



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale  
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

**Avis délibéré**  
**de la Mission régionale d'autorité environnementale**  
**Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**sur le projet de remplacement des téléphorés du Chalvet et**  
**travaux associés - aménagement de la télécabine des**  
**Fournéous, à Montgenèvre (05)**

**N° MRAe**  
**002484/A P - 002488/A P**

**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale  
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis du 23 juillet 2025 sur le projet de remplacement des téléphorés du Chalvet et travaux associés - aménagement de la télécabine des Fournéous, à Montgenèvre (05)

# PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 23 juillet 2025 en collégialité électronique par Philippe Guillard, Sylvie Bassuel et Marc Challéat, membres de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

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 le présent avis.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 et R122-7 du Code de l'environnement (CE), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par la commune de Montgenèvre, compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe sur le projet de remplacement des téléportés du Chalvet et travaux associés - aménagement de la télécabine des Fournéous, à Montgenèvre (05). Le maître d'ouvrage du projet est la régie autonome des remontées mécaniques de Montgenèvre (RARM). Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- un dossier de demande de permis d'aménager.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 4 juin 2025. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

En application de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 5 juin 2025 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 23 juin 2025 ;
- par courriel du 5 juin 2025 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 4 juillet 2025.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Le présent avis est publié sur le [portail internet de l'évaluation environnementale](#). L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.**

**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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public, et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. Il ne lui est n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.**

**Les articles L122-1 CE et R123-8-I-c) CE font obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'avis de la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe ([ae-avis@paca.developpement-durable.gouv.fr](mailto:ae-avis@paca.developpement-durable.gouv.fr)) serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.**

## SYNTHÈSE

Le projet de remplacement des téléportés du Chalvet et travaux associés – aménagement de la télécabine des Fournéous –, porté par la régie autonome des remontées mécaniques de Montgenèvre, est situé sur la commune de Montgenèvre, dans le département des Hautes-Alpes (05).

La MRAe recommande de présenter une analyse spécifique à la zone humide identifiée sur l'aire d'étude permettant d'évaluer les incidences du projet et d'appliquer, le cas échéant, une séquence éviter-réduire-compenser dédiée. La MRAe recommande également de préciser le niveau d'enjeu des fonctionnalités écologiques de l'aire d'étude.

La MRAe recommande de revoir les niveaux d'impacts bruts et résiduels du projet sur les habitats naturels, l'avifaune nicheuse, le Gypaète barbu, les chiroptères et les fonctionnalités écologiques et de compléter, le cas échéant, la séquence éviter-réduire-compenser.

L'évaluation des incidences Natura 2000 mérite d'être revue, eu égard à l'objectif de conservation de la Barbastelle d'Europe, espèce ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « *Clarée* ».

La MRAe recommande de détailler l'adéquation entre la ressource en eau et les besoins à venir en neige de culture dans le contexte de changement climatique et de raréfaction de la ressource en eau, étant entendu que le projet n'a pas vocation à augmenter la fréquentation du domaine skiable

Enfin, la mise en perspective de la consommation d'énergie générée par le projet avec les objectifs de la stratégie nationale bas carbone et du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mérite d'être réalisée.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

# Table des matières

<b>PRÉAMBULE</b> .....	<b>2</b>
<b>SYNTHÈSE</b> .....	<b>3</b>
<b>AVIS</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact</b> .....	<b>5</b>
1.1. Contexte et nature du projet.....	5
1.2. Description et périmètre du projet.....	6
1.3. Procédures.....	7
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i> .....	7
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i> .....	7
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	8
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	8
<b>2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet</b> .....	<b>8</b>
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	8
2.1.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i> .....	8
2.1.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i> .....	11
2.2. Ressource en eau et changement climatique.....	12
2.2.1. <i>Eau potable</i> .....	12
2.2.2. <i>Vulnérabilité du projet au changement climatique : ressource en eau</i> .....	12
2.2.3. <i>Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre</i> .....	13
2.3. Risques naturels.....	13

# AVIS

## 1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

### 1.1. Contexte et nature du projet

Le projet de remplacement des téléportés du Chalvet et travaux associés – aménagement de la télécabine des Fournéous –, porté par la régie autonome des remontées mécaniques de Montgenèvre (RARM), est situé sur la commune de Montgenèvre, intégrée aux domaines skiables franco-italiens des Monts de la Lune et de la Voie lactée, dans le département des Hautes-Alpes (05).

Soumise aux dispositions de la loi Montagne, la commune est intégrée au schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Briançonnais<sup>1</sup> approuvé le 3 juillet 2018 et dispose d'un plan local d'urbanisme (PLU), approuvé le 13 mars 2017, dont les zonages<sup>2</sup> sont compatibles avec les aménagements projetés.

