



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
relatif au projet de remplacement du télésiège de SuperVenosc,  
d'aménagement de la piste SuperVenosc et d'« ensemble  
immobilier des Clarines »  
présentés par la Communauté de Communes de l'Oisans et  
la société ADIM Développement immobilier  
sur la commune des Deux Alpes  
(département de l'Isère)**

**Avis n° 2019-ARA-AP-00818**

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

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dans sa réunion du 28 mai 2019, a donné délégation à Pascale Humbert, membre permanent, en application des articles 3 et 4 de sa décision du 14 mai 2019 portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret du 2 octobre 2015 modifié relatif au CGEDD, pour statuer sur la demande d'avis relative au projet de remplacement du télésiège de SuperVenosc, d'aménagement de la piste SuperVenosc et d'« ensemble immobilier des Clarines » sur la commune des Deux Alpes (département de l'Isère).

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, le délégataire cité 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 Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 19 avril 2019, par la communauté de commune de l'Oisans, sur la demande de permis de construire relative au projet de remplacement du télésiège de Super-Vénosc et au permis d'aménager relatif à l'aménagement de la piste Super-Vénosc, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois. Conformément aux dispositions du III du même article, la préfecture de l'Isère et l'Agence régionale de santé ont été consultées.

Ont en outre été consultés :

- le parc national des Écrins qui a produit une contribution le 27 mai 2019 ;
- la direction départementale des territoires de l'Isère qui a produit une contribution le 27 mai 2019.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, le mettre en ligne et le transmettre à l'autorité compétente.**

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.**

**Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis 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 réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du même code.**

**Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale 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.**

# Avis

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Contexte du projet.....</b>	<b>4</b>
1.1.1. Projet immobilier des Clarines.....	5
1.1.2. Remplacement du télésiège de Super-Venosc.....	6
<b>1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Qualité de l'étude d'impact.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....</b>	<b>8</b>
<b>2.2. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement.....</b>	<b>9</b>
2.2.1. Paysage.....	9
2.2.2. Biodiversité.....	10
<b>2.3. Mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts.....</b>	<b>10</b>
2.3.1. Mesure de réduction « MR2 Végétalisation des secteurs remaniés ».....	11
2.3.2. Mise en place de la séquence ERC pour l'ail rocambole et les terrassements de raccordement à la gare aval.....	11
2.3.3. Mesures de réduction des impacts sur le paysage.....	11
<b>2.4. Mesures de suivi du projet.....</b>	<b>12</b>
<b>2.5. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....</b>	<b>12</b>
<b>2.6. Méthodes utilisées et auteurs des études.....</b>	<b>13</b>
<b>2.7. Résumé non technique de l'étude d'impact.....</b>	<b>13</b>
<b>3. Prise en compte de l'environnement par le projet.....</b>	<b>13</b>
<b>3.1. Préservation des paysages.....</b>	<b>13</b>
<b>3.2. Préservation de la nature et de la biodiversité.....</b>	<b>14</b>
<b>3.3. Gestion des déblais excédentaires.....</b>	<b>14</b>

# 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

## 1.1. Contexte du projet

La station de ski concernée est située sur le territoire de la commune nouvelle des Deux Alpes<sup>1</sup>. Il s'agit de l'une des principales stations de ski de l'Isère. Elle totalise 2 000 habitants au recensement officiel, mais connaît une fréquentation annuelle de 230 000 nuitées touristiques.

La commune est située dans l'aire d'adhésion du Parc National des Écrins. Elle appartient à la communauté de communes de l'Oisans et fait partie du territoire du SCoT de l'Oisans.

Le périmètre du projet se situe plus précisément sur le versant situé à l'ouest du secteur urbanisé de la commune déléguée de l'Alpe de Venosc, sur le versant de Pied Moutet. Le site Natura 2000 le plus proche<sup>2</sup> du projet est éloigné d'environ 1,7 km.



Le projet objet de cet avis concerne une opération double menée dans le même secteur :

- Un projet immobilier dit « les Clarines » portant sur la réalisation de 165 logements, essentiellement à vocation touristique, et de trois commerces en pied d'immeuble ;
- le remplacement du télésiège de « Super-Venosc », ses terrassements associés et des travaux de piste.

