



Syndicat mixte des stations du Mercantour
Quartier Arénas - Immeubles le Connexio
1-3 Route de Grenoble
06364 Nice CEDEX 4
04 89 98 13 86

MAÎTRE D'OUVRAGE

Restructuration du domaine skiable d'Isola 2000 – Secteur Pélevos

Commune d'Isola (06)

RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT



TPF ingénierie
Dpt Procédures Règlementaires et Foncières
T. 04.93.27.86.52

INGENIERIE

SOMMAIRE

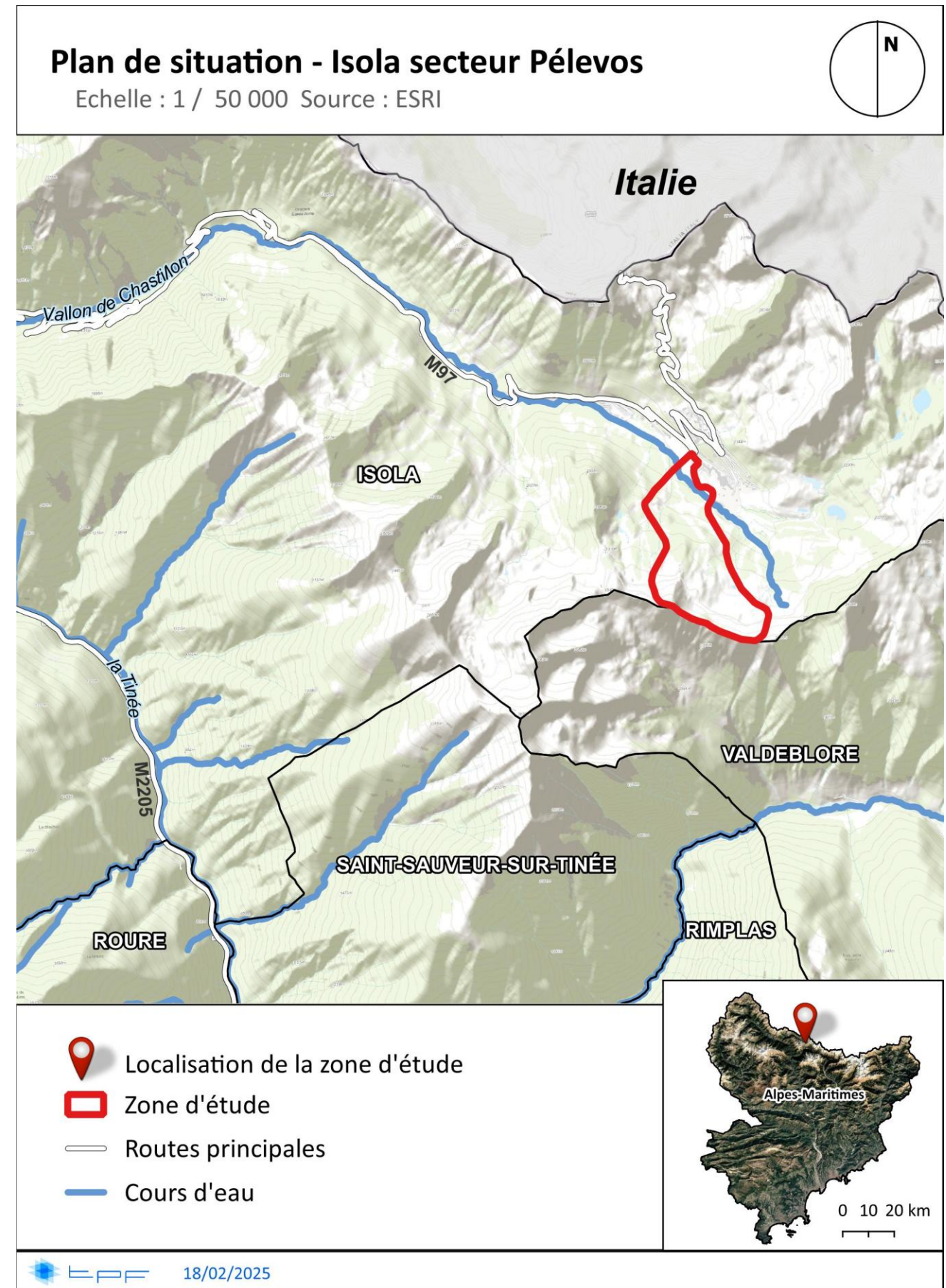
I -	DESCRIPTION DU PROJET	3
I.1 -	LOCALISATION	3
I.2 -	CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DE L'ENSEMBLE DU PROJET	4
I.2.1 -	PROGRAMME PREVISIONNEL DES TRAVAUX.....	4
I.2.2 -	DETAIL DES AMENAGEMENTS PREVUS.....	4
I.2.3 -	CARACTERISTIQUES DU PROJET	5
I.3 -	PLAN DE MASSE ET COUPES	5
I.4 -	VISUELS DU PROJET.....	7
I.5 -	PHASE TRAVAUX DU PROJET	8
II -	COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME ET DE PLANIFICATION	9
II.1 -	LOI LITTORAL ET LOI MONTAGNE.....	9
II.2 -	DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT (DTA)	9
II.3 -	SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE.....	10
II.4 -	PLAN LOCAL D'URBANISME METROPOLITAIN	10
II.4.1 -	LE PROJET D'AMENAGEMENT DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)	10
II.4.2 -	LE REGLEMENT GRAPHIQUE ET ECRIT	10
II.4.3 -	LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP).....	11
II.4.4 -	LES EMPLACEMENTS RESERVES (ER).....	12
II.4.5 -	LES ESPACES BOISES CLASSES (EBC)	12
II.4.6 -	LA TRAME VERTE ET BLEUE.....	13
II.4.7 -	LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN	13
II.5 -	SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE	14