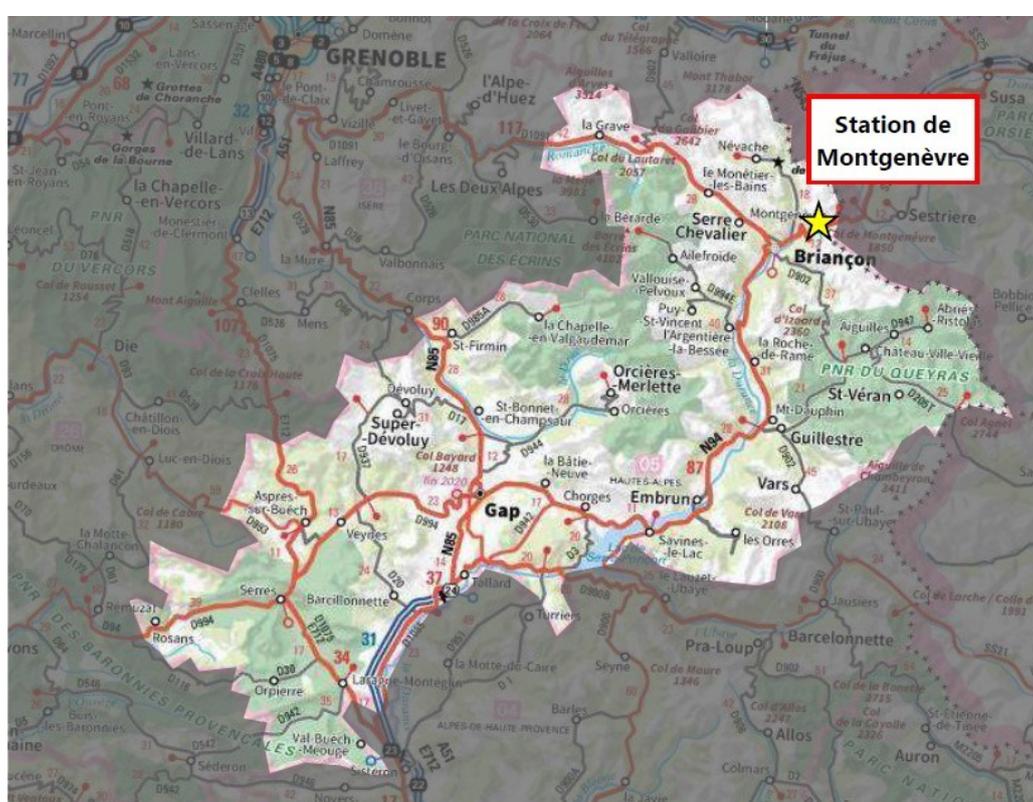


Figure 1: Plan de situation - source : étude d'impact.

L'économie locale repose sur l'attractivité touristique du territoire, qui dépend essentiellement des activités de loisirs hivernales (ski alpin, ski de fond, luge sur rail, raquettes) et estivales (randonnées pédestres, VTT, parapente) qualitatives et diversifiées.

Les installations existantes ont été mises en service entre 1975 et 1985 et, selon le dossier, « l'objectif principal du projet consiste à pallier à l'obsolescence et au manque de confort de ces remontées » en renforçant l'inter saisonnalité de la station.

<sup>1</sup> Cf. [avis de la MRAe du 19 octobre 2017](#).

<sup>2</sup> U(c) : front commercial de la station ; U(h) : zone urbaine ; N(s) : domaine skiable.

## 1.2. Description et périmètre du projet

Localisées à l'adret du secteur du Chalvet entre 1 854 m et 2 571 m d'altitude, les nouvelles installations, équipées de « voitures » fermées à 10 places à attaches découplables, vont permettre d'améliorer la sécurité et le confort des usagers, de « rationaliser » le parc des remontées mécaniques et de diminuer l'artificialisation du domaine skiable (suppression de 23 pylônes et 2 gares, fermeture et remise en état d'un tronçon de 270 m de piste carrossable).