1 Celle-ci est constituée de deux communes déléguées : Mont-de-Lans et Venosc.

2 Il s'agit de la zone SIC 8201738 « Plaine de Bourg d'Oisans »

Le projet immobilier des Clarines a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 4 septembre 2018.

Ce projet immobilier des Clarines nécessite le déplacement de la gare de départ du télésiège de Super-Venosc, qui conduit à la modification de l'ensemble du tracé du télésiège et à son remplacement. Dès lors, le remplacement du télésiège de Super-Venosc et le projet immobilier des Clarines doivent être appréhendés comme un seul et même projet, au sens du code de l'environnement<sup>3</sup>.

Le présent avis traite ainsi de l'actualisation de l'étude d'impact du projet consécutive à l'aménagement du télésiège de Super-Venosc. S'il reprend les principaux points de l'avis émis sur l'aménagement immobilier des Clarines, il actualise celui-ci en prenant en compte l'incidence globale induite par la suite de l'opération<sup>4</sup>.

### 1.1.1. Projet immobilier des Clarines

Le projet est porté par la société de promotion immobilière ADIM<sup>5</sup>. Sur un terrain d'assiette de 8 700 m<sup>2</sup>, il s'inscrit globalement dans l'enveloppe bâtie de la station. Pour un peu moins de 60 % de sa surface, il est situé sur des terrains déjà construits ou aménagés. Pour la part restante, il est en extension des continuités bâties existantes. Le programme de cette opération comprend :

- la démolition d'un ancien hôtel de 42 chambres ;
- la suppression de la gare de départ d'une ligne de remontée mécanique et son transfert ;
- la construction de cinq bâtiments, d'une surface totale de plancher de 11 700 m<sup>2</sup>, correspondant à 165 logements (dont 157 logements touristiques et huit logements sociaux) ;
- l'installation, en pied d'immeubles, de trois commerces correspondant à une surface de plancher de 729 m<sup>2</sup> ;
- la création de 155 places de stationnement, principalement en sous-sol<sup>6</sup> ;
- l'intégration d'une liaison piétonne, en partie mécanisée, destinée à faciliter l'accès au cœur de station des habitants des résidences du Soleil situées à l'amont ;
- l'amélioration de la collecte et du tamponnement des eaux pluviales, dont la gestion nécessite attention sur ce secteur, permettant de réguler les rejets propres à l'opération et d'intercepter les ruissellements provenant du versant.

3 L'article L.122-1 du code de l'environnement précise que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

4 Pour les remarques exhaustives émises sur la partie « immobilier » du projet, il convient de se reporter à l'avis du 4 septembre 2018 de l'Autorité environnementale.

5 ADIM est une filiale de VINCI Construction France dédiée au développement immobilier.

6 131 places liées aux logements touristiques, 8 places dédiés aux logements sociaux et 16 place aux commerces se répartissant en 132 places en sous-sol et 23 en aérien.



*Vue du projet depuis la rue Rouchas – source étude d'impact Setis "Les Clarines"*

La mise en œuvre du projet réclamera aussi la dépollution des sols du site : un diagnostic de pollution des sols a en effet mis en évidence une pollution aux hydrocarbures sur une petite partie du site et une teneur en plomb a également été détectée dans les remblais de surface.

### **1.1.2. Remplacement du télésiège de Super-Venosc**

Le projet de remplacement du télésiège de Super-Venosc est porté par la société Deux Alpes Loisirs. Il prévoit le déplacement de l'actuel télésiège de Super-Venosc datant de 1987 sur un fuseau différent. Le nouvel équipement permettra de transporter 1440 personnes par heure.