II.5.1 -	PLANS DE PREVENTION DES RISQUES (PPR)	14
II.5.2 -	ZOOM SUR LE PPR MOUVEMENT DE TERRAIN	14
II.5.3 -	ZOOM SUR LE PPR AVALANCHES	16
II.5.4 -	ZOOM SUR LE PPR INONDATIONS	17
II.6 -	LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET) PACA	19
II.6.1 -	LE SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE).....	20
II.6.2 -	SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE).....	20
II.6.3 -	LES PLANS D'ELIMINATION DES DECHETS.....	21
II.7 -	DIRECTIVE CADRE SUR L'EAU	22
II.8 -	LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DE L'EAU DU BASSIN RHONE-MEDITERRANEE.....	22
II.8.1 -	OBJECTIFS D'ETAT QUALITATIF ET QUANTITATIF.....	22
II.8.2 -	ANALYSE AU REGARD DES ORIENTATIONS DU SDAGE	23
II.9 -	LE PLAN DE GESTION DES RISQUES INONDATION (PGRI) ET TERRITOIRE A RISQUE INONDATION (TRI).....	23
II.10 -	SAGE, SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX.....	24
II.11 -	CONTRATS DE MILIEU	24
II.12 -	LE SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CARRIERES	24
III -	DESCRIPTION DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LEUR EVOLUTION EN CAS, ET EN L'ABSENCE, DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET	25
III.1 -	TABLEAU RECAPITULATIF DES ENJEUX	26
III.2 -	CARTOGRAPHIE DES ENJEUX.....	34
III.2.1 -	CONTEXTE HYDROGRAPHIQUE	34
III.2.2 -	CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL ET REGLEMENTAIRE	34
III.2.3 -	SENSIBILITES ECOLOGIQUES DE LA ZONE D'ETUDE ELARGIE	38
III.2.1 -	TRAME VIAIRE ET DESSERTE DU SITE	38
III.2.2 -	OCCUPATION DU SOL.....	39
