



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité  
environnementale sur le remplacement de la télécabine  
de la Gorge et la mise en compatibilité du plan local  
d'urbanisme (PLU) de la commune des Contamines-  
Montjoie (74)**

**Avis n° 2025-ARA-AP-1860**

**Avis délibéré le 27 mai 2025**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), s'est réunie le 27 mai 2025 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le remplacement de la télécabine de la Gorge et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU).

Ont délibéré : Pierre Baena, François Duval, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Anne Guillabert, Jean-Pierre Les-toille, Yves Majchrzak, Muriel Preux, Émilie Rasooly, Catherine Rivoallon-Pustoc'h, Benoît Thomé et Jean-François Vernoux.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibé-rants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

\*\*\*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 6 juin 2025, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions des articles R. 122-26 et R.122-27 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture de Haute-Savoie, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultées et ont transmis leur(s) contribution(s) en date(s respectivement) du 16 avril 2025 et du 11 avril 2025.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'informa-tion du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.**

**Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglemen-taires en vigueur.**

**Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

## Synthèse de l'Avis

Dans le département de la Haute-Savoie, sur la commune des Contamines-Montjoie, la Société d'équipements des Contamines-Montjoie-Hautelucre (SECMH), prévoit le remplacement de la télécabine de la Gorge (capacité de transports de 2 700 p/h) et la construction de bâtiments d'accueil en continuité de la gare aval. Les stationnements et les dessertes du site par transports en commun et navette seront réorganisés. La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune est également prévue.

Le dossier n'indique pas dans quelle dynamique ou projet global de développement s'inscrit cette opération, y compris les aménagements « 4 saisons ». Le périmètre retenu pour le projet est à justifier au regard des différentes opérations prévues ; il sera le cas échéant à confirmer ou à faire évoluer et le périmètre de l'évaluation des incidences sera à mettre en cohérence avec le projet d'ensemble ainsi redéfini.

Pour l'Autorité environnementale, les enjeux de l'opération et du territoire sont les milieux naturels et la biodiversité, les risques naturels, la ressource en eau, le paysage et le changement climatique avec les émissions de gaz à effet de serre.

L'ensemble des opérations programmées doivent être présentées précisément et notamment les aménagements autour de la gare aval (construction du bâtiment en continuité de la gare aval, réorganisation des parkings...). Les incidences de l'ensemble de l'aménagement en phase travaux et en phase exploitation sont à évaluer et l'étude d'impact à mettre à jour en conséquence.

La fréquentation actuelle et projetée du domaine de montagne ainsi que les flux des usagers locaux (pour des déplacements urbains) et des touristes, induits par le remplacement de la télécabine de la Gorge sont à décrire de façon précise. Sur cette base, l'analyse quantitative des émissions de gaz à effet de serre en phase travaux et en phase exploitation, doit être revue.

S'agissant de la biodiversité et des milieux naturels, les incidences doivent être évaluées en période d'exploitation, en tenant compte de l'augmentation de la pression sur les milieux et les espèces du fait de l'augmentation potentielle des flux. Les incidences résiduelles doivent être quantifiées au regard de la temporalité des mesures, qui seront à renforcer. À ce stade, il n'est pas possible de conclure sur l'absence d'incidences résiduelles significatives sur les espèces protégées et donc sur le cadre réglementaire à adopter à ce titre.

S'agissant des risques naturels, le niveau d'enjeu (chutes de blocs, glissement de terrains, forêt de protection et ruissellement) est à reconsidérer au regard de l'évolution des aléas du fait du changement climatique. En outre, la suppression d'une partie de la forêt de protection, l'aire de stockage des matériaux en partie amont et les débordements du ruisseau, en partie busé, devront faire l'objet d'une évaluation des incidences. Les mesures d'évitement et de réduction devront être prises en conséquence, afin de ne pas aggraver l'exposition de la population à ces aléas et ne pas augmenter les risques en présence.

S'agissant du paysage, des photomontages de toutes les composantes du projet, en période enneigée notamment, dans un paysage proche et lointain doivent être présentés. Les incidences sont à évaluer plus finement. Les mesures d'évitement et de réduction sont à compléter.

Le dispositif de suivi de l'opération doit être complété et étendu à l'ensemble des enjeux environnementaux et mesures ERC de l'opération.

S'agissant d'évolution du document d'urbanisme, la notice de présentation doit être plus précise quant au bilan des surfaces des zonages concernés. L'articulation du projet de mise en compatibilité du PLU avec les documents supra-communaux doit être justifiée. Les mesures d'évitement et de réduction doivent être retranscrites dans les documents opposables du PLU et des protections concernant la zone humide et la parcelle de compensation sont à définir, afin de garantir la traçabilité et la bonne prise en compte de la mesure de compensation. Le suivi doit être précisé à partir d'un état initial de référence et d'objectifs et indicateurs clairement définis.

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

# Sommaire

<b>1. Contexte, présentation de l'opération et enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte.....	5
1.2. Présentation de l'opération.....	8
1.3. Procédures relatives à l'opération.....	9
1.4. Principaux enjeux environnementaux de l'opération et du territoire concerné....	10
<b>2. Analyse de l'étude d'impact.....</b>	<b>10</b>
2.1. Observations générales.....	10
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	11
2.3. État initial de l'environnement, incidences de l'opération sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	12
2.3.3. Milieux naturels et biodiversité.....	12
2.3.3.4. Observations générales.....	12
2.3.3.5. État initial.....	12
2.3.3.6. Incidences brutes.....	13
2.3.3.7. Mesures et incidences résiduelles.....	14
2.3.4. Risques naturels.....	16
2.3.5. Eaux superficielles et souterraines.....	17
2.3.6. Paysages.....	18
2.3.7. Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre.....	19
2.3.8. Effets cumulés.....	20
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	20
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	21
<b>3. Mise en compatibilité du document d'urbanisme.....</b>	<b>22</b>
3.1. Description de la mise en compatibilité.....	22
3.2. La qualité du rapport environnemental fourni.....	26
3.3. L'articulation de la mise en compatibilité avec « d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification vigueur ».....	26
3.4. Les incidences et les mesures d'évitement, réduction et compensation.....	27

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation de l'opération et enjeux environnementaux

### 1.1. Contexte

L'opération portée par la Société d'équipements des Contamines-Montjoie-Hauteluce (SECMH), se situe sur la commune des Contamines-Montjoie, dans le département de la haute-Savoie. Le domaine skiable des Contamines-Montjoie-Hauteluce, dont la SECMH est gestionnaire, forme, avec quatre autres domaines, l'entité « [Evasion Mont-Blanc](#) »<sup>1</sup>. Le [domaine des Contamines-Montjoie-Hauteluce](#) se situe entre 1 200 m et 2 500 m d'altitude et possède 120 km de pistes de ski, 25 remontées mécaniques, 228 canons à neige permettant d'enneiger 50 ha et 3 ha de pistes dédiées au ski nocturne.



Figure 1: Localisation des Contamines-Montjoie (source : géoportail)

En complément des activités de ski alpin, le domaine des [Contamines-Montjoie-Hauteluce](#) propose 25 km de pistes de ski de fond (avec un stade de biathlon homologué), des itinéraires de randonnées pédestres, une piste VTT « les Clarines » entre le Signal et l'Étape, 6 itinéraires balisés VTT, des activités (pédalos, baignade) au lac de l'Étape, du parapente, une zone de jeux (espaces luges), un Ludo-Park ainsi qu'un espace loisirs au Pontet.

1 Le domaine « Evasion Mont-Blanc » comprend les domaines skiables de Megève, Saint-Gervais, Saint-Nicolas-de-Véroce, les Contamines-Montjoie-Hauteluce, Combloux et La Giettaz (73). D'après le [plan des pistes](#) du domaine « Evasion Mont-Blanc », le domaine des Contamines-Montjoie-Hauteluce ne permet pas de rejoindre « ski aux pieds » les domaines de Saint-Nicolas-de-Véroce et de Megève

