



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale sur le remplacement du télésiège de Mont-de-Lans par une télécabine, par SATA Group, sur la commune des Deux Alpes (38)

Avis n° 2026-ARA-AP-2012-N11329

Avis délibéré le 24 février 2026

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 24 février 2026 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le remplacement du télésiège de Mont-de-Lans par une télécabine, par SATA Group, sur la commune des Deux Alpes (38).

Ont délibéré : François Duval, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Anne Guillabert, Jean-Pierre Lestoille, Yves Majchrzak, Muriel Preux, Émilie Rasooly, Benoît Thomé et Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans 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 05/01/2026, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture de l'Isère, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés et ont transmis leur(s) contribution(s) en date(s respectivement) du 02/02/2026 et du 08/01/2026.

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'information 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 réglementaires 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

Au cœur du massif des Écrins, dans le département de l'Isère, le domaine skiable des Deux Alpes s'étage entre 1 300 et 3 600 mètres d'altitude et compte 410 hectares de pistes, depuis le village de Mont-de-Lans jusqu'au dôme glaciaire de la Lauze. Opération inscrite au contrat de délégation de service public signé le 3 mars 2020, le remplacement du télésiège du Mont-de-Lans par une télécabine est porté par SATA Group et a pour objectif de remplacer l'installation existante obsolète, d'accroître sa capacité et d'adapter le domaine à sa vulnérabilité face au changement climatique. Ce tronçon aura un lien étroit avec l'ascenseur valléen reliant le Freney d'Oisans à Mont-de-Lans prévu par le Scot de l'Oisans.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et de l'opération sont la biodiversité, les risques, le paysage et le climat.

L'étude nécessite d'être étendue au projet d'ensemble, intégrant les opérations d'aménagement du domaine skiable engagées, décidées ou programmées, en particulier le projet d'ascenseur valléen le Freney d'Oisans / Mont-de-Lans et les activités quatre saisons projetées (comme le mountain kart par exemple).

Afin de mieux prendre en compte la biodiversité, l'Autorité environnementale recommande de renforcer l'analyse et réévaluer les impacts ainsi que les mesures associées, notamment en confirmant les emplacements des pylônes incertains et en complétant les inventaires floristiques et ceux relatifs aux papillons au droit des futurs pylônes, des zones de régalage, ainsi que des chemins d'accès. Dans le but de préserver intégralement la station d'Ail rocambole lors des opérations de démantèlement du pylône 6 et à proximité de la future gare amont, il est recommandé au pétitionnaire de s'engager à respecter les points de vigilance et les préconisations actuellement « proposées » pour les travaux. Au vu de la nature de ces travaux, il est en outre nécessaire de justifier de l'absence de destruction d'individus du Damier de la Succise, de renforcer la mesure de transplantation des stations de Corydales, plante-hôte du Semi-Apollon, de réévaluer les incidences sur l'Aigle royal et de compléter le suivi avec un suivi des mortalités de l'avifaune vis-à-vis du risque de collision et un suivi de l'Ambroisie, espèce envahissante. Enfin, en adéquation avec la revue de l'étude d'impact pour qu'elle porte sur le projet d'ensemble, des mesures pour éviter, réduire et si besoin compenser les incidences des activités estivales sont à définir et présenter.

En outre, le niveau des risques naturels doit être réévalué au regard de la nouvelle carte des aléas de 2024, et ce en prenant en considération la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique. Ainsi, l'étude d'une solution alternative permettant une moindre exposition de la gare amont et du pylône 6 doit être menée. Par ailleurs, les incidences sur les pylônes et les gares des risques torrentiel et de ruissellement doivent être évaluées et la démonstration de l'absence d'exposition au risque d'avalanche de la gare amont, affinée. Il est également recommandé de ne pas créer de locaux en sous-sol.

La bonne appréhension de l'impact paysager de l'opération nécessite de joindre au dossier des photomontages de la ligne de la télécabine, avec des pylônes de plus de vingt ou trente mètres. Des mesures de réduction des gaz à effet de serre sont également à envisager et mettre en œuvre.

Enfin, sur tous ces enjeux (gaz à effet de serre, la consommation énergétique, le paysage, et les espèces et habitats d'espèces), l'Autorité environnementale recommande d'évaluer les effets cumulés avec les autres projets existant sur la commune ou les communes voisines.

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

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte et projet d'ensemble.....	5
1.2. Présentation de l'opération projetée.....	6
1.3. Procédures relatives à l'opération.....	7
1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	8
2. Analyse de l'étude d'impact.....	8
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	8
2.1.1. Biodiversité.....	8
2.1.2. Risques naturels.....	9
2.1.3. Paysage.....	10
2.1.4. Climat.....	10
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	11
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	11
2.3.1. Biodiversité.....	11
2.3.2. Risques naturels.....	14
2.3.3. Paysage.....	15
2.3.4. Climat.....	16
2.3.5. Nuisances et santé humaine et eaux.....	17
2.3.6. Effets cumulés.....	18
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	19
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	19

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et projet d'ensemble

La commune des Deux Alpes, au cœur du massif des Écrins, est une commune nouvelle créée le 1er janvier 2017 suite à la fusion des communes de Venosc et Mont-de-Lans, qui se situe dans le département de l'Isère, à soixante-dix kilomètres environ au sud-est de Grenoble. Le domaine skiable des Deux Alpes s'étage entre 1 300 et 3 600 mètres d'altitude et compte 410 hectares de pistes balisées répartis en sept secteurs, dont celui du glacier. SATA Group est le délégataire du service public des remontées mécaniques du domaine des Deux Alpes pour une durée de 30 ans avec un programme d'investissements n'ayant fait l'objet d'aucune évaluation environnementale d'ensemble¹. Un nombre conséquent d'opérations a déjà été réalisé sur le domaine skiable (certaines ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale).

Les futures opérations envisagées pour le développement de la station des Deux Alpes sont à présenter comme celles déjà réalisées ainsi qu'une analyse de la place et du degré de contribution du remplacement du télésiège de Mont-de-Lans à l'atteinte des objectifs de développement de la station et de son articulation avec les autres opérations.

