



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur le remplacement de la télécabine
Champagny et création d'un espace débutant présenté
par la société d'aménagement de La
Plagne sur la commune de Champagny-en-Vanoise (73)**

**Avis n° 2026-ARA-AP-2118-N22031 et
2120-N22218**

Avis du 6 octobre 2026

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Pour tous les plans ou programmes soumis à évaluation environnementale et les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne publique responsable du plan ou programme ou du maître d'ouvrage du projet, de l'autorité décisionnaire et du public.

Pour le remplacement de la télécabine Champagny et création d'un espace débutant présenté par la société d'aménagement de La Plagne sur la commune de Champagny-en-Vanoise (73), l'autorité environnementale désignée est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Auvergne-Rhône-Alpes.

En application de la [décision du 25 août 2026](#) portant exercice de la délégation prévue à l'article 18 du décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable, cet avis a été délégué à Anne Pons, inspectrice générale, membre de la MRAe d'Auvergne-Rhône-Alpes, qui 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.

L'autorité environnementale a été saisie le 6 et le 10 août 2026, par les autorités compétentes pour délivrer les autorisations du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale. Conformément à l'article [R. 122-7](#) du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément au même article, l'agence régionale de santé (ARS) et les services de la préfecture de Savoie ont été consultés par courriel le 7 et le 11 août 2026 et ont transmis leurs contributions en dates respectivement des 25 août 2026 et 8 septembre 2026.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, le présent avis est rendu, les recommandations sont portées en caractères italiques gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé que cet avis n'est ni favorable, ni défavorable, il ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement. 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 et sur le [portail](#) de l'évaluation environnementale. 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

Sur la commune de Champagny-en-Vanoise, dans le département de la Savoie, la société d'aménagement de La Plagne (SAP), souhaite remplacer la télécabine de Champagny (3 200 personnes/heure contre 2 150 actuellement) et aménager un espace débutant au niveau de la gare d'arrivée. La télécabine sera exploitée l'hiver et l'été, comme c'est le cas actuellement. Au total, l'opération, située sur une emprise de 2,76 ha, prévoit 4 439 m² de défrichement et des terrassements dont la surface totale et le volume de matériaux nécessitent d'être précisés.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux de l'opération dans son contexte territorial sont : la biodiversité et les milieux naturels, le paysage, les risques naturels, l'hydrologie et la ressource en eau. De plus, il est nécessaire de réinterroger la vulnérabilité du domaine et du projet au changement climatique, dont l'exploitation à moyen terme dépend de l'enneigement artificiel. A ce stade, l'absence d'incidences de l'augmentation prévisible de l'usage d'enneigement artificiel sur la ressource en eau n'est pas démontrée et la stratégie de diversification du domaine n'est pas décrite.

Le choix du périmètre du projet nécessite d'être mieux justifié et le cas échéant revu au regard des termes de l'article L.122-1 du code de l'environnement, en s'appuyant sur une analyse documentée des liens fonctionnels pouvant exister entre cette opération et les autres projetées en station et sur le domaine skiable et estival de La Plagne. Au-delà des opérations incluses dans le périmètre du projet, l'étude d'impact doit également approfondir l'analyse des effets cumulés. Par ailleurs, d'autres lacunes sont relevées ci-après.

Tout d'abord, la télécabine ayant été rénovée récemment, son remplacement interroge. Des solutions alternatives doivent être présentées en comparant leurs incidences environnementales et, le cas échéant, la nécessité de remplacer la télécabine doit être justifiée.

La définition de l'état initial de la biodiversité, l'évaluation des impacts bruts sur les habitats d'espèces et l'évaluation des incidences Natura 2000 sont lacunaires. Par ailleurs, du fait d'un calendrier de chantier conduisant à des travaux échelonnés sur 2 ans, les impacts résiduels sur le risque de destruction et de dérangement de la faune semblent significatifs. De la même manière, l'analyse des impacts paysagers du projet, en particulier depuis les points de vues remarquables alentours, et les mesures définies ne permettent pas d'atteindre un impact résiduel non significatif. En lien avec les enjeux liés à la biodiversité et au paysage, le suivi de la revégétalisation et des landes est trop court et ne prévoit pas d'indicateurs permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs fixés et de déclencher, le cas échéant, des mesures correctives.

En matière de risques naturels, l'analyse doit tenir compte de l'éventuelle augmentation de la fréquentation induite par l'opération, dans un secteur concerné par des aléas naturels (avalanches, chutes de blocs, mouvements de terrain, feux de forêt) et du risque de déstabilisation des terrains en lien avec les importants terrassements prévus sur le secteur débutants. La quantification des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet ne tient pas non plus compte de l'éventuelle hausse de la fréquentation.

De plus, s'agissant de la gestion des eaux, les incidences de l'opération sur les écoulements superficiels localisés à proximité du secteur amont qui fera l'objet de lourds terrassements doivent être analysées, tout comme les risques de pollution de la ressource en eau par la mise en œuvre d'un système de traitement par infiltration des eaux usées en gare d'arrivée et au sein d'un périmètre de protection éloigné, de captages d'alimentation en eau potable.

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.....	5
1.2. Présentation de l'opération projetée.....	5
1.3. Périmètre du projet d'ensemble.....	7
1.4. Procédures relatives au projet.....	8
1.5. Principaux enjeux environnementaux de l'opération dans son contexte territorial.....	8
2. Analyse de l'étude d'impact.....	8
2.1. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	9
2.2. État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC.....	9
2.2.1. Biodiversité et milieux naturels.....	9
2.2.2. Paysage.....	13
2.2.3. Risques naturels.....	15
2.2.4. Ressource en eau.....	17
2.2.5. Climat.....	18
2.2.6. Effets cumulés.....	20
2.3. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité.....	20

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

Au sein du grand domaine Paradiski¹, le domaine skiable de La Plagne, entre 1 250 et 3 000 m d'altitude, compte 133 pistes et 73 remontées mécaniques. Le domaine a fait l'objet de lourds aménagements récents, notamment vers le secteur du glacier de la Chiaupe avec la fermeture de pistes, le démantèlement d'équipements, la création de la télécabine Glaciers 1 et 2, ainsi que le remplacement de la télécabine Roche Mio selon un nouveau tracé qui dessert désormais le col de Forcle et la Roche Mio depuis La Plagne Bellecôte² (figure 2).

La télécabine de Champagny est l'unique accès au domaine depuis le versant sud. Au départ de Champagny-en-Vanoise, en fond de vallée, elle permet de rejoindre La Plagne (versant nord), notamment via le télésiège des Verdens Sud. Exploitée en saisons hivernale et estivale, elle offre également un accès aux itinéraires de randonnée et de VTT. En hiver, le retour skieur à Champagny se fait via la piste Bois, existante, toutefois fragilisée par l'évolution de l'enneigement.

La Plagne accueillera les épreuves de bobsleigh, de luge et de skeleton lors des jeux olympiques et paralympiques de 2030.

1.2. Présentation de l'opération projetée

Le projet, porté par la société d'aménagement de La Plagne, consiste à remplacer la télécabine de Champagny et à aménager un espace débutant en gare d'arrivée³, entre 1 247 et 1 964 m d'altitude.