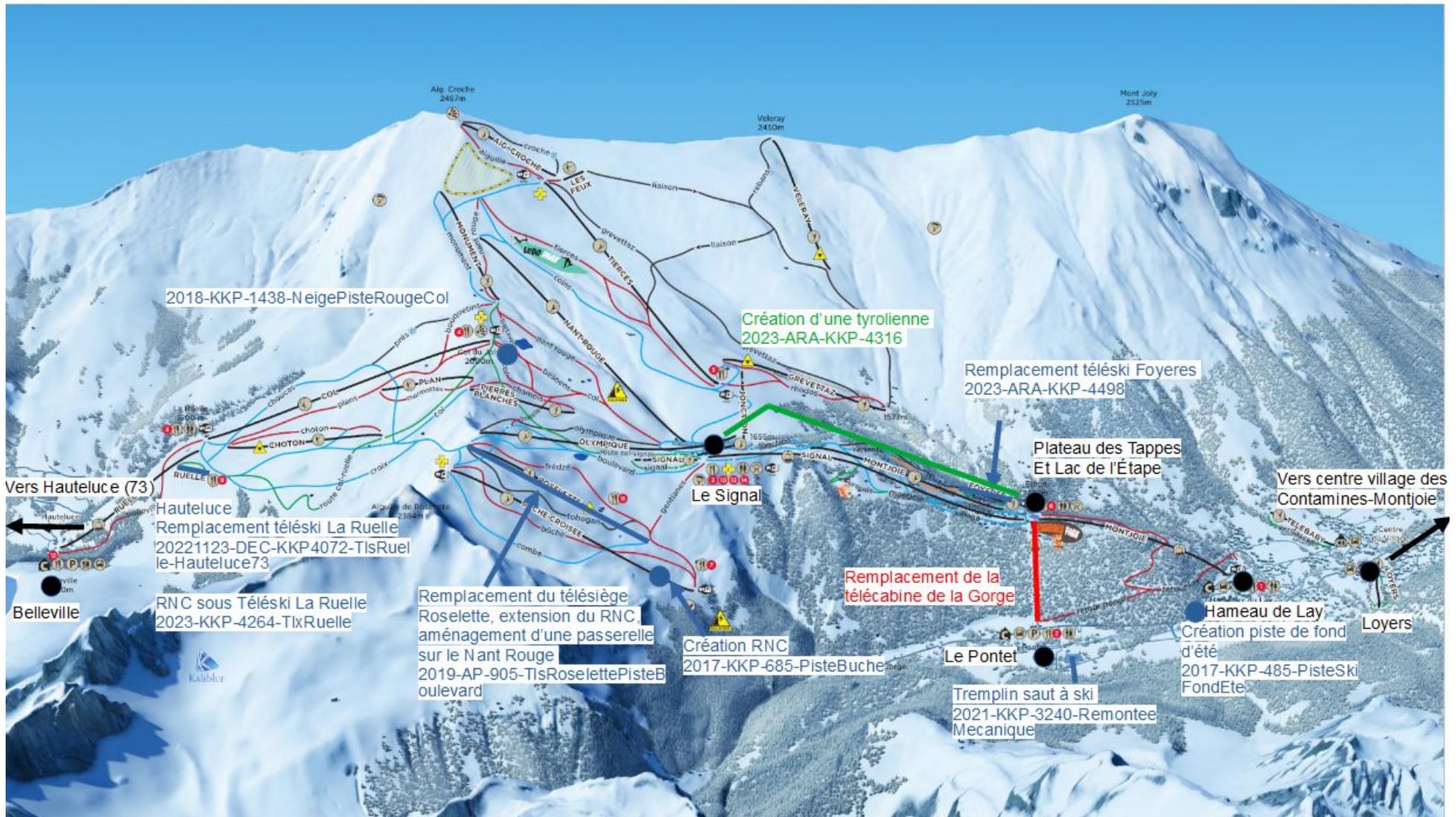


Figure 2: Domaine skiable des Contamines-Montjoie-Hauteluce (site internet de la station des Contamines-Montjoie-Hauteluce et identification des principales opérations précédentes dont la MRAe Auvergne-Rhône-Alpes et l'Autorité en charge de l'examen au cas par cas ont été saisies – en rouge : localisation de la présente opération

L'opération de remplacement de la télécabine de la Gorge, s'inscrit, selon le dossier, dans un projet de développement à moyen terme qui poursuit plusieurs objectifs :

- augmenter le débit de l'appareil le plus fréquenté du domaine (à terme, environ 123 % supérieur à la télécabine actuelle) ;
- améliorer la desserte du domaine skiable notamment pour les familles, enfants, personnes à mobilité réduite (PMR) et services de secours, développer l'accès « 4 saisons », faciliter l'accès au plateau des Tappes, départ de plusieurs randonnées, promouvoir et développer les circuits de VAE « vélo à assistance électrique » en altitude avec la possibilité de transporter les vélos dans les nouvelles cabines adaptées ; en outre, la future remontée aura également une fonction d'« accès urbain » aux constructions et habitations du plateau des Tappes et proposera une alternative d'accès en mobilité douce du transport de fret à destination des professionnels d'altitude ;
- en aval, centraliser et mutualiser le besoin en stationnement des utilisateurs du parc de loisirs du Pontet avec ceux de la télécabine en période estivale.

Outre un projet de développement à moyen terme dans lequel s'inscrit l'opération de remplacement de la télécabine de la Gorge, le dossier évoque également une volonté, actée par la commune et l'exploitant du domaine, de développement, et d'aménagement d'ensemble du domaine de montagne. Le dossier indique que « *la commune a demandé à la SECMH de s'engager sur un nouveau programme pluriannuel d'investissements aux termes de l'avenant n°4 du contrat de DSP (Délégation de Service Public). Ces investissements demandés par la commune et non prévus au contrat initial, sont indispensables au maintien de l'attractivité et au maintien du niveau d'excellence de l'exploitation du service public du domaine skiable de la station* ».

D'après le [site internet](#) de la commune des Contamines-Montjoie, la commune a déjà réalisé les aménagements suivants : espace de loisirs des Loyers (skate-park et pumptrack), équipements de salubrité au col du Joly à destination des randonneurs, cyclistes et véhicules terrestres, hélisurface à disposition des refuges, remise en état des sentiers de randonnées. D'autres projets d'aménagement pour le développement du VTT et du VAE sont à l'étude. En outre, plusieurs opérations d'aménagement « 4 saisons » ont fait l'objet d'une saisine de l'Autorité environnementale ou de l'Autorité en charge de l'examen au cas par cas (cf. figure 2), sans que le projet d'aménagement global du domaine de montagne ne soit décrit.

Le dossier doit être complété par la présentation du projet d'aménagement global de la station, et à minima, les opérations déjà contractualisées dans le cadre de la délégation de service public du domaine skiable et de son avenant n°4, en précisant les liens fonctionnels entre l'opération objet du présent avis et les différents aménagements visant à développer l'activité touristique du domaine de montagne et plus largement de la station.

Le dossier précise que la présente opération est conjointe à l'action visant à améliorer le service de navette gratuite depuis le centre village, inscrite dans un schéma de mobilité douce et garantit une accessibilité optimale pour tous les usagers à la fois à l'espace de loisirs, à l'espace skiable et aux hébergements du plateau des Tappes.

En outre, le dossier indique que la télécabine de la Gorge, exploitée l'été, joue également un rôle de transport urbain, qualifié d'ascenseur valléen, pour l'accès au domaine skiable. L'absence d'éléments concernant les flux, les divers modes de transport et report de transports et d'accès à la station ne permet pas de se prononcer sur l'adéquation entre les objectifs affichés de l'opération, le périmètre retenu pour l'opération présentée et le périmètre de son évaluation environnementale.

L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter le projet global d'aménagement de la station des Contamines-Montjoie-Hauteluice et d'exposer les liens fonctionnels existants entre les diverses opérations récentes, en cours et projetées en particulier au sein de son domaine de montagne ;
- faire évoluer le périmètre d'ensemble en conséquence, en y associant, à tout le moins, l'évaluation des flux d'usagers actuels et futurs, l'évolution quantitative des divers modes transports suite à la mise en service de la nouvelle télécabine, et de mettre en cohérence le périmètre de l'évaluation des incidences du projet dans le cadre ainsi redéfini.

## 1.2. Présentation de l'opération

L'opération de remplacement de la télécabine de la Gorge, située entre 1 180 m et 1 480 m d'altitude, et pour un montant de 10 millions d'euros, comprend :

- le démontage de la télécabine 4 places de la Gorge, d'une capacité de 1 210 personnes par heure, comprenant également celui de gare aval et de ses neuf pylônes ;
- la construction de la télécabine 10 places de la Gorge, d'une capacité à terme de 2 700 personnes par heure, des gares aval et amont et de ses sept pylônes ;
- la construction des bâtiments autour de la gare aval :
  - un volume de construction en continuité de la gare : les locaux propres au fonctionnement de la télécabine, une aire de stationnement réservée aux véhicules d'urgence et convoyeurs, ouverte sur le parvis central ;
  - un volume de construction en continuité nord de la gare : dédié aux clients, avec l'aménagement de sanitaires, consignes à ski et bagagerie ;

D'une longueur de 580 m pour un dénivelé de 298 m, la future télécabine aura une pente moyenne de 65 %.

La gare aval sera déplacée 25 m plus au sud des infrastructures existantes et la gare amont 10 m plus au sud de l'actuelle gare, qui sera conservée pour un usage de salle « hors sac ».

Le projet nécessite les terrassements suivant :

Implantation	Surface (m <sup>2</sup> )	Volume de déblais (m <sup>3</sup> )	Volume de remblais (m <sup>3</sup> )
Gare aval	0	0	0
Gare amont	2376	2052	1364
Ligne	225	0	0
<b>Total</b>	<b>2601</b>	<b>2052</b>	<b>1364</b>

Tableau 1 : bilan des terrassements de l'opération (source : MRAe d'après dossier)

Selon les pièces du dossier, le devenir des matériaux extraits diffère : régalaage des terres extraites ou dépôt en stockage de matériaux inertes. L'étude d'impact indique que les 688 m<sup>3</sup> de déblais excédentaires seront stockés à proximité du jardin d'enfant, au plateau de l'Étape et qu'une demande de dépôt de matériaux inertes est en cours auprès de la commune<sup>2</sup>.

2 Le dossier précise qu'une autorisation avait été déposée en 2016 sur cet emplacement, la capacité autorisée n'avait pas été atteinte.

En outre, le projet nécessitera un défrichement de 6 667 m<sup>2</sup> pour l'élargissement du layon d'environ 8,6 m induit par le déplacement des gares.

Les éléments de l'appareil démantelé seront évacués par hélicoptère ou par camion grue. Aucune nouvelle piste ne sera créée pour la réalisation des travaux. Les massifs des pylônes démantelés resteront en place. Toutefois, le dossier indique que des cheminements pourront être modifiés si nécessaire, préalablement à la réalisation des travaux. Le plan des chemins d'accès modifiés, de l'emprise des travaux, des aires de stockages et les bases-vie du chantier doivent être localisés et repérés dès ce stade dans le dossier, et il doit en être tenu compte dans l'évaluation des incidences.

Les travaux sont programmés en automne 2025 pour une mise en service de la nouvelle télécabine de la Gorge en décembre 2026.

*Le dossier précise qu'« en accompagnement de la gare, et remplacement des services associés aujourd'hui existants, un projet d'aménagement global est mis en œuvre. Il comprend, outre la construction des locaux nécessaires au fonctionnement de la gare, l'ensemble des aménagements extérieurs et traitements paysagers liés à ces deux entités (parkings, desserte navettes et bus, dépose minute...). La construction vient s'agencer autour d'un parvis central où se recoupe l'ensemble des flux piétons du site, en liaison avec les deux zones de parkings notamment ».*

**L'Autorité environnementale recommande de :**

- **décrire précisément l'ensemble des opérations programmées et notamment les aménagements autour de la gare aval (caractérisation des parkings visiteurs, des stationnements bus/navettes, des bâtiments en continuité de la gare aval...) ;**
- **d'intégrer au périmètre d'étude l'organisation du chantier pour la réalisation des travaux (identification des chemins d'accès susceptibles d'être modifiés, emprise des travaux, aires de stockage, bases-vie et drop-zone) et de mettre à jour l'étude d'impact en conséquence.**

### **1.3. Procédures relatives à l'opération**

L'opération de remplacement de la télécabine de la Gorge est soumise à évaluation environnementale systématique au regard de la rubrique 43a) Création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure, du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

La réalisation de l'opération nécessite :

- la mise en compatibilité du PLU via une procédure de déclaration de projet ;
- une déclaration d'utilité publique ;
- une autorisation de défrichement<sup>3</sup> ;
- une autorisation d'exécution des travaux (DAET) ;
- d'une autorisation relevant de la police du Maire pour le dépôt de déblais excédentaires.

