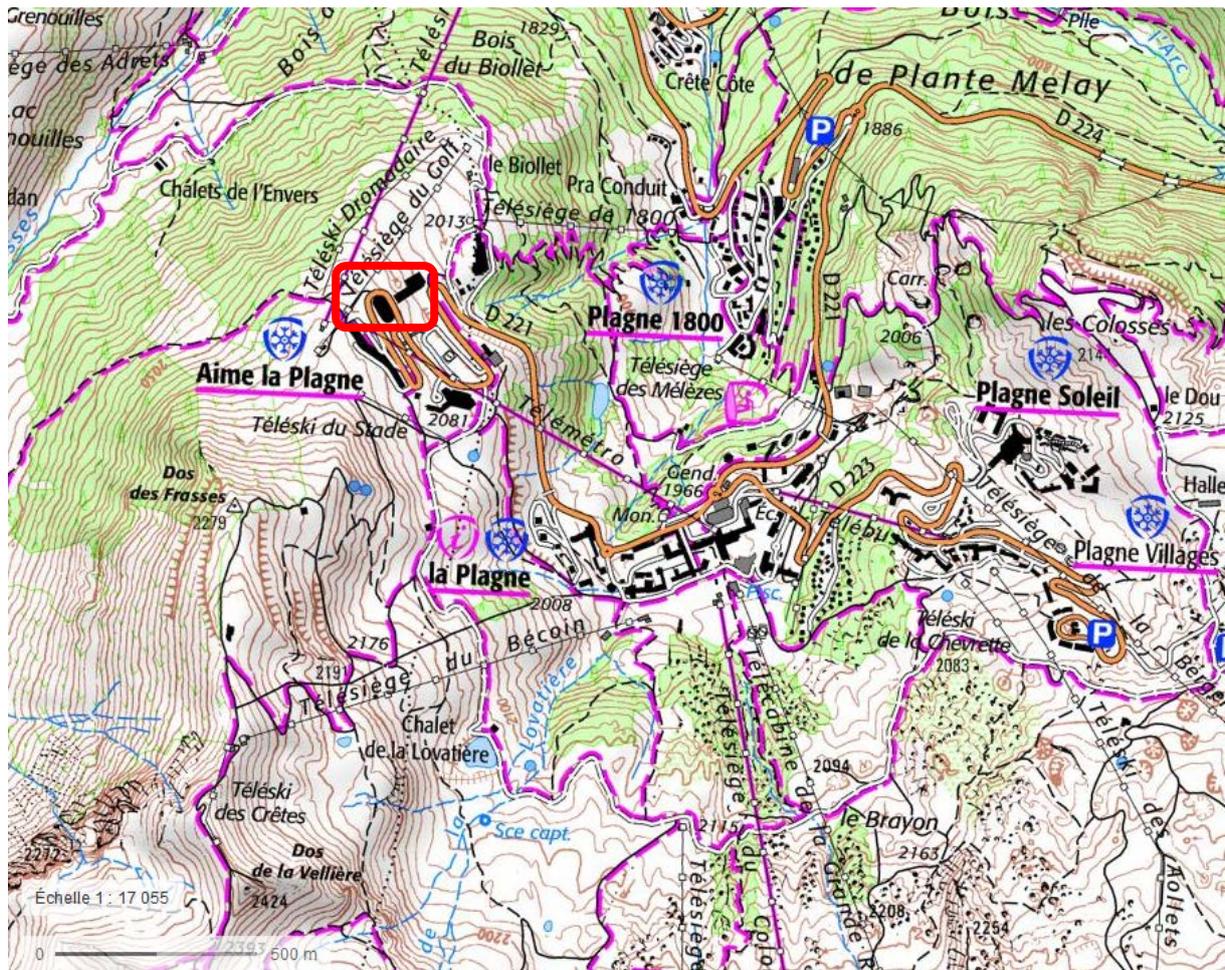


Annexe 2 – Plan de situation



Zone du projet

Annexe 3 – photographies du site



Figure 1 : Implantation des différents bâtis sur le site



Photographie 1 : Vue de Plagne-Aime 2000



Photographie 2 : Le Paquebot des Neiges



Photographie 3 : Club Trois Tridents



Photographie 4 : Club Quatre Tridents



Photographie 5 : Résidence les Hauts Bois

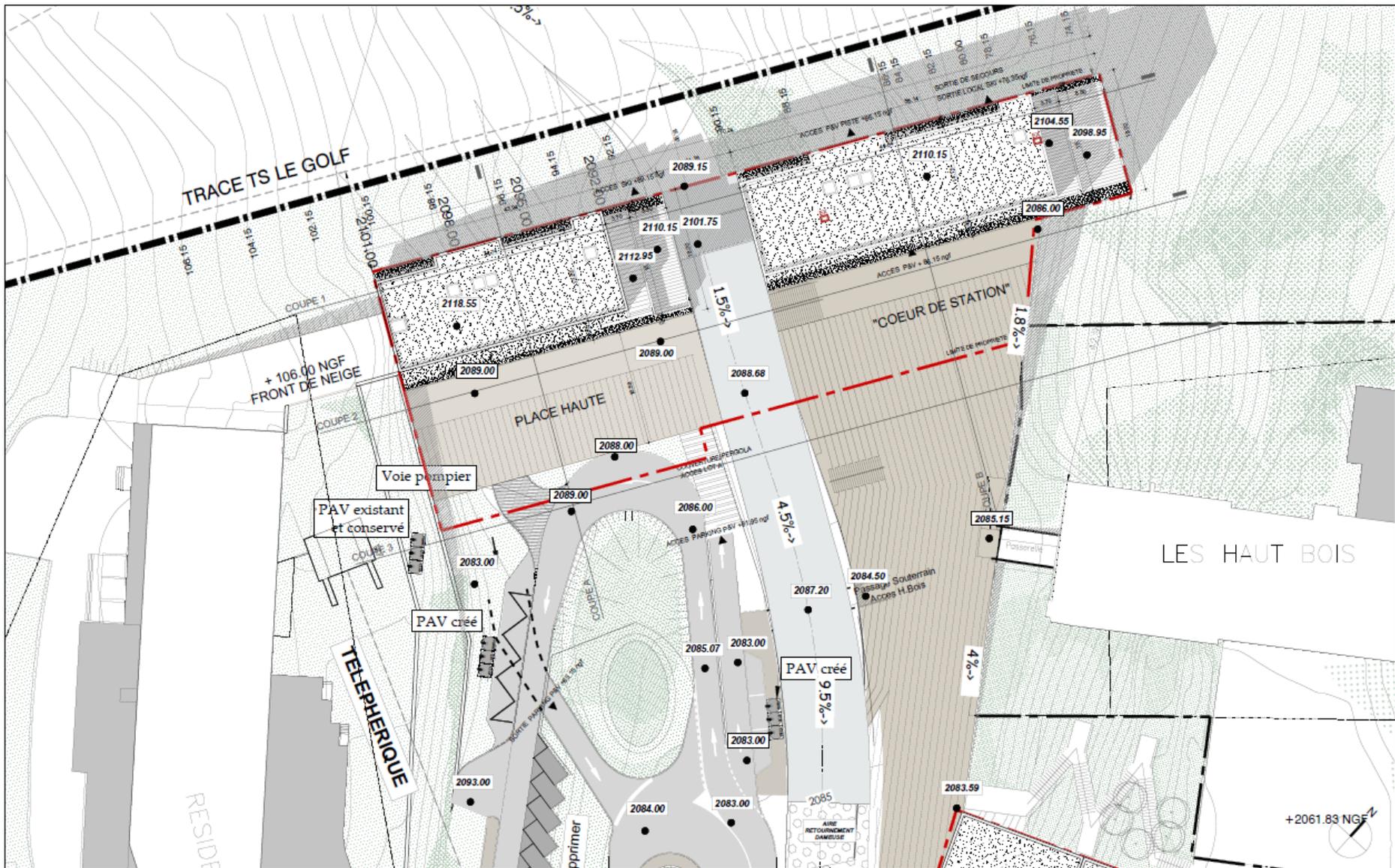


Photographie 6 : Parking silo



Photographie 7 : Parking extérieur devant la résidence les Hauts Bois

Annexe 4 – plan du projet

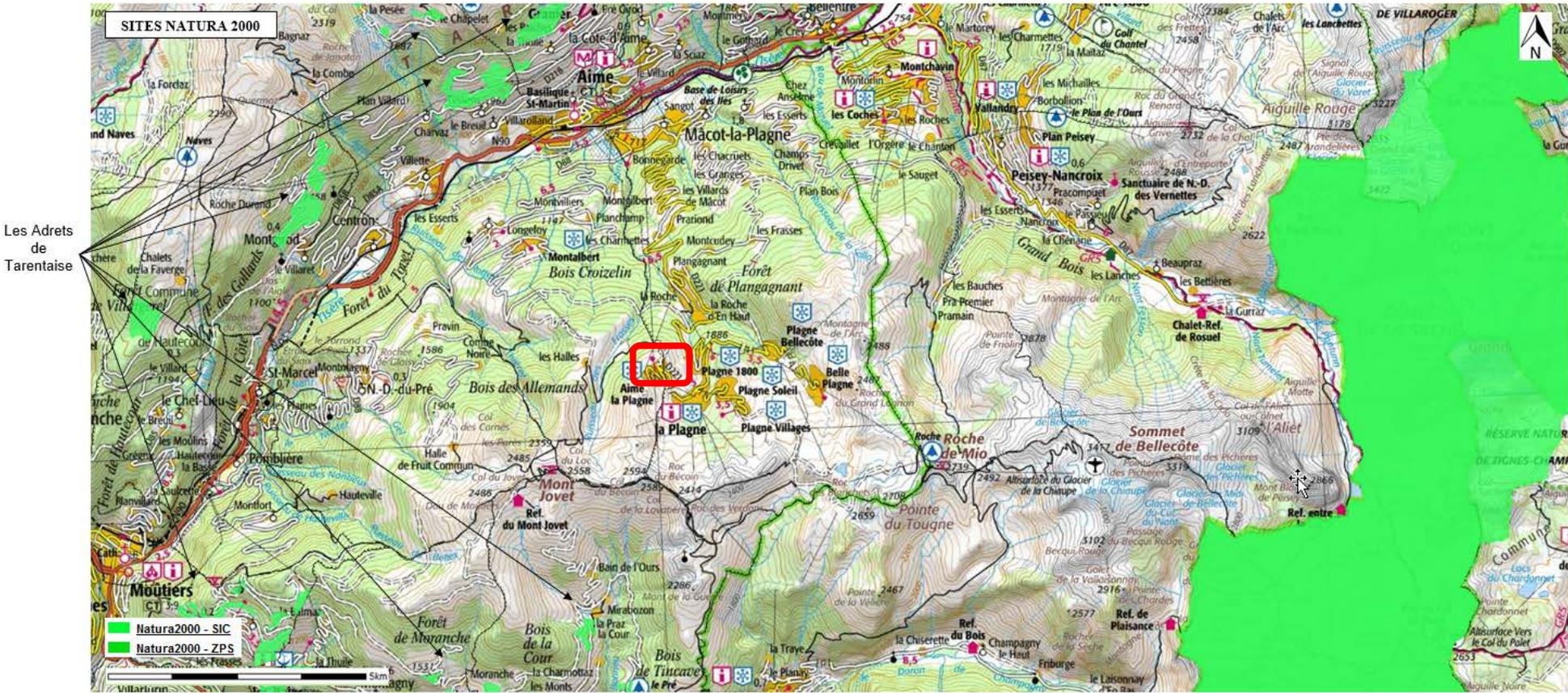


Annexe 5 – photo aérienne



Photographie 8 : Photo aérienne du site

Annexe 6 – Carte des sites Natura 2000 les plus proches



Zone du projet

Figure 2 : Sites Natura 2000

Annexe 7 – Tableaux des surfaces de plancher au stade du dossier de réalisation et au stade du dépôt du permis de construire du lot A

Dossier de PC Lot A				Dossier de réalisation de ZAC	
Lot A	Unités	Lits	SP	Lot A	SP
Hotel (services généraux inclus)	248	916	11860	Résidence de Tourisme	10500
Restaurant et bar			545	Commerces	300
Magasin de ski			195	Total lot A	10800
Total lot A			12600		
Lot B	Unités	Lits	SP	Lot B	SP
Résidence de tourisme PV ****	170	1055	10000	Résidences de Tourisme P	23500
Services généraux			950	Commerces	1800
Superette			200	Pôle aqualudique	2600
Boutique (à définir)			150	Pôle de loisirs	1900
Sous total bloc Design			11300	Salles de séminaire	500
Résidence de tourisme PV *****	141	640	11000		
Services généraux			900		
Restaurant			700		
Magasin de ski			450		
Sous total bloc Premium			13050		
Pôle aqualudique + pôle de loisirs + bar			4100		
Salles de Séminaire			450		
Sous total loisirs			4550		
Total Lot B			28900	Total Lot B	30300
Total A +B			41500	Total A +B	41100
Lot C		700	11 500	Lot C	11900
Total A + B + C		3311	53000	Total A + B + C	53000
Logement du personnel		150	2000	Logement du personnel	2000
Garderie			600	Garderie	600
GRAND TOTAL		3461	55600	GRAND TOTAL	55600

