



**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 de remplacement du Télésiège à pinces fixes 2 places de Peynier par deux Télésièges 4 places sur le domaine skiable de Vars (05)**

**N° MRAe**  
**2023APPACA44/3448**

**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis du 9 juillet 2023 sur le projet de remplacement du Télésiège à pinces fixes 2 places de Peynier par deux Télésièges 4 places sur le domaine skiable de Vars (05)

## 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 à pinces fixes 2 places de Peynier par deux Télésièges 4 places sur le domaine skiable de Vars (05). Le maître d'ouvrage du projet est la société SEM SEDEV<sup>1</sup>.

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 ;
- une demande d'autorisation de défrichage.

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 15 avril 2021), cet avis a été adopté le 9 juillet 2023 en « collégialité électronique » par Philippe Guillard et Sylvie Bassuel, 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 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 09 mai 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 11 mai 2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 19 juin 2023 ;
- par courriel du 11 mai 2023 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 06 juin 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.**

<sup>1</sup> Société d'exploitation des remontées mécaniques du domaine de ski de la Forêt Blanche.

**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 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-avisp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ae-avisp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr)

## SYNTHÈSE

Le projet de remplacement du télésiège de deux places de Peynier par deux télésièges de quatre places de même technologie, porté par la SEM SEDEV, exploitant du domaine de ski de la Forêt Blanche, se situe sur le domaine skiable de Vars, dans le département des Hautes-Alpes. Implantés sur les secteurs de la Mayt et de Peynier entre 1 935 et 2 260 m d'altitude, ils reprennent le même tracé que le télésiège à remplacer.

Selon le dossier, ce projet s'inscrit dans l'objectif de dissocier l'accès à ces deux domaines par deux installations différentes, de permettre une meilleure régulation des flux de skieurs et de moderniser la liaison existante.

Globalement proportionnée aux enjeux identifiés, l'étude n'aborde cependant aucune autre alternative face aux évolutions climatiques en cours que la production de neige de culture. Elle ne tient pas compte de la tension que l'intensification de cette production fait peser sur la disponibilité de la ressource en eau sollicitée et sur la préservation des autres usages prioritaires.

Si l'existence d'un impact résiduel faible sur les espèces protégées est bien avéré dans le dossier, celui sur les Tétrasyre est manifestement sous-évalué. La MRAe recommande de la ré-évaluer et d'ajuster les mesures ERC en conséquence.

S'agissant de la gestion des déchets, des précisions sont attendues sur les enjeux et incidences liés à la gestion des déchets issus du démantèlement du télésiège et sur les mesures associées en recherchant l'optimisation des taux de réemploi et de réutilisation sur place.

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 et nature du projet.....   | 6        |
| 1.2. Description et périmètre du projet.....   | 6        |
| 1.3. Procédures.....   | 7        |
| 1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i> .....            | 7        |
| 1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i> .....      | 7        |
| 1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....  | 7        |
| 1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....   | 8        |
| 1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....     | 8        |
| <b>2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....</b> | <b>8</b> |
| 2.1. Changement climatique.....  | 8        |
| 2.1.1. <i>Vulnérabilité du projet</i> .....  | 8        |
| 2.1.2. <i>Impacts du projet : émissions de gaz à effet de serre</i> .....                            | 10       |
| 2.2. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....  | 10       |
| 2.2.1. <i>Habitats naturels, espèces et continuités écologiques</i> .....                            | 10       |
| 2.2.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i> .....  | 11       |
| 2.3. Risques naturels.....   | 12       |
| 2.4. Gestion des déchets de travaux.....   | 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 à pinces fixes (TSF2) de Peynier par deux télésièges de quatre places (TSF4) de même technologie, se situe sur le domaine skiable de Vars, dans le département des Hautes-Alpes. Implantés sur les secteurs de la Mayt et de Peynier entre 1 935 et 2 260 m d'altitude, les deux télésièges reprennent le même tracé que le télésiège à remplacer.



Figure 1: Secteur d'implantation du projet (source: étude d'impact)

### 1.2. Description et périmètre du projet

Le projet s'inscrit dans l'objectif de dissocier l'accès à ces deux domaines par deux installations différentes, de permettre une meilleure régulation des flux de skieurs, de moderniser la liaison existante et d'augmenter la capacité de 900 à 4 000 personnes par heure<sup>3</sup> durant la saison hivernale.