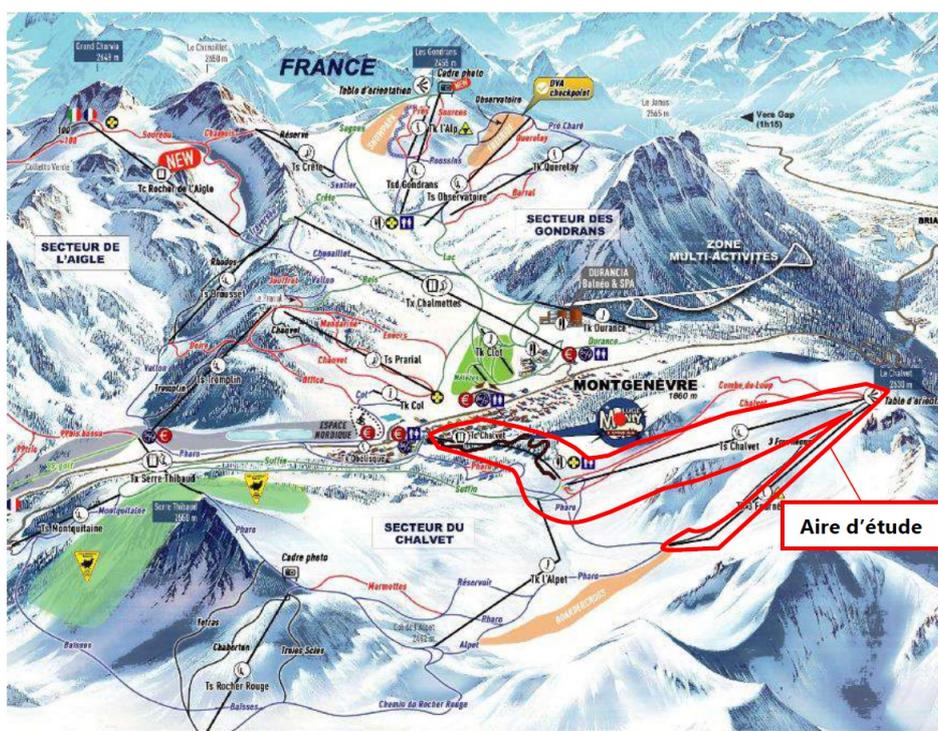


Figure 2: Secteur d'implantation du projet - source : étude d'impact.

Le projet comprend les opérations suivantes :

- le remplacement de la télécabine du Chalvet, sur un tracé identique (minime décalage vers l'ouest de 2,5 m au niveau de la gare amont), qui présente une longueur de 963 m pour un dénivelé de 281 m, et comporte 25 cabines ;
- l'aménagement de la télécabine des Fournéous, qui remplace l'actuel télésiège du Chalvet, de 1 319 m de longueur pour un dénivelé de 436 m, munie de 32 cabines ;
- le démantèlement complet du téléski des Trois Fournéous – comprenant la suppression des 2 260 m de câbles aériens, des 13 pylônes du linéaire et de la gare d'arrivée – complété du retrait ou de l'arasement d'anciens massifs bétonnés restés en place et de la fermeture de 270 m de piste carrossable.

Selon l'étude d'impact, les travaux de démontage ou de démantèlement préalables à l'installation des deux télécabines, les travaux connexes de terrassement, de raccordement aux pistes existantes, de traitement des massifs bétonnés résiduels et la démolition des gares devenues inutiles, généreront 28 500 m<sup>3</sup> de déblais<sup>3</sup> et entraîneront 3,67 ha d'artificialisation. Le dossier prévoit un équilibre entre les volumes déblayés et remblayés<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> 26 700 m<sup>3</sup> pour la télécabine du Chalvet et 10 000 m<sup>3</sup> pour celle des Fournéous.

<sup>4</sup> Cf. tableau page 18 de l'étude d'impact.