IV -	DESCRIPTION DES INCIDENCES NOTABLES DU PROJET ET MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION OU DE COMPENSATION DES IMPACTS NEGATIFS DU PROJET	39
IV.1 -	TABLEAU RECAPITULATIF	40
IV.2 -	EFFETS CUMULES	51
IV.2.1 -	PROJETS CONSIDERES	51
IV.2.2 -	ANALYSE DES EFFETS CUMULES	51
IV.2.2.1 -	MILIEU PHYSIQUE.....	51
IV.2.2.2 -	PATRIMOINE NATUREL.....	51
IV.2.2.3 -	RISQUES NATURELS.....	51
IV.2.2.4 -	MILIEU HUMAIN / ACCESSIBILITE, DEPLACEMENTS, TRANSPORTS	51
IV.2.2.5 -	COMMUNITES DU VOISINAGE / SANTE HUMAINE	51
IV.2.2.6 -	PATRIMOINE ET PAYSAGE	51
V -	INCIDENCES NEGATIVES NOTABLES ATTENDUES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT QUI RESULTENT DE LA VULNERABILITE DU PROJET A DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS EN RAPPORT AVEC LE PROJET.....	52
VI -	DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES EXAMINEES	52
VI.1 -	CHOIX DU SITE D'IMPLANTATION DU PROJET	52
VI.1.1 -	CHOIX DU SECTEUR DE PELEVOS.....	52
VI.1.1.1 -	CREATION DE LA NOUVELLE TELECABINE DE PELEVOS.....	52
VI.1.1.2 -	PISTE DE LUGE	52
VI.1.2 -	CHOIX DU PROJET D'AMENAGEMENT.....	53
VI.1.2.1 -	CREATION DE LA NOUVELLE TELECABINE DE PELEVOS.....	53
VI.1.3 -	ADAPTATION DU PROJET AUX CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES.....	53
VI.1.3.1 -	CREATION DE LA NOUVELLE TELECABINE DE PELEVOS.....	53
VI.1.3.2 -	PISTE DE LUGE	53
VII -	DESCRIPTION DES METHODES UTILISEES POUR LA PRESENTE ETUDE D'IMPACT	54
VII.1 -	ETABLISSEMENT DE L'ETAT INITIAL	54
VII.2 -	CARACTERISATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES ASSOCIEES	54
VII.3 -	DIFFICULTES RENCONTREES	54
VIII -	AUTEURS DE L'ETUDE	55