L'opération fait également partie des infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R.122-2, et en particulier aux « lignes suspendues ou lignes analogues de type par-

---

<sup>3</sup> Au 16 avril 2025, la demande d'autorisation d dossier défrichement n'était pas déposée, bien que le dossier indique que celle-ci serait instruite en parallèle de l'instruction de la DAET.

ticulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes, y compris gares » ce que le dossier ne relève pas, malgré la fonction affichée de transport urbain attendue des installations.

En outre, pour l'Autorité environnementale, il est possible qu'une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées ou à leurs habitats, non mentionnée dans le dossier, soit nécessaire.

Les dossiers de mise en compatibilité du PLU via la procédure de déclaration de projet et de DAET, à l'occasion desquels l'Autorité environnementale a été saisie, ont été déposés par le pétitionnaire, auprès de la commune des Contamines-Montjoie.

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

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

- les milieux naturels et la biodiversité ;
- les risques naturels
- la ressource en eau ;
- le paysage ;
- le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

### **2.1. Observations générales**

Sur la forme, l'étude d'impact présente de façon claire et hiérarchisée, à l'aide de tableaux de synthèse, les enjeux repérés, les incidences brutes et résiduelles attendues après l'application des mesures. Toutefois, l'absence de numérotation des pages complique la recherche d'informations dans le document, notamment dans la version papier qui est la plus susceptible d'être consultée lors de l'enquête publique. Le dossier est d'autant plus difficile à appréhender que le sommaire indique plusieurs paragraphes numérotés de la même manière (par exemple : le paragraphe 1.1 correspond à la situation géographique en p 70, à la description du domaine skiable en page 257, aux effets sur le climat en p 298, à la définition du changement climatique en p 354 et aux mesures d'évitement en p 362).

**L'Autorité environnementale recommande de mettre à jour l'étude d'impact et le sommaire, en supprimant les redondances dans la numérotation des paragraphes et de numéroté les pages de l'étude d'impact afin de permettre le repérage des informations dans le document par le public.**

Les vingt-cinq remontées mécaniques du domaine sont ouvertes de début décembre à mi-mars (environ 105 journées d'ouverte par remontée mécanique) et parmi elles, deux (dont la télécabine de la Gorge) sont également exploitées en saison estivale (du 1<sup>er</sup> juillet au 3 septembre). Le dossier évoque une fréquentation importante du domaine skiable en hiver et moindre en été, avec globalement une tendance stable depuis plusieurs années. Toutefois, seule la fréquentation de l'actuelle télécabine de la Gorge est présentée :

- fréquentation hivernale : 180 500 passages en montée et 170 600 passages en descente ;
- fréquentation estivale : 35 400 passages en montée et 22 000 passages en descente.

Le dossier ne présente pas la fréquentation globale du domaine de montagne (en périodes hivernale et estivale). Il ne précise par ailleurs pas les flux touristiques et urbains liés aux déplacements tous modes (voitures et transports en commun) depuis le village des Contamines-Montjoie, porte d'accès à la station des Contamines-Montjoie et du domaine de montagne. Le dossier doit distinguer les parts des flux actuels de la télécabine pour l'usage de transport urbain ou pour l'usage touristique (selon les heures de la journée, les jours de la semaine et les périodes de l'année, et selon les modes de transports utilisés). En outre, il ne présente pas l'évolution attendue de ces flux, possiblement à la hausse sous l'influence de la future télécabine de la Gorge dont la capacité de transport est, à terme, environ 123 % supérieur à la télécabine actuelle. Une hausse de fréquentation estivale du domaine de montagne (VTT,...), est en outre susceptible d'incidences significatives sur les sols et la biodiversité.

En outre, l'étude d'impact n'analyse que les incidences induites par l'opération de remplacement de la télécabine de la Gorge, sans tenir compte de l'aménagement global autour de la gare aval de la future télécabine.

**L'autorité environnementale recommande de :**

- **présenter les flux actuels et projetés d'usagers, pour des déplacements urbains et touristiques, induits par le remplacement de la télécabine de la Gorge et ses aménagements connexes, sur une aire d'influence de l'opération qu'il conviendra de redéfinir ;**
- **d'adapter l'aire d'étude et l'évaluation des incidences ainsi que les mesures en conséquence, y compris pour les incidences de sa fréquentation estivale (par exemple sur la biodiversité et les sols).**

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

L'étude d'impact présente les trois variantes étudiées : remplacement en lieu et place (variante n°1), recul de la gare aval (variante n°2) et liaison directe du Signal (variante n°3).

Les variantes 1 et 2 ont été écartées principalement pour des raisons techniques. La variante trois consistant à relier directement le Signal sans passer par les Trappes, avait pour objectif de « *retrouver la neige en se positionnant à une altitude plus élevée* » en répondant « *aux problèmes d'enneigement à basse altitude en lien avec le réchauffement climatique* ». Cette variante a été abandonnée car elle aurait nécessité, d'après le dossier, un défrichement plus conséquent et « *une réflexion globale à l'échelle du domaine skiable* ». Ce choix de ne pas mener une réflexion globale à l'échelle du domaine skiable est préjudiciable à la bonne évaluation des incidences des activités du domaine sur l'environnement. Dans ces rapports d'activités, notamment ceux de [2023](#) et [2022](#), comme dans le paragraphe 1.1 du présent avis, l'Autorité environnementale rappelle la nécessité d'appréhender les enjeux environnementaux à une échelle adaptée, qu'il revient à chaque maîtrise d'ouvrage, chaque station, de s'emparer de la notion de projet telle que définie par l'article L.122-1 du code de l'environnement.

En outre, l'absence de caractérisation objective des incidences de chaque variante ne permet pas de vérifier la pertinence des choix retenus au regard de la prise en compte de l'environnement<sup>4</sup>.

4 La seule explication des choix opérés, ne peut pas être considérée comme une présentation des solutions de substitution raisonnables au sens de l'article R122-5 du code de l'environnement qui énumère le contenu d'une étude d'impact et notamment le II-7° prévoyant : Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la

L'Autorité environnementale recommande de présenter les solutions alternatives étudiées et de justifier ou de revoir le choix retenu sur la base de critères environnementaux, en prenant en compte l'intégralité des aménagements liés au projet d'ensemble.

### **2.3. État initial de l'environnement, incidences de l'opération sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser**

#### **2.3.3. Milieux naturels et biodiversité**

##### *2.3.3.4. Observations générales*

L'analyse de l'état actuel des milieux naturels et de la biodiversité a été réalisée à l'aide de données bibliographiques et de douze passages d'inventaires faune-flore-habitats (dont quatre de nuit) réalisés de mi mars 2024 à fin août 2024.

La zone d'étude (contour resserré autour de l'opération) est en partie en Znieff<sup>5</sup> de type II "[Massif du Mont-Blanc et ses annexes](#)" (au niveau de la gare aval) et à proximité de la Znieff de type I "[Partie forestière de la réserve naturelle des Contamines-Montjoie](#)". Elle est à environ 320 m du site Natura 2000 directive habitats « [Contamines-Montjoie – Miage – Tré la Tête](#) » et à 250 m de la [réserve naturelle des Contamines-Monjoie](#). L'opération est située dans un réservoir de biodiversité identifié au Sraddet<sup>6</sup> Auvergne Rhône-Alpes et dans le corridor écologique du Bon Nant pour les espèces terrestres et aquatiques de la vallée recensés au [Plan local d'urbanisme](#).

D'après l'inventaire départemental, les zones humides « Les Tappes/La Chaz/mare des Tappes » « La Praz Ouest/les Moranches Sud » se situent à 40 m de la gare amont et à environ 250 m de la gare aval.

##### *2.3.3.5. État initial*

**Habitats** : d'après les résultats d'inventaires, la zone d'étude compte treize habitats naturels dont trois d'intérêt communautaire : pessières subalpines (enjeu local faible), des landes alpines et boréales (enjeu local modéré) et les groupements des affleurements et rochers érodés alpins (enjeu local modéré). Un peuplement de grandes laïches, présent au milieu du tracé de l'actuelle télécabine et caractéristique d'un milieu humide, est considéré comme un enjeu local **fort**. Le dossier retient pourtant, sans l'expliquer, dans le tableau de synthèse p251, un enjeu **faible à modéré** pour les habitats naturels et compris le peuplement de grandes laïches.

**Flore** : aucune espèce florale protégée n'a été recensée parmi les cent neuf espèces présentes sur la zone d'étude. La renouée du Japon, espèce invasive, est présente sur la partie haute de la zone d'étude dans les secteurs anthropisés. Le dossier retient un enjeu « de vigilance » concernant la plante invasive.

**Faune** :

S'agissant des amphibiens, la Grenouille rousse et le Triton alpestre (espèces protégées) ont été recensés sur la zone d'étude, principalement au niveau du plan d'eau à proximité de la gare amont. L'enjeu est considéré comme **modéré** par le dossier.

---

santé humaine.

5 Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

6 Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires approuvé le 10 avril 2020, en cours de révision

S'agissant des reptiles, aucune espèce n'a été identifiée dans la zone d'étude malgré la présence de milieux favorables à ce groupe faunistique. L'enjeu est considéré comme **très faible** par le dossier.