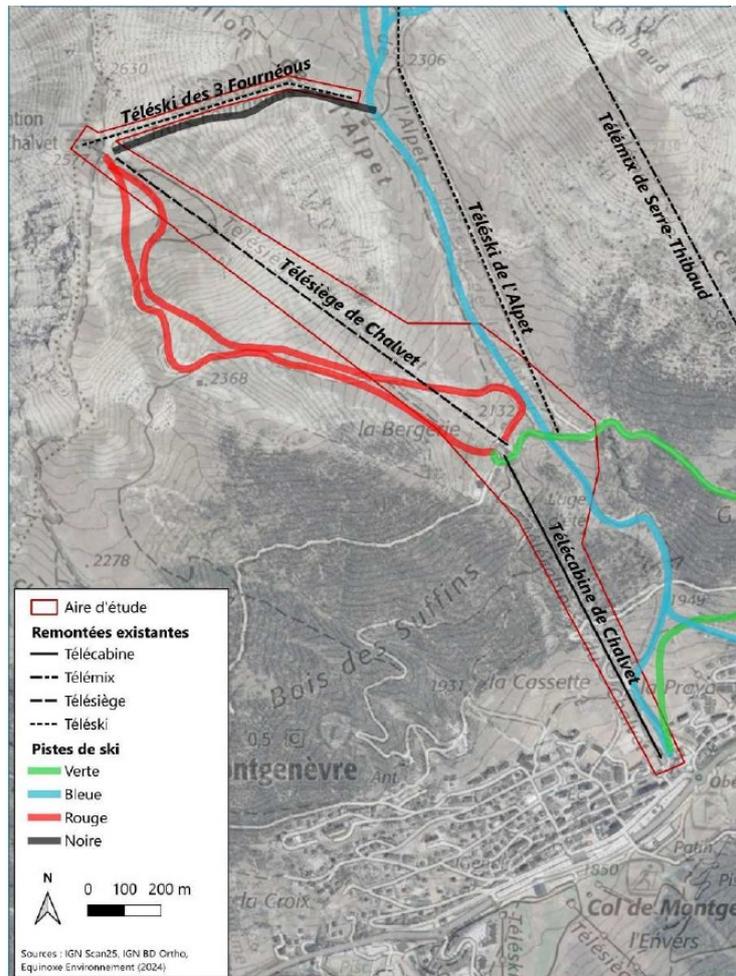


Figure 3: Détail du secteur de projet - source : étude d'impact.

Les travaux sont prévus d'avril à octobre 2026, avec une mise en service à l'hiver 2026. L'acheminement du béton et des structures métalliques sera réalisé par hélicoptère et, selon le dossier, la réalisation du projet ne nécessite ni création de nouveaux accès, ni défrichage.

Un stockage temporaire sur site des engins et du matériel est prévu afin d'éviter les allers-retours de camions.

### 1.3. Procédures

#### 1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet de remplacement des téléportés du Chalvet et travaux associés et l'aménagement de la télécabine des Fourneous entrent dans le champ de l'évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 43 « *pistes de ski, remontées mécaniques et aménagements associés a) création de remontées mécaniques transportant plus de 1500 passagers par heure* » du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020.

Il convient de noter que, saisie dans le cadre des travaux de mise en place d'une installation de neige de culture sur la piste du Chalvet en 2017, l'autorité environnementale n'avait pas rendu d'avis sur le projet<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Absence d'observations émises dans un délai de 2 mois.

### 1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève de la procédure de demande d'autorisation suivante : permis d'aménager déposé le 26 février 2025.

### 1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les principaux enjeux environnementaux suivants :

- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, y compris Natura 2000 ;
- la préservation de la ressource en eau et la vulnérabilité du projet au changement climatique ;
- la limitation des gaz à effet de serre ;
- la vulnérabilité des biens et des personnes face aux risques naturels.

La thématique de la préservation du paysage, correctement traitée dans l'étude d'impact, n'appelle pas de remarque de la MRAe.

### 1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122-5 CE et des thématiques attendues pour ce type de projet. L'étude est globalement proportionnée aux enjeux identifiés. Sa rédaction et sa présentation sont accessibles. Sur le fond néanmoins, certains aspects de la démarche méritent une consolidation (cf. chapitre 2 infra).

### 1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

L'absence de modification du tracé de la télécabine du Chalvet permet de réutiliser le layon existant ; devenue obsolète, la remontée mécanique est remplacée par un matériel neuf. L'étude d'impact indique que « *de fait, aucun autre tracé n'a été étudié pour la télécabine du Chalvet* », ce qui est un choix pertinent au regard de l'environnement.

Concernant le télésiège à pinces fixes<sup>6</sup> des Fournéous, le dossier présente plusieurs variantes visant à le remplacer par un matériel débrayable de même type ; ces solutions nécessiteraient des modifications significatives du tracé induisant des travaux lourds (repositionnement des gares de départ et d'arrivée, rehaussement de la plateforme intermédiaire, révision du tracé de la piste de la Combe du Loup, busage du torrent de la Ruine) avec des impacts environnementaux importants. L'étude d'impact indique que ces alternatives ont été abandonnées au profit du remplacement du télésiège des Fournéous par une télécabine d'un modèle identique à celui choisi pour le remplacement de la télécabine du Chalvet, permettant de conserver le tracé initial ainsi que les emplacements des gares et, en outre, de supprimer le télésiège des Trois Fournéous, devenu inutile.

La MRAe n'a pas d'observation à formuler concernant les choix et leur justification correctement argumentée au regard de l'environnement.

---

<sup>6</sup> Télésiège classique dont les sièges tournent à la même vitesse que le câble, sans marquer de temps d'arrêt en gare.

## 2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

### 2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000

#### 2.1.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

##### 2.1.1.1. État initial

Le dossier identifie une aire d'étude de 44,8 ha englobant les linéaires des remontées mécaniques du Chalvet et des Fournéous ainsi que le tracé du télésiège à démanteler, élargis du périmètre nécessaire à la réalisation des travaux connexes (démontage, terrassement, raccordement).

L'aire d'étude jouxte, au niveau de la gare amont de l'actuel télésiège du Chalvet, deux périmètres d'intérêt écologique : le site Natura 2000 « *Clarée* » et la ZNIEFF de type II « *Massif des Cerces – mont Thabor – vallées étroites de la Clarée* ». Une ZNIEFF de type II<sup>7</sup> et trois ZNIEFF de type I<sup>8</sup> sont également recensées à proximité. Bien que le dossier ne l'indique pas, l'aire d'étude est concernée par le [plan national d'action \(PNA\) en faveur du Gypaète barbu](#) (zone de présence) et située à 15 km d'une zone de reproduction de l'espèce, particulièrement mobile<sup>9</sup>.

