



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MRAe

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

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet modifié de remplacement du télésiège du Rocher
de l'Aigle à Montgenèvre (05) - 2ème avis

N° MRAe
2023APPACA26/3395

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis du 20 avril 2023 sur le projet modifié de remplacement du télésiège du Rocher de l'Aigle à Montgenèvre (05) -
2ème avis

PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du Code de l'environnement (CE), la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier de remplacement du télésiège du Rocher de l'Aigle à Montgenèvre (05) - 2ème avis. Le maître d'ouvrage du projet est la régie autonome des remontées mécaniques de Montgenèvre.

Le dossier comporte notamment :

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

La MRAe PACA, s'est réunie le 20 avril 2023, à Marseille. L'ordre du jour comportait l'avis sur le projet modifié de remplacement du télésiège du Rocher de l'Aigle à Montgenèvre (05) - 2ème avis.

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

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 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 22 février 2023. Conformément à l'article R122-7 CE, 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 24 février 2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 14 mars 2023 ;
- par courriel du 24 février 2023 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 28 mars 2023.

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 CE, 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 CE.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II CE, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). 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 CE, 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 CE 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@uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr

SYNTHÈSE

Le projet de remplacement du télésiège du Rocher de l'Aigle se situe sur le domaine skiable franco-italien de la Voie Lactée, sur la commune de Montgenèvre, dans le département des Hautes-Alpes. Implanté sur le secteur de l'Aigle entre 2 157 et 2 580 mètres d'altitude, il reprend le même tracé que le télésiège à remplacer. Ce projet s'inscrit dans le cadre du renforcement de la liaison Voie lactée – secteur Mont de la Lune en Italie et a pour objectif de moderniser la liaison existante.

Un [avis de la MRAe](#) a été formulé le 13 mai 2022 sur la base du dossier de permis d'aménager initial.

Suite à la délivrance du permis d'aménager pour le remplacement du télésiège du Rocher de l'Aigle le 26 septembre 2022, le porteur de projet a modifié le type de véhicule : télécabine avec véhicules fermés d'une capacité de 10 places au lieu d'un télésiège avec véhicules ouverts de 6 places. L'exploitation de l'installation évolue également : elle sera exploitée pendant la saison estivale et non plus uniquement hivernale tel que prévu dans le cadre du projet initial autorisé.

L'étude d'impact a fait l'objet d'une révision, afin de prendre en compte les modifications apportées au projet initial.

Concernant la vulnérabilité du projet au changement climatique, la MRAe considère que les compléments apportés sur la base d'une étude CLIMSNOW ne permettent pas de démontrer que la ressource en eau est suffisante pour répondre à l'ensemble des usages dans le futur, parmi lesquels l'enneigement artificiel dans un contexte de réduction de la durée d'enneigement liée au changement climatique.

S'agissant des impacts du projet lui-même sur le changement climatique, l'étude d'impact n'analyse pas ses effets sur les émissions de gaz à effet de serre au regard de l'augmentation prévisible de la fréquentation de la station induite par sa réalisation.

La modification technique apportée au projet initial permet un évitement pertinent des zones humides situées sur le tracé, et les mesures de réduction ont été complétées pour limiter tout risque d'atteinte lors des travaux. Cependant, l'étude d'impact n'évalue pas les incidences du projet sur le milieu naturel, liées à une fréquentation touristique accrue, en raison de l'augmentation de la capacité du système de transport et de l'élargissement de la période d'exploitation du nouvel équipement.

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

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	4
AVIS.....	6
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	6
1.1. Contexte et nature du projet.....	6
1.2. Description et périmètre du projet.....	7
1.3. Procédures.....	8
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	8
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i>	8
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	8
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	9
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet modifié.....	9
2.1. Changement climatique.....	9
2.1.1. <i>Vulnérabilité du projet au changement climatique</i>	9
2.1.2. <i>Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre</i>	10
2.2. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	11
2.2.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i>	11
2.2.2. <i>Natura 2000</i>	12

AVIS

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

1.1. Contexte et nature du projet

Le projet de remplacement du télésiège du Rocher de l'Aigle, porté par la régie autonome des remontées mécaniques de Montgenèvre, se situe sur le domaine skiable franco-italien de la Voie Lactée, sur la commune de Montgenèvre, dans le département des Hautes-Alpes. Implanté sur le secteur de l'Aigle entre 2 157 et 2 580 mètres d'altitude, il reprend le même tracé que le télésiège à remplacer. Ce télésiège donne accès à l'un des plus hauts points de la station de ski de Montgenèvre (le Collet Vert à 2 519 mètres d'altitude) et permet la liaison avec l'Italie.