Selon le dossier, le projet comprend les opérations suivantes ;

- démantèlement du télésiège deux places existant, incluant les gares et les pylônes ;
- adaptation des profils des plateformes d'accueil des nouvelles gares ;
- construction des gares, des massifs de pylônes et installation des pylônes pour deux télésièges quatre places, sur le même linéaire que l'appareil démonté, suivant des axes légèrement décalés.

<sup>3</sup> 2 000 pers/h pour chacun des télésièges. Vitesse en ligne : 2,3 m/sec maxi.

Les travaux sont prévus de juillet à novembre 2023, pour une mise en service pour l'hiver 2023-2024. Les travaux n'exigent pas de création de nouveaux accès, mais nécessitent un défrichage d'environ 1,3 ha.

Ils induiront également des terrassements<sup>4</sup> sur des terrains naturels pour les fondations des pylônes de ligne et l'aménagement des plateformes des gares. Selon le dossier, le bilan déblais/remblais est excédentaire d'environ 3 600 m<sup>3</sup> à l'échelle des deux sites de terrassement. Une partie de ces excédents sera valorisée au départ du télésiège débrayable (TSD) de Chabrière construit en 2022, pour améliorer la jonction entre la plateforme et le départ de piste à l'aval.

La MRAe constate que les opérations du projet ne sont pas évaluées dans leur ensemble, contrairement à ce que prévoit l'article L122-1-III-5° du Code de l'environnement<sup>5</sup>. En effet les impacts du dépôt au départ du TSD de Chabrière ne sont pas évalués et la destination des excédents n'est pas connue. La MRAe rappelle que l'étude d'impact doit permettre d'appréhender le projet dans son ensemble et d'évaluer les incidences de toutes les opérations nécessaires à sa réalisation.

**La MRAe recommande de revoir le périmètre du projet en y intégrant la gestion des déblais excédentaires.**

## 1.3. Procédures

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

Le projet de remplacement du TSF2 de Peynier par deux TSF4 à Vars (05), 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 a fait l'objet d'un permis de construire déposé le 17 février 2023 et 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 R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020.

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

D'après le dossier, le projet relève des procédures d'autorisation suivantes : permis de construire et autorisation de défrichage.

Selon le dossier, le secteur d'implantation du projet se situe en zone NS<sup>6</sup> du plan local d'urbanisme (PLU) approuvé en juillet 2008. Le projet est compatible avec les prescriptions du PLU.

## 1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

---

4 Le procédé de réalisation sera le suivant : décapage de la terre végétale s'il y a lieu, fouille, fondations et construction, remodelage éventuel du terrain avec réalisation de talus à faible pente, régalaage de la terre végétale et engazonnement adapté au droit des terrassements.

5 « 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 soit évaluées dans leur globalité ».

6 Le règlement de cette zone précise que « toutes les constructions et aménagements qui concourent à l'amélioration et au développement de la pratique estivale et hivernale des loisirs touristiques et sportifs liés à la montagne sont autorisés ».

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

- la vulnérabilité du projet au changement climatique et ses conséquences sur la ressource en eau ;
- l'impact sur le changement climatique via les émissions de gaz à effets de serre induites par le projet ;
- la préservation de la biodiversité ;
- la gestion des déchets ;
- la réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques naturels.

## 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. L'étude est globalement proportionnée aux enjeux identifiés. Sa rédaction et sa présentation sont accessibles. Sur le fond néanmoins certaines thématiques de la démarche d'évaluation méritent une consolidation : la prise en compte du changement climatique et la gestion des déchets (cf. chapitre 2).

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

Le dossier présente une solution de substitution envisagée qui consistait à remplacer le TSF2 de Peynier par un seul télésiège débrayable 6 places. Cette alternative a été abandonnée au regard de différents critères environnementaux, notamment la nécessité de réaliser un défrichement et des terrassements sur des surfaces plus importantes. Cela n'appelle pas d'observation de la part de la MRAe.

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

## 2.1. Changement climatique

### 2.1.1. Vulnérabilité du projet

L'évolution passée, présente et future des conditions d'enneigement des massifs montagneux français s'inscrit dans un contexte bien documenté d'évolution du climat. La commune de Vars est une station touristique qui, comme l'ensemble des stations de montagne, est directement soumise aux aléas du changement climatique, comme le souligne par exemple le dernier rapport du groupe régional d'experts sur le climat (GREC) en Provence-Alpes-Côte-d'Azur<sup>7</sup>, ainsi que les informations fournies par le [site](#)

---

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



[Internet Drias-climat](#)<sup>8</sup> ou sur l'[étude régionale ClimSnow](#)<sup>9</sup> ayant conduit au Plan Montagne de la Région Sud pour la période 2021-2027.