L'aire d'étude s'inscrit au sein d'un réservoir de biodiversité terrestre, jouxte l'espace de biodiversité du torrent de la Ruine ainsi qu'un corridor en zone urbaine, identifiés par le SRADDET PACA<sup>10</sup>. À l'échelle locale, une trame boisée connectant les espaces forestiers de la vallée de la Clarée au vallon de Rio Secco traverse l'aire d'étude au niveau de son premier tiers. Selon le dossier « *cette trame boisée peut être considérée comme un corridor écologique principal à l'échelle du versant* », utilisé par les chiroptères (cf. cartographie présentée page 157 de l'étude d'impact).

Selon l'inventaire réalisé par le conservatoire d'espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur, aucune zone humide n'est recensée sur l'aire d'étude. Néanmoins, l'identification de 2 720 m<sup>2</sup> de l'habitat naturel d'intérêt communautaire caractéristique des zones humides « *rivières alpines avec végétations ripicoles herbacées* » requiert, selon la MRAe, une analyse spécifique comprenant caractérisation de la zone humide, analyse des incidences du projet et mise en œuvre d'une séquence éviter – réduire – compenser dédiée, en conformité avec les dispositions actuelles<sup>11</sup> du Code de l'environnement.

**La MRAe recommande de présenter une analyse spécifique à la zone humide identifiée sur l'aire d'étude et d'évaluer les incidences du projet afin de prévoir, le cas échéant, une séquence éviter-réduire-compenser dédiée.**

Les enjeux locaux de conservation sont caractérisés sur la base d'analyses bibliographiques, complétées par les résultats des inventaires naturalistes menés d'octobre 2023 à juillet 2024, selon une méthode satisfaisante<sup>12</sup>. Ils sont qualifiés de « *très forts* » à « *forts* » pour l'avifaune<sup>13</sup>, de « *forts* » pour

<sup>7</sup> « Vallée de la haute Cerveyrette et du Blétonnet – versant ubacs du grand pic de Rochebrune » (1,2 km)

<sup>8</sup> « Vallée de la Clarée et ses versants entre Plampinet et Val-des-Prés » (1,4 km) ; « Fond de la vallée de la Clarée entre Val-des-Prés et La Vachette – marais du Rosier » (1,8 km) ; « Versant adret de la Cerveyrette du lac des Sarailles aux traverses – versants sud-est du Chenaillet ».

<sup>9</sup> Les adultes parcourent de grandes distances pour s'alimenter et les juvéniles sont très erratiques avant de s'implanter sur un territoire.

<sup>10</sup> Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires Provence-Alpes Côte d'Azur dont la modification n°1 a été adoptée le 23/04/2025 est en attente d'approbation à la date du présent avis.

<sup>11</sup> La loi n°2019-773 du 24 juillet 2019 porte création de l'office français de la biodiversité instaure non pas un critère cumulatif mais un critère alternatif entre les approches pédologiques et de végétation.

<sup>12</sup> Prospections réalisées selon un calendrier adapté et une pression correcte sur la totalité des compartiments écologiques.

<sup>13</sup> Gypaète barbu, Vautour fauve, Linotte mélodieuse, Lagopède alpin, Bruant jaune, Mésange boréale, Tarier des prés, Serin cini sont avérés sur l'aire d'étude.

les habitats naturels d'intérêt communautaire<sup>14</sup>, la flore<sup>15</sup>, les mammifères terrestres<sup>16</sup> et les insectes<sup>17</sup>, de « *limités* » pour les chiroptères<sup>18</sup> et de « *faibles* » pour les reptiles.

La MRAe relève que le niveau d'enjeu lié aux fonctionnalités écologiques de l'aire d'étude n'est pas qualifié.

**La MRAe recommande de préciser le niveau d'enjeu des fonctionnalités écologiques de l'aire d'étude.**

#### 2.1.1.2. Impacts bruts

Le dossier identifie, hiérarchise et quantifie les impacts bruts du projet sur les habitats naturels et les espèces, en phases de chantier et d'exploitation. Les impacts bruts sont qualifiés de « *faibles* » sur les habitats naturels et la flore, « *marqués* » sur les oiseaux et les insectes, « *négligeables* » sur les chiroptères et « *nuls* » sur les mammifères terrestres, les reptiles et les fonctionnalités écologiques.

L'étude d'impact indique que les opérations de démontage et de montage des appareils et des pylônes seront réalisées par hélicoptère, sans que le dossier ne présente de plan de vol ni ne précise le nombre de rotations nécessaires aux travaux, ni la fréquence des vols de maintenance prévus pendant la période d'exploitation du projet.