Le projet prévoit, sur une emprise totale de 2,76 ha, entre mai 2027 et novembre 2028⁴, les aménagements suivants :

- le remplacement de la télécabine 10 places actuelle d'un débit de 2 150 personnes/heure, par une nouvelle télécabine 10 places d'un débit de 3 200 personnes/heure avec :
 - le démantèlement des gares et des pylônes ;
 - la construction de la gare de départ et d'un local de commande en lieu et place de l'actuel garage de la télécabine existante ;
 - la construction de la gare amont associée à un bâtiment en RDC et R-3 semi enterré accueillant le local de conduite, une salle hors sac, le garage à cabines et les locaux techniques et bureaux pour l'exploitant, en quasi lieu et place de l'actuelle gare ;

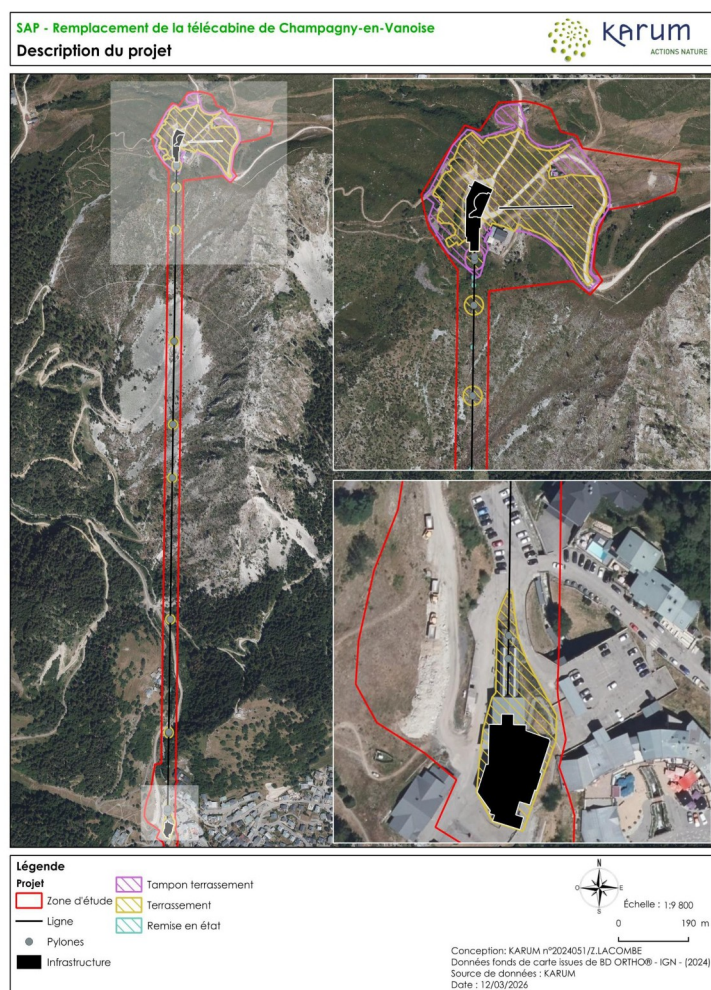
1 Le domaine skiable Paradiski, annoncé comme le second plus grand domaine de montagne relié avec 425 km de pistes, est composé des domaines des Arcs, de Peisey-Villandry et de La Plagne, reliés par la téléphérique Vanoise Express. plan : <https://lumiplay.link/interactive-map/Paradiski/fr?uuid=3706>

2 Ces aménagements ont fait l'objet d'avis de l'Autorité environnementale en date du 5 juillet 2022.

3 D'après le dossier, la zone débutante actuellement existante est peu adaptée aux débutants. La zone à l'aval de la télécabine n'est plus accessible en raison du manque de neige.

4 Pour une mise en service en décembre 2028.

- l'installation des pylônes (12 contre 17 actuellement) et la mise en place de la ligne ;
- la création d'un espace débutant en gare d'arrivée de la télécabine avec :
 - un tapis neige dont la longueur et le débit ne sont pas précisés, permettant d'accéder au téléski Éterlou ;
 - la création d'une zone débutante le long du tapis ;
- des terrassements, dont la surface totale nécessite d'être précisée :
 - pour l'espace débutant : 19 500 m³ de matériaux à l'équilibre déblais/remblais avec des affouillements/exhaussements entre - 6,6 et + 5,8 m ;
 - pour le remplacement de la télécabine : les caractéristiques ne sont pas présentées dans l'étude d'impact, l'étude géotechnique mentionne des terrassements pour la G2 de hauteur moyenne à importante (5 à 10/12m) ;
- du défrichement afin d'élargir le layon existant sur 4 439 m².



Texte 1: Figure 1: Zone d'étude (source : dossier)

L'accès au chantier se fera par des pistes carrossables existantes, les véhicules de chantier seront stationnés sur un parking existant et sur des zones dédiées au sein des emprises de chantier.

La nouvelle télécabine permettra d'assurer le retour des skieurs à Champagny en télécabine, notamment lorsque l'enneigement est insuffisant. Le dossier ne précise pas si cela est déjà possible avec l'actuelle télécabine.

L'Autorité environnementale recommande de préciser les caractéristiques des travaux de terrassement (surface, hauteur et profondeur des affouillements et exhaussements, volume de matériaux mobilisés) et d'indiquer si la télécabine actuelle peut être empruntée à la descente.

1.3. Périmètre du projet d'ensemble

Le dossier indique que le remplacement de la télécabine de Champagny s'inscrit dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) du domaine de la Plagne, sans que celui-ci ne soit présenté. D'après le dossier, « plusieurs autres projets d'aménagement, notamment de réseau de neige sur l'ensemble du domaine de montagne sur 10 ans et de restructuration de secteurs sont prévus dans les prochaines années et feront l'objet « d'études globales dédiées »⁵. La réalisation d'une étude d'impact sur la seule opération de remplacement de la télécabine et d'aménagement d'un espace débutant est justifiée dans le dossier par l'urgence du remplacement de l'appareil et la déconnexion du projet par rapport aux autres, du fait de sa localisation sur le secteur de Champagny et sa nature. Le périmètre retenu pour le projet nécessite toutefois d'être mieux justifié et le cas échéant élargi, l'ensemble des aménagements projetés concourant à un même objectif de développement de l'activité ski pour tous les niveaux et d'amélioration de l'accessibilité du domaine. Cela inclut, par exemple, l'enneigement des pistes Verdons, Carina et Pollux ayant fait l'objet d'une décision de soumission à étude d'impact en 2022⁶, ou encore la création d'un ascenseur valléen entre la gare d'Aime La Plagne et La Plagne station, avec un arrêt intermédiaire au plateau de la Roche, projet structurant inscrit au schéma de cohérence territoriale (SCoT) Tarentaise⁷ et dont la mise en service est prévue pour l'accueil des jeux olympiques et paralympiques de 2030. Par ailleurs, les liens fonctionnels avec la création d'une liaison piétonne entre la future gare d'arrivée de Champagny et la gare intermédiaire de la télécabine Roche de Mio, permettant d'accéder au secteur Live 3000⁸ doivent être analysés.

Le développement de l'activité estivale envisagé, possiblement renforcé par le remplacement de la télécabine, est également à présenter.