Ce projet mérite donc d'être évalué au regard des évolutions climatiques en cours et à venir<sup>10</sup>.

L'étude prospective présentée dans le dossier, fondée sur le 5<sup>ème</sup> rapport du GIEC sur l'enneigement des Alpes, s'intéresse à la viabilité de l'enneigement des stations sur la base de quatre scénarios représentant différentes trajectoires en fonction des politiques mondiales d'émission de gaz à effet de serre. Elle souligne que « *les modélisations présentées permettent de démontrer qu'en l'état des connaissances, la viabilité des aménagements visés par la présente étude d'impact est conditionnée par la production de neige de culture<sup>11</sup> et le travail de préparation des pistes en amont de la saison* ». Elle démontre ainsi que le besoin en eau augmentera sur la même période du fait de l'augmentation des surfaces équipées en prenant comme hypothèse que la ressource en eau est disponible.

Cette étude, qui semble essentiellement destinée à démontrer la nécessité de continuer et d'intensifier la production de neige de culture, se fonde sur une ressource en eau non identifiée et dont la disponibilité n'est pas démontrée. En effet, la MRAe constate que l'étude d'impact est imprécise sur cette question et ne présente aucune perspective d'évolution de cette ressource liée au changement climatique. Elle n'évoque pas la demande en eau potable prévisible au regard des tendances démographiques. Elle ne mentionne pas non plus l'évolution des volumes d'eau mobilisés ces dernières années pour la production de neige de culture, ce qui constituerait pourtant une donnée fiable et objective permettant de rendre compte de l'évolution des conditions d'enneigement de la station de Vars et de mettre en perspective la croissance attendue de ces volumes pour les années à venir.

Face aux évolutions climatiques en cours, l'étude n'aborde aucune autre alternative que la production de neige de culture, sans prendre en compte la tension que l'intensification de cette production fait et fera peser sur la disponibilité de la ressource en eau sollicitée et la préservation des usages prioritaires.

La MRAe note que le dossier indique que le télésiège ne fonctionnera pas durant la saison estivale. Elle regrette toutefois l'absence d'étude prospective relative aux évolutions futures d'exploitation de la station et de développement éventuel de nouvelles activités.

***La MRAe recommande d'approfondir l'étude des effets du projet sur la ressource en eau dans le contexte de changement climatique, en fournissant des éléments sur l'évolution de la disponibilité de la ressource, ainsi qu'un bilan de la consommation d'eau liée à la production de neige de culture qui constitue un indicateur objectif de la tendance en matière d'enneigement***

---

8 L'objet principal du projet DRIAS est la mise à disposition de scénarios climatiques régionalisés réalisés dans les laboratoires français de modélisation du climat. Il est placé sous l'autorité inter-ministérielle de l'ONERC (Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique) et en cohérence avec sa stratégie par la suite développée dans le cadre du Plan National d'Adaptation au Changement Climatique

9 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. En utilisant les informations fournies, il est donc possible de planifier des choix d'investissement en se basant sur des projections de l'état futur du manteau neigeux.

10 Le changement climatique a trois principaux effets pour les stations touristiques : il réduit l'enneigement naturel et la durée d'enneigement en hiver, il réduit la plage d'utilisation des enneigeurs (qui ne peuvent produire de la neige de culture qu'à une température ambiante négative et sur des plages horaires suffisamment étendues pour être efficaces) et il a des impacts sur la disponibilité de la ressource en eau

11 La neige de culture a le mérite de pallier temporairement le manque de neige naturel et d'apporter si besoin plus de confort skieurs, mais elle exige en contrepartie des investissements lourds qui demandent en amont une analyse du contexte local en raison des impacts sur l'environnement (perturbation des hydrosystèmes, construction de bassins de rétention, consommation d'énergie...) et de l'évolution des températures de l'air, surtout en basse et moyenne altitude.

**naturel, bilan indispensable pour mettre ensuite en perspective l'évolution probable de ces consommations dans les prochaines années puis apprécier les incidences du projet sur celle-ci.**

## 2.1.2. Impacts du projet : émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact aborde les effets du projet sur le changement climatique en évaluant les émissions de gaz à effet de serre (GES) en phase de travaux « *émissions à un niveau négligeable par les engins de chantier* » et en phase d'exploitation « *absence d'émission du nouveau télésiège fonctionnant à l'électricité* ».

La MRAe constate toutefois que l'analyse ne prend pas en compte les effets du projet sur les émissions de GES liées à une éventuelle fréquentation accrue de la station de Vars (effets liés au secteur résidentiel et aux modes de déplacement par exemple) suite à l'augmentation de la capacité du nouveau télésiège.