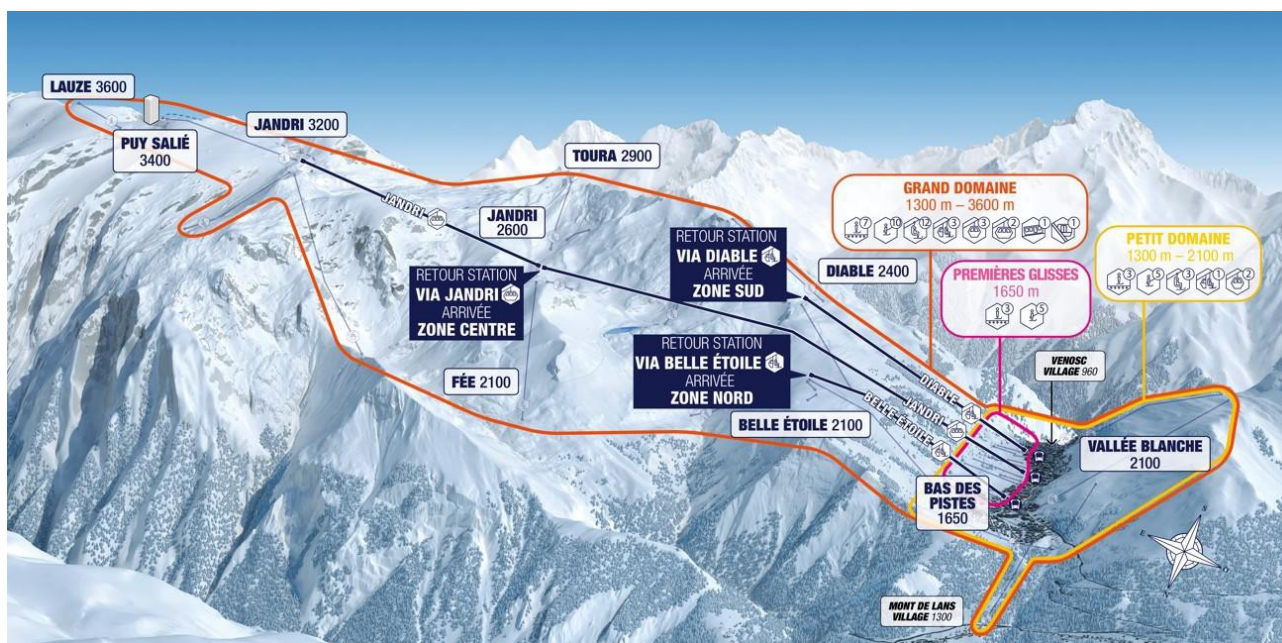


Figure 1: Domaine skiable des Deux Alpes - Source : dossier

Le Scot de l'Oisans entend limiter la fréquentation automobile sur le territoire en proposant des mobilités « décarbonées » routières et par câble. Il prévoit deux unités touristiques nouvelles structurantes, notamment l'ascenseur valléen le Freney d'Oisans / Mont-de-Lans, reliant la vallée de la

¹ CF la Figure 1 de l'[avis n° 2022-ARA-AP-1373](#) décrivant les opérations du projet d'aménagement du domaine skiable des Deux Alpes.

Romanche², depuis le Freney d'Oisans, au village de Mont-De-Lans³, lui-même déjà relié à la station des Deux Alpes par une remontée mécanique⁴. L'avis [n°2024-ARA-AUPP-1453](#) pour le cadrage préalable du Scot de l'Oisans présente ce projet d'ascenseur valléen en Figure 5.

Le plan annexé à l'étude d'impact indique la présence d'une autre remontée mécanique avec une gare au droit de la gare amont de la future télécabine. La continuité envisagée à cet endroit renforce le lien fonctionnel avec d'autres opérations d'aménagement qui doivent ainsi être intégrées à la présente étude d'impact.

Les activités prévues dites « quatre saisons » en lien avec l'usage estival de la future télécabine sont à intégrer au projet, notamment les activités et aménagements liés aux vélos et au mountain kart.

L'Autorité environnementale recommande de :

- **présenter la stratégie de développement du domaine skiable et plus largement de la station ainsi que l'ensemble des opérations (aménagements, activités, etc.) engagées, décidées ou programmées qui en découlent ;**
- **détailler en particulier les activités quatre saisons projetées, ainsi que les caractéristiques de l'ascenseur valléen le Freney d'Oisans – Mont-de-Lans prévu au Scot et décrire comment s'articulent la présente opération et l'ascenseur valléen projeté ;**
- **revoir le périmètre du projet sur ces bases.**

1.2. Présentation de l'opération projetée

La construction de la télécabine du Mont-de-Lans, à la place du télésiège vieillissant du Mont-de-Lans, datant de 1967, située entre les altitudes 1 277 m et 1 602 m, est prévue pour améliorer la liaison structurante pour la station des Deux Alpes, qui existe entre Mont-de-Lans et le bas des pistes des Deux Alpes (1 650 m). Une seule piste de retour à Mont-de-Lans existe, la piste rouge « Mont-de-Lans » (cf. figure 2). Sont prévus :

- le démontage du télésiège existant et l'évacuation pour ferrailage de l'ensemble du matériel métallique (pylônes, balanciers, sièges, gares, câbles, etc.), l'arasement ou la démolition complète (selon respectivement l'étude d'impact ou la pièce M du dossier) des massifs béton de fondation des ouvrages (pylônes, gares), et le démontage des locaux d'exploitation, notamment les abris techniques en gare aval et amont ;
- la construction d'une télécabine débrayable 10 places, adaptée aux skieurs de niveau débutant ainsi qu'aux piétons et aux vélos, ainsi qu'aux mountain karts (cf. pièces A1 et A2), dans le cadre de l'adaptation au changement climatique avec embarquement sans neige et d'un débit horaire de 2200 pers./h (en montée comme en descente), et :

² Pour la haute vallée de l'Oisans à partir de la RD1091.

³ L'emplacement de la gare aval de la télécabine Mont-de-Lans conditionnera probablement la gare d'arrivée dudit ascenseur valléen, réduisant d'autant les éventuelles marges d'évitement et de réduction de ses impacts.

⁴ Extrait [avis n°2025-ARA-AUPP-1556](#) sur le Scot de l'Oisans : « Le point de départ de l'ascenseur valléen est situé sur la commune du Freney d'Oisans aux abords de la RD1091. La gare d'arrivée sera située en sortie du village de Mont-de-Lans, à proximité immédiate de la gare de la remontée mécanique actuelle. La liaison se fera par un appareil de type télécabine monocâble d'un débit d'environ 1 500 personnes/heure (25 cabines de 10 places), pour une longueur de 1 100 mètres, sur un dénivelé de 343 mètres et une ouverture journalière de 8 h en moyenne sur les périodes de fréquentation touristique, soit un maximum de 12 000 personnes par jour dans chaque sens. Il comprend un parking de l'ordre de 300 places, une gare routière pour une douzaine de bus, des liaisons piétonnes vers le centre village du Freney d'Oisans, la réorganisation du stationnement existant autour de la gare amont. ».