I - DESCRIPTION DU PROJET

I.1 - LOCALISATION

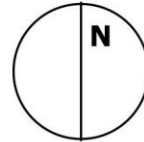
Le projet se situe au sein de la station de ski d'Isola 2000, sur la commune d'Isola, dans la vallée de La Tinée.




La commune d'Isola appartient au territoire de la métropole Nice Côte d'Azur, dans le département des Alpes-Maritimes.



Cartographie en vue aérienne - Isola secteur Pélevos

Echelle : 1 / 20 000 Source : Google satellite



-  Localisation de la zone d'étude
-  Zone d'étude
-  Pays frontalier



I.2 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DE L'ENSEMBLE DU PROJET

Le projet consiste en la modernisation fonctionnelle et paysagère du front de neige, le développement de l'offre ludique été/hiver sur le secteur de Belvédère/Roubines avec une luge 4 saisons et le remplacement de la télécabine de Pélevos datant de la création de la station en 1971 par un télésiège 6 places débrayable. En ce sens, le projet s'inscrit dans la volonté de dynamiser et de valoriser le site et la station de ski, partagée par la commune, la métropole MNCA et le syndicat mixte des stations du Mercantour. Il participera ainsi à la structuration d'Isola 2000 et à son rayonnement régional.

I.2.1 - PROGRAMME PREVISIONNEL DES TRAVAUX

Le programme de réalisation du projet s'articule autour de plusieurs phases successives destinées à moderniser les infrastructures et à diversifier l'offre touristique de la station d'Isola 2000. Les principales étapes prévues sont les suivantes :

- Défrichage ciblé des zones concernées par les futurs aménagements, notamment sur les emprises de la piste de luge quatre saisons et de la nouvelle télécabine de Pélevos, représentant un total d'environ 2,07 hectares de surfaces boisées à ouvrir,
- Installation de la nouvelle télécabine débrayable, incluant les travaux de fondation, la mise en œuvre des gares amont et aval, ainsi que l'implantation de huit pylônes en ligne sur près de 1 279 mètres,
- Aménagement de la piste de luge sur rail, avec la construction d'un circuit fermé comprenant une montée tractée de 550 mètres et une descente de 1 125 mètres, ainsi que la mise en place d'ouvrages d'art (passerelles) enjambant les pistes existantes,
- Déploiement du réseau de neige de culture, intégrant 2 km de canalisations et l'alimentation de 47 canons à neige répartis sur les pistes Grand Tour et Cuggia, en connexion avec la retenue collinaire du Gourc de la Peur,
- Construction d'une passerelle piétonne himalayenne afin d'assurer la liaison entre les zones de stationnement et le point de départ de la piste de luge,
- Installation des bâtiments techniques, notamment les locaux d'exploitation des remontées, le poste transformateur, les équipements de contrôle, ainsi qu'un garage à luges intégré à l'environnement naturel.

I.2.2 - DETAIL DES AMENAGEMENTS PREVUS

Les aménagements liés à ce projet ambitieux de modernisation portent sur plusieurs volets complémentaires et structurants :