Enfin, ce calcul devra également prendre en compte les opérations de défrichement nécessaires et évaluer l'impact de la suppression du puits de carbone inhérent à la végétation et au sol forestier actuellement présent.

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par un bilan carbone global chiffré sur l'ensemble du cycle de vie des installations qui permette d'évaluer les incidences positives ou négatives (défrichement compris) sur le climat.***

## 2.2. Milieu naturel, y compris Natura 2000

### 2.2.1. Habitats naturels, espèces et continuités écologiques

L'aire d'étude naturaliste est située à proximité du parc naturel régional du Queyras, de deux ZNIEFF<sup>12</sup> de type I et de deux ZNIEFF de type II. Une analyse des liens fonctionnels entre l'aire d'étude et ces périmètres d'intérêt écologique est présentée dans le dossier. Le dossier indique également que les périmètres des projets sont situés à l'intérieur d'une zone identifiée au titre du SRADDET<sup>13</sup> (schéma régional de cohérence écologique (SRCE)<sup>14</sup> comme réservoir de biodiversité.

#### 2.2.1.1. État initial et impacts bruts

Le dossier récapitule, sous forme de tableaux, le statut de protection ou de menace (habitat ou espèce d'intérêt communautaire, habitat humide, espèce protégée ou figurant sur la liste rouge des espèces menacées), le nombre d'espèces floristiques (stations, pieds) et le statut de reproduction des oiseaux (nicheur possible). Les principaux enjeux écologiques de la zone d'étude (habitats, flore, faune) sont caractérisés, spatialisés et hiérarchisés. Des cartes synthétiques illustrent la fonctionnalité des habitats des espèces de mammifères (y compris chiroptères), d'amphibiens, de reptiles, d'insectes et d'avifaune (avec un focus sur le Tétrás lyre).

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

<sup>12</sup> Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, abrégée par le sigle ZNIEFF, est un espace naturel inventorié en raison de son caractère remarquable.

<sup>13</sup> Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

<sup>14</sup> Document régional qui identifie la trame verte et bleue régionale intégré SRADDET.

La zone du projet est concernée par la présence d'un lieu potentiel de reproduction des Tétrasyre, notamment aux abords du télésiège de Bois noir. Compte-tenu de l'augmentation du débit de cette ligne, qui engendre un impact sur la préservation de cette espèce sensible au dérangement, la MRAe souligne l'absence d'analyse des impacts du projet tenant compte de l'augmentation de l'afflux de skieurs à la descente du TSF4.

**La MRAe recommande de compléter l'état initial et de renforcer l'analyse des impacts du projet sur les Tétrasyre pour appliquer de façon efficace la séquence ERC et renforcer les mesures d'évitement et de réduction.**

#### 2.2.1.2. Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation (ERC) et impacts résiduels

La séquence ERC a été mise en œuvre. Plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont prévues (strict respect des emprises de la zone d'implantation retenue, évitement des zones humides, mise en défens d'habitats d'espèces, adaptation des périodes de chantier suivant un calendrier favorable à la phénologie des espèces).

Les impacts résiduels, après application des différentes mesures ERC proposées, sont quantifiés pour l'ensemble des groupes biologiques. Selon le dossier, les impacts résiduels sur les fonctionnalités écologiques sont qualifiés de « nul à faible ».

La MRAe remarque qu'une atteinte aux fonctionnalités écologiques locales (réservoir de biodiversité essentiellement forestier) et l'existence d'un impact résiduel (même faible) sur des espèces protégées sont bien avérés dans le dossier<sup>15</sup>.

S'agissant du Tétrasyre, les impacts résiduels sont manifestement sous-évalués. En effet, la MRAe relève que les travaux seront réalisés en période de couvaison (été) et que l'augmentation de l'afflux de skieurs engendrera le fractionnement de l'habitat de cette espèce, qui constitue l'une des causes les plus importantes de sa régression.

**La MRAe recommande de reconsidérer les impacts résiduels sur la population des Tétrasyre et d'ajuster les mesures ERC en conséquence.**

#### 2.2.2. Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 du projet, annexée à l'étude d'impact, prend en considération les deux sites les plus proches du secteur d'implantation du projet<sup>16</sup>, situés à une distance de 5 km.