Selon la MRAe, ces lacunes ne permettent pas de déterminer les impacts réels du projet sur le Gypaète barbu. Le PNA en faveur de l'espèce<sup>19</sup> souligne que « *les Gypaètes barbuis peuvent se montrer très sensibles aux dérangements visuels et sonores. Le succès reproducteur [...] est corrélé à la fréquence des activités humaines pratiquées à proximité de leur territoire toute l'année. Les survols aériens sont considérés comme une menace très importante* ».

Par ailleurs, le projet prévoit le remplacement du télésiège du Chalvet par la télécabine des Fournéous dont les câbles sont plus hauts et d'un diamètre supérieur, ce qui « *aura un effet légèrement positif sur le Lagopède alpin et les rapaces de passage* ».

La MRAe note que cette conclusion, licite pour le Lagopède alpin dont le vol est très bas, ne s'applique pas au Gypaète barbu. *A contrario*, l'augmentation de la hauteur des câbles sur le tronçon supérieur du projet est susceptible de majorer les risques de collision pour le Gypaète et les autres espèces de rapaces diurnes protégés fréquentant l'aire d'étude (Aigle royal et Vautour fauve).

Enfin, la MRAe considère que les impacts bruts sur les chiroptères et les fonctionnalités écologiques sont sous-évalués.

**La MRAe recommande de revoir le niveau d'impact brut du projet sur les habitats naturels, le Gypaète barbu, les chiroptères et les fonctionnalités écologiques, lors des phases de travaux et d'exploitation du projet.**

---

<sup>14</sup> Dix habitats naturels d'intérêt communautaire sont recensés : « *Rivières alpines avec végétations ripicoles herbacées* », « *Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires* », « *Prairies de fauche de montagne* », « *Pelouses alpines et subalpines calcaires* », « *Landes alpines et subalpines* », « *Landes alpines et boréales* », « *Forêts montagnardes et subalpines de Pinus uncinata sur calcaire* », « *Éboulis calcaires et de schistes calcaires des étages montagnards à alpins* ».

<sup>15</sup> Bérardie laineuse et Passerage des rochers.

<sup>16</sup> Loup gris et Écureuil roux.

<sup>17</sup> Apollon et Damier de la Succise.

<sup>18</sup> Pipistrelle de Kuhl, Murin de Daubenton, Barbastelle d'Europe, Vespère de Savi et Noctule de Leisler.

<sup>19</sup> Cf. § 6.2. du PNA en faveur du Gypaète barbu « *Les facteurs de perturbation et de dégradation et perte des habitats* ».

### 2.1.1.3. Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation et impacts résiduels

Le maître d'ouvrage prévoit des mesures d'évitement<sup>20</sup> et de réduction<sup>21</sup> en faveur du milieu naturel. Après leur mise en œuvre, les impacts résiduels du projet sont qualifiés de « *négligeables à nuls* » sur les habitats naturels, la flore, les chiroptères, les reptiles et les insectes et de « *négligeables à légèrement positifs* » sur l'avifaune, sans les quantifier précisément (compartiments écologiques non détaillés par espèce, surfaces des habitats d'espèces affectées et nombre d'individus détruits ou dérangés non indiqués).

La MRAe note l'absence de mesure d'évitement et de réduction liées aux fonctionnalités écologiques impactées par le projet (corridor urbain à l'aval et important corridor de déplacement traversant), entraînant la sous-estimation des incidences sur les chiroptères, qui les utilisent pour leurs déplacements.

La MRAe considère également que les impacts résiduels sur l'avifaune protégée, se reproduisant ou susceptible de se reproduire sur l'aire d'étude<sup>22</sup> pendant la durée des travaux, méritent d'être réévalués et que le niveau d'impact résiduel retenu pour le Gypaète barbu manque de pertinence. Selon la MRAe, l'installation de « *balises avifaune* » sur les câbles (MR 8) ne permet pas de s'assurer de l'absence totale de collision, ni du dérangement de l'espèce pendant les phases de chantier et d'exploitation du projet.

La MRAe relève l'absence de mesures compensatoires en faveur des chiroptères et des oiseaux et rappelle que la destruction et l'altération des habitats ou d'espèces protégés sont interdites, conformément à l'article L411-1 CE. Le maître d'ouvrage devra s'assurer que le projet respecte cette interdiction et, le cas échéant, déposer un dossier de demande de dérogation.