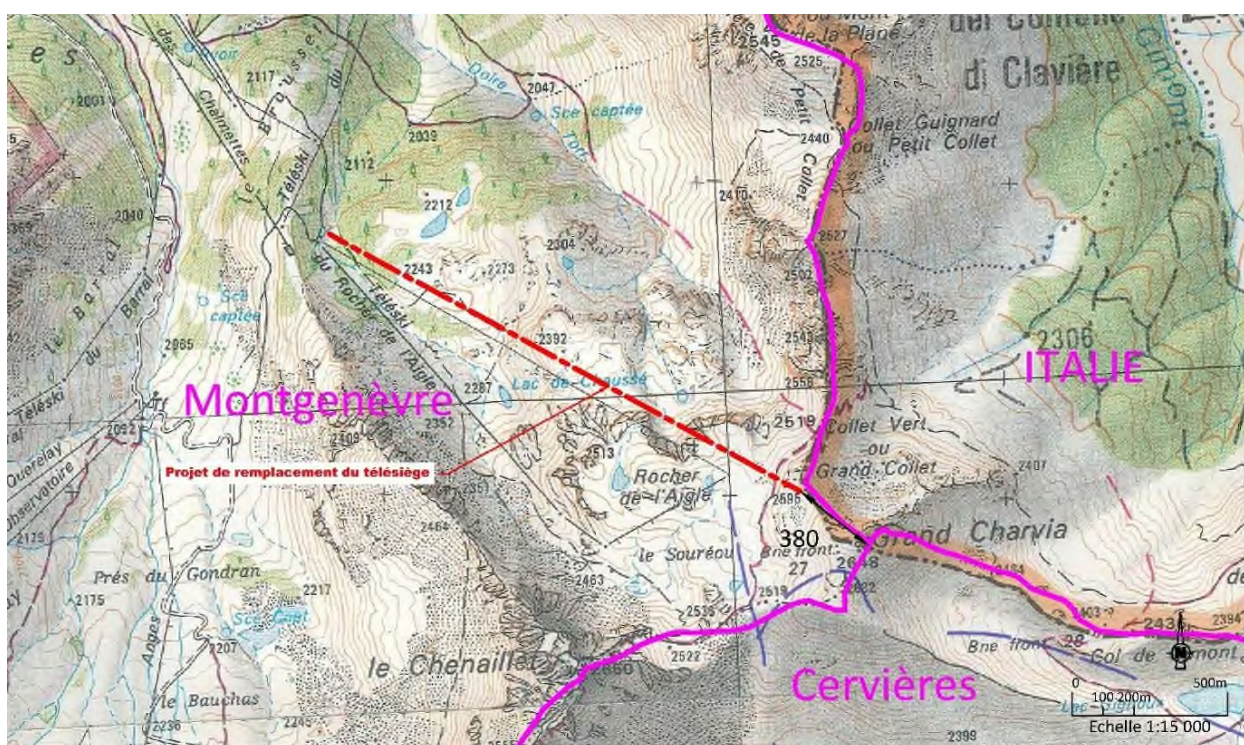


Figure 1: Plan de situation du projet (source : étude d'impact)

Il ressort des éléments du dossier que, suite à la délivrance du permis d'aménager pour le remplacement du télésiège du Rocher de l'Aigle le 26 septembre 2022, lors de la phase de consultation des entreprises candidates pour exécuter les travaux, le porteur de projet a choisi une variante technique portant sur le type de véhicule : télécabine avec véhicules fermés d'une capacité de 10 places au lieu d'un télésiège avec véhicules ouverts de 6 places. La plupart des autres composantes techniques du projet autorisé restent identiques (technologie de l'installation, tracé, positions des stations et aménagements correspondants). En revanche, l'installation sera exploitée pendant la saison estivale et non plus uniquement hivernale, tel qu'initialement prévu dans le cadre du projet autorisé.