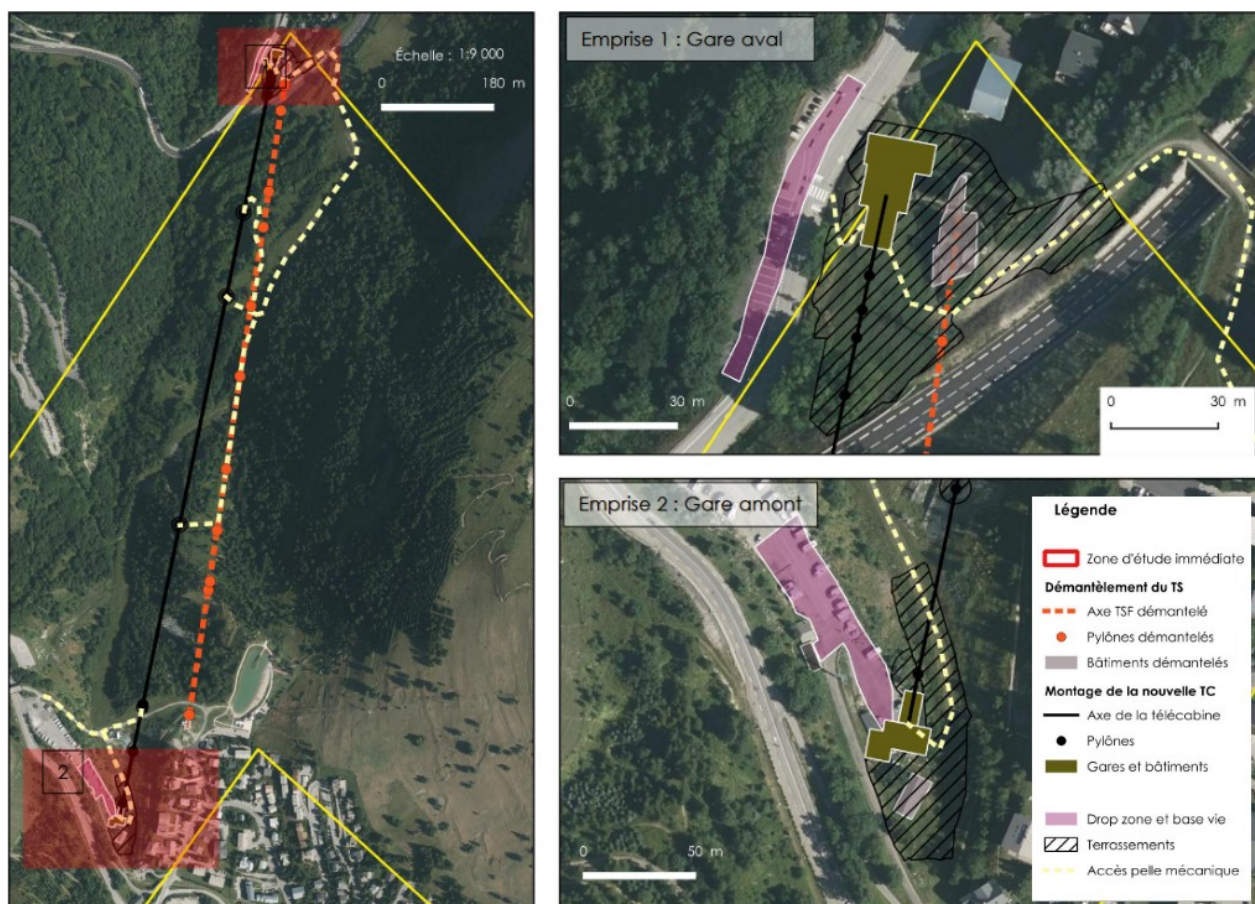
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

remplacement du télésiège de Mont-de-Lans par une télécabine, par SATA Group, sur la commune des Deux Alpes (38)

Avis délibéré le 24 février 2026

- l'implantation de la gare aval à 1 277 m d'altitude, plus basse que la gare existante, pour améliorer son accessibilité depuis la route et le parking du village de Mont-de-Lans ; la construction du local d'exploitation aval ; la pose de 10 pylônes ;
- l'implantation de la gare amont, à 1 602 m, décalée d'environ 180 m vers le Sud-Est, à l'extrémité du parking de la passerelle située à l'entrée de la station des Deux Alpes, à proximité du parking des Glaciers et de l'arrêt des navettes desservant la station, simplifiant les enchaînements vers les remontées voisines telles que le télésiège de la Petite Aiguille ou le télésiège de la Côte ;
- la construction d'un local transformateur neuf, intégré en sous-sol du quai en gare amont, d'un local de stockage en sous-sol du quai en gare amont, d'un réfectoire en sous-sol du quai en gare amont, et la construction du local d'exploitation amont ;
- 1 742 m² de terrassement par pylône avec régalinge des terres sur place ; l'évacuation de 5 900 m³ de déblais.

L'Autorité environnementale recommande de clarifier si les massifs béton de fondation des ouvrages seront arasés ou démolis.



1.3. Procédures relatives à l'opération

L'opération est soumise à autorisation d'exécution des travaux (DAET), tenant lieu de permis de construire et de démolir, et à enquête publique.

Pour l'Autorité environnementale, l'absence de nécessité de dérogation à la protection stricte des espèces reste à démontrer notamment vis-à-vis des papillons de jours protégés, de leur plantes-hôtes et de la flore protégée.

1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

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

- la biodiversité ;
- les risques naturels ;
- le paysage ;
- le climat (adaptation et atténuation) et les effets de son changement.

2. Analyse de l'étude d'impact

Le périmètre de l'étude d'impact est restreint à celui de l'opération de remplacement du télésiège de Mont-de-Lans. Il est à étendre à celui de l'ensemble du projet tel que redéfini (cf. §1.1). En outre, l'évaluation doit être adaptée au devenir retenu pour les massifs béton de fondation des installations existantes (cf. §1.2).

L'Autorité environnementale recommande de reprendre et compléter l'étude d'impact afin qu'elle porte sur les incidences de l'ensemble du projet, incluant en particulier l'ascenseur valléen du Freney d'Oisans à Mont-de-Lans et les activités quatre saisons, et non pas sur la seule opération de remplacement du télésiège par une télécabine.

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

2.1.1. Biodiversité

La zone d'étude compte sept habitats mixtes, quatre habitats d'intérêt communautaire, deux habitats d'intérêt communautaire prioritaire et deux habitats caractéristiques de zones humides⁵. Les boisements représentent la majorité des habitats présents. L'éboulis thermophile péri-alpin et pelouse en gradins arverno-alpine à fétuque bigarrée⁶ abrite une importante population d'Œillet des rochers/ saxicole⁷, espèce protégée en Isère⁸.

La présence de trois espèces floristiques protégées et/ou menacées est relevée dans la zone d'étude : Ail rocambole, Œillet saxicole et Tulipe de Gesner⁹. Le Lupin polyphylle, espèce exotique

5 Qui représentent un total d'environ 1,88 ha. Une orientation fondamentale du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux SDAGE RMC 2022-2027 (la référence au SDAGE 2016-2021 est à corriger) du bassin Rhône-Méditerranée leur est dédiée (6B).

6 Classification EUNIS : E4.333 : https://www.patrinat.fr/sites/patrinat/files/atoms/files/2019/10/2018_026_compressed.pdf et <https://www.preservons-la-nature.fr/flore/eunis/11415.html>

7 Un doute persiste sur l'espèce présente selon les informations contradictoires à ce sujet.

8 La Pyrole moyenne, le Silène penché, le Pylostic à aiguillon protégés en AURA probables, et la Gagée jaune, la Cypripède sabot-de-venus protégées probable.