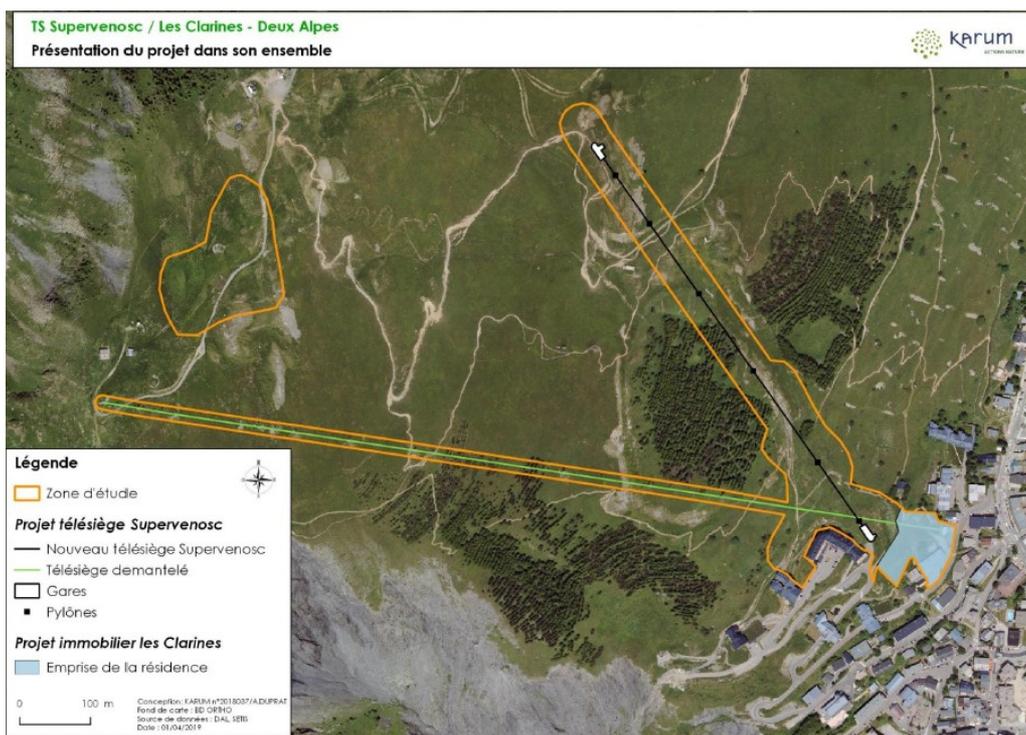
Il comprend la construction des gares amont et aval, des locaux d'exploitation associés et la mise en place de 9 pylônes.

Des travaux de remodelage de la piste sont aussi programmés en amont de la gare aval sur une surface de 1,6 ha. Les terrassements de la gare aval et de raccordement aux pistes vont concentrer la majorité des déblais avec un excédent prévu de 21 500 m<sup>3</sup> mis en dépôt sur une surface de 1,1 ha proche de l'ancienne gare amont du télésiège.

La surface remaniée totale se monte donc à 2,7 ha.

Le réseau neige de culture déjà en place sera réadapté aux terrassements de piste.

Il semble que la position de la gare d'arrivée se situe sur, ou à proximité d'une piste existante, venant de l'amont, que les skieurs emprunteront pour descendre vers la station : il n'y a donc pas de création de nouvelle piste depuis cette gare d'arrivée. Ceci mériterait d'être indiqué plus explicitement dans le dossier.



Emprise du projet - Source étude d'impact Karum

## 1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Outre les enjeux identifiés spécifiquement sur le projet immobilier, les principaux enjeux relevés par l'Autorité environnementale pour le projet pris dans son ensemble sont :

- **la prise en compte des paysages** : le nouveau tracé du télésiège et le nouveau site d'implantation de la gare d'arrivée sont susceptibles d'impacts paysagers. Par ailleurs, le projet de reprofilage de la piste doit respecter la perception du paysage en conservant l'harmonie des parcelles prairiales et la conformité topographique du terrain. Enfin, le front urbain, que vient renforcer le projet immobilier, constitue un facteur de sensibilité en termes d'intégration dans le paysage existant et le tissu urbain ;
- **la préservation de la faune et de la flore** : le projet se situe en territoire de montagne, dont le niveau de biodiversité est toujours important. Le site héberge des espèces protégées et des habitats naturels que le projet doit prendre en compte (flore : l'assiette du projet se situe sur des stations d'Ail rocambole<sup>7</sup>, espèce protégée en Rhône-Alpes ; faune : 45 espèces d'oiseaux sont présentes sur site dont 41 protégées, 6 menacées en Rhône-Alpes et 10 menacées en France. La présence de trois papillons<sup>8</sup> protégés et des habitats qui leur sont favorables est elle aussi établie) ;
- **la gestion des matériaux excédentaires** et l'organisation générale du mouvement des terres, eu égard à la sensibilité du lieu de dépôt retenu.