**La MRAe recommande de réévaluer le niveau d'impact résiduel retenu sur les fonctionnalités écologiques, les chiroptères et l'avifaune protégée (se reproduisant, susceptible de se reproduire, ou fréquentant l'aire d'étude) notamment le Gypaète barbu. La MRAe recommande également de compléter, le cas échéant, la séquence éviter-réduire-compenser, afin de justifier de l'absence de perte nette de biodiversité.**

### 2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

L'amont de l'aire d'étude jouxte le site Natura 2000 « *Clarée* », désigné au titre de la directive Habitats<sup>23</sup>.

Situé à une altitude comprise entre 1 350 et 3 178 m à l'interface des Alpes du Sud, de la Savoie et des Alpes piémontaises, le site présente « *une biodiversité remarquable au niveau de la flore, de la faune, des habitats et des écosystèmes* », liée à une grande variété topographique et à des milieux encore préservés.

<sup>20</sup> ME1 : Évitement des stations de *Berardia Lanuginosa* ; ME2 : Évitement des plantes hôtes de l'Apollon ; ME3 : Étrépage des zones de terrassement de la gare aval ; ME4 : Mise en défens des espèces protégées et des plantes hôtes de papillon ; ME5 : Conservation des massifs béton dans les éboulis ; ME6 : Évitement des zones d'aléas chute de blocs.

<sup>21</sup> MR1 : Adaptation du calendrier des travaux pour réduire les effets sur l'avifaune ; MR2 : Vérification de l'absence de nidification avant le démarrage des travaux ; MR3 : Étrépage des zones de terrassements de la gare aval G1 ; MR4 : Mise en sécurité du chantier ; MR5 : Réutilisation des accès existants ; MR6 : Prévention des pollutions ; MR7 : Réduction des nuisances et de la consommation d'énergie ; MR8 : Installation de balises avifaune ; MR9 : Remise en état des surfaces remaniées ; MR10 : Pose de nichoirs en gare aval.

<sup>22</sup> Lagopède alpin, Venturon montagnard, Bruant jaune, Pinson des arbres, Linotte mélodieuse, Niverolle, Pouillot de Bonelli, Tarier des prés, Serin cini (...).

<sup>23</sup> Directive "Habitats, faune, flore" : appellation courante de la Directive 92/43/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages. Ce texte sert de fondation juridique au réseau Natura 2000. Il prévoit notamment la désignation de Zones Spéciales de Conservation (ZSC), ainsi que la protection d'espèces sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Selon l'étude d'impact, « *le projet de remplacement des téléportés de Chalvet et ses travaux associés n'aura pas d'incidence significative sur les enjeux de conservation de site Natura 2000 voisin* ».

La MRAe constate que la Barbastelle d'Europe et l'Apollon, espèces ayant justifié la désignation du site « *Clarée* », sont présents sur l'aire d'étude.

La MRAe considère que la ME 3 « *étrépage des plantes hôtes* » devrait permettre la conservation des populations d'Apollon sur l'aire d'étude. Cependant, le dossier ne prévoit aucune mesure d'évitement ou de réduction en faveur des chiroptères, ce qui ne permet pas de s'assurer de l'absence d'effets significatifs dommageables sur la Barbastelle d'Europe pendant les périodes de travaux et d'exploitation du projet (démantèlement des gares et retrait ou arasement des anciens massifs bétonnés susceptibles de servir de gîte estival ou d'hibernation, impact sur le corridor de déplacement traversant).

**La MRAe recommande de reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 sur la Barbastelle d'Europe, espèce ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « Clarée », eu égard à son objectif de conservation.**

## 2.2. Ressource en eau et changement climatique

### 2.2.1. Eau potable

L'aire d'étude intersecte le périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable de l'Alpet, au niveau du tronçon de la télécabine du Chalvet, et jouxte également le périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable de la Bergerie, à l'amont du linéaire du téléski des Trois Fournéous. Le dossier ne précise pas si un ou des pylônes, ou des travaux de terrassement, sont prévus au sein du périmètre.

Le captage d'eau potable de l'Alpet a été déclaré d'utilité publique (DUP) par arrêté préfectoral du 22 avril 2002. Son article 4.2 interdit notamment « *toute nouvelle construction ; les travaux en sous-sol ; tous dépôts ou rejets polluants ; tous dépôts, stockage ou rejet de produits potentiellement dangereux* ». L'étude d'impact indique que cet enjeu est « *marqué* », sans démontrer la compatibilité des travaux projetés avec les prescriptions de l'arrêté de DUP.

La MRAe rappelle la nécessité de s'assurer de la conformité des travaux liés au projet avec les prescriptions de l'arrêté de déclaration d'utilité publique du captage d'eau potable de l'Alpet, en amont de leur réalisation ; aussi, la consultation d'un hydrogéologue agréé est requise.

### 2.2.2. Vulnérabilité du projet au changement climatique : ressource en eau

Selon le rapport du [groupe régional d'experts sur le climat en région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur](#), le projet est situé dans une zone de forte sensibilité au changement climatique dont les modélisations font état d'une augmentation des températures, une remontée de l'altitude d'enneigement et une réduction de sa durée, associées à un déficit global des précipitations neigeuses.