L'étude d'impact a fait l'objet d'une révision afin de prendre en compte les modifications du projet induites par ces évolutions.

1.2. Description et périmètre du projet

Le projet modifié s'inscrit dans le cadre du renforcement de la liaison Voie lactée – secteur Mont de la Lune en Italie. Il a pour objectif de moderniser la liaison existante par :

- le remplacement du télésiège à attache fixes de 4 places par une télécabine équipée de véhicules fermés d'une capacité de 10 places à attaches découpables ;
- l'augmentation de sa capacité de 1 800 à 2 200 personnes par heure (3 000 pour le projet initialement autorisé de télésiège), en lien avec la construction sur le versant italien d'un télésiège d'une capacité de 2 400 personnes par heure ;
- la diminution du temps de trajet, la vitesse en ligne passant de 2,5 m/s à 7 m/s.

Le projet modifié comprend les opérations suivantes :

- démantèlement du télésiège existant (deux gares et 24 pylônes) ;
- construction d'une télécabine, d'une longueur totale de 1 715 m pour 425 m de dénivelé. L'axe de la ligne aérienne sera identique, avec un nombre de pylônes réduit de 24 à 11 (le projet autorisé nécessitait 17 pylônes). Les emplacements des gares aval et amont seront légèrement modifiés et la plateforme d'arrivée sera agrandie.

Les travaux sont prévus sur une période de cinq mois, pour une mise en service en hiver 2024. Ils induiront des terrassements sur une surface totale de 4 800 m² (7 000 m² pour le projet initial autorisé) dont 400 m² (560 m² pour le projet autorisé) sur des terrains naturels pour l'implantation des pylônes. La pose de ces derniers sera réalisée au moyen d'une pelle araignée pour la réalisation des massifs de fondations et par hélicoptère pour l'acheminement du béton et des structures métalliques. Selon le dossier, les travaux ne nécessitent pas de défrichage ni de création de nouveaux accès.



Figure 2: Localisation du projet au sein du domaine skiable (source : étude d'impact)

1.3. Procédures

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

Le projet de remplacement du télésiège du Rocher de l'Aigle, 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 (CE). Il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique « 43. pistes de ski, remontées mécaniques et aménagements associés a) création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure » du tableau annexe de l'article R122-2CE en vigueur depuis le 16 mai 2017.

Déposé le 5 décembre 2022 au titre de la procédure de demande de modification d'un permis délivré en cours de validité, le projet est soumis aux dispositions de l'article R122-2-II CE qui soumet les modifications de projet soumis à évaluation environnementale systématique qui peuvent avoir des incidences négatives notables sur l'environnement, à examen au cas par cas. Le porteur de projet a fait le choix de réviser l'étude d'impact initiale dans le cadre de la demande de permis modificatif sans passer par un examen au cas par cas.

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

D'après le dossier, le projet modifié relève de la procédure d'autorisation suivante : permis d'aménager modificatif.

Un [premier avis de la MRAe](#) a été formulé en date du 13 mai 2022 sur la base du dossier de permis d'aménager initial. L'étude d'impact a été révisée suite à ce premier avis dans le cadre de la procédure de permis d'aménager modificatif.

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe se concentre sur les principaux enjeux environnementaux suivants :

- la vulnérabilité du projet au changement climatique ;
- l'impact sur le changement climatique via les émissions de gaz à effet de serre induites par le projet ;
- la préservation de la biodiversité.

1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122 5- CE et des thématiques attendues pour ce type de projet. Sa rédaction et sa présentation sont accessibles. L'étude est globalement proportionnée aux enjeux identifiés. Sur le fond néanmoins, et malgré les compléments apportés à l'étude d'impact de 2021, deux aspects de la démarche d'évaluation méritent une consolidation : la prise en compte du changement climatique (vulnérabilité et impact du projet) et la biodiversité (en particulier, les incidences d'une exploitation élargie à la saison estivale).