7 Environ 500 pieds d'Ail rocambole ont été recensés d'après le dossier.

8 Il s'agit du damier de la Succise, de l'Azuré du Serpollet, et du Semi-Apollon ;

## 2. Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact jointe au dossier de saisine est l'actualisation de l'étude d'impact produite lors du projet immobilier des Clarines.

Le document de 287 pages répond à l'ensemble des obligations réglementaires de contenu prévues à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Le document produit est majoritairement focalisé sur les impacts liés au télésiège. Les aspects liés à l'opération des Clarines sont principalement des éléments de synthèse repris tout au long du dossier pour avoir une vision plus globale des impacts du projet.

Les impacts environnementaux du projet immobilier des Clarines ne peuvent pas être pleinement appréhendés par l'étude d'impact mise à jour : pour avoir une vision globale, la lecture de l'étude d'impact initiale relative au projet « les Clarines » est nécessaire.

Le périmètre de l'étude d'impact inclut le site du projet immobilier, l'ancien et le nouveau tracé du télésiège avec les gares de départ et d'arrivée et les travaux d'aménagement de la partie aval de la piste, et intègre également les zones de dépôt des déblais générés par le projet, principalement par la construction de la gare aval. Il ne recouvre cependant pas l'ensemble des secteurs susceptibles d'être impactés par le projet, par exemple du fait, en phase travaux, des déplacements d'engins entre les zones d'aménagement et les zones de dépôt des déblais.

**L'Autorité environnementale recommande d'élargir l'étude d'impact à l'ensemble du périmètre susceptible d'être impacté.**

En outre, la réalisation du projet implique vraisemblablement une adaptation de la piste VTT existante. L'Autorité environnementale signale que, dès lors, ces modifications éventuelles font partie du projet global dont il convient d'analyser les effets environnementaux.

L'étude d'impact est détaillée et agrémentée d'illustrations et de plans permettant d'avoir rapidement et aisément une bonne compréhension des informations les plus importantes. Le plan du dossier est clair et les différentes parties et sous-parties de l'étude d'impact sont utilement conclues par de courtes synthèses ou un tableau de synthèse qui facilitent la lecture du document.

Le présent avis traite de l'étude d'impact finale, qui intègre des éléments contenus dans l'étude initiale et développe ceux concernant le télésiège de Super-Venosc, pour englober les deux opérations liées.

### 2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

L'état initial aborde l'ensemble des thématiques environnementales décrites à l'article R 122-5 du code de l'environnement. Cette partie est, en taille, la plus importante du dossier et occupe près de la moitié du document transmis<sup>9</sup>. Les thèmes sont traités de manière exhaustive et largement étayés par de nombreuses cartes, photographies et schémas. Des synthèses intermédiaires permettent d'avoir un résumé sur chacun des thèmes abordés et sont reprises dans un tableau global à la fin de cette partie.

L'état actuel de l'environnement est bien traité et les arguments avancés proportionnés au regard des enjeux liés au périmètre du projet, ce qui permet de les classer rapidement par ordre d'importance. En ce qui concerne la biodiversité, il identifie très clairement les principaux enjeux liés aux espèces floristiques et

9 La partie « état actuel de l'environnement » est traitée dans le chapitre 4 et occupe plus de 130 pages sur les 287 du dossier.

faunistiques ainsi qu'aux habitats naturels. Le secteur de dépôt des déblais mériterait cependant une attention plus soutenue ; l'état initial n'y relève pas de flore d'enjeu majeur mais note la présence sur une partie du secteur du Thym serpolet, plante hôte de l'Azuré du serpolet, une des trois espèces de papillons protégés indentifiées sur le périmètre. En outre, la topographie de ce secteur révèle qu'il abrite des dépressions de type combe à neige, qui ont un intérêt particulier pour la diversité des milieux naturels. Ceci mériterait d'être relevé.

## 2.2. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement

Les impacts prévisibles du projet sont analysés de manière satisfaisante dans l'étude en différenciant les ceux qui sont temporaires, liés à la phase travaux, et les impacts permanents à l'issue de la réalisation du projet, avec toutefois les limites liées au périmètre restreint de l'étude d'impact<sup>10</sup>.