S'agissant des mammifères hors chiroptères, le Lièvre d'Europe et le Cerf élaphe (enjeu local faible pour les deux espèces) sont présents sur la zone d'étude. D'après le dossier, dans cette zone, les pessières subalpines forment un milieu forestier bien connecté aux boisements environnants, offrant ainsi des corridors de déplacement et des zones refuge pour le Cerf. Certaines zones ouvertes peuvent être utilisées comme zones d'alimentation pour ces espèces. L'enjeu est considéré comme **très faible** par le dossier.

S'agissant des chiroptères, la zone d'étude comporte plusieurs arbres à gîte et un bâtiment favorable aux chiroptères. Les écoutes ont permis d'identifier sur la zone d'étude, onze espèces dont une espèce à enjeu fort (la Barbastelle d'Europe) et sept espèces à enjeu modéré (la Murin de Brandt, la Noctule commune, la Noctule de Leisler, l'Oreillard roux, la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Nathusius et la Sérotine commune). L'enjeu est considéré comme **modéré à fort** par le dossier.

S'agissant des invertébrés, ont été observées vingt-quatre espèces de papillons, neuf espèces d'orthoptères et une espèce de libellule. Aucune de ces espèces n'est protégée. L'enjeu est considéré comme **très faible** par le dossier.

S'agissant des oiseaux, vingt-sept espèces d'oiseaux nicheurs sont recensées sur la zone d'étude, dont vingt sont protégées et parmi elles : le Bouvreuil pivoine (enjeu **fort**), le Pipit des arbres, du Chardonneret élégant, du Geai des chênes, de la Mésange boréale, le Roitelet huppé et le Serin cini (enjeu **modéré**). Le Martinet noir et le Tarin des aulnes, espèces protégées, ont été contactées sur site avec un habitat potentiellement favorable à leur reproduction. L'enjeu pour ces deux espèces est considéré comme très faible par le dossier au motif qu'ils « n'ont pas été observés en présence d'un comportement de reproduction ». L'enjeu avifaune doit pourtant être reconsidéré à la hausse, d'autant plus que les espèces en migrations et les rapaces nocturnes ont également fait l'objet de recherches : si aucune espèce n'a été contactée, un gîte favorable aux petites chouettes de montagne a été identifié.

#### *2.3.3.6. Incidences brutes*

Habitats : en phase travaux, les impacts bruts, liés aux terrassements, au défrichage et à l'implantation des pylônes, concernent 0.7 ha de pessières sub-alpines des Alpes, 683 m<sup>2</sup> de pâtures mésophiles, 464 m<sup>2</sup> de recrûs forestiers caducifoliés et 0.3 ha de zones rudérales. L'incidence de l'aménagement est considérée comme **forte** concernant les pessières sub-alpines.

Flore : en phase travaux, le dossier considère les incidences sur les espèces communes et rudérales comme très faibles. En période d'exploitation estivale, l'incidence sur la flore est qualifiée de très faible, car la fréquentation sera essentiellement localisée à proximité des gares, soit sur des milieux déjà remaniés et utilisés à l'heure actuelle. Les incidences sont jugées nulles sur la flore en période d'exploitation hivernale. Dans le tableau de synthèse présenté en p 394 de l'étude d'impact, les incidences sur la flore sont considérées comme faibles.

#### Faune

S'agissant des amphibiens, les travaux n'engendreront pas d'impacts sur les habitats de reproduction des amphibiens, en revanche il y a un risque d'écrasements des individus lors des terrassements.

S'agissant des mammifères (hors chiroptères), le dossier considère les incidences de l'opération sur le Lièvre d'Europe et le Cerf élaphe comme faibles voir très faibles, au motif qu'ils disposent d'habitats de report préservés tout autour de la zone d'étude. Cet argument est très souvent rejeté par les instances scientifiques, du fait de la possible saturation des milieux. Le niveau des incidences brutes de l'opération sur les mammifères, hors chiroptères, est à justifier ou à réévaluer à la hausse.

S'agissant des oiseaux et notamment des espèces forestières, les impacts bruts, considérés comme très faibles à modérés, sont liés à la destruction de 0.7 ha de pessière (défrichement d'habitat de reproduction). Le dossier fait également l'hypothèse d'habitats de report. Le niveau des incidences brutes de l'opération sur les oiseaux est à justifier. En outre, le risque de dérangement (notamment lié au recours à l'hélicoptère pendant la période de reproduction des espèces à enjeu) est considéré comme modéré à fort.

S'agissant des chiroptères, parmi les 0.7 ha de pessière détruite, quatre arbres gîtes favorables aux chiroptères seront détruits par les travaux. Le dossier considère les incidences brutes comme faibles à très faibles. Toutefois, des investigations complémentaires permettraient d'affiner ce chiffre.

Le dossier considère qu'en phase exploitation(hivernale et estivale), les incidences brutes de l'opération sont nulles sur les milieux naturels, la faune et la flore (elles sont considérées comme très faibles sur la flore dans une autre partie de l'étude). Cette affirmation reste à démontrer au regard de la potentielle augmentation de la fréquentation et donc de l'augmentation de la pression sur les milieux naturels et la biodiversité, d'autant que l'hypothèse d'habitats de report, avancée à plusieurs reprises, ne peut être retenue. Il est attendu une analyse des incidences brutes de l'aménagement en période d'exploitation.

#### **L'Autorité environnementale recommande :**

- **d'analyser les incidences brutes de l'opération, en phase exploitation, en tenant compte de l'augmentation potentielle de la fréquentation en toute saison et par conséquent de l'augmentation de la pression sur les milieux naturels et la biodiversité ;**
- **de reconsidérer les niveaux d'incidences brutes, en phase travaux, notamment pour les mammifères hors chiroptères et les oiseaux considérant la possible saturation des milieux de report.**

#### *2.3.3.7. Mesures et incidences résiduelles*

##### Habitats

Les mesures d'évitement ME1 (Mesure d'évitement visant à se prémunir du risque de pollution des eaux et du sol et des milieux naturels) et ME7 (évitement des zones humides) et de réduction MR10 (limitation de l'occupation de l'espace), MR11 (réhabilitation des surfaces remaniées) et MR19 (adaptation des moyens d'accès aux zones de travaux) ne permettent pas de considérer que le niveau d'incidence sur les milieux naturels est nulle, le niveau d'incidence reste donc modéré.

Deux mesures de compensation sont décrites : replantation du layon actuel (2 963 m<sup>2</sup> de reboisement et 3 704 m<sup>2</sup> de compensation financière auprès des propriétaires) et travaux de dépressage (sur une surface de 7,3 ha sur la parcelle forestière communale 21 à environ 1 km du site de l'opé-

ration) et doivent permettre d'atteindre un niveau d'incidence résiduelle faible. La compensation financière n'est pas une compensation des atteintes à l'environnement.

## Flore

Les mesures d'évitement (MR1) et de réduction MR10, MR11, MR13 (conservation de la terre végétale et régalage sur les surfaces à végétaliser) et MR12 (gestion des espèces invasives) doivent permettre d'atteindre un niveau faible des incidences résiduelles.

## Faune

Plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont proposées :

- ME1 mesure visant à se prémunir du risque de pollution des eaux et du sol et des milieux naturels
- ME6 absence de travaux nocturnes et d'éclairage nocturne en phase travaux et exploitation ;
- ME7 évitement des zones humides ;
- ME8 mise en place de barrières à amphibiens : une localisation de cette mesure apparaît nécessaire ;
- MR10 limitation de l'occupation de l'espace ;
- MR15 adaptation du calendrier des travaux : défrichement réalisé à partir de septembre, hors période de reproduction des espèces (notamment avifaune) et abattage d'arbres à gîtes entre septembre et mi-octobre. Un écologue vérifiera la présence de chiroptères avant le démarrage des travaux. Les travaux d'entretien du layon devront également respecter ces périodes d'intervention ;
- MR16 passage d'un écologue avant le démarrage des travaux : cette mesure consiste à vérifier la présence de nichées d'oiseaux et d'amphibiens avant les travaux de défrichement, à marquer les arbres à gîtes à abattre et définir un protocole d'abattage. La mesure précise qu'en cas de présence d'espèces terrestres à enjeu de conservation au niveau de l'emprise du chantier, ces espèces seront déplacées à l'extérieur du chantier dans des milieux favorables à celles-ci. De ce fait, une autorisation de capture sera préalablement demandée. Dans le cas où des nichées d'oiseaux seraient présentes dans l'emprise des terrassements, aucune intervention ne sera entreprise avant la fin de la reproduction et l'élevage des jeunes oiseaux.
- MR17 suppression de tous les éléments sur le chantier qui pourraient porter atteinte à la biodiversité : enlèvement des matériel et matériaux, obstruction des éléments creux pouvant créer des pièges pour la faune ;
- MR18 adaptation de l'usage de l'hélicoptère : les hélicoptères, éviteront les survols à basse altitude des zones sensibles pour limiter le dérangement des espèces d'oiseaux présentes et notamment pendant leur période de reproduction qui s'étale surtout d'avril à août dans ce secteur. Cette mesure apparaît peu probante et doit être retravaillée.

Des mesures d'accompagnement sont également présentées (MA2 : l'implantation des dix gîtes à chiroptères est à localiser sur une carte). Ces mesures ne doivent pas être prises en comptes dans l'évaluation des impacts résiduels.

Les impacts résiduels ne sont pas quantifiés pour les habitats et habitats d'espèces, ce qui ne permet pas de conclure sur le cadre réglementaire à adopter au titre des espèces protégées. Ils doivent être réévalués en prenant en compte la temporalité des mesures et la durée à partir de laquelle elles seront efficaces.

**L'Autorité environnementale recommande de :**

- **quantifier les incidences résiduelles de l'opération sur les habitats et habitats d'espèces en prenant en compte la temporalité des mesures et la durée à partir de laquelle elles seront efficaces ;**
- **présenter ou renforcer les mesures d'évitement et de réduction, le cas échéant ;**
- **s'assurer de l'absence d'incidences résiduelles significatives sur les espèces protégées et dans la négative, après avoir renforcé les mesures d'évitement et de réduction, de définir les mesures de compensation nécessaires.**

Pour rappel, toute atteinte significative, tout dérangement significatif, d'espèces protégées doit conduire à solliciter une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées ou à leurs habitats.