9 Ces néo-tulipes sont d'une forte importance patrimoniale, notamment sur le département de la Savoie, avec une forte responsabilité sur leur conservation (certaines sont éteintes à l'état naturel). Il existe aussi de nombreux hybrides, cultivars et échappées de jardins qui rendent d'autant plus compliquée la détermination et la patrimonialité de ces espèces. Néanmoins, l'individu unique retrouvé sur la zone d'étude peut être rattaché au groupe de *Tulipa gesneriana* (étamine glabre, tépale rouge maculé).

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

remplacement du télésiège de Mont-de-Lans par une télécabine, par SATA Group, sur la commune des Deux Alpes (38)

Avis délibéré le 24 février 2026

potentiellement envahissante a été observé en abondance, aux abords immédiats de la gare d'arrivée (secteur Les Deux Alpes) de la remontée mécanique actuelle.

Concernant les papillons de jour :

- deux espèces de papillons de jour à enjeux sont sur la zone d'étude avec leurs plantes-hôtes associées : le Damier de la Succise (*Gentianes* sp.) et le Semi-Apollon ;
- de plus, sont probablement présents des papillons listés en danger d'extinction¹⁰.

Des spécimens de semi-Apollon, des stations de plantes-hôtes du Semi-Apollon et les habitats associés se situent au droit de la gare amont, de la prairie de la gare aval et de pylônes selon la carte dédiée §2.4.6.1. de l'étude d'impact.

Toutefois, l'emplacement des pylônes peut encore évoluer, celui-ci dépendant des conclusions des études géotechniques à venir. Ainsi des inventaires complémentaires au droit des emplacements préconisés pour les pylônes par ces études et de leur zone de régalage, sont à mener notamment pour la flore et les insectes et leur plante-hôte.

Une fois les conclusions des études géotechniques connues et ainsi que l'emplacement et les caractéristiques préconisés pour les pylônes, l'Autorité environnementale recommande de compléter les inventaires floristiques et faunistiques au droit des futurs pylônes, des zones de régalage éventuelles alentour, ainsi que des chemins d'accès, en période propice.

Treize espèces d'oiseaux à enjeu utilisent la zone d'étude immédiate en période de reproduction¹¹. La Zone de Protection Spéciale (directive oiseaux) « Les Écrins » n°FR9310036¹², située à environ 3,9 km au sud de la zone d'étude immédiate, est d'importance régionale à nationale pour la reproduction de plusieurs rapaces (Aigle royal, Chevêchette d'Europe, Chouette de Tengmalm) et galliformes de montagne (Lagopède alpin, Perdrix bartavelle, Tétraz lyre). Les espèces d'oiseaux justifiant la caractérisation de la ZPS des Écrins sont susceptibles d'être retrouvées dans la zone d'étude¹³.

Forêt ancienne

L'analyse diachronique¹⁴ des boisements de la zone d'étude montre qu'un « patch » de Forêts de pente mixtes péréalpines à *Fraxinus* et *Acer pseudoplatanus* (G1.A43) a été préservé depuis quasiment un siècle. Les boisements anciens sont assez rares à l'échelle nationale et remplissent des fonctions écologiques importantes à préserver¹⁵.

2.1.2. Risques naturels

La commune de Mont de Lans est concernée par :

10 L'Achillée noble en danger d'extinction (EN), comme la Bardanette squarreuse, l'Odontite lancéolé, le Trèfle des rochers (Vulnérable et protégé), la Sisymbre très raide (VU), l'Orobanche de Serbie (VU), la Knautie de Timéroy (VU), l'Herminium à un seul tubercule (EN (VU)), le Gaillardet (VU), la Campanule de Bologne (VU), l'Armoise à feuille de camomille (VU).

11 Pie-grièche écorcheur, Traquet tavier, Accenteur mouchet, Bouvreuil pivoine, Épervier d'Europe, Mésange boréale, Pic noir, Pipit des arbres, Roitelet huppé, Sizerin cabaret, Tarin des aulnes, Tétraz lyre et Verdier d'Europe. 1 en période de migration : Alouette des champs ; 1 en période d'hivernage : le Bouvreuil pivoine.

12 D'une superficie de 91 763 ha.

13 Les autres sites les plus proches sont la ZSC « Plaine de Bourg d'Oisans » (FR8201738) située à 1 km au nord-ouest de la zone d'étude immédiate et la ZSC « Massif de la Muzelle en Oisans – Parc des Écrins » (FR8201751) à 3,9 km.

14 Analyse des évolutions d'une situation, d'un territoire, d'une culture ou d'une population à travers le temps, y compris sur des temps longs (plusieurs époques)

15 « La stratégie forestière européenne à l'horizon 2030 [...] prévoit d'identifier et de mettre sous protection forte les forêts dites « subnaturelles » d'ici 2030, en empêchant d'ici là leur altération » Source : étude d'impact.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

remplacement du télésiège de Mont-de-Lans par une télécabine, par SATA Group, sur la commune des Deux Alpes (38)

Avis délibéré le 24 février 2026

- un porter à connaissance de projet de PPRN du 27/09/1999 ;
- une carte de localisation des phénomènes d'avalanches (CLPA) établie par le service RTM, mise à jour en 2010 et éditée en 2015.

Ces connaissances ont été traduites dans le règlement du PLU selon lequel le projet se situe pour partie en aléas de glissement de terrain et de risque torrentiel, soit en zone rouge inconstructible¹⁶. Les deux gares rentrent dans les exceptions de zones inconstructibles¹⁷, autorisées sous réserve de ne pas aggraver les risques et de ne pas en provoquer de nouveaux.

Une carte des aléas¹⁸, qui doivent être pris en compte au titre de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme, a été élaborée en 2024 sur l'ensemble de la commune des Deux Alpes. La gare amont est en aléas forts de glissement de terrain et de crues torrentielles¹⁹. De plus, la ligne incluant les pylônes traverse des zones où sont présents des aléas avalancheux²⁰, des aléas forts de ruissellement sur versant (V3) et fort et très fort de glissement de terrain (G3 /G4). Les remontées mécaniques, pylônes et pistes de ski sont d'après le dossier autorisés sous conditions. Ces conditions ne sont pas présentées au dossier.

L'Autorité environnementale recommande d'intégrer à l'étude d'impact la carte des aléas de 2024, de préciser les hypothèses ayant présidé à sa réalisation et de justifier leur pertinence.

Le ruisseau de l'Alpe s'écoule en pied du talus de remblai présent au niveau de la gare amont. Il est busé dans le secteur de la gare amont et son exutoire a été observé à 430 m plus au nord (diamètre de buse estimé à 1 000 mm).

2.1.3. Paysage

La télécabine est localisée à proximité de la frange urbaine, visible depuis les versants du domaine skiable et se situe à proximité immédiate du lac de la Buissonnière, lieu de baignade très fréquenté en saison estivale. Les accès au lac traversent la zone d'étude.

Par ailleurs, la zone d'implantation, principalement forestière, est traversée par des sentiers pédestres et des pistes de VTT.