De plus, le dossier n'aborde pas la question des stationnements, alors que deux parkings semi-enterrés sont localisés à proximité immédiate de la gare de départ de la télécabine. Si le projet engendre un besoin de stationnement supplémentaire, le dossier doit en faire état et les aménagements prévus dans ce cadre sont à intégrer au projet⁹.

De manière générale, les opérations projetées sur le domaine sont, *a minima*, à présenter, voire à inclure dans l'étude d'impact¹⁰.

5 Étude d'impact p12.

6 Décision n° [2022-ARA-KKP-3617](#).

7 SCoT approuvé le 14/12/2017. <https://www.tarentaise-vanoise.fr/scot/>

8 Vue panoramique avec terrasse aménagée à 3 000 m d'altitude.

9 Le dossier n'indique pas le taux de remplissage actuel des parkings, ni les navettes éventuellement envisagées, par exemple.

10 En application de l'[article L.122-1 III](#) du code de l'environnement qui prévoit que « lorsqu'un projet est constitué de

Une analyse des liens fonctionnels entre les différentes opérations projetées sur le domaine et en station devrait être présentée, comme déjà recommandé dans l'[avis sur l'aménagement du domaine de La Plagne : remplacement de la télécabine de la Roche de Mio, extension de la retenue collinaire du col de Forcle avec création d'une base de loisirs, réorganisation du secteur du Glacier et révision allégée n°1 du PLU](#). Sur cette base, le périmètre du projet (au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement), dont fait partie l'opération présentée, sera soit à confirmer, soit à faire évoluer.

L'Autorité environnementale recommande de justifier le périmètre du projet et le cas échéant de le revoir, en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, sur la base d'une analyse des liens fonctionnels entre les différentes opérations d'aménagement projetées.

1.4. Procédures relatives au projet

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

L'Autorité environnementale est saisie à l'occasion des demandes d'autorisation d'urbanisme (DAET) pour la remontée mécanique et de défrichement.

1.5. Principaux enjeux environnementaux de l'opération dans son contexte territorial

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux de l'opération dans son contexte territorial sont :

- la biodiversité et les milieux naturels ;
- le paysage ;
- les risques naturels ;
- l'hydrologie et la ressource en eau.

De manière générale et préalable, la compatibilité du projet avec les évolutions du climat est une préoccupation impérieuse.

2. Analyse de l'étude d'impact

La suite de cet avis porte sur les seules incidences de l'opération de remplacement de la télécabine de Champagny et de l'aménagement de l'espace débutant.

plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité » et de l'article L.122-1-1 III qui précise que « lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet ».

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
remplacement de la télécabine Champagny et création d'un espace débutant
Avis du 6 octobre 2026

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

La télécabine actuelle, construite en 1986, a fait l'objet d'une rénovation en 2014 et d'un remplacement des cabines en 2018. La nécessité de procéder à son remplacement complet n'est pas suffisamment justifiée au regard des rénovations récentes¹¹.

Plusieurs variantes d'implantation de la nouvelle télécabine ont été étudiées avec le déplacement de la gare d'arrivée au dessus du restaurant, à la place du restaurant, au niveau des halles de Forcle, en bas du stade de slalom ou un remplacement en lieu et place, solution retenue. Ce choix est justifié au regard des contraintes techniques et financières des autres variantes. Le dossier n'expose pas comment les critères environnementaux ont été pris en compte : il convient de compléter ce point. L'analyse des alternatives doit notamment permettre de définir le projet le moins impactant pour l'environnement et les raisons des choix effectués. Par exemple, le maintien du garage cabines en G1 ne semble avoir été envisagé, sans que cela ne soit justifié, alors qu'il permettrait de limiter l'impact paysager et écologique en G2.

Concernant l'espace débutant, seul l'argument touristique est mis en avant. Aucune autre variante ne semble avoir été étudiée. Cet aménagement nécessite d'être mieux justifié, au regard de l'ampleur des terrassements envisagés et de leurs impacts sur les milieux naturels, le paysage, la stabilité des sols et les émissions de gaz à effet de serre.

L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier la nécessité de procéder au remplacement de la télécabine et de présenter une analyse multicritères des variantes étudiées, incluant les impacts environnementaux, permettant de démontrer que la variante retenue est la moins impactante pour l'environnement et, si ce n'est pas le cas, de le justifier.

2.2. État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC

2.2.1. Biodiversité et milieux naturels

L'opération est localisée :

- en partie en zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I « Forêt du Miollet » et intégralement au sein de la ZNIEFF de type II « Massif de la Vanoise » ;
- en partie dans un réservoir de biodiversité identifié au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes et au SCoT ;
- sur deux pelouses sèches identifiées à l'inventaire départemental ;

11 Le dossier indique que la durée de vie de ce type d'équipement est de 30 à 40 ans.

- à 1,6 km et 2,1 km des sites N2000 Directive habitats « Adrets de Tarentaise » et « Massif de la Vanoise » ;
- à 5,6 km du site N2000 Directive oiseaux « La Vanoise ».