### **2.3.4. Risques naturels**

La commune des Contamines-Montjoie est couverte par un Plan de prévention des risques naturels approuvé le 20 juillet 2016<sup>7</sup>. D'après la [carte des aléas](#), le tracé de la télécabine de la Gorge est concerné sur son linéaire par un aléa faible à moyen de « glissement de terrain », un aléa moyen « chute de blocs et de pierres » ainsi qu'un aléa fort « ruissellement » dû à la présence d'un ruisseau alimenté par une source en pied de versant, à proximité de la gare aval, et busé à l'intersection avec le tracé de la future télécabine. Les emprises des gares sont en dehors des zones identifiées par un aléa. D'après la [carte réglementaire](#) de ce PPRn, le tracé de la future télécabine traverse des zones à prescriptions fortes inconstructibles X<sup>8</sup> notamment au niveau du canal en pied de versant, et une large zone à prescriptions fortes inconstructible « forêt à fonction de protection » (V). Les secteurs d'implantation des futures gares aval et amont ne sont pas concernés par une zone réglementaire au PPR.

La commune dispose d'une carte de localisation des phénomènes avalancheux ([CLPA](#)). Le secteur de l'opération est en dehors d'emprises recensées à la CLPA.

La future télécabine a fait l'objet d'une étude géotechnique<sup>9</sup>, dont les objectifs sont d'identifier les risques naturels à prendre en compte et de définir une première adaptation de l'opération aux spécificités du site et les grands principes de réalisation des travaux. Concernant la présence du ruisseau en pied de versant, l'étude mentionne que « *compte tenu des pentes du terrain, et même si cela n'a semble-t-il jamais été observé, une attention particulière devra être apportée à cet écoule-*

<sup>7</sup> La carte de l'aléa d'avalanches du PPRn, dans le secteur d'Armançette a été actualisée à la suite de l'événement du 10 décembre 2021

<sup>8</sup> [Règlement du PPR](#) :

Zones réglementaires X (Torrentiel, glissement de terrain, ravinement, chutes de pierres, avalanches) Les occupations et utilisations du sol suivantes sont, par dérogation, admises, à condition qu'elles n'aggravent pas les risques et n'en provoquent pas de nouveaux, et qu'elles présentent une vulnérabilité restreinte : Les travaux, installations et ouvrages tels que lignes, pylônes ainsi que les bâtiments (gares) nécessaires au fonctionnement et à usage exclusif des remontées mécaniques.

Zones réglementaires V (Zone de forêt à fonction de protection) : Les occupations et utilisations du sol suivantes sont, par dérogation, admises, à condition qu'elles n'aggravent pas les risques et n'en provoquent pas de nouveaux, et qu'elles présentent une vulnérabilité restreinte : les travaux, installations et ouvrages tels que lignes, pylônes ainsi que les bâtiments (gares) nécessaires au fonctionnement et à usage exclusif des remontées mécaniques

<sup>9</sup> Etude géotechnique – analyse des risques naturels du 14 janvier 2025, réalisée par Age environnement et jointe au dossier

ment et à ce busage de manière à éviter tout désordre sur le nouveau projet en cas de débordement ou de comblement accidentel de la buse dont le diamètre semble juste suffisant au regard du débit au moment des observations ». « A défaut de pouvoir se soustraire à ce risque (par exemple par réhausse gravitaire du projet), celui-ci devra être traité par une étude hydraulique spécifique (qui devra définir les caractéristiques minimales nécessaires du diamètre de busage du ruisseau ». L'étude géotechnique conclut que l'opération est envisageable sous réserve de suivre les prescriptions techniques (à valider en phase d'exécution) comme la mise en œuvre des dispositifs drainants en cas de venues d'eau et d'exutoire gravitaire en gare aval (et P1, P2), et plus spécifiquement pour les fondations : respect des profondeurs hors gel, dispositions techniques pour la réalisation des fonds de fouilles, pentes des déblais provisoires. En outre, elle préconise la réalisation d'une étude géotechnique de conception afin de préciser et valider les contextes géotechniques et hydrologiques des gares aval et amont, des pylones notamment les points sensibles P1,P2,P6 et P7 et de dimensionner précisément les fondations des ouvrages (profondeur de fondation, contrainte admissible de sol, préconisations techniques à adopter...).

Aucune étude ne porte sur :

- l'aire de stockage des matériaux à proximité de la gare amont, pourtant localisée dans une zone potentiellement soumise à des aléas faibles à moyens de glissements de terrain et en zone à prescriptions faibles à moyennes, constructible sous conditions ;
- le rôle de la forêt de protection, dont la réalisation de l'opération entraînera une augmentation de sa fragmentation à minima le temps que la partie replantée retrouve cette fonction ;
- les débordements du ruisseau en partie busé situé à proximité de la gare aval<sup>10</sup>.

Il conviendra de démontrer que les aménagements au niveau de la zone de dépôt, de l'élargissement du layon, et du ruisseau en pied de versant ne seront pas de nature à aggraver les aléas en présence ni d'en créer de nouveaux. L'augmentation de la fréquentation du secteur conduit à augmenter les enjeux et la vulnérabilité du secteur et donc à augmenter les risques en présence, ce que le dossier ne mentionne pas. En outre, le dossier n'évoque pas les possibles évolutions des aléas du fait du changement climatique.

**L'Autorité environnementale recommande de :**

- **reconsidérer le niveau d'enjeu des aléas naturels (chutes de blocs, glissements de terrain, forêt de protection, ruissellement), en intégrant la zone de dépôt des matériaux excédentaires stockés à proximité de la future gare amont, ainsi que leurs possibles évolutions du fait du changement climatique ;**
- **préciser les dispositions constructives des ouvrages de la future télécabine de la Gorge, justifiant de la bonne prise en compte des risques géotechniques ainsi que des risques hydrauliques liés à la présence du ruisseau en pied de versant ;**
- **présenter les mesures prises pour ne pas aggraver l'exposition de la population à ces aléas et ne pas augmenter les risques en présence, y compris au niveau de la zone de dépôt des matériaux excédentaires et de l'élargissement du layon dans la forêt à fonction de protection.**

## **2.3.5. Eaux superficielles et souterraines**

### Eaux superficielles

<sup>10</sup> Une proposition d'étude relative à la « protection de la future télécabine de la Gorge contre les débordements du canal situé en amont » de la gare aval est jointe au dossier. Cette proposition d'étude mentionne qu'une « étude hydrologique du bassin versant directement drainé par le canal sera réalisée. Elle risque cependant d'être peu significative à cause de l'importance de l'alimentation par les sources ».

Le dossier indique que la zone d'étude est située dans le bassin versant du Bon Nant. Elle est traversée, à proximité de la gare aval, par un de ses affluents : le ruisseau, en partie busé, alimenté par une source de pied de versant. D'après les études réalisées entre 1998 et 2008, la qualité hydro-biologique des eaux du Bon Nant, au niveau de l'opération, est considérée comme bonne par le dossier, qui juge l'enjeu modéré.

Le dossier identifie un risque modéré de pollution en phase travaux et très faible en phase exploitation. L'application de la mesure ME1 visant à se prémunir du risque de pollution (définition des emplacements des véhicules, matériels et matériaux de chantier, équipement des engins en kit anti-pollution) et des mesures MR1 de gestion des fuites éventuelles et MR2 de gestion des écoulements (création de cunettes favorisant les écoulements provisoires des eaux de ruissellement qui pourront être décantées dans des bassins provisoires) doivent permettre d'atteindre un niveau d'impact résiduel faible à très faible. Les mesures décrites pour éviter et réduire le risque de pollution des eaux sont appropriées.

### Eaux souterraines

Le site du projet n'est pas concerné par un périmètre de captage d'alimentation en eau potable. D'après les reconnaissances de terrain effectuées dans le cadre de l'étude géotechnique, les résultats des forages piézométriques ont montré la présence de la nappe entre 2,4 et 4,3 m de profondeur par rapport au terrain naturel au niveau de la future gare aval et des pylônes P1 et P2. Le dossier considère cet enjeu comme modéré.

Le dossier identifie un risque très faible de pollution accidentelle en phase travaux et lors de la maintenance de l'appareil. L'application des mesures ME1, MR1 et MR2 doivent permettre d'atteindre un niveau d'impact résiduel très faible. Les mesures décrites pour éviter et réduire le risque de pollution des eaux sont appropriées.

### **2.3.6. Paysages**

L'opération est dans le périmètre du site « Col du Bonhomme et ses abords », inscrit à l'inventaire des sites dont la conservation présente un intérêt général par [arrêté ministériel du 23 septembre 1942](#). D'après le dossier, le secteur d'implantation de l'opération est caractérisé par des composantes paysagères de prairies et d'habitations en fond de vallée, forêts à forte pente, prairies d'alpage et sommets empierrés ou enneigés, ainsi que des équipements et infrastructures liés au sport d'hiver avec peu de co-visibilités mais pouvant être très fréquentées (GRP Tour du Mont-Blanc). Le layon rectiligne est l'élément le plus visible depuis les points de vue même les plus éloignés, marquant l'artificialisation du paysage. Le dossier qualifie l'enjeu paysager de modéré pour ce qui concerne les co-visibilités.

Le dossier relève des incidences temporaires fortes sur le paysage en phase de travaux, du fait de la co-existence de deux layons le temps que l'ancien layon se végétalise. Les incidences permanentes de la nouvelle gare aval, bien que différente de l'architecture locale, sont considérées comme faibles car les bâtiments sont jugés plus qualitatifs. Les incidences de la ligne et de la gare amont sont considérées comme modérées par le dossier. Les mesures d'évitement (ME2 gestion de chantier, ME5 intégration des terrassements, ME3 intégration de pylônes et de la ligne, ME4 dépose et intégration de l'ancienne ligne) ainsi que la mesure de réduction (MR9 insertion paysagère du nouveau layon dans le boisement) ne permettent pas de réduire ces niveaux d'incidences. La mesure de compensation proposée au titre du défrichement MC1 consiste en la plantation d'arbres dans une partie de l'ancien layon. Elle doit permettre de réduire les incidences sur les co-visibilités et les perceptions rapprochées et lointaines.