2.1.4. Climat

L'étude Climsnow de 2021, déclinée sur le secteur Deux Alpes – Vallée Blanche, tient compte de la liaison avec Mont-de-Lans. Les altitudes auxquelles se situe la future télécabine Mont-de-Lans seront les premières impactées par la baisse de l'épaisseur, de la durée et de la fiabilité de l'enneigement. Dans le cas du scénario le plus défavorable RCP 8.5 à l'horizon moyen correspondant à la

16 La gare amont (parcelle cadastrale n°AE 153), est en risque de glissement de terrain BG (zone violette inconstructible). La parcelle n°AE 59 est en risque torrentiel (RT). La gare aval (parcelle cadastrale n°C 1835) est en risque de glissement de terrain (RG). La parcelle n°C 1811 est en risque torrentiel RT. La parcelle n° 1834, accueillant la pointe du bâtiment, est en risque de glissement de terrain RG et risque torrentiel RT.

17 Au regard du règlement du PLU, étant nécessaires au fonctionnement des services publics.

18 RTM : 23 avril 2024/février 2025. D'après cette nouvelle connaissance, le projet est touché par l'aléa prépondérant en zone de glissement de terrains G1, G3 (risque fort) et de crues torrentielles. La gare de départ, pour les parcelles n°C 1811 et 1835 est en aléas G1V1 et G1, il s'agit d'aléas faibles de glissement de terrain et de ruissellement sur versant. La parcelle C 1834 est en aléa fort de glissement de terrain G3c. En zone G3, G1, V1 et T1, les infrastructures* (de transport, de transport de fluides ou d'énergie, de dépollution, de communication...) et les équipements, ouvrages techniques et ouvrages de raccordement qui s'y rattachent sont autorisés sous conditions notamment de ne pas aggraver les risques et de ne pas en provoquer de nouveaux.

19 en aléa G3cT1b, G3cT3a et G3c.

20 Concernant les risques avalanche, le projet sera en partie en zone de risque exceptionnel d'avalanches pour les pylônes et en limite d'aléa fort, mais il s'agit d'un endroit que la télécabine va survoler.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

remplacement du télésiège de Mont-de-Lans par une télécabine, par SATA Group, sur la commune des Deux Alpes (38)

Avis délibéré le 24 février 2026

durée d'amortissement des travaux (30 ans), l'étude Climsnow met en évidence que la fréquence de retour des mauvaises saisons sera d'environ 60 %, soit 3 années sur 5. À la fin du siècle, ce taux de retour atteindrait un niveau critique, avec des « mauvaises saisons » se produisant chaque année.

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

La solution alternative présentée ne répond pas aux objectifs du porteur de projet en ce qui concerne le retour station ou l'accès aux autres remontées mécaniques sans rupture topographique (permettre un retour direct à la station de Mont-de-Lans depuis le secteur Grand domaine et depuis le secteur Vallée Blanche). L'évolution de l'environnement sans projet est présentée.

La solution retenue est mentionnée comme ayant une intégration optimale dans le circuit des navettes des Deux Alpes.

L'étude d'impact ne présente pas de variante positionnant la gare amont dans une zone moins exposée que la zone G3²¹, Elle ne démontre pas non plus qu'il n'existe pas d'alternative crédible d'implantation de la gare amont dans une zone moins exposée.

L'Autorité environnementale recommande de justifier l'absence de variante au positionnement de la gare amont, dans une zone moins exposée aux aléas naturels tels qu'identifiés en 2024, et de démontrer que l'implantation retenue n'aggrave pas les risques .

2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser

2.3.1. Biodiversité

Au total, plus d'un hectare d'habitats naturels sera impacté par les travaux. 600 m² seront artificialisés (bâtiments et massif de pylônes). S'y ajoutent les zones de régilage des matériaux extraits au droit des pylônes, soit *a priori* une surface totale d'environ 3 300 m²²². La gare aval est implantée sur une prairie de fauche²³. Une carte des habitats naturels impactés est présentée.

Il est avancé qu'aucune espèce de flore protégée ne sera impactée par le projet grâce à une mesure de mise en défens de station floristique à proximité immédiate. Or, tous les emplacements de pylônes ne font pas l'objet d'un inventaire et un démarrage des travaux en début d'année ne permettra pas d'identifier les espèces végétales ou d'insectes pouvant être impactées.

Un risque de percussion/ collision est pris en compte pour l'avifaune, réduit par la mise en place de visualisateurs sur le câble de la télécabine. Pourtant, il n'est pas assuré que ces visualisateurs seront suffisants du fait de l'emplacement de la ligne et du passage des cabines au-dessus de la canopée, sachant que les pylônes P4 et P5 ont une hauteur de 31 m et 36 m, et les pylônes P7 et P8 d'environ 23 m et 24 m. Des précisions relatives à ces effets et une mesure de suivi efficace des

21 En G3, G1, V1 et T1, les infrastructures* (de transport, de transport de fluides ou d'énergie, de dépollution, de communication...) et les équipements, ouvrages techniques et ouvrages de raccordement qui s'y rattachent sont autorisés sous conditions notamment de ne pas aggraver les risques et de ne pas en provoquer de nouveaux.

22 Selon la mesure MR4.

23 Fauche impossible pendant au moins deux à trois années suivant les travaux.

mortalités et collisions constatées destinée à ajuster les mesures de réduction en cas d'impact fort (à définir, cf. le § 2.4 sur le suivi) sur des espèces, sont attendues.

Les mesures d'évitement et de réduction des impacts prévues sont :

