dans lequel s'insère le projet et de préciser l'articulation des différents aménagements, y compris les démantèlements d'installations existantes.**

La gare amont se situe dans le périmètre de protection rapprochée envisagé pour le captage d'eau potable de la Fermière qui alimente un restaurant, un poste de secours et des sanitaires publics. Or le dossier prévoit l'abandon du captage de la Fermière en tant qu'alimentation en eau potable et la fourniture en eau potable uniquement par un captage situé plus en amont, le captage de la Fermière pouvant continuer à assurer l'alimentation en eau non potable des sanitaires publics. Cette mesure nécessite des travaux de déconnexion du captage de la Fermière au niveau de la conduite d'eau potable mais aussi de mise en place d'une canalisation séparée et d'un réservoir de 35 m<sup>3</sup>. Les effets sur l'environnement de ces travaux ne sont pas évalués. Ces travaux, strictement liés et nécessaires à la réalisation du projet, devraient être intégrés au périmètre de projet.

D'autre part, dans la partie présentant les variantes envisagées (cf partie 1.5 ci-après), le dossier évoque la possibilité d'installation d'un restaurant d'altitude entre l'arrivée de la télécabine et la zone débutant dans le cas de la variante n°2. Il précise que pour la variante n°3 finalement retenue, « *il a été décidé d'invertir la position du restaurant et de la gare d'arrivée* ». Or la construction d'un

4 [Avis de l'autorité environnementale sur le projet de télésiège de Côte Chevalier et de la piste des Lacets](#)

5 Page 282 : évolution de l'environnement sans la mise en œuvre du projet – 8.2.3 Evolution du milieu humain.

6 Télésiège démantelé en 2018, à distinguer de la télécabine de Fréjus, dont le démantèlement est prévu au présent projet

restaurant n'est pas évoquée ailleurs dans l'étude d'impact et ne fait pas l'objet d'une évaluation de ses incidences sur l'environnement

D'autres aménagements connexes sont évoqués au fil du dossier, sans être intégrés à l'étude d'impact comme :

- la réorganisation du point de départ, « intégrant un grand parking » (page 43) ; cette réorganisation n'est pas décrite (voirie, modification du parking, mobilier urbain...) ;
- l'enterrement d'une ligne moyenne tension appartenant à la SCV au croisement de la télécabine, vers 2190 m d'altitude (page 47 de l'étude d'impact) ;
- le démantèlement d'un poste de secours, évoqué page 168 de l'étude d'impact, sans préciser s'il sera relocalisé ;
- la mise en place de lignes de télécommunication et d'électricité entre la gare amont de la télécabine et la zone de départ des téléskis, qui apparaissent uniquement dans le dossier de permis de construire (cf figure 4)

***Pour la bonne information du public, la MRAe recommande de préciser l'ensemble des aménagements connexes directement liés au projet et d'affiner le périmètre de projet en conséquence.***

## 1.2. Procédures

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

Le projet de télécabine de Pontillas, comprenant l'aménagement d'une zone débutant, 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 L122-1 et R122-2 du code de l'environnement.

Déposé le 29 avril 2021 au titre du permis de construire, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 43° Pistes de ski, remontées mécaniques et installation d'enneigement du tableau annexe du R122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017.

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

D'après le dossier, le projet relève des procédures d'autorisation suivantes : DAET<sup>7</sup>, permis de construire, permis de démolir, autorisation de défrichement.

## 1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

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

- les effets cumulatifs avec les autres projets concernant le domaine skiable ou situés à proximité de celui-ci ;
- la préservation de la biodiversité, des habitats naturels et des continuités écologiques ;
- la préservation du paysage.

## 1.4. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

---

<sup>7</sup> Demande d'autorisation d'exécuter des travaux

Formellement, l'étude d'impact comprend les divers aspects de la démarche d'une évaluation environnementale.

Le périmètre d'étude se limite cependant aux espaces proches du projet de télécabine, d'aménagement d'une zone débutant et de restructuration des téléskis de la Méa et du Clôt. Ainsi, les travaux de démantèlement du DMC Pontillas et de la télécabine de Fréjus, pourtant mentionnés à juste titre comme faisant partie du projet, ne sont pas décrits dans leurs modalités de réalisation et ne font l'objet d'aucun état initial ni évaluation de leurs incidences sur l'environnement. Seule une mesure de réduction (MR 9 : « mise en place de systèmes d'effarouchements pour les oiseaux »), vise à éviter toute destruction d'oiseaux nichant dans les pylônes à démonter.