Le dossier ne présente pas d'insertion paysagère des terrassements et du défrichement en période enneigée, ni de représentation du futur layon dans un paysage proche et lointain notamment depuis le versant opposé qui, en phase travaux et même au-delà du fait de la faible résilience des milieux à ces altitudes, ont une incidence sur les paysages et potentiellement sur le site inscrit au titre du paysage. Cette incidence ne peut être qualifiée de temporaire.

**L'Autorité environnementale recommande :**

- **de modéliser (par des photomontages par exemple), l'insertion paysagère dans le paysage proche et lointain des surfaces terrassées (y compris la zone de stockage) et particulièrement du layon créé en parallèle du layon existant, en période d'enneigement et estivale ;**
- **d'en évaluer les incidences et de définir les mesures ERC en conséquence.**

### **2.3.7. Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre**

Aucun bilan des consommations énergétiques du projet, ni des émissions de gaz à effet de serre, en phase travaux et en phase exploitation n'est présenté. Le dossier se contente d'affirmer qu'en phase travaux, la réalisation de l'opération aura une incidence faible concernant les émissions de gaz à effet de serre et est sans effet sur le climat local ou régional. Il se limite aussi à indiquer qu'en phase exploitation, l'opération n'aura pas d'incidence concernant les émissions de GES car la situation reste identique à l'actuelle et qu'un appareil de transport par câble n'a aucune émission de CO<sub>2</sub> et est 100% électrique. Cette affirmation apparaît infondée dans la mesure où la future remontée mécanique verra la capacité de transport augmenter de +123 % par rapport à l'actuelle, nécessitant potentiellement plus d'énergie pour l'exploitation de la future télécabine de la Gorge.

Il est incompréhensible, qu'en l'état actuel des connaissances des effets du changement climatiques en montagne et de la vulnérabilité des infrastructures des domaines skiables, le dossier ne présente pas le bilan des consommations énergétiques, le bilan des émissions de GES et les mesures visant à les éviter, les réduire voire les compenser. D'autant que le dossier précise que *« dans tous les cas, la télécabine de la Gorge, en elle-même n'est pas spécifiquement vulnérable, mais plutôt son exploitation<sup>11</sup>. Il s'agit d'un investissement sur 30 ans, qui aux vues de l'altitude et des modèles, ne devrait pas être mis en « péril » au regard du changement climatique. De plus cette télécabine est empruntée également en été et joue un rôle d'ascenseur valléen pour l'accès au domaine skiable »*.

L'affirmation du dossier que les émissions GES du projet sont minimes, ce qui reste à démontrer au regard des déplacements touristiques et à usage urbain induits (en tenant compte du report des déplacements routiers urbains vers la télécabine) et de l'exploitation de la remontée elle-même, ne permet pas de s'exonérer de la production d'une analyse précise de la contribution de l'opération dans les émissions de GES pour les déplacements, à l'échelle de la station : la réalisation d'un bilan carbone complet sur l'ensemble de la station est attendu.

Sur cette base d'un bilan carbone complet et détaillé, des mesures de réduction et compensation doivent être proposées à l'échelle du domaine skiable. Un exposé de la manière dont la mise en œuvre de l'opération s'inscrit dans la trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050 est attendue.

---

11 Le dossier indique que *« de plus, avec l'élévation du niveau de la limite pluie-neige, confirmée par l'étude Climsnow, la piste de retour se trouve de plus en plus souvent sans neige dans sa partie aval, ce qui entraîne sa fermeture, et les mêmes difficultés que le matin avec d'importants temps d'attente à la descente pour le retour des skieurs. »*. Cette étude Climsnow, dont les références ne sont pas précisées, n'est pas jointe au dossier.

#### **L'Autorité environnementale recommande :**

- **de présenter un bilan des émissions des gaz à effet de serre, incluant l'ensemble des émissions induites par l'opération et notamment celles liées à la phase travaux, aux déplacements des usagers, y compris au report des déplacements routiers urbains vers la télécabine, ainsi qu'à l'exploitation de la future remontée mécanique incluant l'exploitation des bâtiments ;**
- **de reconsidérer le niveau des incidences et de définir des mesures visant à les éviter les réduire ou les compenser ;**
- **de préciser comment l'opération contribue à l'atteinte de l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.**

#### **2.3.8. Effets cumulés**

Le dossier ne présente aucune analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, sous la seule justification qu'aucun autre projet n'a fait l'objet d'une étude d'impact sur la commune. sans préciser si des projets existent dans des communes voisines, de même nature mais portés par d'autres stations, ou de nature différente par exemple.

Depuis plusieurs années, le domaine de montagne des Contamines-Montjoie a fait l'objet de plusieurs aménagements, réalisés ou non dont les incidences conjuguées avec la présente opération doivent être évaluées dans le cadre d'une démarche d'évaluation environnementale unique menée à l'échelle de la station (cf. figure 2 et §1.1 du présent avis) notamment vis-à-vis de la biodiversité et des milieux naturels, des risques naturels, de la ressource en eau, des paysages et des émissions de gaz à effet de serre dans un contexte de changement climatique.

Pour être exhaustif concernant les effets conjugués relatifs à la biodiversité (notamment aux surfaces d'habitats naturels altérés ou artificialisés) et aux paysages, il conviendra de considérer l'intégralité des aménagements de la station depuis la création du domaine (qui pour l'Autorité environnementale font partie du même projet d'ensemble).

**L'Autorité environnementale recommande d'analyser les effets cumulés relatifs à la biodiversité (notamment les milieux naturels altérés ou artificialisés) et aux milieux naturels, aux risques naturels, à la ressource en eau, aux paysages et aux émissions de gaz à effet de serre, avec les autres projets, au moins à l'échelle intercommunale .**

#### **2.4. Dispositif de suivi proposé**

Le dossier présente trois mesures de suivi.

La mesure MS1, mission d'assistance et de suivi environnemental du chantier, a pour objectif de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des mesures sur une période donnée. La mission comprendra des visites au démarrage de la phase de préparation des travaux et pendant les travaux, plusieurs jours de contrôle, la visite d'un écologue pour la vérification des arbres à gîtes, la mise en place des nichoirs et des clôtures pour les amphibiens, la réalisation de compte-rendu de visite et l'assistance auprès du maître d'ouvrage pour la mise en œuvre de l'ensemble des mesures.

La mesure MS2, suivi des nichoirs à chiroptères, consiste en un contrôle visuel de l'occupation des nichoirs (accompagné d'un compte-rendu) à raison de deux passages par an (en été et à l'automne) aux années N+1, N+3, N+5 et N+10. Les nichoirs détériorés seront remplacés ou réparés et en fonction des résultats du suivi, les nichoirs pourront être déplacés.

La mesure MS3, suivi spécifique sur l'avifaune et les chiroptères, consiste en une identification des espèces d'oiseaux nicheurs et de la densité de leur population ainsi que des écoutes passives des chiroptères réalisées entre mi-juin et juillet (accompagnées d'un compte-rendu) aux années N+1, N+3, N+5 et N+10. L'écologue en charge de ce suivi pourra proposer le cas échéant des mesures pour améliorer la qualité des habitats.

Ces mesures de suivi n'appellent pas de remarque particulière. Toutefois, le dossier ne présente pas de mesures de suivi pour tous les enjeux environnementaux relevés, qu'il s'agisse de la biodiversité (notamment pour la flore invasive), du paysage (notamment le reboisement et la re-végétalisation des surfaces remaniées), des aléas ou risques naturels, de l'eau ainsi que les émissions de GES induits par l'évolution des flux de déplacements tous modes confondus.

En outre, l'Autorité environnementale rappelle que les comptes rendus de chantier de l'écologue et les suivis écologiques en phase d'exploitation sont à transmettre au service de la DREAL en charge des espèces protégées.

**L'autorité environnementale recommande d'étendre le dispositif de suivi à l'ensemble des enjeux environnementaux et des mesures s'y rapportant, et particulièrement à la biodiversité (notamment pour la flore invasive), au paysage (notamment le reboisement et la re-végétalisation des surfaces remaniées), aux aléas ou risques naturels, à l'eau ainsi qu'aux émissions de GES induits par l'évolution des flux de déplacements tous modes confondus.**

Également, deux mesures de compensation sont décrites :

- MC1 replantation du layon existant. Cette replantation a pour objectif de réduire l'impact résiduel, visuel, de limiter la perte en biodiversité et préserver un habitat naturel d'intérêt écologique modéré. Elle devra faire l'objet d'un suivi écologique sur 10 ans auquel s'ajouteront des opérations d'entretien des plants. La mesure MC1 consiste à la replantation de Pessière sub-alpines sur 2 963 m<sup>2</sup>. La replantation sera précédée de travaux préparatoires tels que débroussaillage, travaux de sol... La partie haute du layon sera conservée en pâture mésophile et la zone humide conservée. Les 3 704 m<sup>2</sup> restants seront compensés financièrement auprès des propriétaires.
- MC2 : travaux de dépressage. Ces travaux consistent à réduire la densité des peuplements boisés jugés trop denses et ont pour objectif d'améliorer la stabilité des arbres et la qualité du peuplement. Cette mesure sera réalisée sur la parcelle forestière communale 21 de 7,3 ha, située à environ 1 km de site de l'opération et est, d'après le dossier, encadrée et réalisée par l'ONF<sup>12</sup>.

Lorsqu'une compensation est nécessaire, elle doit être réalisée avant que les incidences ne soient effectives et donc avant la réalisation du projet. De plus, sont à considérer les incidences sur les milieux qui seront eux-mêmes détruits par la mise en place de la mesure compensatoire. Les mesures compensatoires mises en œuvre ont une obligation de résultat et devront elles-mêmes faire l'objet d'un suivi qui devra être précisé.

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

Le résumé non technique reprend les idées essentielles du dossier en une cinquantaine de pages. Bien illustré, il permet la compréhension de l'opération en présentant des tableaux de synthèse des enjeux, des incidences et des mesures. Il devra être repris pour être conforme à l'étude d'impact complétée pour tenir compte des recommandations du présent avis.