- Terrassements de grande ampleur nécessaires à la préparation des plateformes de construction, notamment pour les gares de la télécabine et la piste de luge, avec réutilisation des matériaux pour limiter les impacts environnementaux,
- Construction des bâtiments techniques et d'accueil, incluant les gares de la télécabine, le local moteur de la luge, le bâtiment d'exploitation, le garage à luges, ainsi que le déplacement de la billetterie,
- Réalisation des réseaux de desserte pour chaque infrastructure : alimentation en électricité, câblage de contrôle, réseaux d'eau pour la neige de culture, réseaux de communication optique,
- Organisation des zones de stationnement pour les phases chantier (parkings P1 et P2) et maintien des accès existants pour les usagers, sans création de nouvelles voiries,
- Aménagements extérieurs paysagers et techniques, comprenant les passerelles en treillis métalliques, le reprofilage des remblais en talus enherbés, et l'intégration paysagère des infrastructures,
- Implantation des équipements mobiliers, incluant la pose des rails de luge, les dispositifs de sécurité normalisés (ISO 19202), les systèmes de traction, les cabines de télécabine, et l'ensemble des matériels d'exploitation.

Il fera l'objet d'un suivi écologique, et respectera la charte « chantier vert » de la Métropole Nice Côte d'Azur et le référentiel BREEAM.

A ce titre, des actions seront mises en œuvre sur les différentes thématiques suivantes, afin de proposer un projet vertueux du point de vue de la prise en compte de l'environnement :

- Santé et bien-être,

- Energie,
- Transport,
- Eau,
- Matériaux,
- Déchets,
- Utilisation du terrain et écologie,
- Pollution.

I.2.3 - CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le projet est motivé par :

- Moderniser et offrir un niveau de confort et d'équipements adapté à l'ambition de conforter le rayonnement régional, national, voire international, de la station d'Isola 2000,
- Pérenniser la vitalité économique du territoire et de la station d'Isola 2000, maillon structurant de l'économie de montagne de la Métropole Nice Côte d'Azur. Au-delà de la seule commune d'Isola, le projet confortera l'économie touristique du Haut-Pays, permettant ainsi de préserver et développer les emplois liés à ces activités et par conséquent de maintenir la population dans la commune et au sein de la vallée,
- La construction en parallèle d'une Unité Touristique Nouvelle (UTN) qui entrainera une évolution de la population sur le site de départ,
- Prendre en compte l'intensification des phénomènes liés aux changements climatiques en :
 - Développant les activités de loisirs hors saison d'hiver avec l'objectif de diversifier l'offre et de proposer aux clients du domaine un large panel d'activités,
 - Restructurant le parc des remontées mécaniques existant pour favoriser la desserte des secteurs d'altitude ou des secteurs protégés en versant Nord. Le remplacement de la télécabine de Pélevos permettra d'améliorer le transfert vers le secteur d'altitude de Pélevos.