L'étude d'impact s'appuie sur les résultats de l'étude CLIMSNOW sans que ceux-ci soient suffisamment explicités pour comprendre le niveau de dépendance à la neige de culture et évaluer les incidences liées sur la ressource en eau.

Compte-tenu de l'importance des résultats de l'étude CLIMSNOW pour justifier la viabilité du projet, la MRAe recommande, pour la bonne information du public, de la joindre en annexe de l'étude d'impact.

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

L'étude d'impact présente la nouvelle variante technique retenue qui modifie le choix fait dans le cadre du projet initial autorisé, c'est-à-dire le remplacement du télésiège actuel par une télécabine de 10 places et non plus par un télésiège de 6 places débrayable.

Le porteur de projet explique ce choix par une « *amélioration de l'intégration environnementale du projet* » en « *réduisant les impacts sur le milieu naturel* » principalement par la réduction du nombre de pylônes et la suppression des pylônes à proximité des zones humides. De plus, il est souligné une diminution du nombre de personnes transportées par heure, passant de 3 000 pour le projet autorisé de télésiège (1 800 à l'heure actuelle) à 2 200 pour le projet modifié de télécabine, une diminution de la puissance de la motorisation (780 kW au lieu de 900 kW pour le projet autorisé) et une exploitation élargie à la saison estivale.

La MRAe constate en effet que les emprises des terrassements sont réduites. Cependant, l'élargissement de la période d'exploitation, qui induit une augmentation de la fréquentation annuelle, n'est pas prise en compte dans l'évaluation des incidences, sur la biodiversité notamment (cf chapitre 2.2 supra).

La MRAe recommande d'évaluer les incidences sur la biodiversité de l'élargissement de la période d'exploitation et de motiver ce choix au regard des critères environnementaux.

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

2.1. Changement climatique

2.1.1. Vulnérabilité du projet au changement climatique

Dans le cadre de la modification du projet sollicitée, l'étude a renforcé l'analyse en se référant à deux scénarios d'évolution planétaires des émissions de gaz à effet de serre (RCP4.5 et RCP8.5²) retenus par la plateforme DRIAS³ qui permettent de simuler les hauteurs de neige attendues en hiver à horizon 2100. Il ressort de ces simulations, pour la période 2023-2053 (durée d'exploitation moyenne d'une remontée mécanique), que les valeurs d'épaisseurs de neige connaîtront une diminution comprise

2 Les scénarios retenus par la plateforme DRIAS sont : « *Un scénario intermédiaire intitulé RCP4.5 dans lequel les émissions continuent de croître pendant quelques décennies, se stabilisent avant la fin du XXI^e siècle, puis décroissent à un rythme modéré ; Un scénario intitulé RCP8.5 qui décrit un futur excluant toute politique de régulation du climat. Les émissions de GES continuent d'augmenter au rythme actuel.* » (source : étude d'impact).

3 « *Drias/les futurs du climat a pour vocation de mettre à disposition des projections climatiques régionalisées réalisées dans les laboratoires français de modélisation du climat (IPSL, CERFACS, CNRM).* » (source : site internet <https://www.drias-climat.fr>).

entre -28 % et -38 % à 2 100 m et -7 % et -13 % à 2 700 m, par rapport au scénario de référence (période de 1976 à 2005). Cela s'accompagnera d'une diminution significative du nombre de jours d'enneigement à 2100 m d'altitude.

Il est conclu à une « *exploitation hivernale de la télécabine du Rocher de l'Aigle [...] conditionnée dans l'avenir aux capacités de la RARM [le porteur de projet] à ajuster sa production de neige de culture au regard des déficits d'enneigement attendus* ».

Il est également fait référence à « *l'étude d'impact du changement climatique sur les stations de ski de la région Sud* » réalisée par CLIMSNOW⁴ en septembre 2021. Selon le dossier, cette étude « *permet d'appréhender l'impact de la production de neige de culture sur la durée d'enneigement* » et ses résultats montrent, à l'horizon 2050 dans le cadre du scénario RCP8.5, une durée d'enneigement compatible avec la pratique du ski sur le secteur, allant de 140 à 150 jours pour une saison moyenne (Q50) et de 120 à 130 jours pour une saison mauvaise (Q20)⁵.