Annexe 8 – Projet global de requalification de la station la Plagne Aime 2000



Figure 3 : Plan masse du projet de la ZAC Plagne Aime 2000



Figure 4 : Perspective aérienne du projet – été – vue vers l’amont

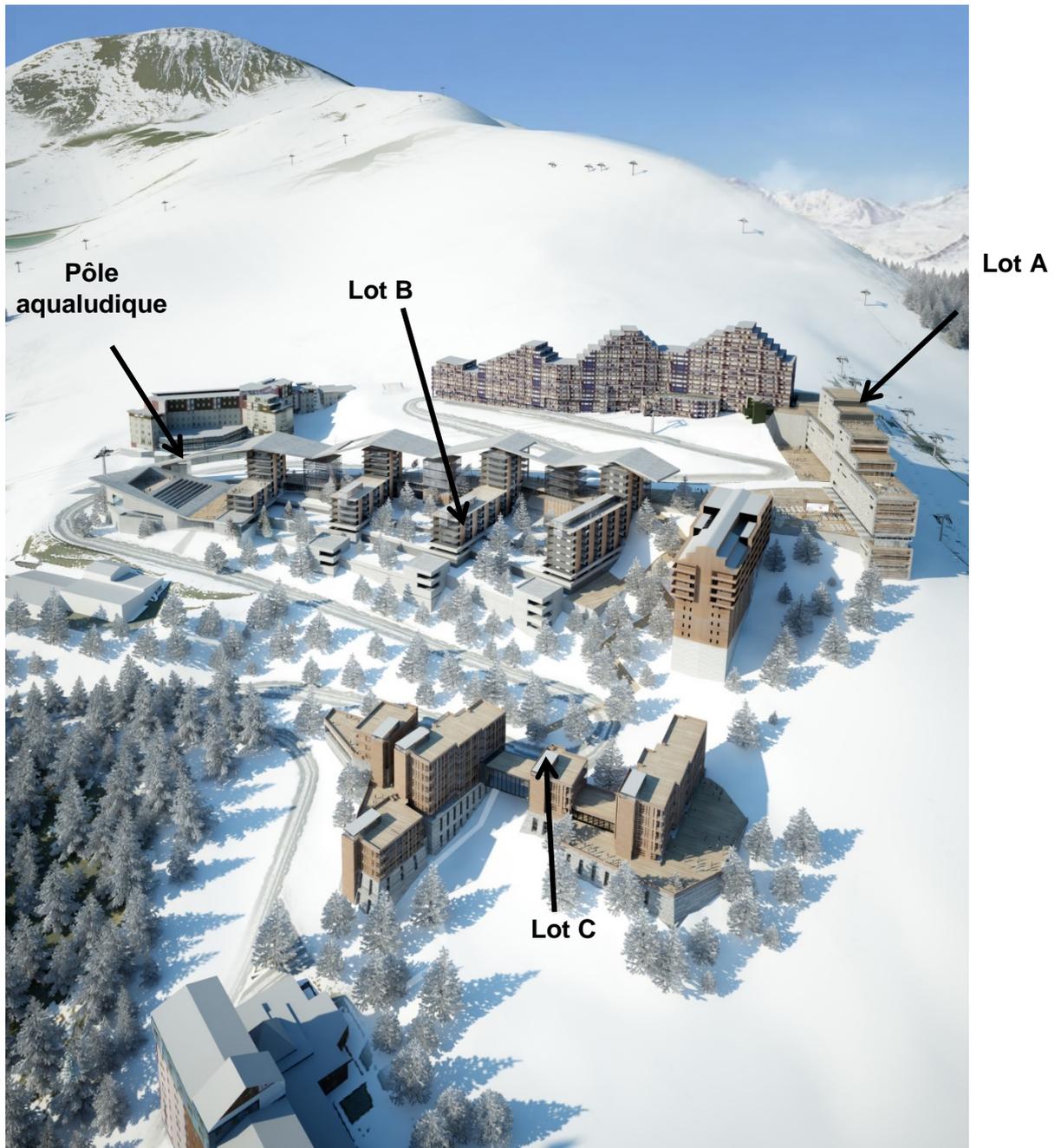


Figure 5 : Perspective aérienne du projet – hiver – vue vers l'amont

Source : Wilmotte & Associés Architectes

Tableau 1 : Tableau de synthèse des impacts du projet global de requalification de la station Plagne Aime 2000 et mesures ERC en phase chantier

Thématiques	Impacts en phase chantier	Mesures d'évitement en phase chantier	Mesures de réduction en phase chantier	Mesures de compensation en phase chantier
Relief et géologie	<ul style="list-style-type: none"> Décapages préalables des horizons superficiels nécessaires ce qui peut avoir un impact potentiel sur la géologie locale et entraîner une destabilisation du sous-sol (parkings souterrains, mise en place des fondations des bâtiments, création des réseaux au droit du projet et renforcement de la canalisation d'alimentation en eau potable au droit de la RD224). Présence de fibres d'amiante au sein du substratum schisteux du site (schistes plus ou moins altérés y compris formation de surface comprenant des plaquettes de schistes). 	<ul style="list-style-type: none"> Évitement de la zone marquée par la présence d'une doline¹ : aucun bâtiment n'est implanté dans ce secteur. 	<ul style="list-style-type: none"> Respect des préconisations des études géotechniques réalisées préalablement à toute construction. Attention particulière portée sur la qualité des terres excavées en raison de la présence de roches amiantifères et mise en place de l'ensemble des mesures sanitaires réglementaires vis-à-vis des risques liés à l'amiante. Terre végétale décapée soigneusement, stockée et séparée des autres matériaux extraits lors des terrassements en vue de sa réutilisation pour les modelés de terrains et les aménagements paysagers. Dans la mesure du possible, réutilisation des matériaux extraits pour la couche de réglage ou de forme ou pour des modelés de terrain ou mis à disposition de la SAP pour le façonnage des pistes. Dans le cas contraire, élimination des matériaux extraits conformément à la réglementation. Recherche de l'amiante et de HAP dans les enrobés existants du secteur (dépose d'une partie de la RD221) et mise en place le cas échéant de processus spécifique (plan de désamiantage, évacuation des déchets pollués conformément à la réglementation). 	/

¹ Une doline est une forme caractéristique d'érosion des calcaires en contexte karstique.

Thématiques	Impacts en phase chantier	Mesures d'évitement en phase chantier	Mesures de réduction en phase chantier	Mesures de compensation en phase chantier
Hydrologie, Hydrogéologie et ressources en eau	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression temporairement de l'horizon superficiel qui assure une relative protection de ces derniers. Néanmoins, la nappe est assez profonde ; les sondages réalisés dans le cadre de l'étude ont détecté des venues d'eau entre 7 et 8 mètres de profondeur. • Épisodes pluvieux susceptibles d'entraîner d'importantes quantités de matière en suspension, issues du ravinement des sols mis à nu, dans le réseau d'assainissement pluvial, et, sur le réseau de voirie locale du fait de la circulation des engins de travaux publics. • Rejet indirect d'eaux de ruissellement donc de matières en suspension dans le ruisseau des Frasses via le réseau de collecte des eaux pluviales. 	/	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des décapages juste avant les terrassements. • Mise en végétation immédiate des talus en saison favorable. • Mise en œuvre d'une toile de protection dans les secteurs sensibles à l'érosion. • Ralentissement du cheminement de l'eau dans les fossés provisoires ou définitifs en pieds de talus (écrans filtres mobiles avant rejet dans le cours d'eau). • En cas de dépôts de particules fines après un orage, nettoyage immédiat du chantier. • Création d'une zone étanche réservée à l'entretien des engins de chantier (ravitaillement, maintenance, nettoyage). • Mise en place d'un équipement minimum des aires de chantier (avec des bacs de rétention pour produits inflammables, bidons destinés à recueillir les huiles usagées, kits de dépollution...). • Respect des préconisations des conclusions des études géotechniques pour réduire les risques de pollution des eaux souterraines. • Mise en place éventuelle de dispositifs temporaire de récupération des eaux pour neutraliser l'infiltration des eaux pluviales et éviter des risques d'effondrement / d'affaissement de terrains. 	/