Ces travaux peuvent avoir des incidences notables sur l'environnement et leurs modalités méritent d'être précisées (accès des engins, utilisation d'hélicoptères, zones de stockage...). Le devenir des déchets issus des démolitions (pylônes, câbles, gares de départ et d'arrivées) et la remise en état du site constituent également des enjeux importants qu'il convient d'évaluer.

Le périmètre d'étude retenu ne reflète pas la réalité des interventions susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement.

***La MRAe recommande d'élargir l'étude d'impact aux travaux de démantèlement du DMC Pontillas et de la télécabine de Fréjus.***

Le dossier ne présente par ailleurs pas de carte superposant les enjeux hiérarchisés aux aménagements projetés, ce qui nuit à la compréhension des impacts du projet, en particulier sur les habitats naturels à enjeu et les espèces protégées ou patrimoniales.

***La MRAe recommande d'illustrer le dossier par des cartes superposant les secteurs de travaux et les principaux enjeux environnementaux.***

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

Le dossier présente trois variantes :

- variante n°1 : départ identique au DMC Pontillas et arrivée identique à la télécabine de Fréjus,
- variante n°2 : départ identique au DMC Pontillas et arrivée à 2 260 m, à l'est du projet retenu,
- variante n°3 : la solution retenue.

Ces variantes sont présentées comme ayant été envisagées dans l'ordre chronologique. Il apparaît que seul un départ identique au départ du DMC Pontillas a été envisagé, sans que les raisons de ce choix soient clairement expliquées. D'autre part, la première variante ne permettait pas un accès facilité au domaine d'altitude, ce qui était pourtant présenté comme un objectif du projet. Aucune variante réutilisant les layons des remontées remplacées n'est présentée, alors que cela aurait permis d'éviter la création d'un nouveau layon.

***La MRAe recommande de développer les raisons du choix de l'emplacement de la gare de départ et de justifier l'absence d'étude d'une variante empruntant un des axes des remontées à démanteler.***

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

## 2.1. Milieu naturel

### 2.1.1. État initial

Le projet n'est situé dans aucun périmètre de protection réglementaire ou d'inventaire (à 1,26 km de la réserve naturelle des Partias, 1,48 km du cœur du Parc National des Ecrins, entre 1 et 2 km de plusieurs ZNIEFF<sup>8</sup>, 1,6 km de la ZPS<sup>9</sup> les Ecrins et 1,6 km de la ZSC<sup>10</sup> Clarée). Le projet s'inscrit toutefois dans un corridor écologique à préserver, identifié au SRADDET<sup>11</sup> PACA pour sa partie aval et dans un réservoir de biodiversité à préserver pour sa partie amont.

Les inventaires naturalistes ont été menés au cours de l'été 2019, entre le 12 juillet et 17 septembre. Ils ont concerné l'ensemble des enjeux de biodiversité potentiellement présents sur le secteur d'étude, à l'exception notable des chiroptères. Or des incidences restent potentielles sur les milieux ouverts (zones de chasse) et sur les milieux boisés dans lesquelles des vieux arbres peuvent servir de gîte estival.

Concernant la flore et la caractérisation des milieux, le dossier précise : « *Il est à noter qu'au passage unique et tardif sur 2 campagnes (du 15/08/2019 au 18/08/2019 puis du 23/08/2019 au 29/08/2019) vient s'ajouter aux anomalies climatiques rendant compliqué la phase de relevé et de cartographie des groupements végétaux et habitats et que la période d'inventaire ne correspond pas à la période optimale d'observation de la flore qui se situe préférentiellement au printemps.* » « *De plus, la saison a été marquée par des épisodes de sécheresses répétées altérant fortement les végétaux. Ainsi, l'identification de certaines espèces n'a pas pu être complète* ». Ainsi la qualité de la prospection flore peut être mise en doute.