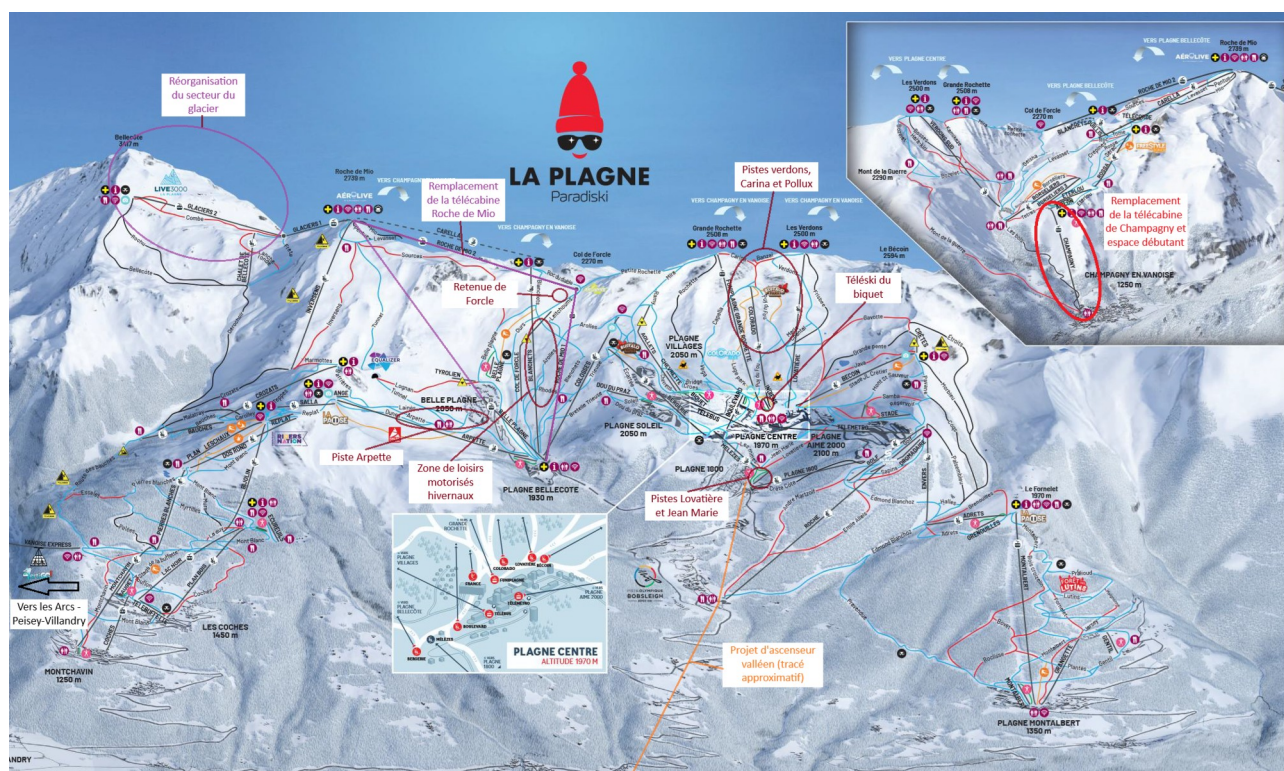


Figure 1: Aménagements projetés ou réalisés sur le domaine de La Plagne (en rouge : le remplacement de la télécabine de Champagny, en violet/bordeaux : aménagements engagés ou finalisés, en orange : projet d'ascenseur valléen) (sources : dossier et MRAe)

La bibliographie a été consultée et prise en compte dans le dossier. Les travaux d'inventaire se sont déroulés entre mai 2024 et février 2025 au moyen de trois passages pour la flore et de huit passages pour la faune. Ces inventaires sont à approfondir afin de disposer d'un état initial plus complet, notamment pour les espèces difficilement détectables telles que les chiroptères (une seule nuit d'écoute), les reptiles (absence de pose de plaques à reptiles) et les mammifères non volants (absence de pose de pièges photographiques). A ce stade, les enjeux identifiés concernent :

- les habitats naturels avec les Landes subalpines acidiphiles hautes à Rhododendron ferrugineux, les Landes alpines et boréales et les Landes acidiphiles subcontinentales du Sud-Est, d'intérêt communautaire, recouvrant 1,75 ha de la zone d'étude ;
- la flore avec le Lycopode des Alpes, protégé et présent à proximité de la gare amont et trois espèces exotiques envahissantes en zone aval ;
- les papillons avec le Solitaire et l'Apollon, protégés, jugés potentiels et en reproduction probable au sein des landes de la zone d'étude ;
- les amphibiens avec la Salamandre tachetée, protégée, jugée potentielle au sein d'un cours d'eau de la zone d'étude. Les potentialités d'hivernage de l'espèce dans les boisements de la zone d'étude ne sont pas évaluées ;

- les reptiles avec le Lézard des murailles et la Vipère aspic avérés et des espèces potentielles comme la Coronelle lisse et le Lézard à deux raies, tous protégés ;
- les oiseaux avec 46 espèces inventoriées dont certaines nichent sur la zone d'étude comme la Mésange boréale, le Roitelet huppé, le Serin cini, le Traquet motteux, protégés, ainsi que le Tétraz lyre. L'Aigle royal et le Crabe à bec rouge, protégés, sont de passage. D'autres espèces sont jugées potentielles et en reproduction probable sur la zone d'étude telles que le Tarier des prés et la Chevêchette d'Europe ;
- les chiroptères avec huit espèces inventoriées, toutes protégées, dont l'Oreillard montagnard et la Pipistrelle commune, considérée comme étant seulement de passage sur la zone d'étude malgré la présence d'habitat favorable (forêts et de falaises), ce qui nécessite d'être clarifié ;
- les mammifères non volants avec cinq espèces inventoriées dont le Lièvre variable et l'Écureuil roux, protégé, en reproduction. Le Bouquetin des Alpes, protégé, est jugé potentiel et de passage.

Les enjeux apparaissent élevés pour les oiseaux et modérés pour les autres taxons.

L'Autorité environnementale recommande de compléter les inventaires reptiles, amphibiens, chiroptères et mammifères non volants et de clarifier la présence ou non de gîtes favorables aux chiroptères sur la zone d'étude.

Les impacts bruts (avant mesures) ne doivent pas distinguer les impacts temporaires et permanents, car les mesures de revégétalisation ne peuvent pas être prises en compte à ce stade.

Ainsi, ils concernent :

- 3 184 m² de landes dont 1 438 m² d'intérêt communautaire, 2 749 m² de boisements et 2,32 ha de prairies ;
- un risque faible de destruction du Lycopode des Alpes ;
- un risque fort de propagation d'espèces végétales exotiques envahissantes ;
- la destruction d'habitats favorables à la reproduction d'espèces animales à hauteur de :
 - 446 m² pour le Solitaire et de 2 m² pour l'Apollon ;
 - 2,41 ha pour les reptiles ;
 - 2,2 ha pour les oiseaux des milieux ouverts, 1 020 m² pour ceux des milieux semi-ouverts, 2 300 m² pour ceux des milieux forestiers et 404 m² pour ceux des milieux rocheux ;
 - 1 000 m² pour le Lièvre variable et 2 300 m² pour l'Écureuil roux ;
- un risque de destruction et de perturbation d'individus d'espèces animales, fort pour les oiseaux et les mammifères non volants, moyen pour les reptiles et faible pour les autres taxons.

En outre, ils concernent la destruction de 3 000 m² d'habitat de chasse pour les chiroptères¹². Le dossier ne précise pas si les gîtes favorables seront impactés. L'absence d'inventaire des zones d'hivernage de la Salamandre tachetée ne permet pas d'assurer l'absence d'impact annoncée par le dossier.

¹² Le dossier ne précise pas la part du secteur défriché sur ces 3 000 m².

L'augmentation de la fréquentation hivernale et estivale du secteur, induite par le remplacement de la télécabine (augmentation du débit de 50 %) et l'aménagement de l'espace débutant, en lien avec le développement d'activités accessibles par la télécabine, doit être évaluée ainsi que ses impacts sur la biodiversité et les sols étudiés.

L'Autorité environnementale recommande de tenir compte des impacts permanents et temporaires pour l'évaluation des impacts bruts, de clarifier l'impact brut sur les gîtes à chiroptères et sur les habitats d'hivernage de la Salamandre tachetée et d'évaluer l'impact de l'augmentation de fréquentation induite par l'opération sur la biodiversité et les sols.

