



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Études,
Prospective et Évaluation

Lyon, le 05 septembre 2011

Affaire suivie par : Sabrina VOITOUX
Unité Evaluation Environnementale
Tél. : 04 37 48 36 37
Courriel : sabrina.voitoux
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale
sur la demande d'aménagement du domaine skiable des Deux Alpes
Communes de Venosc et Mont-de-Lans
Département de L'ISERE
présentée par Deux Alpes Loisirs**

REFER : S:\CEPE\EPPPP\06_EIE\Avis_AE_Projets\AE_tourisme_loisirs\Dossiers
\38\2011\les deux-alpes_Venosc\TSD6_Diable_provisoire\Avis_def

Compte tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, le projet d'aménagement du domaine skiable des Deux Alpes, sur les communes de Venosc et Mont-de-Lans, est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la connaissance du public.

Comme prescrit à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit un dossier comportant notamment une étude d'impact qui a été transmis à l'autorité environnementale par les services de la direction départementale des territoires de l'Isère/ UT de Vizille. L'autorité environnementale en a accusé réception le 10 août 2011. Il comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R. 122-3 du code de l'environnement.

Afin de produire cet avis, et en application de l'article R. 122-1-1, le préfet de département et ses services compétents en environnement ont été consultés le 16 août 2011.

1) Présentation du demandeur, de son projet et du contexte de la demande

La société gestionnaire du domaine skiable des Deux Alpes, Deux Alpes Loisirs, projette de remplacer la télécabine du Diable, mise en place en 1973, et parallèlement de réaliser deux pistes à destination des skieurs de faible niveau technique. **C'est donc l'ensemble des projets réunis au sein d'un même programme de travaux qui est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.** Si le projet de remplacement de l'appareil est prévu sur un axe similaire, il est toutefois envisagé le

déport des gares de départ et d'arrivée. La création de la piste « Crêtes débutants » est justifiée par la volonté de rendre accessible aux skieurs de faible niveau la liaison « Petites Crêtes/Vallon » sans recours obligatoire au télésiège de Petites Crêtes dont l'usage s'avère difficile. Cette piste sera d'une largeur de l'ordre de 10 à 15 mètres, avec une pente de l'ordre de 10 à 15 %. Le projet de création de cette première piste a mené au projet de création de la deuxième piste en question « Liaison SuperDiable », avec pour finalité de connecter le secteur Super Diable à celui des Crêtes, et de finaliser ainsi un axe de circulation transversale à l'ensemble de ce secteur du domaine skiable. Cette piste sera d'une largeur de 8 mètres, avec une pente de 8 %.

2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient et des méthodes utilisées

Si l'étude d'impact comprend les six chapitres exigés par le code de l'environnement, et couvre l'ensemble des thèmes requis, davantage de précision dans les développements aurait permis de mieux justifier les conclusions présentées dans les différents chapitres. A titre d'exemple, au-delà du relevé floristique exhaustif réalisé le 18 août 2010, l'étude d'impact fait référence à des relevés de végétation sur l'emprise de la télécabine opérés à l'été 2000 et à l'été 2005 pour la liaison « Crêtes débutants ». Ces données ne figurent pas dans l'étude alors même qu'il s'agit de données d'appréciation importantes qui méritent d'être portées au dossier.

Au sens du code de l'environnement, le résumé non technique a vocation à rendre compte de l'ensemble des chapitres traités dans l'étude d'impact afin de permettre une appréhension facilitée par un public non spécialiste. Le présent résumé non technique aurait gagné à détailler le descriptif des différents projets constitutifs du programme de travaux, notamment pour ce qui est des pistes. La partie dédiée aux enjeux, et en l'occurrence à l'absence d'enjeux environnementaux, aurait également mérité d'être développée. Il est toutefois à souligner l'effort didactique quant à l'illustration du résumé non technique.

La commune de Venosc est couverte par un plan local d'urbanisme (PLU) devenu exécutoire le 11 juillet 2011. Le télésiège du Diable se situe en zones UB - et non UA comme indiqué dans l'étude - et Nski du PLU, secteurs sur lesquels les installations liées à la pratique des sports d'hiver sont autorisées. La commune de Mont-de-Lans est, quant à elle, couverte par un plan d'occupation des sols (POS) partiel sur la station de ski. Les deux pistes se situent sur le secteur Nds qui correspond au domaine skiable. Les pistes de ski n'y sont pas autorisées à l'article ND1 mais, eu égard au caractère de la zone, elles sont compatibles avec le POS. Ainsi, les projets sont compatibles avec les documents d'urbanisme en vigueur.