L'étude évalue les liens fonctionnels entre les périmètres concernés par ces sites Natura 2000 et le site du projet, ainsi que les incidences du projet sur les espèces inscrites au formulaire standard de données des sites pris en considération. L'évaluation repose sur le volet naturaliste de l'étude d'impact (VNEI). Elle conclut « le projet n'aura pas d'impact notable sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation de ce site Natura 2000 ».

La MRAe n'a pas de remarque sur les conclusions de l'évaluation des incidences Natura 2000.

### 2.3. Risques naturels

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

<sup>15</sup> Étude d'impact, page 415 à 422

<sup>16</sup> ZSC FR9301502 « Steppique durancien et queyrassien » et ZSC FR9301524 « Haute Ubaye – Massif du Cambeyron ».

Le PPRn classe la partie basse du tracé, sur le secteur de la Mayt, en zones d'aléas « fort » et « moyen » et en zone rouge « R6 »<sup>17</sup> de glissement de terrain. Le secteur de Peynier est également sensible aux risques d'érosion et de ravinement des berges du torrent du Chagne en cas de crues torrentielles répétées.

Les mesures présentées dans le dossier sont conformes aux prescriptions figurant dans le rapport de l'étude géotechnique réalisée par la société SAGE en février 2023.

Toutefois, la MRAe observe qu'aucune mesure de réduction n'est prévue pour renforcer le maintien des berges du torrent du Chagne afin de répondre au risque d'érosion.

**La MRAe recommande de compléter le dossier par des mesures de stabilisation des berges du torrent du Chagne.**

## 2.4. Gestion des déchets de travaux

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte comporte un volet relatif à la lutte contre les gaspillages et à la promotion de l'économie circulaire, notamment au travers de divers objectifs et dispositions concernant les déchets du BTP, incluant les déchets inertes. Le SRADDET (volet PRPGD)<sup>18</sup> décline localement ces dispositions, notamment au travers de l'objectif réglementaire de valorisation de plus de 70 % des déchets issus de chantiers du BTP inertes et non inertes dès 2020, en 2025 et en 2031.

S'agissant des déblais de chantiers, liés en particulier au démantèlement du télésiège, et de leurs impacts, le dossier s'en tient à des solutions telles que la valorisation à proximité (amélioration du départ du TSD de Chabrière) ou l'évacuation sans plus de précisions : « *l'ensemble des constituants démontés de l'installation existante sera évacué pour traitement dans une filière de recyclage agréée* ».

Selon l'étude d'impact, « *aucun déchet ne sera enfoui dans le sol* ». Pourtant, la pièce B<sup>19</sup> du dossier indique que « *l'opération comprend la dépose des constituants du télésiège de Peynier existant avec évacuation du matériel et enfouissement des têtes des massifs bétons de fondation* ».

En l'état actuel, la MRAe relève que la gestion des déchets et leurs impacts, directs ou induits, ne sont abordés que partiellement et de manière imprécise dans le dossier. Il est attendu une étude préliminaire démontrant une gestion optimisée des ressources/déchets et démontrant que les taux de réemploi, de réutilisation et de recyclage sont effectivement importants. Des guides méthodologiques destinés aux maîtres d'ouvrages et aux autres acteurs de l'acte de construire sont disponibles sur [site internet de l'observatoire régional des déchets](#), afin de faciliter la mise en œuvre de l'économie circulaire dans les marchés et les opérations de travaux du BTP.

---

17 Dans la zone rouge « R6 », « *pour les remontées mécaniques : le maître d'ouvrage et l'exploitant devront s'engager sur la mise en œuvre d'un suivi annuel de l'alignement du câble sur les ouvrages en ligne et de la position des pylônes situés dans une zone active* » (cf. [règlement du PPRn](#)).

18 Le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) est intégré au schéma régional d'aménagement et du développement durable du territoire (SRADDET) est un outil de planification globale de la prévention et de la gestion de l'ensemble des déchets produits sur le territoire, qu'ils soient ménagers ou issus des activités économiques. Il a pour rôle de mettre en place les conditions d'atteinte des objectifs nationaux de réduction des déchets à la source en priorité, d'amélioration des taux de tri et de valorisation des déchets en second lieu. Il joue un rôle majeur sur un certain nombre de piliers de l'économie circulaire, remplaçant la prévention au cœur du système de valeurs, et favorisant l'amélioration continue du recyclage et des valorisations matière et énergétique.

19 « Note sur les mesures de préservation et de réhabilitation du milieu naturel ».

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par les enjeux et incidences liés à la gestion des déchets issus du démantèlement du télésiège et d'adapter les mesures associées en recherchant l'optimisation des taux de réemploi et de réutilisation sur place.***