12 Office National des Forêts

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

### 3. Mise en compatibilité du document d'urbanisme

#### 3.1. Description de la mise en compatibilité

La commune des Contamines-Montjoie est couverte par un Plan local d'urbanisme dont la dernière procédure a été approuvée le 30 mars 2023. L'emprise du projet est concernée par :

- l'OAP thématique « stationnements » ;
- les zones A, agricole, N, naturelle, et Nst dédiée aux stationnements ouverts au public en zone naturelle ;
- un emplacement réservé ER33 (5 690 m<sup>2</sup>), dédié à l'aménagement d'une aire de stationnement ;
- un espace boisé classé ;
- une zone aménagée en vue de la pratique du ski alpin ;
- la proximité d'un plan d'eau, qui reste toutefois exclu de la protection prévue à l'article [L122-12 du code de l'urbanisme](#).

La mise en œuvre du réaménagement du parking existant et du remplacement de la télécabine de la Gorge nécessite les modifications suivantes au PLU :

- du rapport de présentation avec l'intégration de la notice de présentation du dossier de mise en compatibilité du PLU et de son évaluation environnementale ;
- du règlement écrit :
  - avec la création, au sein de la zone naturelle, d'un sous secteur zoné Ne dédié à la gestion et au confortement des équipements collectifs et services publics existants, et au sein duquel :
    - sont seulement autorisés : l'aménagement, l'adaptation, les travaux d'entretien et de réparation, des constructions et installations existantes à usage d'équipement public et d'intérêt collectif, les aires de stationnement ouvertes au public, traitées de manière qualitative sur le plan paysager, avec leurs équipements et mobiliers d'accompagnement, les installations techniques et sanitaires, les aménagements et installations légères liés à la fréquentation du site par le public, sous réserve qu'ils s'intègrent dans le paysage et les constructions et installations nécessaires aux équipements d'intérêt collectif et des services publics ou assimilés ;
    - les hauteurs des constructions et installations ne sont pas réglementées mais les constructions doivent s'intégrer dans le site ;
    - les constructions peuvent s'implanter jusqu'en limite des voies et emprises publiques et des limites séparatives ;
    - le recours à des matériaux drainants et perméables (graviers, pavés d'infiltration, pavés engazonnés...) doit être privilégié pour le traitement des abords des constructions, sauf contrainte technique avérée et justifiée ;
  - avec l'ajout, pour l'ensemble de la zone N et de ses sous-secteurs, précisant que pour les équipements d'intérêt collectif et services publics ou assimilés, les règles de hauteur des constructions, de recul des constructions par rapport aux voies publiques et

emprises publiques et d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives, ne s'appliquent pas, sous réserve de s'intégrer dans l'environnement existant ;

- du règlement graphique :
  - réduction de l'espace boisé classé pour permettre le défrichement ;
  - élargir l'emprise du domaine skiable pour permettre la réalisation de la future télécabine ;
  - supprimer l'emplacement réservé ER33, qui n'a plus d'utilité pour la réalisation d'un espace de stationnement ;
  - modifier le zonage Nst au profit du zonage Ne au niveau de la gare aval actuelle et de la parcelle 492 (1 028 m<sup>2</sup>) actuellement en zone A pour englober la future gare aval ;
  - modifier le zonage N su secteur de la gare amont au profit du nouveau zonage Ne ;

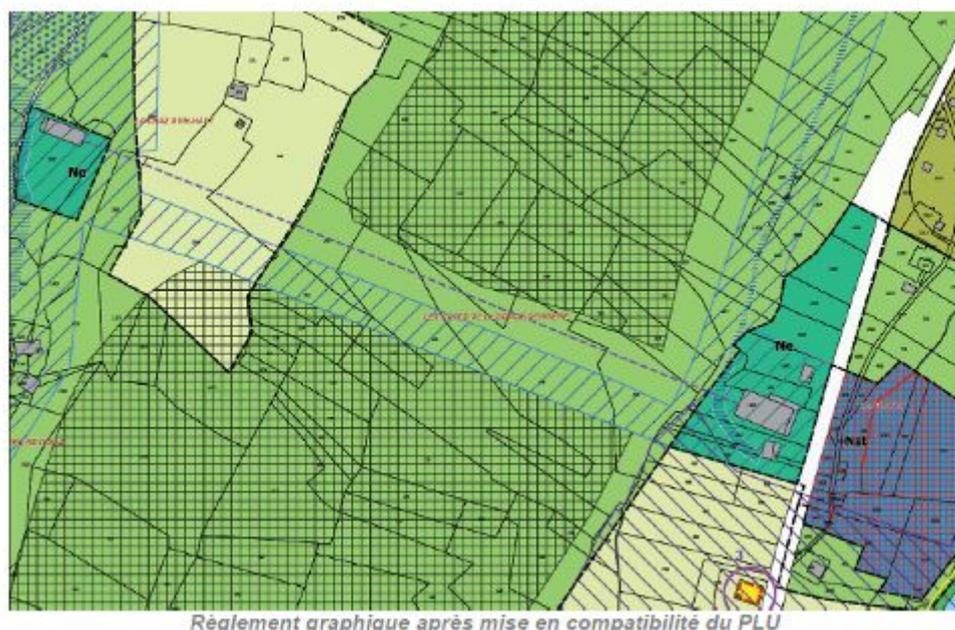


Figure 3: Modification du règlement graphique (avant/après) – Source : dossier

- de l'OAP en modifiant les principes d'aménagements pour permettre, à proximité de la future gare aval<sup>13</sup> :
  - le stationnement de 6 bus et de 7 places dédiées aux personnes à mobilité réduite, au minimum ;
  - les aménagements nécessaires (dépose navettes) au fonctionnement des navettes destinées à l'acheminement des visiteurs depuis le centre-village.



OAP Stationnements

## Principes d'aménagement

Requalification du stationnement du téléphérique de la Gorge

**Illustration**



**Organisation du stationnement**

- Suppression du stationnement, situé sur la sur largeur Ouest de la RD, en amont de la route d'accès à la base nautique
- Création d'un parking « transports en commun » à l'Ouest – capacité 14 places environ
- Création d'un parking de proximité près de la gare à l'Ouest – capacité 25 places environ dont 7 places réservées PMR (à ajuster en fonction de la capacité globale du secteur). Privilégier le stationnement pour le personnel.
- Création d'un espace de dépose pour une navette et des emplacements 2 roues (vélos et motos) à proximité de la gare du téléphérique.
- Réalisation d'un parking de 300 places environ à l'Est avec deux accès entrées/sorties clairement identifiés.
- Afin de satisfaire aux exigences d'intégration paysagères, la surface nécessaire par emplacement sera de 32m<sup>2</sup> minimum. Cette surface comprend les voies de circulation et le traitement paysager.

13

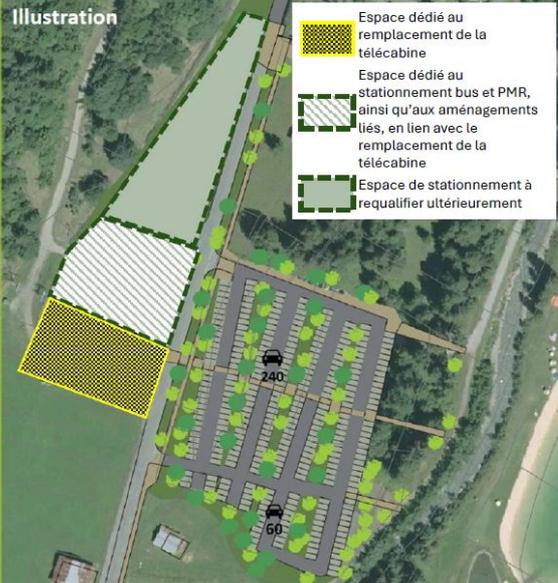


OAP Stationnements

## Principes d'aménagement

Requalification du stationnement du téléphérique de la Gorge

**Illustration**



**Organisation du stationnement :**

- Dans le cadre du remplacement de la télécabine de la Gorge, mise en œuvre d'une dépose navette, et de 6 emplacements dédiés aux bus, ainsi que de 7 places PMR au minimum.
- Ultérieurement, suppression du stationnement situé sur la sur largeur Ouest de la RD, en amont de la route d'accès à la base nautique.
- Ultérieurement, réalisation d'un parking à l'Est, avec aménagement des entrées et sorties.
- Ultérieurement, création d'un parking de proximité près de la gare de la télécabine (parking Ouest), en privilégiant le stationnement pour le personnel.
- Afin de satisfaire aux exigences d'intégration paysagère, la surface nécessaire par emplacement sera de 32 m<sup>2</sup> minimum pour les emplacements voiture. Cette surface comprend les voies de circulation et le traitement paysager.

13

13 Le dossier sera communiqué.

partie Nord de l'espace de stationnement existant est concernée également par un aménagement ultérieur »

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
remplacement de la télécabine de la Gorge et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU)

Avis délibéré le 27 mai 2025

Stationnement, mis par la commune. La

page 24 sur 28

La liste des emplacements réservés est également à modifier pour tenir compte de la suppression de l'emplacement réservé n°33, ce que ne mentionne pas le dossier.

La surface à supprimer de l'espace boisé classé n'est pas précisée. Le bilan des surfaces des différents zonages concernés par la mise en compatibilité du PLU, tel que présenté dans le dossier n'est pas à l'équilibre. Ces données devront être expliquées et si nécessaires corrigées.