Des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement sont définies, certaines appellent les observations suivantes :

- la mesure contre le risque d'introduction et de dissémination d'espèces invasives (ME4) constitue une mesure de réduction et non d'évitement, elle doit en outre être renforcée par le contrôle et le nettoyage des engins et du matériel à l'entrée et à la sortie du chantier. Le traitement des stations d'espèces exotiques envahissantes localisées sur ou aux abords du chantier est à prévoir ;
- le plan de circulation des engins de chantier (MR1) est à présenter ;
- la remise en état des secteurs remaniés (MR4) prévoit notamment de procéder à l'étrépage et au replaquage des mottes de végétation sur 2,6 ha si les conditions le permettent. Cette mesure est ambitieuse et à privilégier pour permettre une revégétalisation qualitative des zones impactées, avec un niveau d'attention particulier pour les périodes auxquelles seront réalisés l'étrépage et le replaquage, ainsi que la durée et les modalités de stockage des mottes. Le cycle biologique du Solitaire doit être pris en compte afin d'éviter tout impact sur les individus durant les phases de leur cycle où leur mobilité est réduite. L'emprise nécessaire au stockage des mottes doit être intégrée aux zones temporairement impactées par le projet. Afin de préserver au mieux leur intégrité et leurs capacités de reprise, les mottes ne doivent pas être superposées. Les besoins en surface de stockage doivent ainsi être précisés en fonction des modalités retenues et de la surface étrépee.
- le calendrier de chantier proposé (MR13) ne permet pas de réduire de façon satisfaisante les impacts sur la biodiversité puisque des travaux lourds et bruyants auront lieu en période printanière, occasionnant un risque élevé de destruction et de perturbation d'individus d'espèces animales protégées ou patrimoniales. L'évitement des périodes sensibles est à prioriser, quitte à réaliser les travaux sur plusieurs années. Le calendrier présenté prévoit l'utilisation de l'hélicoptère d'avril à novembre, cela doit être proscrit jusqu'à mi-août ou considérablement limité avant cette date. Un couloir de survol doit être défini en amont avec l'écologue afin de ne pas porter atteinte aux aires de reproduction des oiseaux sensibles au dérangement, tels que l'Aigle royal, le Tétraz lyre ou le Crabe à bec rouge ;
- la réduction des emprises de travaux dans les landes (MR14) doit être quantifiée et illustrée par un plan.

En outre, les gîtes à chiroptères doivent être évités. Le risque de collision de l'avifaune contre les vitres des nouvelles gares n'est pas identifié : celles-ci doivent être rendues opaques ou détectables par les oiseaux.

Les impacts résiduels, après application des mesures et sous réserve d'une revégétalisation pleinement effective, concernent :

- la destruction permanente de 7 m² d'habitat d'intérêt communautaire ;
- la destruction d'habitats d'espèces protégées ou patrimoniales avec :
 - 267 m² pour le Solitaire ;
 - 631 m² pour les reptiles ;
 - 1 000 m² pour les oiseaux des milieux ouverts, 20 m² pour ceux des milieux semi-ouverts, 2 300 m² pour ceux des milieux forestiers et 4 m² pour ceux des milieux rocheux ;
 - 2 300 m² pour l'Écureuil roux et 1 000 m² pour le Lièvre variable ;
- un risque de destruction et de perturbation d'individus d'espèces animales en phase chantier. Celui-ci est qualifié de faible à nul par le dossier mais mériterait d'être rehaussé à fort du fait de l'inadéquation du calendrier de travaux ;
- un risque potentiellement élevé de perturbation d'individus d'espèces animales en phase exploitation, du fait de l'augmentation des flux skieurs l'hiver et de visiteurs l'été utilisant la nouvelle télécabine. Ce risque n'est actuellement pas identifié par le dossier.

En l'état, le dossier n'apporte pas l'assurance d'absence d'incidence résiduelle significative sur les espèces ou leurs habitats. Les mesures d'évitement et de réduction sont à approfondir et le cas échéant, des mesures compensatoires sont à présenter.

L'Autorité environnementale recommande de préciser et/ou de renforcer les mesures d'évitement et de réduction (ER), voire d'accompagnement (A) en particulier concernant les périodes de travaux, de réévaluer les impacts résiduels et en cas d'incidence résiduelle significative, de définir des mesures compensatoires.

Évaluation des incidences Natura 2000

Quinze espèces d'intérêt communautaire ayant présidé la désignation des sites « Adrets de Tarentaise », « Massif de la Vanoise » et « La Vanoise » fréquentent potentiellement le site d'étude, dont treize pour l'alimentation et/ou le transit et deux pour la reproduction (Tétras lyre et Perdrix bartavelle). Le dossier conclut à l'absence d'incidence significative de l'opération sur ces espèces, ce qui nécessite d'être réévalué, au regard du risque de perturbation et de destruction d'individus lors des travaux et en phase exploitation, du fait de la mauvaise adaptation des périodes de chantier et de la fréquentation induite.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000.

2.2.2. Paysage

La zone d'étude s'inscrit dans les unités paysagères « Pentes de Champagne » et « Cirque de Reclard » identifiées par l'observatoire environnemental du domaine de La Plagne.

Le long du tracé, les éléments paysagers sensibles identifiés par le dossier concernent de l'aval à l'amont : le bâti du village, le sentier de randonnée et la forêt, des éboulis peu stabilisés avec peu de végétation, de jeunes arbres replantés entre 2003 et 2018 après un incendie en 2003, le talweg du torrent du Reclard et les pentes enherbées associées. Concernant les points de vues rapprochés, le site est visible depuis le village de Champagny et le sentier de randonnée. Pour les vues éloignées, le dossier présente les vues sur le site depuis la chapelle, la route de Bozel et depuis un site non identifié (VE1). Le dossier ne précise pas si la télécabine et ses gares sont également visibles depuis d'autres points de vues, notamment les sommets alentours et sites touristiques fréquentés.

Le dossier présente des photomontages avant/après l'opération. Les gares sont représentées dans un paysage hivernal tandis que la ligne est représentée dans un paysage estival. Les vues sont aériennes en plongée. Des insertions paysagères de l'opération dans son environnement estival et hivernal sont à présenter, depuis les points de vues remarquables et sensibles. Des coupes paysagères à l'échelle et « à hauteur d'yeux » pourraient utilement compléter le dossier, permettant de mieux apprécier la volumétrie des différents éléments de l'opération ainsi que la topographie. Les principales incidences de l'opération identifiées par le dossier concernent la volumétrie de la gare amont qui sera plus imposante que l'actuelle et plus visible depuis les points de vues éloignés. Les terrassements, principalement au niveau de la gare amont et de l'espace débutant, modifieront la topographie du secteur et risquent de détériorer les textures enherbées qui contribuent à la qualité paysagère du site. L'ajout d'un nouvel équipement (tapis neige) conduira à renforcer l'artificialisation du secteur. La gare aval sera, quant à elle, légèrement réduite, du fait de la suppression du garage qui sera placé en gare amont. Le défrichement pour l'élargissement du layon sera visible depuis les vues éloignées et depuis le chemin de randonnée.

Le dossier ne précise pas si les nouvelles cabines et les nouveaux pylônes seront plus ou moins imposants qu'actuellement. Ce point nécessite d'être étudié. Les impacts sont qualifiés de forts à modérés et pourront nécessiter d'être réévalués à l'appui de photomontages et coupes paysagères complémentaires. L'impact brut des terrassements, qualifié de modéré est à rehausser, car les mesures de révégétalisation ne doivent pas être prises en compte à ce stade, mais au stade de l'analyse des impacts résiduels. La surface totale des terrassements (gare G1, pylônes, gare G2 et espace débutant) est à préciser.

Des mesures de réduction sont définies dont certaines appellent les observations suivantes :

- l'intégration architecturale des gares et des locaux associés avec un choix de matériaux et de couleurs favorisant la bonne intégration paysagère (MR5) ne prévoit pas de cohérence architecturale entre la gare amont, dans un style moderne, et le restaurant d'altitude, la gare aval et le village de Champagny caractérisés par une architecture typique de chalets, y compris en termes de volumétrie. Le dossier doit justifier ce choix ;
- le démontage et l'évacuation des vestiges de l'actuelle télécabine de Champagny et la réhabilitation des secteurs concernés (MR9) prévoit l'arasement des massifs de pylônes tandis que leur retrait est annoncé dans le dossier de défrichement¹³. Une clarification est attendue sur ce point. La solution retenue doit être la moins impactante pour l'environnement (biodiversité, sols et paysage notamment).