Les incidences sont classées en fonction de leur intensité (faible, moyen, fort) et sont développées en s'attardant particulièrement sur les thématiques les plus importantes en termes d'enjeux. Les tableaux de synthèse intermédiaires sont repris en conclusion, ce qui permet d'avoir une vision synthétique et globale des impacts principaux du projet sur l'environnement.

Il ressort ainsi que les impacts principaux sur l'environnement sont liés aux terrassements provoqués par le nouveau positionnement de la gare aval du télésiège de Super-Venosc, lui-même consécutif au projet immobilier des Clarines. En effet, les déblais prévus afin de raccorder la piste à la nouvelle gare sont conséquents<sup>11</sup> et vont fortement impacter les enjeux principaux du projet, à savoir le paysage et la biodiversité.

### 2.2.1. Paysage

Les terrassements vont modifier sensiblement la topographie naturelle du versant en amont de la gare, dégradant en permanence la perception du paysage de « Vallée Blanche ». L'homogénéité des secteurs prairiaux sur le même secteur va aussi être altérée sur une surface importante au moins durant le temps des travaux.



10 Cf les remarques et recommandation en introduction de la partie 2 de cet avis

11 L'étude d'impact indique, sur la partie aval de la piste, des déblais de près de 33 750 m<sup>3</sup> pour des remblais de seulement 12100 m<sup>3</sup> sur une surface de seulement 1,6 ha.

## 2.2.2. Biodiversité

Le dossier s'avère de ce point de vue d'un très bon niveau. Les terrassements vont impacter trois espèces de papillons<sup>12</sup> protégés et repérés sur le secteur en bas du projet, et sur le secteur de dépôt des déblais pour l'une d'elles. Au-delà de la destruction ponctuelle des individus, c'est la disparition des plantes hôtes de ces espèces qui impactera de manière permanente leur présence sur site.

La destruction de nichées et de couvées de l'avifaune est possible lors des quelques déboisements sur le secteur du projet<sup>13</sup>. Une partie des déboisements est consécutive au passage du téléski en bordure d'un petit massif. Un autre bosquet sera aussi détruit en raison des terrassements en bas de piste.

L'Ail rocambole est une espèce floristique protégée présente au niveau de la future résidence des Clarines et de la gare aval du téléski. Lors du terrassement de ces équipements, ce sont près de 500 pieds recensés qui seront détruits, soit plus du quart des pieds recensés sur le domaine skiable ce qui représente un impact fort pour le projet.



Position des plans d'Ail rocambole dans l'emprise du projet- Source Étude d'impact Karum

## 2.3. Mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts

L'analyse des impacts et les mesures proposées suivent la démarche « Éviter, Réduire, Compenser ». Elles sont globalement satisfaisantes et pertinentes et accompagnées de mesures de suivi intégrées au projet. Chaque mesure est explicitée et ensuite reprise dans un tableau de synthèse permettant d'associer rapidement la mesure et l'impact visé.

Le coût de chaque mesure est indiqué dans le chapitre dédié.

Le dossier présente 4 mesures d'évitement, 9 mesures de réduction et 2 mesures de compensation pour le

12 Ces trois espèces protégées sont : le Damier de la Succise, l'Azuré du Serpolet et le Semi-Apollon.

13 La destruction affectera au total une surface de 1300 m<sup>2</sup> de forêt d'une richesse biologique faible.

projet. Les mesures de compensation concernent la préservation des pieds d'Ail rocambole.

Ces différentes mesures appellent les remarques suivantes.

### **2.3.1. Mesure de réduction « MR2 Végétalisation des secteurs remaniés »**

Le dossier n'indique pas explicitement la provenance des semences envisagées, même si la page 255 évoque la notion d'espèce indigène.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier sur ce point.**

### **2.3.2. Mise en place de la séquence ERC pour l'ail rocambole et les terrassements de raccordement à la gare aval**

Deux enjeux principaux repérés dans l'étude d'impact concernent la préservation du paysage après terrassement de la piste aval et la sauvegarde des 500 pieds d'ail rocambole sur zone. Ces deux impacts sont consécutifs à l'opération immobilière des Clarines ayant provoqué le déplacement de la gare de départ du télésiège de Super-Venosc.