Le remplacement de l'ancienne télécabine de Pélevos par la création d'une nouvelle répond aux problématiques de remplacement d'un système existant vétuste, ainsi il :

- Fiabilise l'exploitation (risque de panne, de nécessité de modifications de constituants pour mise en conformité),
- Limite les coûts d'entretien et de maintenance (installation dans un cycle de grandes inspections avec une occurrence de 5 ans avec une usure avancée des constituants nécessitant des coûts de remplacement et réparation de plus en plus conséquents),
- Améliore les conditions de transports des usagers : difficultés importantes au niveau des phases d'embarquement et débarquement des véhicules compte tenu des faibles ouvertures des portes de cabines et du fait que les cabines ne sont pas au niveau des quais (pas d'accès PMR possible),
- Améliore le débit de l'installation sachant que le débit réel est proche de 600 pers/h (débit théorique à 800 pers/h) pour des débits de l'ordre de 2 500 pers/h pour les installations de type TSD ou TC récents de conception standard.

De plus la nouvelle localisation de la gare de télécabine permet :

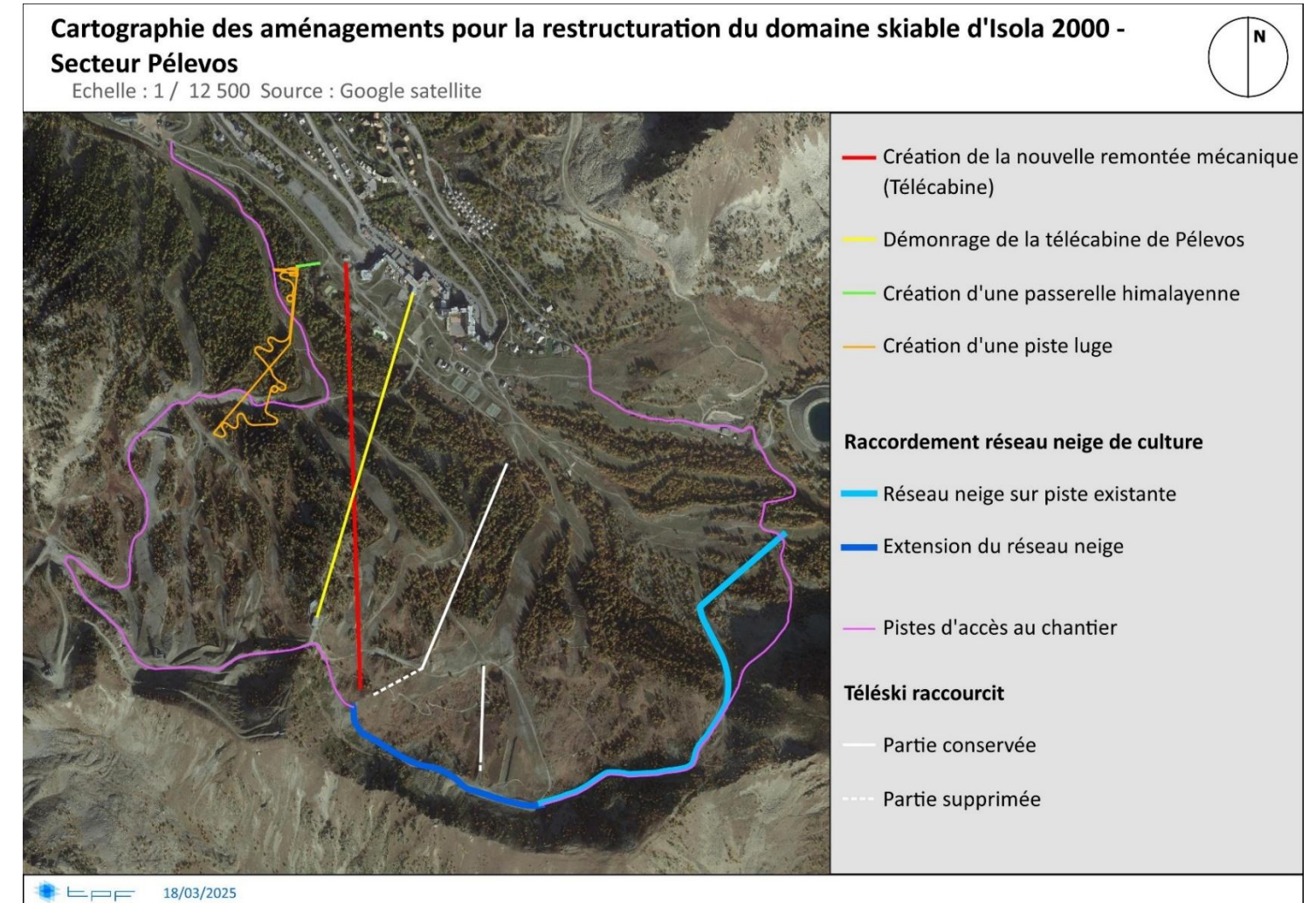
- D'améliorer l'accessibilité à la zone d'embarquement pour l'ensemble des usagers arrivant des bâtiments ainsi que des parkings de la station,
- D'améliorer l'accessibilité à la zone d'embarquement en sortant la gare d'un bâtiment avec des circulations intérieures complexes sur plusieurs niveaux rendant l'accès PMR impossible,
- D'éloigner la gare des zones d'apprentissage du ski et de retour des skieurs vers les bâtiments et commerces ce qui simplifie la gestion des flux de skieurs sur le front de neige.