Le dossier indique que l'altitude du projet et la production de neige de culture permettent de sécuriser l'exploitation à l'horizon 2040-2050, avec « *à court terme, [...] une vulnérabilité faible au changement climatique* ».

La MRAe souligne que le recours plus fréquent à la neige de culture mérite une analyse plus approfondie, présentant notamment une estimation de la ressource supplémentaire mobilisée et l'adéquation avec la disponibilité en eau dans un contexte de changement climatique avéré.

Le dossier indique que « *le débit total des remontées mécaniques étant sensiblement identique à l'état initial, aucune hausse de la fréquentation du secteur n'est attendue* », cette conclusion n'est cependant étayée par aucune analyse ou projection chiffrée.

La MRAe considère au contraire que l'augmentation de la capacité de la télécabine du Chalvet et le remplacement du télésiège des Fournéous par une télécabine plus rapide et de plus grande capacité entraîneront des flux supplémentaires, potentiellement supérieurs à ceux du télésiège démantelé.

**La MRAe recommande de détailler l'adéquation entre la ressource en eau et les besoins à venir en neige de culture dans le contexte de changement climatique et de raréfaction de la ressource en eau.**

### 2.2.3. Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact présente un bilan complet et détaillé des émissions de gaz à effet de serre liées à la mise en œuvre du projet (annexe 3). Les différentes sources d'émissions sont identifiées concernant la phase de travaux (études et conception, fabrication des matériaux, hélicoptage, utilisation d'engins de chantier, démontage des structures à remplacer, démantèlement du télésiège, terrassements) et la période d'exploitation du projet (damage des pistes, production de neige de culture et fonctionnement des télécabines).

Le calcul réalisé fait état d'une consommation totale évaluée à 2 383,30 teq CO<sub>2</sub> en phase chantier et de 51,34 teq CO<sub>2</sub> par année d'exploitation avec une augmentation des émissions annuelles estimée à 17,81 teq CO<sub>2</sub> (+ 65 %) principalement engendrées par l'exploitation de matériels plus puissants, consommant davantage d'énergie.

Le dossier indique que la démarche ERC n'a pas été appliquée à cette thématique, néanmoins le porteur de projet prévoit de « *privilégier autant que possible* » les entreprises locales pour la réalisation des différentes phases de l'aménagement.

La MRAe rappelle que la réduction des consommations énergétiques constitue, avec la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la décarbonation de la production d'énergie, l'un des piliers de la lutte contre le réchauffement climatique. Le dossier n'indique pas comment le projet s'insère dans la trajectoire fixée par la deuxième [stratégie nationale bas carbone](#), dont l'objectif est de réduire de moitié les consommations énergétiques à l'horizon 2050, ni comment il s'articule avec le SRADDET qui prévoit une réduction de 27 % de la consommation totale d'énergie primaire en 2030.

**La MRAe recommande de mettre en perspective la consommation d'énergie générée par le projet avec les objectifs de la stratégie nationale bas carbone et du SRADDET.**

## 2.3. Risques naturels

La commune est soumise à un [plan de prévention des risques naturels](#) (PPRn), approuvé le 20 février 2004.

D'après sa cartographie, le site de projet est exposé à un aléa « *fort* » vis-à-vis du risque d'avalanche, de crue torrentielle et de glissement de terrain, associé à un zonage rouge et bleu concernant le risque d'avalanche et de crue. Selon le règlement du PPRn, sont autorisés « *les travaux d'entretien et de gestion courants des constructions et des installations implantées antérieurement à la publication du plan, sous réserve qu'ils ne relèvent pas de la réglementation des permis de construire* ». Il prescrit une bande d'inconstructibilité stricte de 10 m en périphérie des cours d'eau et recommande « *la réalisation de travaux collectifs réduisant le risque [...] pour les zones présentant de la vulnérabilité* ».

L'étude d'impact indique que les avalanches, les crues torrentielles et les mouvements de terrain constituent des enjeux « *marqués* » à « *forts* ».

Le dossier indique que les zones soumises à l'aléa de chute de blocs sont évitées (repositionnement des pylônes vulnérables, démantèlement du télésiège des trois Fournéous), les mesures constructives sont conformes aux prescriptions du rapport sur les risques d'avalanches (renforcement des façades, positionnement des ouvertures) et que les aménagements liés au projet n'aggravent pas l'aléa de crue

torrentielle existant au niveau de la gare intermédiaire (positionnement conservé avec un risque nul en hiver et fermeture des remontées en cas de risque identifié en période estivale).

La MRAe n'a pas d'observation particulière à formuler concernant la prise en compte des risques naturels.