13 Fichier « rapport de défrichement TC Champagny » p3.

La création du garage cabine en gare amont, qui conduit à augmenter le volume du bâtiment nécessite d'être mieux justifié au regard de son impact paysager résiduel, qualifié de moyen par le dossier. Tout impact résiduel significatif doit faire l'objet d'une compensation.

L'Autorité environnementale recommande :

- ***de présenter les points de vue remarquables et sensibles sur la zone d'étude, notamment les sommets alentours et sites fréquentés ;***
- ***de compléter l'analyse de l'insertion paysagère du projet au moyen de photomontages et de coupes paysagères, notamment des gares amont et aval, et de réévaluer les niveaux d'impacts en conséquence ;***
- ***de compléter et clarifier sur la base des analyses nouvellement effectuées, les mesures de réduction nécessaires, voire de compensation et l'analyse des impacts résiduels.***

2.2.3. Risques naturels

La commune de Champagny-en-Vanoise est couverte par un plan de prévention des risques naturels (PPRn) approuvé le 13 septembre 2010. Seule la partie aval (gare G1 et pylônes P1 et P2) de l'opération est incluse dans le périmètre réglementaire. La gare de départ G1 est localisée en zone 1.15 d'avalanche coulante, constructible sous conditions. A proximité de la gare G1, il existe une importante faille/contact géologique anormale (cicatrice de Champagny-Chavière) qui traverse le village de Champagny du Sud-Ouest vers le Nord-Est. L'amont de la G1 est concerné par plusieurs zonages : zone inconstructible (N.i inondation – crue torrentielle – coulée de boue) et constructibles sous conditions (zone 1.02 crue torrentielle – coulée de boue, 1.05b avalanche coulante et 2.02 glissement de terrain – affaissement). Le dossier ne localise pas l'emplacement des futurs pylônes par rapport à ces zonages, ce qu'il convient de présenter. Une étude géotechnique de type G1 a été réalisée dans le cadre du projet, elle est jointe en annexe de l'étude d'impact. Cette étude a permis d'identifier les contraintes liées aux risques naturels et de définir des prescriptions. Il apparaît que le massif commun des actuels pylônes P4 et P5 est affecté par un glissement de terrain qui semble actif (déplacements lents mais continus : probablement quelques cm/an) . Il n'est pas prévu la réalisation de pylônes dans ce secteur qui est à éviter d'un point de vue géotechnique. Les actuels pylônes P8 à P11 et dans une moindre mesure le pylône P5 sont concernés par un risque de chute de blocs. La gare G1, le pylône P5 et la gare d'arrivée G2 sont concernés par un aléa faible retrait-gonflement des argiles. D'après la carte de localisation des phénomènes d'avalanches (CLPA), le secteur amont est concerné par une avalanche photo-interprétée et par plusieurs avalanches localisées. Un témoignage d'avalanche datant de 1971 est recensé à proximité de la gare de départ.

Compte tenu des contraintes identifiées, aucun pylône ne sera implanté dans la zone de mouvements de terrains. Les futurs pylônes P6 à P8 et dans une moindre mesure P5, sont localisés en zone de chute de blocs.

L'étude préconise la réalisation d'un diagnostic géotechnique spécifique pour caractériser le niveau d'aléa et d'une étude géotechnique de conception au niveau des gares afin d'évaluer le risque d'affaissement et d'effondrement de cavité, estimé à ce stade faible à moyen. Les résultats de ces études pourront conduire à la mise en œuvre de dispositions constructives spécifiques.

Une mission de supervision géotechnique d'exécution en phase travaux (mission G4) devra également être prévue afin de valider les fonds de fouille de fondations, de valider les terrassements réalisés et de préciser/adapter si besoin les dispositions techniques définies dans le présent rapport et l'étude géotechnique de conception. L'étude géotechnique ne couvre pas l'espace débutant qui fera pourtant l'objet de terrassements importants (jusqu'à environ ± 6 m). Le risque de déstabilisation des terrains nécessite d'être étudié.

L'aléa feu de forêt est également à étudier, d'autant que le secteur a déjà subi un tel évènement en 2003. D'après les modélisations de l'étude des risques nivologiques une avalanche centennale est susceptible d'atteindre le bâtiment de la gare G1, toutefois, les prescriptions architecturales imposées par le PPRn permettent d'assurer la résistance du bâtiment. Entre 1 800 et 1 840 m, les avalanches centennales peuvent créer des dommages sur la ligne, l'étude préconise de ne pas implanter de pylônes dans cette tranche d'altitude, ce qui semble être respecté d'après le profil en long en page 15 de l'étude d'impact. L'évolution des phénomènes avalancheux du fait du changement climatique est pris en compte par l'étude.

Le dossier indique qu'il existe une grande incertitude sur l'effet du changement climatique sur les risques naturels en général et à fortiori sur le secteur de Champagny et en conclut que les prescriptions techniques pourraient ne pas suffire dans le cas où les aléas seraient amenés à prendre de l'ampleur. Cependant, aucune hypothèse concernant l'augmentation de ces aléas n'est faite à l'horizon de 30 ou 40 ans. Or, bien que le dégel du permafrost profond concerne des altitudes plus élevées (>2500 m), la tranche 1300–2000 m subit d'autres instabilités :

- **Crues torrentielles et laves torrentielles** : Les épisodes de précipitations intenses s'abattent plus souvent sous forme de pluie fine ou torrentielle (et non plus de neige) sur des sols meubles. Cela sature les versants et engendre des coulées de boue et des crues soudaines dans les talwegs.
- **Glissements de terrain et thermoclastie** : Les variations brutales de température provoquent le gonflement des roches et des fissures de versants.

D'une manière générale, au-delà de la caractérisation de l'aléa, il est nécessaire d'évaluer les enjeux en présence puisque le risque est défini par la combinaison de l'aléa et des enjeux (biens, personnes...). Le dossier doit donc faire la démonstration que le projet n'est pas de nature à augmenter les risques (les aléas et/ou l'exposition des personnes à ceux-ci). L'augmentation de 50 % du débit de la remontée mécanique et son usage en montée et en descente doivent être pris en compte pour évaluer la nouvelle exposition des personnes à ces risques (mouvements de terrain, avalanches, feux de forêt).

L'évolution des aléas du fait du changement climatique est à étudier. Le tableau de synthèse des incidences et de la séquence ERC p.274 et suivantes de l'étude d'impact ne traite pas des risques naturels. Il doit être complété et les mesures mises en œuvre en matière de prévention et de gestion des risques sont à définir, notamment le respect des prescriptions du PPRn, de l'étude géotechnique et la réalisation d'études complémentaires.