***La MRAe recommande de compléter les prospections chiroptères et flore compte tenu des conditions climatiques très particulières et des dates trop tardives des prospections réalisées.***

Le dossier, même s'il qualifie l'ensemble des habitats dans la zone d'étude, ne met pas spécifiquement en évidence les zones humides. Le dossier mériterait d'être complété par un paragraphe et une cartographie spécifique, issus des inventaires flore complétés si besoin, par des prélèvements de sols mettant en évidence les zones humides présentes sur la zone d'étude.

***La MRAe recommande de mettre en évidence les zones humides au moyen d'une cartographie à une échelle adaptée.***

Les inventaires pour la faune relèvent des enjeux modérés à fort (Ecureuil roux, Lièvre variable, papillons, Chevêchette d'Europe, Linotte mélodieuse, Tarier des prés, Tétralyre, Verdier d'Europe, Grenouille rousse notamment) ;

### 2.1.2. Impacts, mesures de réduction, d'évitement, et de compensation (ERC)

Le dossier présente des mesures d'évitement et de réduction, parmi lesquelles certaines méritent d'être précisées ou étendues. Ainsi :

- il n'est pas précisé si la mesure ME2, destinée à éviter l'entraînement de fines dans les cours d'eau, concerne également la protection des zones humides contre ce même phénomène, ce qui est essentiel notamment en milieu fermé ;

8 Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

9 Zone de protection spéciale : site natura 2000 classé au titre de la directive oiseaux

10 Zone spéciale de conservation : site natura 2000 classé au titre de la directive habitats

11 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

- l'adaptation de la période des travaux MR1 ne concerne que les travaux de déboisement. Or la faune, en particulier en période de reproduction pour l'avifaune, présente une sensibilité forte vis-à-vis des héliportages et des terrassements ;
- la réduction du risque de colonisation par les espèces exotiques envahissantes (MR7) reste très peu détaillée et ne prévoit qu'un « *contrôle des engins systématique avant travaux* », sans plus de précision. Cette mesure est estimée à trois jours de présence d'un écologue. L'impact résiduel est d'ailleurs qualifié de « fort » pour cet enjeu. L'évitement du développement des espèces invasives sur les zones remaniées constitue pourtant un enjeu fort, qui mérite une attention particulière ;
- la mise en place de dispositifs anti-collision MR12 n'est prévue que sur la future télécabine. La restructuration des téléskis qui ont un impact en termes de collision pour l'avifaune, devrait être l'occasion de mettre en place de tels dispositifs. Concernant la mise en défens, en phase exploitation, des secteurs sensibles pour l'avifaune, une cartographie de ces secteurs mériterait d'être jointe au dossier.

Après application de ces mesures, l'impact résiduel du projet est qualifié de « modéré » sur sept espèces d'oiseaux protégées à enjeu local de conservation qualifié de fort ou très fort (Bruant jaune, Tarier des prés, Bouvreuil pivoine, Chardonneret élégant, Chevêchette d'Europe, Mésange boréale, Serin cini). La MRAe rappelle qu'en cas d'impact résiduel significatif, comme présentement, sur des individus ou habitats d'espèces protégées, le pétitionnaire doit obtenir préalablement à la mise en œuvre de son projet une dérogation espèce protégée au titre du L411-2 du code de l'environnement.

Concernant les impacts sur les zones humides, le dossier présente des chiffres contradictoires. En annexe 1, l'impact résiduel sur les zones humides est estimé à 857 m<sup>2</sup> (801 m<sup>2</sup> de bas-marais subcontinentaux à *Carex davalliana* et pelouses de transition à *Carex davalliana* et 56 m<sup>2</sup> de communauté bryophytique des sources d'eau douce). Or l'étude d'impact retient seulement 148 m<sup>2</sup> de zones humides impactées (cf. p 188 de l'étude d'impact), sans explication sur ce chiffre incohérent avec les impacts résiduels précisés en annexe 1 et repris p.248 de l'étude d'impact.