- la prise en compte des enjeux dès la phase de conception du projet (ME1) : selon le dossier, l'implantation de pylônes a permis d'éviter la destruction de plusieurs centaines de m² de plantes hôtes et d'éviter la destruction de zones humides et de flore protégée et/ou menacée ; or l'implantation de ces centaines de m² de plantes hôtes et de flore protégée et/ou menacée n'est ni géolocalisée, ni présentée ;
- la mise en défens des zones sensibles proches des zones de travaux (ME2), notamment de l'habitat de l'Œillet saxicole pour l'accès au pylône 6 à démanteler : il est pourtant anticipé une « dégradation temporaire » de 1 415 m² de gentianes, plante-hôtes du Damier de la Succise. Celui-ci peut se retrouver à l'état d'œufs ou de chenilles et cette dégradation peut conduire à une destruction d'individus. Ainsi, après avoir étayé l'affirmation selon laquelle une absence de reproduction serait avérée sur cet habitat, il est nécessaire de justifier l'absence de destruction d'individus du Damier de la Succise, au vu des travaux prévus ;
- un plan de stationnement et de circulation des engins de chantier (MR1) ;
- la limitation des risques de pollutions, boues et matières en suspension (MR3) ;
- la revégétalisation des secteurs remaniés (MR4 pour un coût de 27 780 €) : l'étrépage sera appliqué en priorité pour les emprises des nouveaux pylônes et des zones de terrassements, soit une surface totale d'environ 3 300 m² : le recours à cette technique n'est pas garanti et à ce stade, beaucoup d'exceptions sont possibles (sol friable, accessibilité des engins, présence de racine, sol gorgé d'eau...) ; le broyage pour récolte des semences doit correspondre à une période où la grainaison (formation de grains) a eu lieu ;
- la limitation du risque d'introduction et de dispersion d'espèces exotiques (MR5) ;
- l'installation de visualisateurs sur la nouvelle remontée mécanique (MR6, coût de 6 500 €) ;
- l'adaptation du calendrier des travaux afin d'éviter les périodes sensibles pour la faune sauvage (MR7) : les travaux de décapage des premiers horizons du sol sont prévus 15 jours après la fonte des neiges (mesure vis-à-vis de l'avifaune) et pourront engendrer des destructions de flore et d'insectes ; le passage d'un écologue quelques jours avant le début des travaux sur les emprises des futurs pylônes du P5, P6 et P7 uniquement pour les nichées manquera de fait des taxons, la période pouvant également être défavorable à leur détection de part l'absence de floraison, état d'œufs ou de chenilles des papillons ; après un complément d'inventaires, il est nécessaire de ré-évaluer les impacts et mesures ERC dédiées ;
- l'abattage progressif des arbres-gîtes (MR8) : des coupes d'arbres sur le tracé de la future ligne sont prévues (bien que sans défrichement), ainsi des habitats essentiels tels que les arbres-gîtes : 900 m² et 20 arbres isolés, des zones d'élagage sont par ailleurs identifiées²⁴ ; cet impact nécessite d'être compensé par des mesures telles que la création d'îlots de senescence : par exemple compenser au droit de la forêt ancienne par une obligation réelle environnementale (ORE) sur 50 ans ;
- la transplantation des stations de Corydales, plante-hôte du Semi-Apollon, présentes dans la zone d'étude (MR9) : sept plants de Corydales ont été inventoriés sur les emprises de terrassement de la G2 : or, les stations non encore inventoriées de Corydales ne font pas l'objet de cette mesure et les plants pouvant se situer sur les chemins d'accès aux travaux sont à contrôler ; de plus, la survie des papillons n'est pas garantie dans la mesure où la

24 Page 192 de l'étude d'impact.

proximité de routes limitrophes de la parcelle pouvant accueillir la mesure sera probablement contre-productif ; un inventaire sur la parcelle d'accueil est par ailleurs nécessaire ;

- le démantèlement et évacuation de l'ancienne remontée mécanique (MR10), avec la démolition « partielle » des socles en béton et précaution particulière pour la protection de l'Ail rocambole : les points de vigilance et préconisations pour les travaux se doivent d'être rigoureusement respectés afin garantir la préservation intégrale de la station d'Ail rocambole lors des opérations de démantèlement du pylône 6.

L'Autorité environnementale recommande :

- **après complément d'inventaires, de réévaluer les impacts et redéfinir des mesures ERC dédiées adéquates (flore et papillons) ;**
- **de cartographier les centaines de m² de plantes hôtes et de flore protégée ou menacée que le projet annonce éviter du fait de sa conception ;**
- **de garantir le respect des points de vigilance et préconisations pour les travaux prévus dans les mesures afin de préserver intégralement la station d'Ail rocambole lors des opérations de démantèlement du pylône 6, mais aussi à proximité de la future gare amont ;**
- **de renforcer la mesure de transplantation des stations de Corydales, plante-hôte du Semi-Apollon protégé, en complétant les inventaires, justifiant la parcelle d'accueil et intégrant l'ensemble des stations impactées ;**
- **de justifier l'absence de reproduction avérée du Damier de la Succise et l'absence de destruction d'individus au vu des travaux prévus.**

Évaluation des incidences Natura 2000

La méthode retient que toutes les espèces faunistiques mentionnées comme possiblement présentes sur la zone d'étude immédiate²⁵ sont prises en compte dans l'analyse des sensibilités. Pour l'une d'entre elles, l'évaluation nécessite d'être plus approfondie. L'Aigle royal, grand rapace protégé et menacé à l'échelle régionale, diurne et emblématique des milieux ouverts et montagneux, installe ses grands nids souvent sur des corniches rocheuses. Cette espèce ne peut se reproduire sur la zone d'étude, au vu des habitats présents. L'espèce peut néanmoins y transiter ou s'y nourrir et des corniches pouvant accueillir la nidification de l'Aigle royal existent à proximité. Ainsi sa présence et le risque de collision avec une télécabine surplombant la canopée sont à évaluer.

L'Autorité environnementale recommande de réévaluer les incidences sur l'Aigle royal du fait de la hauteur de la télécabine et de la présence à proximité de corniches pouvant servir à sa nidification.

Activités pratiquées en l'absence de neige

Le dérangement de la faune locale (voire la perturbation intentionnelle d'espèces protégées) comme une affectation des sols peuvent être générés par l'exploitation future de la remontée mécanique qui fonctionnera été comme hiver : développement des activités de VTT, de mountain kart, de trottinettes etc.. qui peuvent être pratiquées en l'absence de neige, quelle que soit la saison.

L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures pour éviter, réduire et si besoin compenser les impacts des activités pratiquées en l'absence de neige (estivales ou non).

²⁵ Mais non identifiées dans le cadre des inventaires de terrain.

2.3.2. Risques naturels

Hydrologie

L'étude géotechnique stipule que « le tracé recoupe des zones d'interdiction de construction au sens du PPRn liées au risque torrentiel » et recommande de faire reconnaître précisément le tracé du busage du ruisseau de l'Alpe dans le secteur de la gare amont afin d'identifier s'il peut y avoir une interaction avec le projet. L'étude indique que des aménagements spécifiques pourront être mis en œuvre, mais sans autre précision.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de faire reconnaître précisément le tracé du busage du ruisseau de l'Alpe dans le secteur de la gare amont, d'identifier ses conséquences sur les caractéristiques des installations projetées, d'évaluer leurs possibles incidences sur l'environnement et présenter les mesures complémentaires prises pour y remédier ;**
- **d'évaluer les incidences sur les pylônes et les gares des risques torrentiels et de ruissellement dans le contexte du changement climatique, en prenant en compte la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC).**

Les équipements et ouvrages techniques qui se rattachent aux infrastructures de transport sont également autorisés, sous la condition que le projet soit adapté à l'aléa, n'aggrave pas les risques et n'en provoque pas de nouveaux. Du fait de l'existence d'un aléa torrentiel, la réalisation de constructions en sous-sol, tel que le réfectoire et des locaux techniques est à confirmer et à assortir de protections spécifiques ou à reconsidérer, en particulier pour le réfectoire.

L'Autorité environnementale recommande de réévaluer l'exposition aux risques des personnes en se fondant sur la nouvelle carte des aléas de 2024 et de reconsidérer la création de locaux en sous-sols.

Glissement de terrain

Le dossier prévoit que des sondages seront réalisés dans le cadre des études G2 AVP et G2RO, pour adapter les solutions de fondations des ouvrages. L'implantation des pylônes sera selon le dossier proscrite entre les altitudes 1 430 et 1 465 m où a été identifiée une zone active de glissement de terrain.