L'étude d'impact indique en conclusion que la vulnérabilité du projet au changement climatique peut être qualifiée de « *faible* » y compris dans l'hypothèse du scénario le plus défavorable RCP8.5. « *Avec ce scénario, la dépendance en neige de culture augmentera mais devrait rester compatible à la fois avec les équipements actuels et les ressources en eau disponibles. La durée d'enneigement compatible avec la pratique du ski restant quel que soit le scénario au moins égal à 4 mois* ».

Pour la MRAe, les éléments présentés dans l'étude d'impact faisant référence à l'étude CLIMSNOW ne sont pas suffisamment explicites pour comprendre le niveau de dépendance à la neige de culture et évaluer les incidences liées sur la ressource en eau. Dès lors que l'étude d'impact ne quantifie pas et n'objective pas les effets sur la consommation de la ressource en eau induits par l'augmentation du recours à l'enneigement artificiel, la MRAe considère qu'il n'est pas démontré que la ressource restera suffisante pour répondre dans le futur à l'ensemble des usages, qui ne se résument pas à la seule production de neige de culture .

Par ailleurs, la projection des conséquences du changement climatique sur l'exploitation future du domaine skiable ne prend pas en compte les risques naturels : évolution des risques d'avalanche et des coulées boueuses dans les zones fréquentées par les usagers, par exemple. La MRAe soulignait déjà, dans son premier avis, ce manque d'analyse dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de démontrer, à partir d'éléments de consommation quantifiés et suffisamment précis, que la ressource en eau est suffisante pour répondre à l'ensemble des usages dans le futur, dont l'enneigement artificiel dans un contexte de réduction de la durée d'enneigement en raison du changement climatique.

2.1.2. Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre

Suite à la recommandation de la MRAe dans son avis précédent, l'étude d'impact a été complétée par un paragraphe intitulé « *analyse des effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre au regard de l'augmentation prévisible de la fréquentation de la station induite par le projet* ».

4 Outil de prévision de la fiabilité de l'enneigement des stations de montagne en fonction du changement climatique, avec ou sans enneigement artificiel, développé par Dianeige, l'INRAE et Météo France : « CLIMSNOW permet de quantifier, à diverses échéances, la fiabilité de l'enneigement (neige naturelle damée, avec/sans neige de culture), sa variabilité et la capacité de chacune des stations à maintenir son exploitation, selon quels efforts et selon quelles modalités . » (source : <https://www.climsnow.com>).

5 L'étude CLIMSNOW présente deux scénarios : « *Un scénario dit Q20 représentatif des conditions d'enneigement « défavorables » (niveau typique d'enneigement défavorable rencontrés 1 année sur 5) à partir de l'enneigement calculé pour chaque saison du passé ; Un scénario dit Q50 représentatif des conditions d'enneigement correspondant à des saisons moyennes.* » (source : étude d'impact).

Il est indiqué que le projet de remplacement du télésiège existant a pour objectif de pérenniser la fréquentation de la station mais qu'il « *apparaît difficile d'attribuer les éventuelles augmentations des émissions de gaz à effet de serre que pourrait connaître dans l'avenir la station de Montgenèvre au projet* ». D'après le dossier, le projet répond à la nécessité de réduire les temps de trajet et d'augmenter le débit de l'équipement.

Pour la MRAe, il est attendu un bilan quantitatif des émissions de GES du projet prenant en compte les incidences liées à une fréquentation touristique accrue, entraînant notamment une augmentation du trafic routier, en saison hivernale et estivale ; d'autant plus que le projet s'inscrit, ainsi que le souligne l'étude d'impact, dans un cadre plus large de développement de la station (projet d'urbanisation autorisé du Clos Enjaime avec 2 600 nouveaux lits). Cette analyse peut prendre comme base le bilan des émissions de GES de la station (ou « *bilan carbone* »).

Cette analyse n'étant pas réalisée, la MRAe réitère donc la recommandation émise dans son avis précédent.

La MRAe recommande d'analyser les effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre au regard de l'augmentation prévisible de la fréquentation de la station, induite par le projet.