De plus la caractérisation des zones impactées semble incomplète, car elle ne prend manifestement pas en compte l'ensemble des emprises du chantier et notamment la circulation des engins entre les différentes zones de travaux

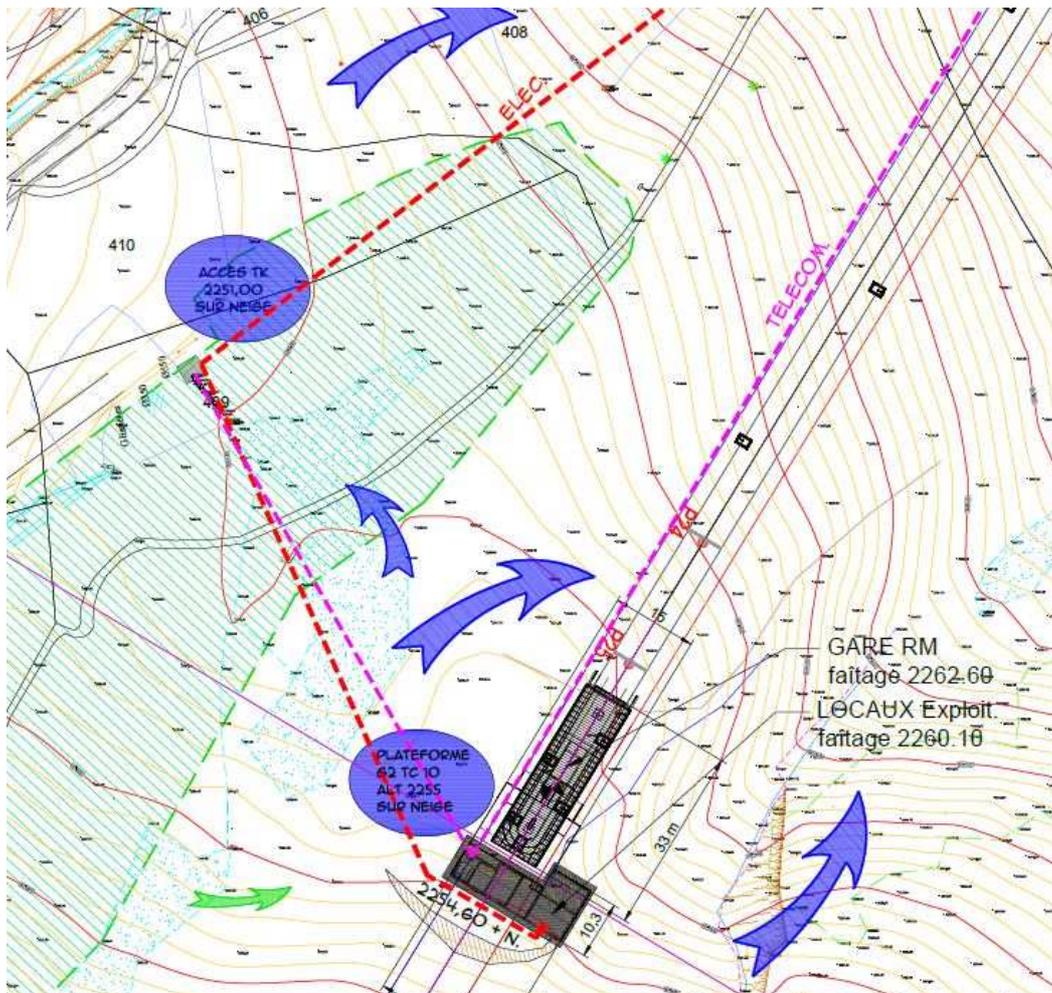


Figure 3: Plan masse projet gare amont (travaux de réseaux non évoqués dans l'étude d'impact). Source : permis de construire

L'implantation des lignes de télécommunication et d'électricité entre la gare amont de la télécabine et la zone de départ des téléskis, qui apparaît uniquement dans le dossier de permis de construire (cf figure 3) peut également avoir des impacts sur des zones humides qui ne sont pas évalués.

De même, les travaux prévus sur le captage de la Fermière (cf partie 1.1 ci-dessus) peuvent avoir des incidences sur les zones humides qui ne sont pas évaluées.

Aucune mesure de compensation à la destruction de zones humides n'est proposée, en contradiction avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée, qui prévoit une compensation d'un ratio de 200 %.