La justification du choix du site immobilier apportée dans l'étude d'impact initiale portant uniquement sur cette partie immobilier du projet est apparue convaincante<sup>14</sup>. Cependant, le projet des Clarines a rendu inéluctable la réalisation des terrassements pour raccorder la piste à la nouvelle gare et, ce faisant, la destruction de nouveaux pieds d'Ail rocambole.

**Ainsi, l'absence de coordination et d'anticipation entre ces deux phases du projet global n'a pas permis de dérouler totalement la séquence « éviter, réduire, compenser », qui ne s'exerce plus qu'au niveau de la compensation. Ce manque de coordination se révèle également dans la gestion de la transplantation, lors de chaque phase de travaux, des pieds d'Ail rocambole sur deux sites distincts et éloignés l'un de l'autre, sans que la logique environnementale de ce choix de sites apparaisse.<sup>15</sup>**

### **2.3.3. Mesures de réduction des impacts sur le paysage**

Plusieurs mesures de réduction sont prises pour réduire les impacts du nouveau télésiège sur le paysage. Outre la mesure de végétalisation déjà abordée (MR2), il s'agit

- du traitement cohérent des talus et raccord au terrain naturel (MR5) ;
- de l'insertion topographique des massifs de pylônes (MR6) ;
- de la réhabilitation des emprises des équipements démantelés (MR7) ;
- du traitement volontairement irrégulier des lisières (MR8) ;
- de la préconisation de teinte et de choix des matériaux pour les nouveaux équipements (MR9).

Cet ensemble de mesures complémentaires semble adapté aux besoins d'insertion paysagère du projet.

S'agissant de la mesure de végétalisation MR2, bien que celle-ci soit évoquée indirectement dans l'étude, elle n'est pas explicitement décrite page 255. Il importe que la zone de mise en dépôt des déblais soit aussi concernée. **L'Autorité environnementale recommande que le dossier soit complété pour apporter des précisions à ce sujet.**

14 Cf avis MRAE du 4 septembre 2018

15 L'étude d'impact initiale des Clarines indique que 400 pieds d'ail seront ainsi transplantés à 270 mètres de distance lors de la construction du complexe immobilier. Les 100 autres plans impactés par la gare du télésiège de Super-Venosc seront déplacés à moins de 2 km. Les mesures de suivi ne seront pas les mêmes pour les deux sites.

**Il en est de même en ce qui concerne l'étendue des mesures MR5 et MR7 sur l'emprise actuelle de la plate-forme et des talus de la gare amont du télésiège existant.**

## **2.4. Mesures de suivi du projet**

L'étude d'impact fait état de quatre mesures de suivi dans le chapitre 9 du document transmis à la suite de la présentation des mesures ERC.

**Sur la forme l'Autorité environnementale recommande que la présentation du dispositif de suivi soit séparée de la présentation des mesures ERC et fasse l'objet d'un développement distinct ;**

Ces mesures sont adaptées au suivi du chantier. Si la mesure Ms1 concernant le suivi environnemental du chantier est classique dans les études d'impact, les mesures Ms2 et Ms3 sont propres au projet et traitent de la gestion de la relocalisation des stations d'ail Rocamboles.

Enfin, la mesure MS4 qui concerne l'efficacité des mesures environnementales présente un intérêt certain mais reste très généraliste dans son exposé.

**D'un point de vue général, ce dispositif de suivi entre dans le cadre très favorable de l'observatoire environnemental initié par Deux Alpes Loisir en 2015.**

**Plus dans le détail, l'Autorité environnementale recommande que des précisions soient apportées à cette mesure, par exemple sur la déclinaison des thèmes abordés et leur périodicité de recueil.**

## **2.5. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus**

L'étude d'impact évoque des solutions de substitution pour l'aménagement de la piste et son raccord à la nouvelle gare aval, et évoque aussi les éléments présentés dans l'étude d'impact relative à l'ensemble immobilier « les Clarines ».

**Ensemble immobilier les Clarines :** Le projet a fait l'objet d'une évolution de son programme avec la suppression d'un bâtiment et le repositionnement de deux bâtiments du projet. Ce choix retenu est principalement motivé par la prise en compte des objectifs d'intégration paysagère.