La création de la piste de luge a pour principal objectif de proposer un complément d'activité au ski en hiver et une nouvelle offre touristique en période estivale.

De plus, la télécabine (TC) est composée de deux stations : une en bas dite de « station tension aval » et une en hauteur dite « station motrice amont », elles sont reliées par des câbles appelés lignes, ces derniers étant supportés par les pylônes à intervalle régulier. Cette TC est de type à pinces débrayables avec des cabines 10 places.

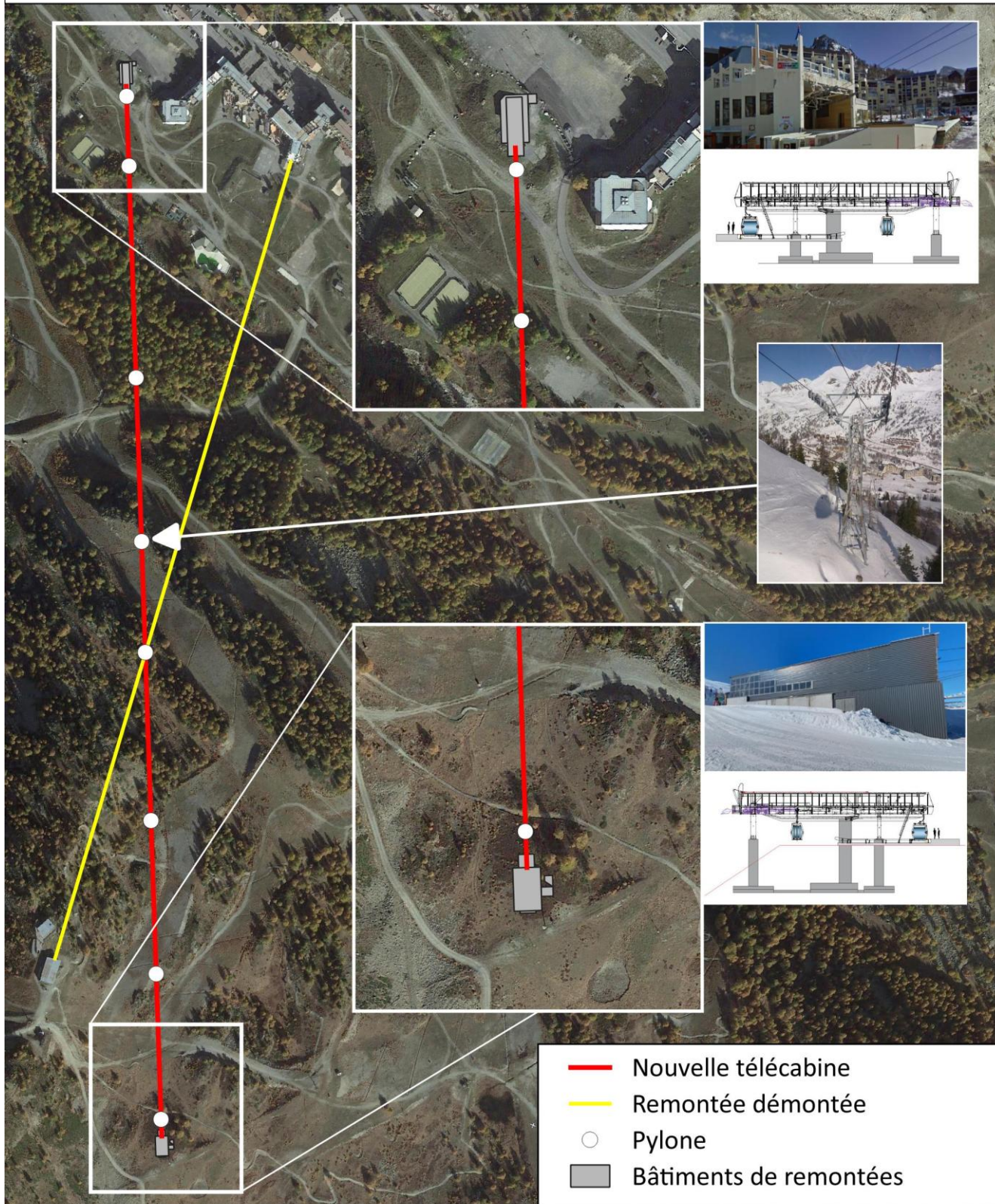
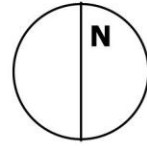
La station aval et la station motrice sont respectivement positionnées à 1 993 m et 2 312 m d'altitude.