2.2. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.2.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

L'aire d'étude du projet s'inscrit au sein d'un réseau de zones humides en tête du bassin versant de la Doire. Le tracé de la ligne existante et projetée du télésiège intersecte une zone humide potentielle selon l'inventaire départemental (« zone humide aval du Rocher de l'Aigle ») et il est situé à proximité immédiate d'une seconde zone humide (« Source de la Doire »). Au titre de la trame verte et bleue, le projet se situe ainsi dans un espace de fonctionnalité de zones humides fragilisées, jouant, selon le dossier, « *un rôle non négligeable vis-à-vis de la ressource en eau* ».

Contrairement au projet autorisé, le projet modifié, objet du présent avis, ne prévoit pas d'implantation de pylône au sein de la zone humide précitée, ce qui est positif. Il nécessite néanmoins le démantèlement de deux pylônes situés au sein de ce milieu humide ; l'enjeu est évalué comme étant modéré.

Deux mesures visant de manière spécifique la protection des zones humides ont été complétées dans cette nouvelle version de l'étude d'impact, suite aux observations formulées par la MRAe dans son avis précédent : prise en compte du risque de pollution des écoulements temporaires issus du manteau neigeux et mise en œuvre de mesures spécifiques pour éviter tout transport de MES⁶ vers les zones humides lors des travaux.

L'évaluation conclut à juste titre à une absence d'impact résiduel significatif.

Concernant les autres habitats, le site du projet se trouve dans le périmètre d'une ZNIEFF⁷ de type 2, à proximité d'une ZNIEFF de type 1, hors site Natura 2000.

Dans le cadre de la modification du projet, l'analyse de l'état initial a été complétée, ainsi que recommandé par la MRAe dans son premier avis, sur la base d'inventaires naturalistes complémentaires. Il est retenu un niveau d'enjeu faible du fait notamment de l'absence d'espèce

6 Matières en suspension,

7 Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique

protégée ou à enjeu de conservation (flore) et d'une sensibilité de la faune qualifiée de « *modeste* » en raison de sa capacité à s'accommoder à la présence humaine.

La MRAe constate que, selon les éléments présentés dans le dossier, les zones devant accueillir de nouveaux pylônes n'ont pas fait l'objet de prospections ciblées lors des inventaires complémentaires, tel que demandé par la MRAe dans son avis précédent pour renforcer le diagnostic écologique. Il est bien noté néanmoins l'ajout d'une mesure de suivi qui consiste en la visite du chantier par un écologue, en particulier lors de l'implantation des pylônes, pour « *valider l'absence d'espèces protégées dans l'emprise des travaux* ».

Sur la base de ce diagnostic actualisé, le dossier maintient des niveaux d'impacts bruts globalement faibles à négligeables en phase travaux comme en phase d'exploitation du fait principalement des faibles surfaces d'habitats impactés. Après application des mesures d'évitement et de réduction (ajout d'une mesure d'adaptation du calendrier à la phénologie des espèces), le dossier définit des impacts résiduels non significatifs sur le milieu naturel.

La MRAe observe cependant que l'étude d'impact n'évalue pas les impacts liés à une fréquentation touristique accrue (dérangement des spécimens) du fait de l'augmentation de la capacité du système de transport (de 1 800 à 2 200 passagers par heure) et de l'élargissement de la période d'exploitation du nouvel équipement (saison hivernale et estivale). Pour ce faire, elle mérite d'être complétée avec la description des usages existants (randonnées) et prévus (aménagements de circuits de VTT) dans les espaces naturels auxquels la future télécabine donnera accès.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des incidences du projet sur le milieu naturel en raison de la fréquentation touristique accrue du fait de l'augmentation de la capacité du système de transport et de l'élargissement de la période d'exploitation du nouvel équipement.

2.2.2. Natura 2000

Le site Natura 2000 le plus proche, la zone spéciale de conservation « Clarée », est distant de 7 km et ne présente aucune connectivité avec le site du projet (absence d'espèces à enjeux communautaires inventoriées dans la zone d'étude). L'enjeu est évalué comme étant nul.

Comme dans son premier avis, la MRAe souscrit à cette conclusion.