**La MRAe recommande de réévaluer l'impact résiduel sur les zones humides et de proposer des mesures de compensation en référence au Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée.**

## 2.2. Paysage

L'analyse du contexte paysager se base sur des citations de l'atlas des paysages des Hautes-Alpes mais n'aboutit pas à la mise en évidence d'enjeux hiérarchisés en rapport avec le projet. L'analyse de

la perception du site en vue lointaine conclut à une covisibilité limitée « grâce à des massifs orientés nord-est de part et d'autre du projet le rendant peu perceptible ». Cette analyse repose sur une figure présentant les zones de covisibilité qui, bien qu'approximative et lacunaire (cf figure 4), montre qu'elles sont significatives. Les principaux points de vue ne sont pas répertoriés. Aucune photographie d'ensemble du versant concerné n'est présentée, ce qui ne facilite pas l'appropriation du contexte paysager.

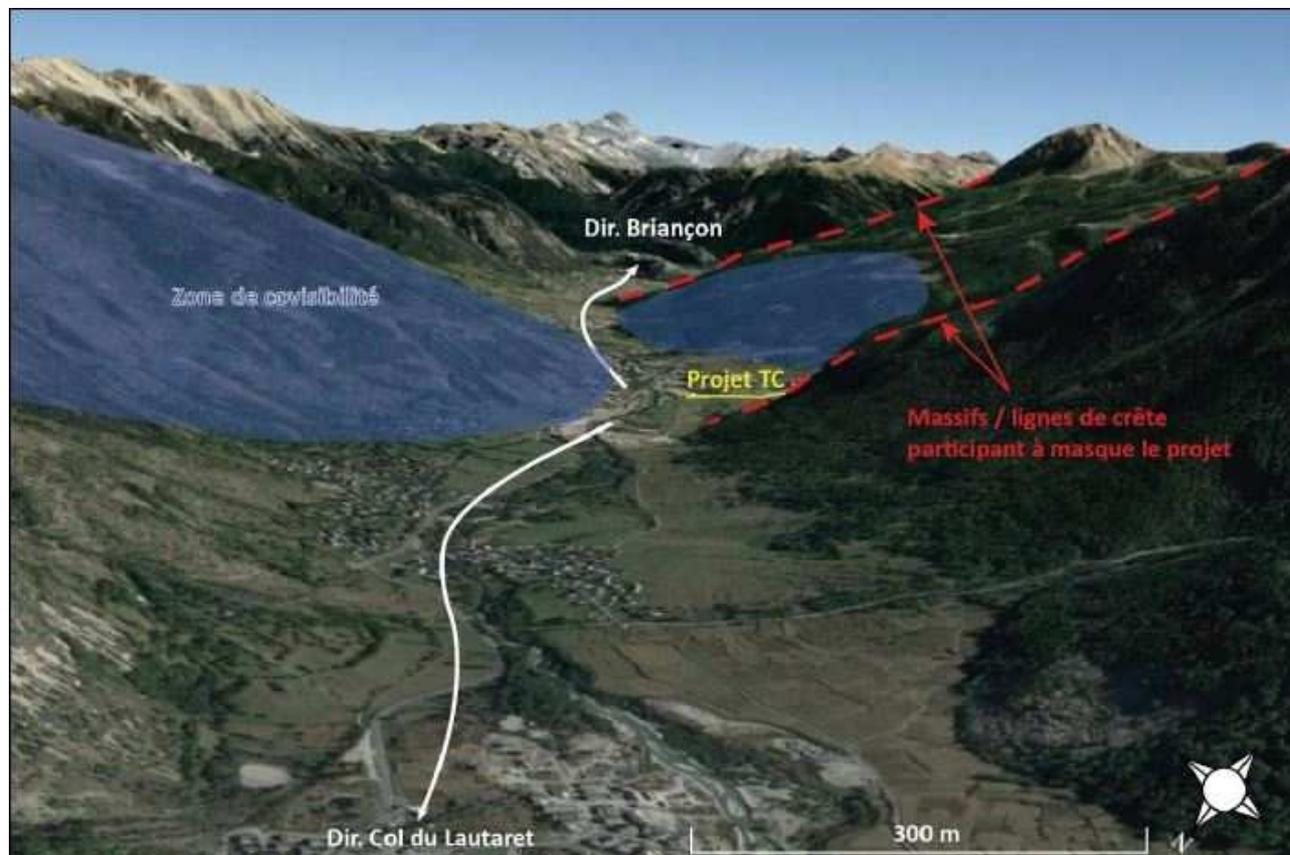


Figure 4: Présentation des zones de covisibilité du projet sur fond « google earth ». Source : étude d'impact.