L'analyse des risques de glissement de terrain doit toutefois elle aussi être complétée ou revue en se fondant sur la dernière carte des aléas de 2024. De même que pour la gare amont (cf §2.2 Alternatives), le projet de ligne devra être adapté à ces aléas en évitant en particulier l'implantation de pylône en zone G4 et des études géotechniques plus approfondies sont à réaliser dans les zones de glissements de terrain.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de compléter ou revoir l'analyse des risques de glissement de terrain en se fondant sur la carte des aléas de 2024 ;**
- **de confirmer ou déterminer les emplacements des pylônes dont le positionnement est incertain, d'évaluer les impacts de l'opération ainsi définie et de présenter les mesures prises pour les éviter.**

Chute de blocs

Une falaise de calcaires sableux est présente à 360 m environ à l'Est de la gare aval. Toutefois, en raison de sa nature géologique, de la présence d'une forêt en pied, de l'aménagement en déblais de la route départementale (effet fosse à blocs), le risque d'atteinte des ouvrages peut être considéré comme extrêmement faible.

Avalanche

Une étude avalanche a été menée : seul un pylône (P6) se trouverait éventuellement dans une zone sujette au risque nivologique. Les conclusions de l'étude écartent tout risque significatif à son endroit, du fait, de la résistance initiale d'un pylône, de sa position en début de rupture de pente, de la végétation présente et d'une altitude moyenne, bien que certains éléments initiaux (PIDA, CLPA) laissent craindre l'existence d'éventuels risques nivologiques.

La gare amont est en partie impactée par l'aléa exceptionnel d'avalanche. L'évaluation de l'impact doit être affinée au regard de la nouvelle carte des aléas de 2024. La gare aval est entièrement hors zone de risques avalanche.

L'Autorité environnementale recommande d'affiner l'analyse relative à l'exposition à l'aléa avalanche de la gare amont en se fondant sur la carte des aléas de 2024 et de présenter les mesures prises pour éviter toute augmentation des risques à son niveau.

2.3.3. Paysage

Les vues rapprochées, éloignées et perceptions sensibles structurent l'analyse du paysage. Les gares aval et amont font l'objet de photomontages (cf Figure3). Aucun photomontage n'est donné pour la ligne et le passage des cabines, et bien que le fuseau de passage soit présenté, des compléments sont attendus sur ce point pour visualiser la nouvelle ligne et le passage des cabines du fait de l'évolution de la hauteur et du positionnement des pylônes.



Figure 3: Photomontage des gares aval et amont - Source : dossier

Des mesures de réduction de certains impacts paysagers sont prises :

- l'intégration des pieds des pylônes (MR11) ;
- le traitement des talus et raccords au terrain naturel (MR12) ;
- l'intégration architecturale pour les gares et les équipements associés à la télécabine, choix des matériaux et couleurs (MR13).

L'absence de nouveau layon et la fermeture de l'ancien sont présentées comme positives pour le paysage, or la surélévation des pylônes et des cabines et leur visibilité accrue sont à prendre en compte au-delà des incidences des seules gares²⁶.

Les hauteurs de survol sont importantes, en évitant les défrichements pour le passage de la ligne et en se limitant à des travaux d'élagage modérés. La hauteur des pylônes P4 et P5 de 31 m et 36 m et P7 et P8 d'environ 23 m et 24 m, est ainsi adaptée au milieu, car elle évite la création d'un nouveau layon, l'ancien layon étant supposé se reboiser naturellement dans le temps.

L'Autorité environnementale recommande de

- **réaliser des photomontages de la ligne de la télécabine, des pylônes de plus de vingt et trente mètres étant installés, et d'en évaluer l'impact paysager ;**
- **garantir l'évolution naturelle de l'ancien layon, par des mesures et un suivi adaptés.**

2.3.4. Climat

Un des objectifs du projet est de limiter la fréquentation des usagers par véhicules sur la route reliant le village de Mont-de-Lans à celui des Deux Alpes.

Vulnérabilité au changement climatique

La production de neige de culture est jugée économiquement rentable à l'échelle du domaine skiable, mais le secteur de Mont de Lans est jugé vulnérable au changement climatique à l'horizon 2050. Ainsi, la télécabine est construite dans un objectif de pallier ce manque de neige en acheminant les skieurs vers la station des Deux Alpes et depuis celle-ci pour leur retour, ainsi qu'en période estivale. La stratégie de développement de la station au regard des effets du changement climatique n'est pas présentée dans ce dossier ce qui nuit à la compréhension de l'opération et à sa justification.

Consommation énergétique

Il ne peut être considéré que le remplacement du télésiège réduit les besoins en alimentation électrique de l'ordre de 10 à 15 %²⁷, alors que le dossier indique par ailleurs que la puissance nécessaire pour le fonctionnement de la télécabine débrayable (TCD) de Mont-de-Lans est estimée à 551 kW, contre 110 kW avec l'ancien télésiège.

Émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de GES des travaux et liées aux matériaux sont estimées à 2 367 t_{eq}CO₂. Les émissions de GES liées à la phase d'exploitation, lissées sur la durée d'amortissement du projet, s'élèvent à 73,3 t_{eq}CO₂/an pendant 30 ans, soit 2 199 t_{eq}CO₂.

26 « La ligne ayant été conçue avec des pylônes très haut et la forêt étant principalement composée de feuillus atteignant des hauteurs modestes ». Source : étude d'impact.

27 RNT page 6. Et « de réduire les coûts d'entretien et de contrôles (pas de démontage pour contrôles des constituants avant 15 ans contre 5 ans pour l'installation existante) ».

La télécabine permet d'acheminer les randonneurs, VTTistes et autres usagers jusqu'à la station via une mobilité douce pour un trajet partiellement décarboné.

Dans le cadre de l'opération, le maître d'ouvrage envisage le recours à du béton bas carbone (Pièce B), or ce point n'est pas repris dans l'étude d'impact. En outre, l'abandon de l'agrandissement du parking de la Passerelle serait une mesure de renforcement des gains climatique en cas de la réalisation de l'ascenseur valléen déjà mentionné.

L'Autorité environnementale attire l'attention du pétitionnaire sur la [note relative à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre et du changement climatique](#), publiée en 2024 par la conférence des autorités environnementales.

L'Autorité environnementale recommande de préciser les émissions de gaz à effet de serre en phase d'exploitation dues aux déplacements supplémentaires et ceux évités qui seraient générés par l'opération et de mettre en œuvre des mesures de réduction, notamment sur le poste des aciers, et d'intégrer la mesure de mise en œuvre de béton bas carbone dans l'étude d'impact, tout en quantifiant son gain d'émissions.

L'intégration du tronçon dans l'ascenseur valléen Le Freyney-en-Oisans pourrait renforcer ce bénéfice selon le poids carbone respectif des tronçons. A contrario, le développement récent ou prévu de très grands parkings²⁸ notamment en station sur les Deux Alpes est en contradiction avec l'objectif de mobilité décarboné et de l'optimisation de ce service.