**Variante de l'ensemble Télésiège+Piste de SuperVenosc :** Trois variantes sont présentées dans l'étude d'impact. Ces trois variantes, ainsi que la solution retenue, possèdent en commun la contrainte de départ de s'adapter au projet immobilier des Clarines. La destruction des 100 pieds supplémentaires d'ail rocamboles est donc une donnée de départ pour chacune des variantes. La présentation des plans des trois variantes montre que la réduction des impacts environnementaux et paysagers a été étudiée compte tenu des contraintes imposées.

**Choix des zones de dépôt des déblais :** le choix de la zone de dépôt des déblais, en haut de versant, apparaît comme une donnée du projet qui a conditionné le périmètre de l'étude d'impact. Il n'apparaît pas avoir fait l'objet d'une réflexion, du point de vue environnemental, au regard d'autres solutions envisageables.

**L'Autorité environnementale recommande d'étudier différentes solutions alternatives pour le devenir des remblais et de justifier le choix final qui sera fait.**

## 2.6. Méthodes utilisées et auteurs des études

Les méthodes utilisées et les experts qui ont concouru à l'étude d'impact, ainsi que la mention des études et des investigations qui ont contribué à sa réalisation, sont présentées dans le chapitre 10 de l'étude d'impact. Elles sont décrites de manière claire et pédagogique. L'Autorité environnementale salue le soin qui a été apporté à la rédaction de cette partie, principalement pour ce qui concerne le volet « télésiège » du projet<sup>16</sup>.

## 2.7. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique se situe en début de l'étude d'impact avant même la présentation du projet. Il permet rapidement une bonne compréhension des problématiques du projet. Le résumé est facilité par la présence des tableaux de synthèse principaux de l'état initial, des impacts du projet et des mesures d'intégration.

# 3. Prise en compte de l'environnement par le projet

## 3.1. Préservation des paysages

Le projet impacte l'environnement principalement du fait des déblais prévus autour de la future gare aval du télésiège. Les déblais excédentaires prévus lors des travaux sont importants et leur mise en dépôt mérite une attention particulière (voir le paragraphe 3.3). Le défrichement reste toutefois limité.

Les mesures mises en œuvre permettent de limiter notablement les répercussions des travaux. Certaines tendent même à améliorer l'état initial :

- le démantèlement de l'ancienne gare amont de TélÉvenosc effacera un bâtiment visible et impactant en crête ;
- le nouveau télésiège s'intègre mieux dans le relief de vallée et sera moins visible ;
- une couleur plus adaptée des gares les intégrera mieux dans le paysage ;
- le complexe immobilier des Clarines est correctement intégré au paysage et permet une perception de continuité urbaine avec les bâtiments adjacents.

Il en résulte que, quand elle sera mise en œuvre, la séquence ERC proposée devrait permettre une bonne intégration du projet global dans le paysage.

Plus dans le détail :

– pour la re-végétalisation des secteurs remaniés (cf. observation du paragraphe 2-3-1 ci-avant), incluant aussi l'emprise des anciens pylônes déposés, **l'Autorité environnementale recommande de se rapprocher de programmes faisant appel à des semences locales ou à l'ensemencement via l'étalement de foin fauché localement ;**

– du point de vue du grand paysage (cf. observations figurant au paragraphe 2-3-3 ci-avant), un effacement des volumes artificiels en crêtes compléterait utilement les mesures déjà prises.

16 Pour le volet immobilier, l'étude d'impact finale renvoie à l'étude d'impact qui lui est dédiée.

## 3.2. Préservation de la nature et de la biodiversité

Les problématiques liées à la destruction des habitats naturels et des espèces présents sur site constituent un enjeu important du projet.

L'emprise des travaux impacte principalement l'avifaune et les papillons présents sur site par la destruction de leur habitat. Celle-ci restera limitée sur le site. Les mesures d'évitement et de réduction préconisées permettront de réduire sensiblement leurs conséquences sur les espèces protégées.