Thématiques	Impacts en phase chantier	Mesures d'évitement en phase chantier	Mesures de réduction en phase chantier	Mesures de compensation en phase chantier
Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de mouvements de terrain <ul style="list-style-type: none"> ▫ Projet situé en zone de sismicité 3 (aléa modéré) et en zone d'aléa faible de retrait-gonflement d'argile. ▫ Partie Est du site (à la limite communale entre Mâcot-la-Plagne et Aime) soumise à un aléa d'effondrement/affaissement. • Risque d'inondation : sans objet car le ruissellement sur les surfaces terrassées ne sera pas de nature à entraîner des risques d'inondation supplémentaire. • Risque d'avalanche : partie Sud-Ouest du site concerné par un aléa d'avalanche (avalanche ayant eu lieu en 1999, à proximité du Club Trois Tridents, sans faire de dégâts) : Les travaux ne seront pas de nature à augmenter le risque, de plus un dispositif de protection a été mis en place depuis l'incident (ouvrages charpentés). 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun bâtiment n'est envisagé sur la zone soumise à un aléa d'effondrement/affaissement. • Aucun bâtiment n'est construit dans la zone concernée par un aléa d'avalanche. • Choix d'urbaniser le cœur de la station en évitant d'empiéter sur certains espaces de prairies et implantation des bâtiments du lot B sur le parking aérien existant imperméabilisé permettant ainsi d'éviter la création de surfaces imperméabilisées trop importantes et ainsi de réduire les risques de ruissellement et d'inondation en aval. 	<ul style="list-style-type: none"> • Respect des prescriptions nécessaires des études géotechniques pour assurer l'intégrité des bâtiments (bien qu'aucun bâtiment projeté ne se situe dans la zone de risque). • Aucune infiltration des eaux pluviales in-situ ne sera mise en place pour limiter les phénomènes d'effondrements. • Mise en place des principes d'assainissement permettant d'améliorer la situation actuelle et de réduire les risques d'inondation en aval : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Rétention des eaux pluviales à la parcelle avec rejet à débit limité dans le réseau collectif – 13,5 l/s/ha correspondant au débit actuellement observé, ▫ Déplacement / redimensionnement du bassin public de 400 m³ récupérant les eaux pluviales (actuellement implanté sous le parking aérien à l'aval) permettant de tamponner les eaux avant rejet au ruisseau des Frasses via une canalisation Ø 400 mm, ▫ Maintien du bassin écrêteur de 400 m³ du Club Trois Tridents (nommé « Bassin 2 » sur le plan), en bas du site, avant rejet au ruisseau des Frasses via une canalisation Ø 400 mm, ▫ Mise en place de bassins intermédiaires entre le paquebot et le lot B, ainsi qu'une noue paysagère longitudinale sur le lot B, ▫ Création d'un bassin de rétention complémentaire pour le lot C (nommé « Bassin 3 »). ▫ Ouvrages de rétention dimensionnés pour une occurrence vicennale. 	/
Risques technologiques	<ul style="list-style-type: none"> • La phase chantier ne sera pas de nature à entraîner des risques technologiques supplémentaires notables. 	/	/	/

Thématiques	Impacts en phase chantier	Mesures d'évitement en phase chantier	Mesures de réduction en phase chantier	Mesures de compensation en phase chantier
Milieu naturel et espaces verts	<ul style="list-style-type: none"> • Destruction et dommages aux habitats naturels dans le secteur d'intervention (essentiellement dans des zones rudérales présentant un intérêt écologique faible – quelques prairies de fauche impactées notamment pour la création de certains réseaux au droit du site). • Introduction et dissémination d'espèces végétales invasives dans le secteur d'intervention limité par la position en altitude du site : l'ambrosie notamment est rarement rencontrée en montagne. • Dérangement de l'avifaune lié à l'activité humaine, aux travaux en période de nidification (fréquentation du site, gêne sonore, émissions de poussières...) • Destruction des habitats ouverts de l'avifaune et de l'entomofaune. • Risques de pollution issus de la présence de véhicules de chantier des zones « naturelles » exclues de l'aménagement mais situées à proximité immédiate. 	<ul style="list-style-type: none"> • Choix d'urbaniser le cœur de la station évitant ainsi d'empiéter sur certains espaces de prairies et permettant d'éviter des impacts sur le milieu naturel. 	<ul style="list-style-type: none"> • Protection des habitats naturels aux abords du projet : <ul style="list-style-type: none"> ▫ choix des implantations de chantier et des dépôts provisoires tenant compte de la sensibilité du site : les habitats naturels non compris dans les emprises finales du projet seront évités. ▫ installations de chantier localisées sur des secteurs neutralisés et ne présentant pas d'enjeu environnemental ▫ emprise des chantiers strictement limitée. ▫ emprise des pistes et des plates-formes temporaires contenue au strict indispensable afin que les impacts soient les plus légers possibles en zones sensibles. • Reconstitution des habitats (prairies de fauche) au droit des réseaux. • Éviter les risques de pollution chimique des eaux de surface (cf. précédemment mesures prises en phase chantier pour les eaux de ruissellement). • Éviter l'introduction et la dissémination d'espèces végétales invasives dans le secteur d'intervention. 	/
Patrimoine	Découverte de vestiges archéologiques qui pourraient être involontairement détruits faute d'avoir été identifiés comme tels.	/	<ul style="list-style-type: none"> • Événuel diagnostic d'archéologie préventive demandé par les services de la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Auvergne-Rhône-Alpes. • Signalement aux autorités compétentes de la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Auvergne-Rhône-Alpes de toute découverte fortuite. 	/