L'Autorité environnementale recommande :

- ***pour chaque aléa identifié, d'évaluer le niveau de risque en tenant compte des enjeux en présence (biens et personnes), en particulier de l'augmentation de la fréquentation du secteur permise par le remplacement de la télécabine et des conséquences probables du changement climatique, et de compléter l'analyse afin de traiter les risques géotechniques au niveau de l'espace débutant et les feux de forêt ;***
- ***compléter le tableau de synthèse des incidences et des mesures concernant les risques et formaliser les mesures mise en œuvres, telles que la réalisation d'études complémentaires et le respect des prescriptions du PPRn et des études techniques réalisées.***

2.2.4. Ressource en eau

Eaux superficielles

La zone d'étude est concernée par un cours d'eau permanent, le torrent du Reclard, identifié comme réservoir de biodiversité par le SCoT et par quatre écoulements à expertiser. Aucune expertise de cours d'eau ne semble avoir été réalisée alors que les écoulements 1 et 2 identifiés sur la carte p. 55 de l'étude d'impact sont localisés à proximité immédiate des zones terrassées au niveau de la gare G2 et de l'espace débutant.

L'analyse des incidences présentée dans le dossier ne porte que sur le torrent du Reclard. Aucune intervention ne sera réalisée dans le lit du cours d'eau. Les pylônes P3 et P4 seront réalisés au droit d'un dalot existant franchissant le cours d'eau. Un risque de pollution accidentel en phase travaux est identifié. Les remaniements de terrain et la modification de la topographie sont susceptibles de générer des incidences fortes sur le régime hydrographique du secteur amont, qu'il convient d'évaluer.

Une mesure de réduction est définie pour limiter les risques de pollution (MR3) avec l'équipement des engins de kits antipollution et le stockage des hydrocarbures sur des aires étanches. La mesure est à compléter afin de limiter les matières en suspension en aval des zones de chantier. Aucune mesure n'est définie pour éviter, réduire ou compenser les impacts sur les écoulements du secteur amont.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact des terrassements au niveau de la gare d'arrivée et de l'espace débutant sur l'hydrographie du secteur, en particulier sur les deux écoulements à expertiser localisés à proximité et de définir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation en conséquence. Elle recommande de prévoir un traitement des eaux pluviales de chantier afin de limiter les matières en suspension.

Eaux souterraines et eau potable

Le secteur est concerné par la masse d'eau souterraine « domaine plissé BV Isère et Arc » majoritairement utilisée pour l'alimentation en eau potable.

La zone d'étude traverse les périmètres de protection rapprochée et éloignée de deux captages, « Les Lanches » et « Creux des Fontanettes », faisant l'objet d'un arrêté préfectoral du 15/06/2018 modifiant les arrêtés du 23/11/2000 et du 13/08/2003.

Dans le cadre du remplacement de la télécabine, il est prévu la création de deux pylônes au sein des périmètres de protection rapprochée (P6 et P8) et de cinq pylônes au sein des périmètres de protection éloignée (P7 et P9 à P12). L'avis d'un hydrogéologue agréé a été sollicité par l'agence régional de la santé (ARS) et a été transmis à l'Autorité environnementale. Celui-ci conclut que la présence de circulations d'eau en relation avec les sources des Lanches et du Creux de Fontanettes est peu probable au droit et à la profondeur des fondations des pylônes concernés. La gare d'arrivée, localisée au sein du périmètre de protection éloignée des deux captages sera équipée de toilettes et d'« une station d'épuration autonome dont le rejet se fera dans des tranchées d'infiltration »¹⁴. Le dossier ne décrit pas comment sont actuellement gérées les eaux usées de cette gare. Le risque de pollution de la ressource en eau potable par les rejets d'eaux usées n'est pas identifié, sans que cela ne soit justifié. Des compléments sont attendus sur ce point.

Les prescriptions de l'arrêté du 15/06/2018 et les recommandations de l'hydrogéologue doivent être prises en compte et formalisées dans l'étude d'impact. Pour la bonne information du public, l'Autorité environnementale recommande d'annexer l'avis hydrogéologique de juillet 2026 à l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer le risque de pollution des eaux souterraines par les rejets d'eaux usées en gare d'arrivée G2, de prévoir des mesures complémentaires si nécessaire et de retranscrire sous forme de mesure dans l'étude d'impact les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 15/06/2018 et les recommandations de l'hydrogéologue agréé formulées dans son avis de juillet 2026.

2.2.5. Climat

Émissions de gaz à effet de serre

Les émissions dues à la phase chantier sont estimées à 2 350 t_{eq}CO₂ dont 77 % sont imputées aux matériaux. En phase exploitation, l'opération induira 27 t_{eq}CO₂/an supplémentaires par rapport à l'appareil existant. La méthodologie et les hypothèses de calcul nécessitent d'être présentées, l'annexe 4 étant incomplète (méthodologie de calcul des émissions liées aux travaux de terrassements et à la consommation électrique seulement).

La remontée mécanique constitue un point d'accès stratégique au domaine skiable de La Plagne directement depuis le fond de vallée à Champagny-en-Vanoise. Son remplacement par un appareil plus récent et plus rapide est susceptible d'attirer de nouveaux usagers, quand bien même le dossier annonce que ce n'est pas l'objectif¹⁵. Afin de ne pas sous estimer les impacts, il convient de réaliser une estimation de émissions supplémentaires générées par le déplacement des touristes (été et hiver) dans l'hypothèse où le remplacement de la remontée rendrait le départ depuis Champagny plus attractif.

¹⁴ p.178 de l'étude d'impact.

¹⁵ « Du point de vue de la fréquentation touristique, l'objectif de ce réaménagement n'est en aucun cas d'augmenter la fréquentation du domaine skiable. » p189 de l'étude d'impact.

La zone d'arrivée de la télécabine n'étant pas accessible par la route, aucun report modal ne semble attendu, bien que le dossier n'aborde pas ce point. Aucune mesure de réduction ou de compensation n'est proposée.

L'Autorité environnementale recommande de présenter la méthodologie et les hypothèses de calcul des émissions de gaz à effet de serre et, sous la forme d'hypothèses majorantes, d'estimer les émissions générées par la hausse éventuelle de la fréquentation de la remontée mécanique.

Vulnérabilité au changement climatique

La hausse des températures et l'évolution du régime de précipitations ont pour conséquence la réduction des volumes et des périodes d'enneigement. Avec le changement climatique, le futur de l'activité ski est remis en question. Dans ce contexte, une analyse de l'enneigement du domaine skiable avec et sans neige de culture a été réalisée avec l'outil Impact¹⁶, mettant notamment en avant qu'à moyen terme (2041-2070) :

- la neige naturelle ne sera pas suffisante en dessous de 2 100 m d'altitude (actuellement la neige naturelle est insuffisante en haut de la télécabine (1 800 m) en début et fin des mauvaises saisons) ;
- le retour à Champagny par la piste Bois sera impossible, le nombre d'heures de froid n'étant pas suffisant pour produire de la neige de culture ;
- au-delà de 1 800 m, le domaine pourra ouvrir grâce à la neige de culture.

L'enneigement artificiel du domaine dépend des conditions de température (potentiel de froid) et de la disponibilité de l'eau. En s'appuyant sur les modélisations du DRIAS¹⁷, le dossier indique que « la ressource en eau semble rester disponible à l'horizon 2050 +2,7 de la TRACC »¹⁸. A horizon 2050 et 2100, d'après le dossier, une très légère augmentation de la demande en eau est attendue, sans toutefois que celle-ci ne soit quantifiée. La méthodologie d'analyse nécessite d'être présentée, le dossier doit notamment faire la démonstration que la ressource en eau sera suffisante pour assurer l'exploitation du domaine à moyen terme (horizon 2060 *a minima*), et ce sans incidence sur les autres usages de l'eau à l'aval (eau potable, agriculture, écosystèmes aquatiques, loisirs...).