Au regard de la prise en compte des risques, la gare de départ du projet de télésiège se situe en zone violette du projet de plan de prévention des risques (PPR) porté à connaissance le 20 août 1999. Cette zone est inconstructible en l'état, à l'exception des constructions nécessaires à l'activité touristique. La gare d'arrivée se situe hors zone du PPR. Le service de restauration des terrains en montagne s'est prononcé favorablement.

Les pistes de ski se situent en dehors des zones des PPR des deux communes. La piste des crêtes remet en cause l'existence de la première rangée de paravalanches en structure métallique. Sur ce point le service de restauration des terrains en montagne est favorable sous les réserves suivantes :

- la rangée supérieure de protection paravalanche et la partie nord de celle située immédiatement à l'aval devront être démontées soigneusement (34 claies de 5 mètres de long, 3 râteliers de 4,75 m de haut et 5 mètres de long),
- la totalité de ces ouvrages devra être réinstallée dans les pentes situées à l'aval afin d'améliorer la stabilisation,
- 150 mètres de barrière à vent devront être mis en place en amont de la piste,
- l'enneigement de la piste à ce niveau devra être contrôlé par le service des pistes, sans toutefois surcharger les râteliers aval en cas de déneigement

Le projet n'impacte pas de zone environnementale inventoriée ou réglementée. L'étude d'impact conclut par ailleurs à l'absence d'espèces végétales protégées et patrimoniales, et à l'intérêt relatif de la faune. Ainsi, aucun enjeu au titre du patrimoine naturel n'a été identifié sur l'emprise du projet dans son ensemble.

3) Analyse de la prise en compte de l'environnement dans la définition et la perception du projet

En ce qui concerne le remplacement de la télécabine sur un axe similaire, le dossier présente des variantes d'ordre technique à la solution retenue. Compte tenu de la teneur du projet, ce point n'appelle pas de remarque particulière. La principale justification tient en l'optimisation du système de desserte des skieurs sur le domaine au vu d'un appareil devenu vétuste. L'étude d'impact ne présente pas de variante pour les pistes de ski dans la mesure où leur implantation dépend de celle des remontées mécaniques.

Les impacts temporaires (phase de chantier) et permanents sont traités et différenciés dans l'étude d'impact. Les différentes phases du projet ont été prises en compte quant à l'analyse des impacts du projet sur l'environnement. Il en ressort notamment que l'essentiel des nuisances est lié à la phase de chantier, avec notamment des circulations d'engins et des travaux de terrassement, ainsi que le déplacement du dispositif paravalanche. Ce à quoi l'étude d'impact répond en proposant les mesures suivantes :

- emprise du chantier strictement encadrée ;
- reverdissement post-chantier.

L'étude d'impact ne précise pas les précautions qui seront mises en œuvre afin d'assurer la prévention des risques de déversement accidentel d'hydrocarbures ou de tout autre polluant pendant la période de chantier.

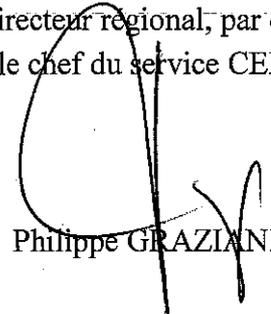
S'il ressort de l'état initial que peu ou pas d'enjeux environnementaux ont été recensés, certains points auraient toutefois mérité d'être abordés ou alors approfondis dans l'étude d'impact. Ainsi, la description du projet ne comprend pas les raccordements. En outre, l'étude d'impact fournit peu d'éléments quant au démantèlement des gares de la télécabine existante, et ne dit rien du démantèlement éventuel du nouveau télésiège. Il est prévu que les pylônes de l'ancienne télécabine soient enlevés, mais les massifs en béton de la ligne, et ceux des vestiges d'anciens appareils, resteront en place d'après l'étude d'impact. Celle-ci indique en effet que la destruction des massifs en béton imposerait le creusement d'une fosse de plusieurs mètres autour de chaque massif et la circulation d'engins lourds, impliquant la destruction du site sur plusieurs mètres carrés. Il semble donc que la succession des remontées mécaniques se traduise par la multiplication des massifs en béton armé dans le site, massifs qui seront toutefois végétalisés.

4) Avis conclusif de l'autorité environnementale

L'étude d'impact est claire et complète. Elle comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement dans son article R 122-3.

De manière générale le présent projet ne présente pas d'enjeux particuliers du fait de la faible sensibilité écologique du secteur d'étude, déjà grandement anthropisé par les aménagements touristiques existants. Au vu des enjeux limités, l'étude d'impact apparaît proportionnée et satisfaisante, même si un effort supplémentaire de précision et d'approfondissement dans l'analyse permettrait de mieux étayer les conclusions avancées.

Pour le préfet de région, par délégation,
pour le directeur régional, par délégation,
le chef du service CEPE



Philippe GRAZIANI