Thématiques	Impacts en phase chantier	Mesures d'évitement en phase chantier	Mesures de réduction en phase chantier	Mesures de compensation en phase chantier
Réseaux et servitudes	<ul style="list-style-type: none"> Gênes occasionnées par l'interruption ou le déplacement de certains réseaux présents sur le site. Pas de servitude mais contrainte d'inconstructibilité de 25 mètres de large au droit de la ligne de télémetro contraint le site 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun bâtiment n'est envisagé sous la ligne de télémetro (contrainte d'inconstructibilité). 	<ul style="list-style-type: none"> Consultation des différents concessionnaires intéressés par le projet afin de définir les protocoles d'intervention sur les réseaux en place (rétablissements, dévoiements, protections,...) et de déterminer les éventuelles mesures de protection à mettre en œuvre. Prise en compte des phénomènes de coupure des réseaux et de transmission de vibrations qu'ils sont susceptibles d'occasionner vis-à-vis des riverains dans le cas de déviation de réseaux. Travaux réalisés en dehors des périodes de neige et donc de grandes fréquentations de la station. 	/
Foncier, urbanisation et paysage urbain	<ul style="list-style-type: none"> Aucune acquisition foncière nécessaire, la commune d'Aime-la-Plagne étant propriétaire des terrains. Démolition du centre équestre mis à disposition à l'UCPA (bâti léger) qui n'est plus utilisé et du parking silo. 	/	<ul style="list-style-type: none"> Le centre équestre n'étant plus utilisé, il ne sera pas reconstruit. Création de stationnements souterrains dans le cadre du projet permettant de compenser les stations détruits dans le cadre de la démolition du silo. 	/
Activités et équipements	<ul style="list-style-type: none"> Impact du chantier sur les activités et équipements existants négligeable car travaux réalisés en dehors de la période hivernale. 	/	/	/

Thématiques	Impacts en phase chantier	Mesures d'évitement en phase chantier	Mesures de réduction en phase chantier	Mesures de compensation en phase chantier
Trafic, déplacement et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Perturbations temporaires des circulations automobiles et plus ponctuellement des piétons liées à la requalification de la RD221 au sein du site. • Trafic poids lourds supplémentaire pendant les phases de terrassement et de démolition. 	/	<ul style="list-style-type: none"> • Travaux les plus importants (requalification de la RD221, terrassements, fondations des bâtiments et gros œuvre) réalisés au printemps, en été et en automne donc en période d'occupation basse de la station limitant ainsi les impacts sur le trafic et les déplacements. • Information sur le déroulement des chantiers mise en place à destination des riverains. • Réutilisation dans la mesure du possible des déblais extraits pour la réalisation des remblais (si leurs caractéristiques le permet) ou remodelage du site et façonnage des pistes de manière à limiter le trafic poids lourds. • Phasage du chantier permettant de limiter les impacts globaux liés au trafic supplémentaire. • Afin d'assurer la sécurité des usagers du site (en cas de phasage des travaux), mise en place de dispositifs généraux de prévention (chantier signalé, clôture...). 	/

Thématiques	Impacts en phase chantier	Mesures d'évitement en phase chantier	Mesures de réduction en phase chantier	Mesures de compensation en phase chantier
Déchets	<ul style="list-style-type: none"> • Déchets de démolition (centre équestre, silo, enrobés de parking) pouvant contenir de l'amiante ou des HAP à des concentrations trop importantes. • Déchets divers de canalisations suite au dévoiement des réseaux. • Terres excavées pouvant contenir des roches amiantifères. 	/	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion des déchets conformément à la réglementation. • Diagnostics amiantes et recherche de HAP dans les enrobés actuellement en cours. • En cas de présence d'amiante dans les bâtiments démolis et dans les enrobés, mise en place d'une procédure de désamiantage. • En cas de présence de HAP à des concentrations trop importantes, élimination des déchets conformément à la réglementation. • Stockage des déchets proprement sur site sur des zones non sensibles et évacués en filière agréée. • Attention particulière portée sur la qualité des terres excavées en raison de la présence de roches amiantifères et mise en place de l'ensemble des mesures sanitaires réglementaires vis-à-vis des risques liés à l'amiante. • Intégration dans les dossiers de consultations des entreprises de prescriptions particulières en matière de gestion déchets notamment la réalisation d'un schéma d'organisation et de suivi de l'évacuation des déchets de chantier. • En début de chantier, l'entrepreneur communiquera le nom de la personne chargée d'assurer le contrôle de la bonne exécution du tri, du transport et de traitement des déchets de chantier. 	/
Énergie	<ul style="list-style-type: none"> • Travaux d'aménagement à l'origine de consommation énergétiques liées au mouvement d'engins de chantier, aux enrobés, à la construction des bâtiments, • Toutefois, impacts limités dans le temps. 	/	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisation aux économies d'énergie des entreprises intervenant sur le chantier. 	/

Thématiques	Impacts en phase chantier	Mesures d'évitement en phase chantier	Mesures de réduction en phase chantier	Mesures de compensation en phase chantier
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> Nuisances sonores liées au mouvement d'engins de chantier, aux terrassements, aux démolitions.... Toutefois, les impacts seront limités dans le temps. 	/	<ul style="list-style-type: none"> Matériel de chantier conforme aux normes en vigueur afin de limiter les nuisances sonores de proximité. Travaux de nuit évités dans la mesure du possible. Travaux de terrassement et de gros œuvre les plus bruyants réalisés en période d'occupation basse de la station (sans neige). 	/
Air, gaz à effet de serre et odeurs	<ul style="list-style-type: none"> Faible émission de polluants des engins de chantier. Émissions localisées et limitées dans le temps de poussières dont certaines peuvent contenir de l'amiante (roches amiantifères). Possible nuisances olfactives. 	/	<ul style="list-style-type: none"> Engins de chantier conforme aux normes en termes de rejets atmosphériques. Envol des poussières par temps sec limité par un arrosage régulier du chantier et par la mise en place de bâches sur les camions de chantier. Mise en place des mesures sanitaires réglementaires vis-à-vis des risques liés à l'amiante. Prescriptions spécifiques intégrées dans les marchés de travaux. Travaux de terrassement et de gros œuvre réalisés en période d'occupation basse de la station (sans neige). 	/
Vibrations	<ul style="list-style-type: none"> Possibles vibrations, notamment lors des phases de démolition des chaussées et des surfaces imperméabilisées existantes et lors des phases de terrassements pour la création des parkings souterrains. 	/	<ul style="list-style-type: none"> Travaux de nuit évités dans la mesure du possible. Travaux de gros terrassement réalisés en période basse d'occupation de la station. Respect des techniques pour les terrassements proposées par les études géotechniques afin de limiter les vibrations. 	/
Émissions lumineuses	<ul style="list-style-type: none"> Possibles émissions lumineuses supplémentaires (éclairage de secteurs particuliers, phares des engins de chantier). 	/	<ul style="list-style-type: none"> Travaux de nuit évités dans la mesure du possible limitant l'exposition des populations à des pollutions lumineuses supplémentaires. 	/