Les perceptions en vue rapprochée sont peu étayées. La perception estivale, notamment sur la zone de la gare amont, depuis les sentiers de randonnée, n'est pas identifiée comme un enjeu, alors que l'impact visuel lié aux terrassements, pistes et remontées mécaniques est plus particulièrement perceptible en été du fait de l'absence de couverture neigeuse.

Les impacts du projet en phase chantier sont jugés faibles compte tenu d' « une emprise large mais du caractère temporaire des travaux ». Cette affirmation serait à mettre en relation avec les autres chantiers se déroulant chaque été dans le secteur ou à proximité (cf paragraphe 2.3. effets cumulés).

Concernant la gare de départ, son emprise sera presque doublée par rapport à la gare de départ actuelle. La gare projetée ainsi que le début de la ligne, se trouvent dans le périmètre de protection d'un monument historique (« façade peinte et sa toiture correspondante de la maison Grolier au hameau du Bez »). L'étude d'impact n'édicte que de grands principes généraux (« Son intégration architecturale dans le site sera soignée tant par les volumes que par les matériaux utilisés. Tout traitement « industriel » sera proscrit ») et conclut que ce projet « donnera une image plus qualitative à ce front de neige et à la station ». Un photomontage présente le projet depuis deux points de vue, montrant un bâtiment à toit plat de forme assez complexe, sans rapport avec l'architecture

traditionnelle de la vallée. Le parti pris architectural n'est pas explicité et le traitement des abords n'est pas décrit. Le dossier ne permet donc pas d'apprécier pleinement l'insertion paysagère du projet. Aucun photomontage ne présente l'impact visuel du layon forestier de la ligne de la télécabine. Concernant la zone amont, les photomontages uniquement hivernaux ne permettent pas d'apprécier l'impact visuel de l'ensemble des aménagements, notamment les terrassements et abords des bâtiments.

***La MRAe recommande d'approfondir le volet paysager en mettant en évidence les principaux enjeux, en justifiant les choix architecturaux et d'implantation au regard de ces enjeux et en analysant les incidences paysagères en saison estivale notamment pour la zone amont.***

### 2.3. Effets cumulés

Compte tenu des nombreux projets successifs de réaménagement du domaine skiable, mais aussi des projets d'autre nature pouvant concerner le secteur, la question des effets cumulés apparaît particulièrement importante.

Le dossier présente une analyse des effets cumulés avec deux projets : la création du télésiège de Côte Chevalier et de la piste des Lacets, et le reprofilage de la piste du Rocher d'Enfer et de l'Echaillon, sur les thématiques de la topographie, des milieux naturels, du paysage et du milieu humain (nuisances en phase chantier).

Toutefois cette analyse se limite à l'énumération des mesures de réduction prises pour chacun des projets et ne qualifie pas l'impact cumulé de l'ensemble de ces projets. Par ailleurs, l'analyse gagnerait à intégrer tous les projets y compris ceux qui ne concernent pas l'aménagement du domaine skiable mais dont les effets peuvent se cumuler avec eux, comme les projets de centrale hydroélectrique sur le Bez et sur le torrent de Peytavin.

La succession de chantiers estivaux, et parfois leur cumul sur une même année, conduit à des effets cumulés en matière de nuisances notamment sonores pour les riverains (habitants et estivants) et en matière de paysage qui mériteraient d'être analysées de manière plus précise. Le dossier ne précise d'ailleurs pas le nombre de rotations d'hélicoptères nécessaires à la réalisation des travaux.

Concernant la biodiversité, une analyse des effets cumulés des différents projets sur les continuités écologiques mériterait d'être présentée.

***La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés à l'ensemble des projets existants notamment en matière de nuisances sonores, de paysage et de continuité écologique et de qualifier les effets cumulés pour chacune des thématiques.***