Zonage	Avant MEC du PLU (ha)	Après MEC du PLU (ha)	Différence
Zone A	195,13	195,04	- 0,09 ha
Zone N	441,56	441,27	- 0,29 ha
Zone Nst	3,19	2,12	- 1,07 ha
Zone Ne	0	1,35	+ 1,35 ha
<b>Total</b>	<b>639,88</b>	<b>639,78</b>	<b>-0,1 ha</b>

Tableau 2 : bilan des zonages avant et après la mise en compatibilité du PLU (source : Dossier et MRAe)

**L'Autorité environnementale recommande de :**

- **de supprimer l'ER n°33 du tableau inséré dans le règlement graphique ;**
- **de préciser la surface d'EBC supprimée.**

### **3.2. La qualité du rapport environnemental fourni**

L'évaluation environnementale de l'évolution du document d'urbanisme fait l'objet d'un document à part d'une soixantaine de pages. Il reprend en grande partie les éléments de l'étude d'impact du projet concernant la présentation du projet, l'état initial et les incidences du projet sur l'environnement ainsi que la présentation des variantes étudiées. Il intègre la présentation des modifications du PLU rendues nécessaires pour la réalisation du projet ainsi qu'une présentation des mesures de la séquence ERC, des incidences résiduelles et du suivi de l'application du PLU.

### **3.3. L'articulation de la mise en compatibilité avec « d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification vigueur »**

L'analyse de l'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec les documents supra-communaux ne fait pas l'objet d'un chapitre à part entière. L'évaluation environnementale du PLU indique en p 8 que « pour chacun des enjeux traités par l'Évaluation Environnementale, a été analysée l'articulation entre les documents supra-communaux à considérer et la mise en compatibilité du PLU ». Cette présentation ne facilite pas la compréhension de cette analyse qui est par ailleurs trop succincte, se limitant à une présentation de l'état initial, sans réellement analyser l'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec les documents supra-communaux.

En matière de biodiversité, le dossier précise que le Sradet identifie un boisement classé en réservoir de biodiversité d'importance régionale, qui d'après les expertises de terrain est également un corridor écologique de bonne qualité.

Le dossier présente les orientations du Sdage Rhône Méditerranée 2022-2027 et du Sage du bassin versant de l'Arve entre le Mont-Blanc et Genève, qui qualifie la qualité hydrobiologique du ruisseau compris dans la zone d'étude, de bonne.

L'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec les documents supra-communaux s'apparente à une présentation de l'état initial, sans réellement analyser l'articulation elle-même.

**L'Autorité environnementale recommande de justifier la bonne articulation du projet de mise en compatibilité avec l'ensemble des règles définies par les documents supra-communaux, notamment vis-à-vis des espaces naturels terrestres et aquatiques et des continuités écologiques.**

### **3.4. Les incidences et les mesures d'évitement, réduction et compensation**

Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sont analysées, dans le chapitre intitulé « Etat initial et incidences du projet », selon plusieurs thématiques : urbanisme, biodiversité et milieux naturels, risques naturels, technologiques et nuisances, cadre de vie, paysage et patrimoine, et la ressource en eau.

S'agissant des zones humides, la mise en compatibilité du PLU ne prévoit pas de modification concernant les zones humides recensées à l'inventaire départemental et situées à proximité des aménagements nécessaires à la réalisation du projet. Toutefois, la mise en compatibilité du PLU ne propose pas de dispositif permettant la protection de la zone humide identifiée le long du tracé, lors des inventaires « habitats » réalisés dans le cadre du projet.

S'agissant des incidences de la mise en compatibilité du PLU sur la biodiversité et les milieux, relevées par le dossier, le défrichement, rendu possible par la modification du PLU, accroît la fragmentation du boisement. Le dossier considère que la largeur de la surface défrichée n'est pas de nature à perturber significativement la continuité du boisement au regard de la taille du massif et que les incidences sont faibles sur les continuités écologiques.

En outre, le dossier indique l'incidence de l'évolution du PLU, suite à la destruction de 6 667 m<sup>2</sup> d'habitat d'intérêt communautaire (pessières sub-alpines), utilisé pour la nidification des oiseaux et l'abattage de quatre arbres à gîtes pour les chiroptères sera très faible à modérée, au regard de la période de réalisation du défrichement réalisé en dehors des périodes sensibles pour la faune,

Concernant les risques naturels, les principales incidences de la mise en compatibilité du PLU, relevées par le dossier, concernent la potentiellement déstabilisation de blocs rocheux sur le tracé de la remontée mécanique, ainsi que l'incidence d'une crue, qui doit être précisée via une étude hydraulique. Le dossier indique que l'opération de remplacement de la télécabine est rendue possible sous réserve de prescriptions techniques qui seront déterminées en phase travaux. Le PLU doit à son échelle préciser les mesures d'évitement et de réduction, afin de ne pas aggraver l'exposition de la population à ces aléas et ne pas augmenter les risques en présence, dans un contexte de changement climatique.

En matière paysagère, les incidences de l'évolution du PLU permettant l'augmentation de la largeur du layon sont considérées comme fortes en phase travaux et modéré en phase d'exploitation de la future remontée mécanique. Le dossier indique que ces incidences sont temporaires du fait du reboisement prévu. Cet argument n'est pas recevable dans la mesure où le reboisement du layon existant est partiel et n'atteindra ses objectifs paysager et fonctionnel qu'à long terme. L'architecture de la gare aval, moins similaire à l'architecture locale, mais considérée comme qualitative aura une incidence faible sur le paysage d'après le dossier. En outre, le dossier n'évalue pas les incidences de la création du sous-secteur Ne, dans lequel les hauteurs de construction sont non limitées mais doivent s'insérer dans le site. L'absence de limitation des hauteurs des constructions et de précisions quant aux critères définissant « l'intégration dans le site » dans le règlement

de la zone Ne, ne permet pas de garantir l'absence d'incidence significative de l'évolution du PLU sur les paysages et le cadre de vie.

Également, le dossier n'analyse pas les incidences des modifications apportées à l'ensemble de la zone N (pour l'ensemble de la zone N et de ses sous-secteurs, précisant que pour les équipements d'intérêt collectif et services publics ou assimilés, les règles de hauteur des constructions, de recul des constructions par rapport aux voies publiques et emprises publiques et d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives, ne s'appliquent pas sous réserve de s'intégrer dans l'environnement existant). Les incidences de ces modifications doivent être étudiées à l'échelle du PLU et des mesures visant les éviter et les réduire sont à définir, le cas échéant.

S'agissant des émissions de gaz à effet de serre du fait de l'évolution du PLU projeté, d'après le dossier, le fonctionnement de l'accessibilité au secteur est amélioré par la mise en compatibilité du PLU qui prévoit une aire de retournement avec lieu de dépose pour les navettes ainsi que des stationnements spécifiques pour les bus et véhicules PMR. Toutefois, le dossier ne dit pas quelles sont les améliorations attendues en termes de déplacements des usagers, tout mode de déplacement confondu à l'échelle du PLU et donc de la possible réduction des consommations d'énergie associées. En outre, aucun bilan n'est présenté alors même que le projet réduit la surface de boisement, induit des travaux de génie civil (notamment parkings et bâtiments), d'équipements (remontée mécanique) et conduit à la réorganisation des stationnements en lien avec l'amélioration de la desserte par transport en commun. Le bilan des émissions de GES doit être réalisé et des mesures d'évitement, de réduction et compensation doivent être proposées à l'échelle du PLU, le cas échéant. Un exposé de la manière dont la mise en œuvre du PLU s'inscrit dans la trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050 est attendu.

**L'Autorité environnementale recommande dès ce stade, par des mesures au sein d'une OAP ou du règlement (écrit et graphique) du PLU :**

- **de définir une protection pour la zone humide, le long du layon, recensée lors des inventaires « habitats » ;**
- **d'évaluer les incidences des modifications de la zone N, à l'échelle du PLU, et définir des mesures visant à les éviter et les réduire le cas échéant ;**
- **de reconsidérer les incidences sur le paysage comme permanentes, du fait du temps long de la régénération du reboisement et présenter des mesures complémentaires permettant de garantir l'intégration paysagère; en complément, de définir les hauteurs de constructions dans la zone Ne et en précisant les critères « d'intégration dans le site » ;**
- **de réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre possiblement induits par l'évolution du PLU, du fait de la fréquentation induite ; d'exposer la manière dont la mise en œuvre du PLU s'inscrit dans la trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050 et définir des mesures de réduction et de compensation le cas échéant.**

Les mesures de la séquence Éviter, Réduire, Compenser, présentées sous forme d'un tableau de synthèse, se basent sur celles décrites dans l'étude d'impact et liées ou potentiellement liées à l'application du PLU modifié par la mise en compatibilité. Ces mesures ne sont pas retranscrites dans les différentes pièces opposables du PLU (règlement, OAP...).

Le dossier indique que *« concernant les éléments de la mise en compatibilité du PLU, un suivi photographique est proposé et pourra être réalisé par la commune des Contamines-Montjoie. En effet, différents points de vue présentés dans le rapport pourront être photographiés et ainsi com-*

*parés* ». Ce suivi photographique concerne l'évolution induite par la réduction de l'EBC ainsi que les modifications de l'OAP « stationnements » sur le parking de la télécabine de la Gorge.

Les objectifs poursuivis et les indicateurs des objets à évaluer ne sont pas définis. Sans état de référence et de valeur initiale, ce dispositif ne pourra pas être aisément mis en œuvre. Par ailleurs, une fréquence de suivi doit être ajoutée. Enfin, ce dispositif global nécessite d'être complété pour qu'en cas d'impacts négatifs du PLU sur l'environnement, des ajustements et mesures appropriées puissent être proposés. L'Autorité environnementale recommande de revoir de manière détaillée le dispositif de suivi pour en faire un véritable outil de pilotage du PLU.

La modification ne prévoit pas l'identification ni la protection de la zone de dépressage (parcelle communale n°21) objet de la mesure compensatoire MC2 du projet. L'établissement d'une protection permettrait de garantir la traçabilité et la bonne prise en compte de la mesure de compensation.

**L'Autorité environnementale recommande de :**

- **retranscrire, dans les documents opposables du PLU, les mesures de la séquence ERC retenues dans le tableau de synthèse ;**
- **à partir d'un état initial de référence, définir des objectifs et indicateurs des objets à évaluer ainsi qu'une fréquence de suivi, afin de garantir le suivi environnemental de l'évolution du PLU ;**
- **inscrire au PLU, une protection concernant la zone de dépressage afin de garantir la pérennité de la mesure compensatoire MC2, définie à l'étude d'impact du projet.**