Thématiques	Impacts en phase chantier	Mesures d'évitement en phase chantier	Mesures de réduction en phase chantier	Mesures de compensation en phase chantier
Santé	<ul style="list-style-type: none"> Émissions de poussières dont certaines peuvent contenir de l'amiante mais mesures mises en place. Nuisances acoustiques du chantier pouvant avoir un effet sur la santé mais travaux les plus bruyants en dehors des périodes hautes d'occupation de la station. Risques de pollution des eaux souterraines mais mesures mises en place. 	<ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des mesures en ce qui concerne les thématiques « eau », « amiante », « émissions atmosphériques », « nuisances acoustiques » sont également des mesures limitant les impacts sur la santé. 		
	<ul style="list-style-type: none"> Colonisation des espaces de chantier par l'ambrosie et risques d'allergie 	/	<ul style="list-style-type: none"> Enherbement rapide des terres mises à nue ou mise en place des plantations limitant l'exposition des populations riveraines à ce risque sanitaire limité d'autant plus que l'ambrosie est rarement retrouvée dans les zones de montagne. 	/
Climat	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'effet sur le climat. 	/	/	/

Tableau 2 : Tableau de synthèse des impacts du projet global de requalification de la station Plagne Aime 2000 et mesures ERC en phase exploitation

Thématiques	Impacts en phase exploitation	Mesures d'évitement en phase exploitation	Mesures de réduction en phase exploitation	Mesures de compensation en phase exploitation
Relief et géologie	<ul style="list-style-type: none"> Absence d'impact notable le projet ayant été conçu en utilisant la topographie existante. 	/	/	/
Hydrologie, Hydrogéologie et ressources en eau	<ul style="list-style-type: none"> Absence de rejet direct d'eaux de ruissellement dans les eaux superficielles. Augmentation des surfaces imperméabilisées et donc des eaux de ruissellement. Absence d'impacts sur la qualité des eaux souterraines (pas d'infiltration prévue sur le site). Création de parkings souterrains pouvant modifier localement les écoulements souterrains. 	<ul style="list-style-type: none"> Choix d'urbaniser le cœur de la station en évitant d'empiéter sur certains espaces de prairies et implantation des bâtiments du lot B sur le parking aérien existant imperméabilisé permettant ainsi d'éviter la création de surfaces imperméabilisées trop importantes et ainsi de réduire les risques de ruissellement et d'inondation en aval. 	<ul style="list-style-type: none"> Dimensionnement des principes d'assainissement afin de : <ul style="list-style-type: none"> Ne pas augmenter le diamètre de la conduite de rejet existante au ruisseau des Frasses situé en contre bas dans la combe ouest. Gérer le plus en amont possible les eaux pluviales (mise en place de noue ou bassins intermédiaires).Principes d'assainissement permettant de limiter le débit de rejet dans le réseau et donc dans le ruisseau des Frasses et les risques d'inondation en aval. Principes d'assainissement permettant d'améliorer la gestion actuelle des eaux de ruissellement au droit du projet et de réduire le débit rejeté vers le milieu naturel pour les occurrences inférieures ou égales à la période de retour de dimensionnement des ouvrages de rétention : <ul style="list-style-type: none"> Rétention des eaux pluviales à la parcelle avec rejet à débit limité dans le réseau collectif – 13,5 l/s/ha correspondant au débit actuellement observé, Déplacement / redimensionnement du bassin public de 400 m³ récupérant les eaux pluviales (actuellement implanté sous le parking aérien à l'aval) permettant de tamponner les eaux avant rejet au ruisseau des Frasses via une canalisation Ø 400 mm, Maintien du bassin écrêteur de 400 m³ du Club Trois Tridents (nommé « Bassin 2 » sur le plan), en bas du site, avant rejet au ruisseau des Frasses via une canalisation Ø 400 mm, Mise en place de bassins intermédiaires entre le paquebot et le lot B, ainsi qu'une noue paysagère longitudinale sur le lot B, Création d'un bassin de rétention complémentaire pour le lot C (nommé « Bassin 3 »). Ouvrages de rétention dimensionnés pour une occurrence vicennale. Respect des préconisations des études géotechniques pour limiter les perturbations des écoulements souterrains le cas échéant. 	

Thématiques	Impacts en phase exploitation	Mesures d'évitement en phase exploitation	Mesures de réduction en phase exploitation	Mesures de compensation en phase exploitation
Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de mouvements de terrain <ul style="list-style-type: none"> ▫ Projet situé en zone de sismicité 3 (aléa modéré) et en zone d'aléa faible de retrait-gonflement d'argile. ▫ Partie Est du site (à la limite communale entre Mâcot-la-Plagne et Aime) soumise à un aléa d'effondrement/affaissement. • Risque d'avalanche : partie Sud-Ouest du site concerné par un aléa d'avalanche (avalanche ayant eu lieu en 1999, à proximité du Club Trois Tridents, sans faire de dégâts). • Augmentation des eaux de ruissellement en raison d'une augmentation des surfaces imperméabilisées. 	<ul style="list-style-type: none"> • Choix d'urbaniser le cœur de la station en évitant d'empiéter sur certains espaces de prairies et implantation des bâtiments du lot B sur le parking aérien existant imperméabilisé permettant ainsi d'éviter la création de surfaces imperméabilisées trop importantes et ainsi de réduire les risques de ruissellement et d'inondation en aval. • Aucun bâtiment n'est envisagé sur la zone soumise à un aléa d'effondrement/affaissement. • Aucun bâtiment n'est construit dans la zone concernée par un aléa d'avalanche. 	<ul style="list-style-type: none"> • Respect des règles de construction parasismique en vigueur. • Respect des préconisations des études géotechniques. • Comme vu précédemment, principes d'assainissement permettant d'améliorer la gestion actuelle des eaux de ruissellement au droit du projet et de réduire le débit rejeté vers le milieu naturel pour les occurrences inférieures ou égales à la période de retour de dimensionnement des ouvrages de rétention. 	/
Risques technologiques	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du trafic global sur le site (accueil de plus de touristes qu'actuellement) notamment lors des chassés croisés des vacanciers, pouvant indirectement augmenter le risque d'accidents de la route dont certains peuvent avoir lieu avec des poids lourds transportant des matières dangereuses sur les axes routiers. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien des mesures d'évitement actuellement mises en places sur les axes routiers et autoroutiers (interdiction de la circulation des poids lourds les samedis des vacances d'hiver). 	<ul style="list-style-type: none"> • Les locations des nouveaux bâtiments ne se feront pas du samedi au samedi, jour où le trafic est le plus chargé limitant ainsi le trafic les jours les plus chargés. 	/