Le remplacement de la télécabine et l'aménagement d'un espace débutant plus en altitude sont présentés comme une adaptation au changement climatique. Le projet reste malgré tout dépendant de la neige de culture pour son exploitation en période hivernale. Au delà de 2060, le potentiel de froid n'est pas étudié, l'exploitabilité du domaine skiable à la fin du siècle n'est pas assurée. La diversification des activités touristiques et de loisirs n'est pas présentée comme un levier d'adaptation alors que les activités estivales (VTT, mountain kart...) se développent. La stratégie et les opérations de diversification des activités touristiques et de loisirs projetées sur le domaine sont à présenter.

16 Outil développé par la Compagnie des Alpes.

17 <https://www.drias-eau.fr/>

18 p.258 de l'étude d'impact. TRACC : Trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique.

L'Autorité environnementale recommande :

- ***de quantifier le besoin en eau supplémentaire pour la neige de culture nécessaire à l'exploitation du domaine skiable à moyen terme et de démontrer l'absence d'incidences sur les différents usages de l'eau à l'aval ;***
- ***de présenter la stratégie d'adaptation du domaine au changement climatique à long terme, notamment les opérations de diversification envisagées.***

2.2.6. Effets cumulés

Seul le projet de remplacement de la télécabine de la Roche de Mio, extension de la retenue collinaire du col de Forcle avec création d'une base de loisirs, réorganisation du secteur du Glacier et révision allégée n°1 du PLU de la commune déléguée de Mâcot-la-Plagne, ayant fait l'objet d'un [avis de l'Autorité environnementale en date du 5 juillet 2022](#) sont pris en compte pour l'analyse des effets cumulés. D'autres projets sont pourtant connus tels que l'aménagement des pistes Arpette, Lovatière et Jean Marie et le remplacement du télésiège du Biquet¹⁹. Le dossier doit préciser l'état d'avancement de ces projets et en évaluer les effets cumulés²⁰ avec le remplacement de la télécabine de Champagny et l'aménagement d'un espace débutant.

L'analyse présentée est succincte, elle ne porte que sur les ressources naturelles et les zones d'importance particulières pour l'environnement (ZNIEFF), les incidences de chaque projet ne sont pas détaillées. L'analyse est à compléter, en tenant compte des observations formulées dans le présent avis, qui devraient conduire pour certaines thématiques à réévaluer les impacts résiduels. Par ailleurs, l'ensemble des thématiques environnementales doivent faire l'objet d'une analyse des effets cumulés (notamment milieux naturels, paysage, émissions de gaz à effet de serre, risques naturels, ressource en eau, nuisances).

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse des effets cumulés afin qu'elle tienne compte de tous les projets récemment réalisés ou engagés et qu'elle porte sur l'ensemble des thématiques environnementales.

2.3. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité

Pour chaque mesure d'évitement, de réduction et d'accompagnement, les modalités de suivi, l'indicateur, la temporalité du suivi et le producteur de la donnée sont identifiées. Les critères de réussite et les mesures correctives à mettre en œuvre en cas de mauvais résultats pourraient utilement être présentés. A des fins de comparaison, les mêmes protocoles standardisés et reproductibles doivent être utilisés pour l'état initial et le suivi.

Six mesures de suivi sont définies :

- un suivi environnemental en phase chantier (MS1) dont la fréquence est à préciser ;
- un suivi de la réussite des travaux de revégétalisation (étrépage, épandage de foin et semis), en années N+1, +2, +3 et +5 après les travaux (MS2) . Compte tenu du caractère progressif du processus de revégétalisation, ce suivi doit être prolongé sur une durée d'au moins dix ans. Le suivi proposé s'appuie actuellement sur un indicateur de recouvrement

¹⁹ Ces projets ont fait l'objet de décisions de dispense d'évaluation environnementale en 2021, 2022 et 2026. Il sont localisés en figure 2.

²⁰ L'absence d'incidence significative d'une opération n'exclut pas que le cumul de chacune d'elles soit significatif.

végétal, avec un pas de temps de trois ans pour l'analyse des données. L'objectif de recouvrement à atteindre n'est toutefois pas précisé. La diversification de la végétation devrait également constituer un objectif à plus long terme, à l'horizon de dix ans, notamment au regard de sa similarité avec des communautés végétales de référence. Un indicateur permettant d'évaluer cette diversification devrait être défini.

- un suivi de la remise en état de la lande et de l'habitat recréé, l'année de la plantation puis en années N+2, +4 et +6 après les travaux (MS3) . Compte tenu du temps nécessaire à la maturation de la végétation et à l'atteinte des objectifs écologiques, ce suivi doit également être prolongé sur une durée d'au moins dix ans. Il doit s'appuyer sur des indicateurs permettant d'évaluer, à des échéances définies, l'atteinte des objectifs fixés, notamment en termes de recouvrement, de composition et de diversification de la végétation, et prévoir la mise en œuvre de mesures correctives en cas de non-atteinte de ces objectifs. Le dossier actuellement propose de nombreux indicateurs (survie, hauteur, diamètre, etc,... des individus plantés par exemple) mais ne précise pas les objectifs à atteindre.
- un suivi de la faune durant les travaux (MS4) pour évaluer le dérangement des espèces et proposer des mesures correctives si nécessaire. Toutefois, les mesures de réduction du dérangement dont l'efficacité est déjà établie devraient être mises en œuvre directement, notamment l'adaptation du calendrier et des horaires des travaux. Le suivi devra permettre de vérifier leur bonne mise en œuvre et leur efficacité et, le cas échéant, de définir des mesures complémentaires.
- un suivi de la faune à enjeux en années N+3 et N+5 après les travaux (MS5) avec deux passages pour le Solitaire et deux pour les oiseaux. Ces suivis doivent reposer sur des protocoles compatibles avec ceux mis en œuvre dans le cadre de l'état initial, et de détecter une éventuelle évolution défavorable des populations imputable au projet. Ils doivent également être prolongés sur une durée d'au moins dix ans et s'appuyer sur des indicateurs permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs de conservation, ainsi que sur des mesures correctives à mettre en œuvre en cas de résultats non conformes aux objectifs fixés.
- un suivi de la présence et de la dissémination des espèces végétales exotiques envahissantes en années N+1, +2 et +3 après les travaux avec mise en œuvre de mesure correctives telles que l'arrachage en cas de présence (MS6).

L'Autorité environnementale recommande, pour chaque suivi, de détailler les critères de réussite, le pas de temps d'analyse des données et les mesures correctives à mettre en place en cas de mauvais résultat et d'étendre le suivi de la revégétalisation et des landes sur au moins dix ans.

Pour la MRAE Auvergne-Rhône-Alpes,
par délégation,

Anne PONS
anne.pons

Signature numérique de

Anne PONS anne.pons

Anne Pons

Date : 2026.10.06

Inspectrice générale.

14:35:24 +02'00'