L'Autorité environnementale recommande de :

- **démontrer la cohérence de l'offre de services de mobilité sur le territoire ;**
- **préciser les opérations liées à la mobilité pouvant découler de l'opération ;**
- **déterminer le nombre de voyages à partir duquel les trajets faiblement carbonés réduisent et compensent le poids carbone des infrastructures, en s'inscrivant dans la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre.**

Dans le cadre du projet d'infrastructure de transport tel que l'ascenseur valléen, il est à rappeler que les valeurs tutélaires de la tonne de carbone ont été mises à jour en mars 2025 avec des valeurs fixées à 256 €₂₀₂₃ en 2025, 300 €₂₀₂₃ en 2030 et 563 €₂₀₂₃ en 2050 (source : [La valeur de l'action pour le climat » – Mars 2025](#)). Ces nouvelles valeurs sont à prendre en compte.

2.3.5. Nuisances et santé humaine et eaux

Bien que l'absence de voisinage sensible soit mentionnée, des habitations sont présentes à proximité de la nouvelle ligne ainsi que l'espace de loisirs du lac. Une mesure de l'opération concerne la concertation avec les exploitants agricoles (MR14), une autre prévoit la mise en sécurité des zones de chantier (ME3), afin de prévenir tout risque d'accident entre les véhicules de chantier et les usagers.

Nuisances sonores et poussières

La phase chantier pourra être une source de nuisances (bruits, poussières...) pour les habitations du fait du flux d'engins de chantier traversant les zones urbanisées et habitées du village des Deux-Alpes. Ce flux respectera le code de la route ainsi que des horaires de traversée diurne et hors week-end, afin de préserver la tranquillité des riverains. Les riverains seront informés des tra-

28 Parking public des glaciers, Côte brune, et Passerelle à l'entrée de station.

vaux en amont de leur réalisation. La limitation des nuisances pour l'environnement et les populations (MR2) est prévue.

Ambroisie

Le projet va générer des déplacements de terrains et de matériaux. Il se situe dans une commune où l'ambroisie à feuilles d'armoise est présente²⁹, une plante envahissante dont le pollen est très allergisant. Le pétitionnaire devra prendre en compte les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 30/07/2019 relatif aux modalités de lutte contre les espèces d'ambroisie dans le département de l'Isère, notamment ses articles 9 et 11³⁰.

Eaux

Aucuns travaux en cours d'eau ne seront réalisés et aucun engin ne sera amené à traverser un cours d'eau à gué. L'étude d'impact note la présence de la masse d'eau souterraine « domaine plissé BV Romanche et Drac », aquifère fissuré peu protégé en surface, ayant un risque de contamination due à la présence humaine permanente ou touristique dans certaines vallées ou plateaux (stations de sports d'hiver). Par conséquent, il y a un risque de pollution accidentelle à considérer pour les eaux souterraines, nécessitant de mettre en place des mesures d'évitement de pollution lors de la phase de travaux.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les impacts potentiels sur les eaux souterraines et de mettre en place des mesures d'évitement de pollution notamment lors de la phase de travaux.

2.3.6. Effets cumulés

L'analyse des effets cumulés s'apparente à l'analyse des incidences du projet global d'aménagement du domaine et de la station³¹. Elle ne constitue pas une analyse des effets cumulés avec des projets autres.

L'évaluation présentée est en tout état de cause lacunaire sur les émissions de gaz à effet de serre, la consommation énergétique, le paysage et la biodiversité, en n'intégrant pas, pour cette dernière, les espèces, habitats d'espèces, ainsi que l'évaluation de l'effectivité des mesures précédentes (avifaune, flore, papillon, etc.), dont de compensation (par exemple sur l'Ail rocamboule). Il ne peut en l'état de l'analyse être conclu à l'absence d'impact significatif résiduel : incertains sur la biodiversité, négatif sur le bilan carbone et la consommation énergétique, etc.

Les impacts éventuels sur la population d'Ail rocamboule sont à évaluer au regard du suivi de l'effectivité de la mesure de compensation liée à l'Ail rocamboule de l'opération SuperVenosc au sein du projet d'ensemble d'aménagement du domaine skiable.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les effets cumulés avec les autres projets, au-delà des opérations formant le projet d'ensemble de développement de la station.

29 Selon l'information de l'ARS : or le dossier mentionne que sa présence est jugée improbable.

30 Article 9 : « Rôle des maîtres d'ouvrage de chantiers publics et privés de travaux : la prévention de la prolifération des ambrosies et leur élimination lors de chantiers publics et privés de travaux, est de la responsabilité du maître d'ouvrage, pendant et après les travaux. Il anticipe et inclut une clause de gestion des ambrosies dans ses marchés de travaux. » Article 11 : « Prévention de la dispersion des ambrosies par les machines : les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, intervenant dans les travaux agricoles, le terrassement et les travaux publics, les espaces verts et le broyage des dépendances routières, sont tenus de s'assurer, que les graines des ambrosies ne sont pas disséminées par leurs travaux. Pour cela ils anticipent et gèrent cette thématique, sur l'ensemble des opérations (conception des ouvrages, conduite et finition des travaux).

31 Dans le cas de l'aménagement global de la station des Deux Alpes.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
remplacement du télésiège de Mont-de-Lans par une télécabine, par SATA Group, sur la commune des Deux Alpes (38)
Avis délibéré le 24 février 2026

2.4. Dispositif de suivi proposé

Le suivi doit permettre de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter – réduire – compenser ses incidences négatives notables. Les mesures prévues sont :

- le suivi environnemental en phase travaux (MS1) ;
- le suivi de reprise de la végétation (MS2) ;
- le suivi de la transplantation des plants de corydales (MS3) ;
- le suivi de la faune à enjeux après travaux (MS4) : le suivi des mortalités de l'avifaune est à prévoir vis-à-vis du risque de collision ;
- le suivi de l'efficacité des mesures à travers l'observatoire environnemental du domaine skiable des Deux-Alpes (MS5) ;
- le suivi de la flore protégée et/ou menacée (MS6) ;
- le suivi de la flore exotique (MS7) : ce suivi est à compléter en intégrant explicitement l'Ambroisie.

Les suivis doivent être conçus pour répondre à un objectif précis. Les protocoles de suivis doivent être décrits et répliquables afin de disposer de données comparables d'une année sur l'autre. Des critères de succès (pour la revégétalisation par exemple) ou des seuils d'alerte (pour la mortalité de l'avifaune par exemple) doivent être fixés afin d'adapter les mesures ERC quand c'est nécessaire. Le suivi doit être conduit pendant toute la durée des atteintes et donc par défaut la durée de vie du projet.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dispositif avec un suivi des mortalités de l'avifaune en raison du risque de collision et un suivi de l'Ambroisie et, plus largement, de faire porter le suivi sur l'ensemble des enjeux du projet et sur la mise en œuvre et l'efficacité de toutes les mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires à sa réalisation et ce pendant toute la durée des travaux et d'exploitation des aménagements.

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

Le résumé non technique est équilibré et reflète fidèlement le contenu de l'étude d'impact.

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