Thématiques	Impacts en phase exploitation	Mesures d'évitement en phase exploitation	Mesures de réduction en phase exploitation	Mesures de compensation en phase exploitation
Milieu naturel et espaces verts	<ul style="list-style-type: none"> • Destruction et dommages aux habitats naturels dans le secteur d'intervention : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Impacts sur les zones rudérales comprises dans l'emprise des nouveaux aménagements. Cependant, l'intérêt écologique des habitats naturels concernés est faible. ▫ Impacts sur les prairies de montagne dont l'intérêt écologique de ces espaces est modéré et les surfaces impactées sont faibles au regard des prairies existantes. • Destruction des habitats ouverts de l'avifaune et de l'entomofaune. <ul style="list-style-type: none"> ▫ Cependant, les emprises sur les espaces ouverts, milieux naturels qui occupent une grande superficie, sont de faible importance. L'avifaune protégée dispose par ailleurs de grandes zones de nourrissage. <u>L'impact sur l'avifaune est donc faible.</u> ▫ De plus, la disponibilité des milieux ouverts similaires n'est pas altérée : les espèces disposent de vastes espaces pour le développement de leur cycle de vie. <u>L'impact sur l'entomofaune est donc faible.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • Choix d'urbaniser le cœur de la station évitant ainsi d'empiéter sur certains espaces de prairies et permettant d'éviter des impacts sur le milieu naturel. 	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'aménagements paysagers, lieux de nourrissage supplémentaires pour l'avifaune et l'entomofaune d'où une meilleure biodiversité sur un site à ce jour essentiellement imperméabilisé. • Reconstitution des habitats (prairies de fauche) au droit des réseaux. • Utilisation de semences de typologie similaire aux prairies de fauche pour recréer des zones de prairies de montagne au sein des divers aménagements paysagers prévus par le projet. • Aucun produit phytosanitaire utilisé pour l'entretien des espaces verts. 	/
Patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun monument historique, site inscrit ou classé ou autre protection relative au patrimoine ne concerne le projet. 	/	/	/

Thématiques	Impacts en phase exploitation	Mesures d'évitement en phase exploitation	Mesures de réduction en phase exploitation	Mesures de compensation en phase exploitation
Réseaux et servitudes	<ul style="list-style-type: none"> • La création des nouvelles résidences de tourisme / résidences hôtelières, de l'hôtel, des équipements et commerces nécessitent la modification et la création de réseaux. • Le réseau du SIGP a la capacité pour alimenter en eau potable le projet de Plagne-Aime 2000 ainsi que d'autres projets connus à ce jour. • Mais le réseau d'alimentation en eau potable (AEP) en lui-même nécessite un renforcement pour l'alimentation en eau potable des nouveaux habitants. • Ressources en eau suffisantes pour répondre aux besoins de neige artificielle du projet. • Capacités résiduelles de la station d'épuration suffisantes pour accueillir les eaux usées du projet de la Plagne-Aime 2000 ainsi que les eaux usées d'autres projets connus à ce jour. 	/	<p>Création des réseaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réseau AEP : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Doublement de la conduite AEP qui à créer une nouvelle canalisation de diamètre 250 mm et de longueur 1800 m, ▫ Réflexions au sujet des bâtiments pour réduire les consommations d'eau potable (chasse d'eau à débit variable, principe de la douche à la place de baignoire, mousseurs sur les robinets,...). ▫ Réseaux existants au droit du projet dévoyés sous les nouvelles voies pour libérer les emprises constructibles, notamment le tronçon qui traverse le parking central. • Réseau Eaux Usées <ul style="list-style-type: none"> ▫ Adapter le réseau Eaux Usées pour raccorder l'ensemble des nouveaux bâtiments. ▫ Réseaux existants dévoyés sous les nouvelles voies pour libérer les emprises constructibles, notamment le tronçon qui traverse le parking central. ▫ Création d'un poste de refoulement pour l'évacuation des rejets des bâtiments projetés en contre bas des Hauts Bois pour les raccorder à la conduite principale présente sous la RD221. • Réseaux secs <ul style="list-style-type: none"> ▫ Mailles 20 KV dévoyées sous les nouvelles voies et mise en place de nouveaux postes transformateurs pour assurer la distribution publique des nouveaux bâtiments. ▫ Réseau télécom dévoyé sous les nouvelles voies et raccordement de l'ensemble des bâtiments. 	/

Thématiques	Impacts en phase exploitation	Mesures d'évitement en phase exploitation	Mesures de réduction en phase exploitation	Mesures de compensation en phase exploitation
Foncier, urbanisation et paysage urbain	<ul style="list-style-type: none"> ● Impacts urbains et paysagers globalement positifs : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Requalification d'un site présentant des architectures hétérogènes, création d'espaces publics fédérateurs et de qualité, d'une station « ski aux pieds » en hiver,... ▫ Aménagements paysagers réalisés permettant notamment d'animer les déplacements piétons en période estivale (sentier des terrasses), de préserver les vues remarquables du site et de créer le lien entre les différentes constructions. ● Création de réseaux (AEP, eaux usées, eaux pluviales, électrique, télécom, éclairage, réseau de chaleur). À l'exception du réseau d'éclairage qui est limité, l'ensemble de ces réseaux est enterré. Ainsi, les réseaux n'auront donc pas d'impact sur le paysage. 	/	/	/
Activités et équipements	<ul style="list-style-type: none"> ● Impacts sur les équipements et activités globalement positifs : Le projet va permettre à la station de proposer des activités ludiques aussi bien l'hiver que l'été (création d'un pôle aqualudique, d'un pôle de loisirs indoor, ...), et ainsi d'optimiser l'occupation des résidences de touristes (existantes et nouvelles). ● Nouveaux commerces permettant de dynamiser la galerie existante au sein du Paquebot des Neiges (synergie commerciale). 	/	/	/

Thématiques	Impacts en phase exploitation	Mesures d'évitement en phase exploitation	Mesures de réduction en phase exploitation	Mesures de compensation en phase exploitation
Trafic, déplacement et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Accès à la station par la RD221 inchangé par rapport à la situation actuelle. • Déplacements repensés afin d'assurer la sécurité de tous les usagers et de gérer les flux de façon confortable. • Impacts globaux sur les déplacements positifs : les flux voitures et modes doux seront déconnectés, les piétons pourront profiter d'une vraie liaison dédiée entre le bas et le haut de la station, les skieurs pourront profiter d'une station « ski aux pieds » en hiver, l'entrée aux parkings des bâtiments des lots B et C se fait en aval de la boucle limitant ainsi les véhicules sur la route dans le cœur de la station de Plagne-Aime 2000 ... • Augmentation du trafic en raison de la création des lits touristiques pouvant avoir un impact sur le réseau routier notamment en période hivernale. • Suppression du parking aérien central, du parking silo et du petit parking à côté du silo existants. 	/	<ul style="list-style-type: none"> • Les nouveaux hébergements du projet seront proposés à la location hors samedi à samedi afin de limiter les impacts sur le réseau routier en période hivernale. • Création d'environ 1400 places de stationnement : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Un parking public souterrain créé et mutualisé avec les parkings souterrains envisagés pour les bâtiments du lot B. ▫ Une partie des stationnements (environ 100 places) recréée sur voirie aux abords du Paquebot des Neiges. ▫ Création de stationnements en ouvrages privés souterrains pour les autres nouveaux bâtiments. 	/
Déchets	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de la quantité des déchets ménagers en raison de la création de nouveaux hébergements. • Production de nouveaux déchets liés aux nouveaux emplois créés et aux activités projetées (pôle aqualudique), à l'hôtel, aux services (notamment les bars et restaurant)... 	/	<ul style="list-style-type: none"> • Collecte des ordures ménagères identique à celle actuelle sur la station mais fréquence plus élevée mise en place. • Mise en place de points d'apport volontaire complémentaires pour la collecte sélective notamment à proximité des nouveaux bâtiments. • Gestion des DIS générés par les petites activités conformément à la réglementation. • Collecte des déchets ménagers ou assimilés des entreprises collectés en même temps que ceux des ménages. • Traitement des déchets ménagers à l'usine d'incinération intercantonnale (Aime-Bourg-St-Maurice) qui a les capacités pour les traiter. 	/