Pour la flore, le cas de l'Ail rocambole, espèce protégée, est plus délicat. Les pieds présents sur site constituent une fraction non négligeable (plus de 25 %) du total des pieds répertoriés sur la station. L'impact du projet sur cette espèce est étroitement lié au positionnement initial de l'ensemble immobilier des Clarines qui ne permet pas d'éviter leur zone de présence, y compris lors de la construction de la gare du télésiège.

Ceci étant, des mesures de compensation sont prévues. L'étude d'impact se concentre toutefois sur les seuls 100 pieds détruits lors de l'aménagement de la gare aval du télésiège, les 400 autres pieds détruits lors de la construction des bâtiments des Clarines ayant été traités de manière indépendante lors de l'étude d'impact initiale.

Ces mesures englobent deux mesures de compensations et trois mesures de suivi<sup>17</sup>. Il s'agit d'une transplantation et réimplantation au sein d'un habitat favorable au maintien et au développement de l'espèce. Cette mesure est visée par le dossier de demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement (dérogations espèce protégée) qui sera soumis à l'avis du conseil national de protection de la nature (CNP).

Le site de réimplantation prévu est situé à moins de 2 km dans une parcelle de 2,16 ha<sup>18</sup> présentant des conditions écologiques similaires et favorables à l'espèce. Les mesures de suivi suivront l'évolution de la parcelle sur 40 ans. Les mesures prises pour la préservation de l'espèce aboutissent à des mesures longues et lourdes et qui bénéficient toutefois de retours d'expérience favorables et de protocoles expérimentés sur d'autres chantiers<sup>19</sup>.

**Il en résulte que la prise en compte des milieux naturels est globalement bien traitée dans l'étude d'impact et que la mise en œuvre des mesures prévues permettra une réduction significative des dommages sur l'environnement.**

## 3.3. Gestion des déblais excédentaires

Le terrassement en bas de piste engendre une quantité de déblai importante<sup>20</sup> dont la gestion appelle des interrogations :

**Mise en dépôt :** Le site de mise en dépôt est clairement situé sur le plan et est inclus dans le périmètre de l'étude. Il s'agit d'une zone en altitude près de la crête du Fioc, proche de la gare amont de l'ancien télésiège de Super-Venosc. Les remblais seront quasiment invisibles de la station.

17 Il s'agit des mesures de compensation MC1, MC2 et des mesures MS2, MS3 et partiellement MS4. Le bureau d'étude a fait le choix de séparer chaque mesure traitant de la sauvegarde de l'ail Rocambole par thème.

18 Cette surface est 1,2 fois plus grande que le site impacté. Le bureau d'étude a fait le choix de considérer la surface impactée comme la totalité de celle du projet et pas seulement celle occupée par l'ail rocambole.

19 Le chantier cité est celui de la liaison ferroviaire Lyon-Turin ; la mesure de réduction MR2 fournit des détails supplémentaires

20 Plus de 20 000m<sup>3</sup> de déblai à évacuer selon l'étude d'impact.

**L'Autorité environnementale attire toutefois l'attention sur les impacts sur les milieux naturels résultant de ce choix.** En effet, certaines des zones de dépression présentes sur site sont de type « combe à neige » et constituent des milieux naturels intéressants, contribuant à la diversité et la richesse du site. **Elle recommande que soient étudiées d'autres solutions alternatives<sup>21</sup>.**

**Transport :** La quantité de déblais transportés n'est pas négligeable et provoquera de nombreuses rotations de camions de transports de matériaux. Le dossier précise d'ailleurs que la piste VTT sera utilisée comme voie de transport à ces convois. Or, la nature d'une piste VTT semble difficilement compatible, sans aménagement, avec l'usage d'une piste pour poids lourd, ce qui implique des impacts complémentaires qu'il importe de prendre en compte.

**L'Autorité environnementale recommande d'approfondir ce sujet, en ce qui concerne la manière dont les matériaux seront transportés, le calendrier envisagé, le nombre de rotations, et les aménagements prévus pour faciliter le transfert des matériaux, et d'inclure les cheminements prévus dans l'emprise du projet<sup>22</sup>.**

Cette remarque est d'autant plus importante que la zone principale des terrassements est située à proximité des habitations de l'Alpe de Venosc et de milieux naturels sensibles.

21 Cf partie 2.4 de cet avis

22 Cf partie 2.1 de cet avis, concernant le périmètre de l'étude d'impact.