Thématiques	Impacts en phase exploitation	Mesures d'évitement en phase exploitation	Mesures de réduction en phase exploitation	Mesures de compensation en phase exploitation
Énergie	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de la consommation énergétique en raison de la création des hébergements, des activités, d'une pôle aquat ludique, des services, des commerces, • Une étude ENR a été réalisée au stade du dossier de création de ZAC afin d'estimer les besoins énergétiques et les scénarios envisageables en termes d'approvisionnement énergétique. L'étude ENR a mis en évidence 4 scénarios possibles pour l'approvisionnement en énergie du site (pompe à chaleur, géothermie, réseau de chaleur bois, gaz propane). 	/	<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs solutions d'approvisionnement envisagées au stade du dossier de réalisation : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Création d'une chaufferie bois centralisée à la Plagne-Aime 2000, ▫ Extension de la chaufferie de la Plagne Centre, ▫ Chaufferie Pellet (granulés bois) par lot. • Le tout électrique a été écarté. • À ce stade des études, le choix pour l'approvisionnement en énergie n'est pas décidé définitivement mais la priorité est donnée au réseau de chaleur (chaufferie biomasse existante ou nouvelle). • Toutefois en raison du phasage de l'opération et de la rentabilité d'un réseau de chaleur juste pour le lot A dont la livraison est prévue en 2020, il est envisagé que le lot A (première tranche de réalisation de la ZAC) soit équipé d'une chaudière individuelle avant de réaliser le réseau de chaleur pour la ZAC. 	/
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> • Trafic routier sur le secteur déjà très dense en hiver, en période de vacances scolaires. • Trafic le plus important généré par le projet en période hivernale en dehors des samedis (location hors samedi à samedi) ce qui permet de limiter les nuisances les jours les plus chargés. • Ainsi, impacts acoustiques supplémentaires liés au trafic mais limités dans le temps. 	<ul style="list-style-type: none"> • Accès aux différents parkings souterrains des bâtiments des lots B et C en dessous du virage en épingle situé au droit du Club Quatre Tridents limitant ainsi le trafic sur la RD221 au cœur même de la station et ainsi les nuisances acoustiques liées au trafic routier. 	<ul style="list-style-type: none"> • Traitement acoustique de façades de toutes les nouvelles constructions. • Circulation apaisée imposée au niveau de la place publique (zone 30) afin de permettre un partage sécurisé des usages (piétons, VL) limitant ainsi les nuisances acoustiques liées au trafic routier. • Revêtement spécifique de la route à ce niveau, proche de celui de la place, incitant les voitures à ralentir et donc limitant les nuisances acoustiques liées au trafic. 	/

Thématiques	Impacts en phase exploitation	Mesures d'évitement en phase exploitation	Mesures de réduction en phase exploitation	Mesures de compensation en phase exploitation
Air, gaz à effet de serre et odeurs	<ul style="list-style-type: none"> Trafic routier supplémentaire sur un secteur déjà très dense en période de vacances scolaires hivernales. Mais trafic le plus important généré par le projet en période hivernale en dehors des samedis (location hors samedi à samedi) ce qui permet de limiter les émissions atmosphériques les jours les plus chargés donc déjà à l'origine d'émissions atmosphériques. Pas d'impact notable sur l'air et les odeurs. Qualité de l'air au sein des hébergements assurée par une ventilation efficace au sein des appartements/chambre d'une part, et au sein des différents locaux annexes d'autres part (locaux poubelle notamment). 	<ul style="list-style-type: none"> Accès aux différents parkings souterrains des bâtiments des lots B et C en dessous du virage en épingle situé au droit du Club Quatre Tridents limitant ainsi le trafic sur la RD221 au cœur même de la station. 	<ul style="list-style-type: none"> Circulation apaisée imposée au niveau de la place publique permettant une réduction des vitesses et donc des émissions atmosphériques. 	/
Vibrations	<ul style="list-style-type: none"> Pas de vibrations générées par le projet 	/	/	/
Émissions lumineuses	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'éclairage public de la RD221. Principales émissions lumineuses supplémentaires : lumières des nouvelles constructions, des commerces,et de manière plus anecdotique les émissions lumineuses liées aux phares des véhicules (trafic supplémentaire généré par le projet), éclairage du front de neige vers la place et en bas. Pas d'éclairage spécifique le long des commerces en plus de l'éclairage de leurs vitrines. 	/	<ul style="list-style-type: none"> Éclairage minimum pour la sécurité mis en place pendant l'intersaison afin de limiter les consommations liées à l'éclairage public. Pendant la saison, éclairage mis en place permettant de s'adapter aux besoins selon les périodes de la journée (intensité plus ou moins importante selon les heures de la journée). 	/

Thématiques	Impacts en phase exploitation	Mesures d'évitement en phase exploitation	Mesures de réduction en phase exploitation	Mesures de compensation en phase exploitation
Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'impact sur la santé publique via une pollution des ressources en eau en raison des principes d'assainissement envisagés. • Pas d'impact notable sur la santé via une augmentation des nuisances sonores. • Pas d'impact notable sur la santé via une augmentation des émissions atmosphériques 	<p>Les mesures des thématiques Eau, Acoustique et Air sont aussi des mesures vis-à-vis des impacts sur la santé.</p>		
Climat	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'impact sur le climat à l'échelle locale ou régionale. • Mais possibles variations d'ordre microclimatique en raison de l'imperméabilisation des sols, de la construction des bâtiments, de l'aménagement des voiries, etc. • Pas d'impact significatif sur le climat planétaire : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Absence de production de composés halogénés (brome, chlore) susceptibles de provoquer la diminution de la couche d'ozone stratosphérique. ▫ Recours aux énergies renouvelables dans le cadre du projet de la Plagne-Aime 2000 notamment avec la priorité donnée au raccordement au réseau de chaleur (chaufferie biomasse existante ou nouvelle – utilisation d'énergies renouvelables : bois) limitant les émissions de carbone et donc les incidences sur le climat. ▫ Pollution atmosphérique liée au trafic supplémentaire produisant divers gaz à effet de serre (CO, CO2, COV, NO2, etc.) mais dans une quantité négligeable par rapport aux émissions liées au trafic à l'échelle planétaire. 	/	<ul style="list-style-type: none"> • Choix de matériaux pour les bâtiments contribuant à limiter le réfléchissement en hiver. • Limitation du phénomène d'îlots de chaleur et donc des impacts sur l'ambiance climatique grâce aux aménagements paysagers et aux espaces verts. 	/