I.3 - PLAN DE MASSE ET COUPES

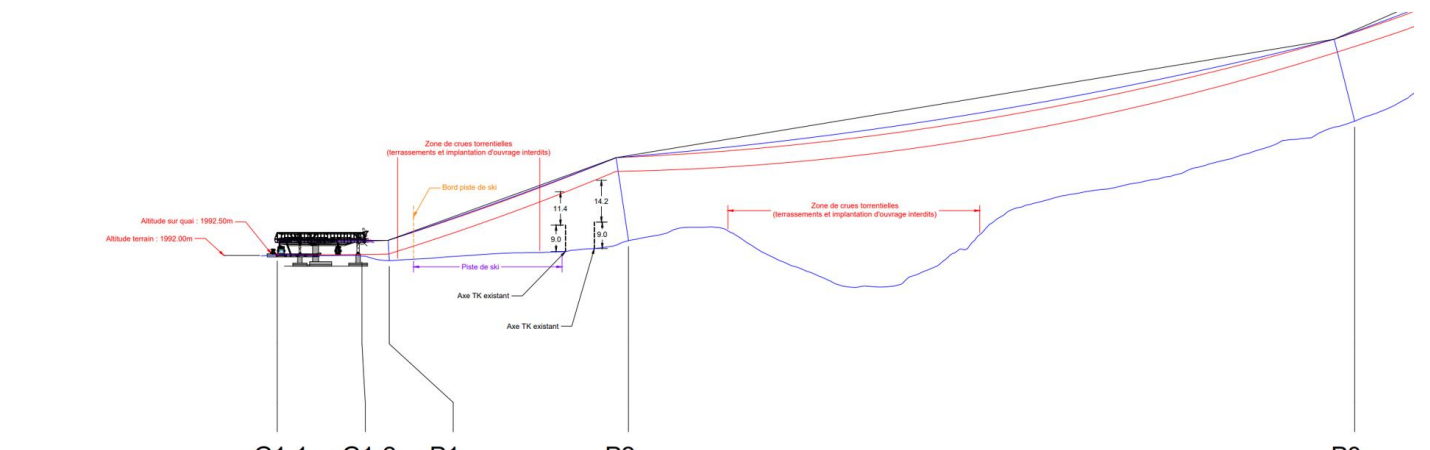


Carte des aménagements de la remontée

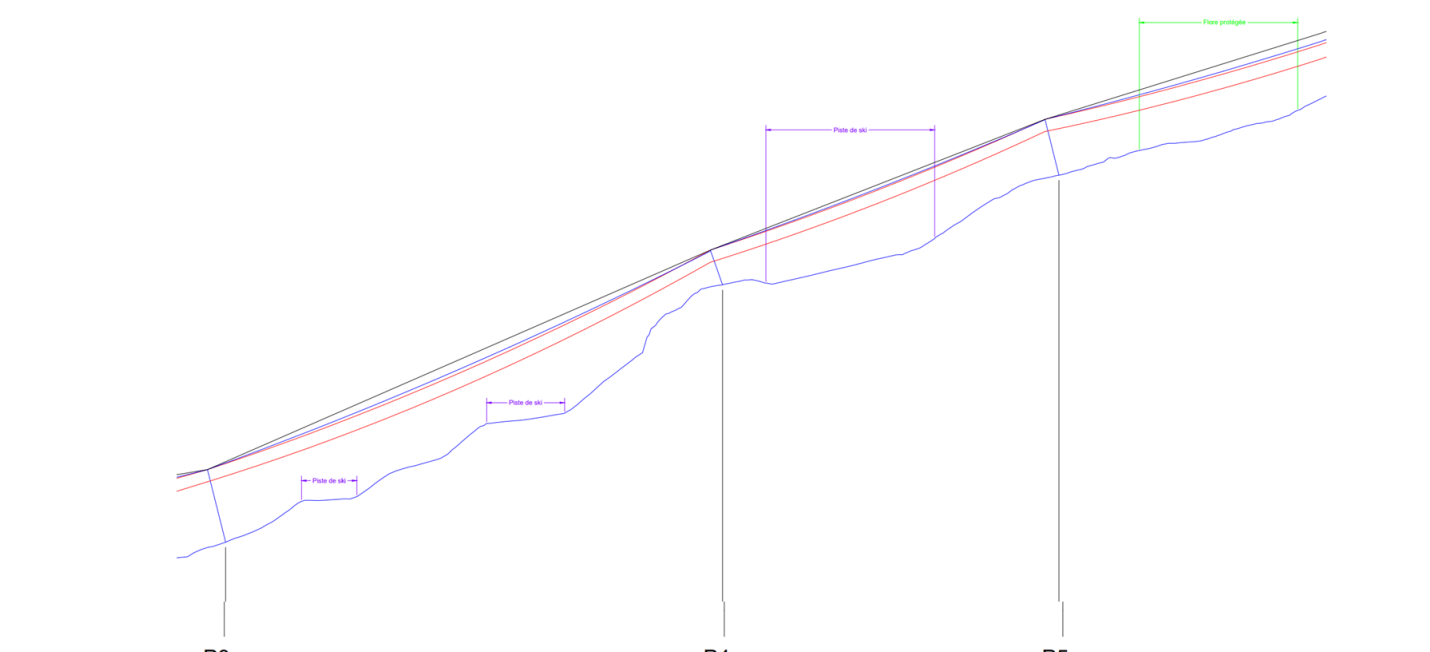
Echelle : 1 / 6 500 Source : Google satellite



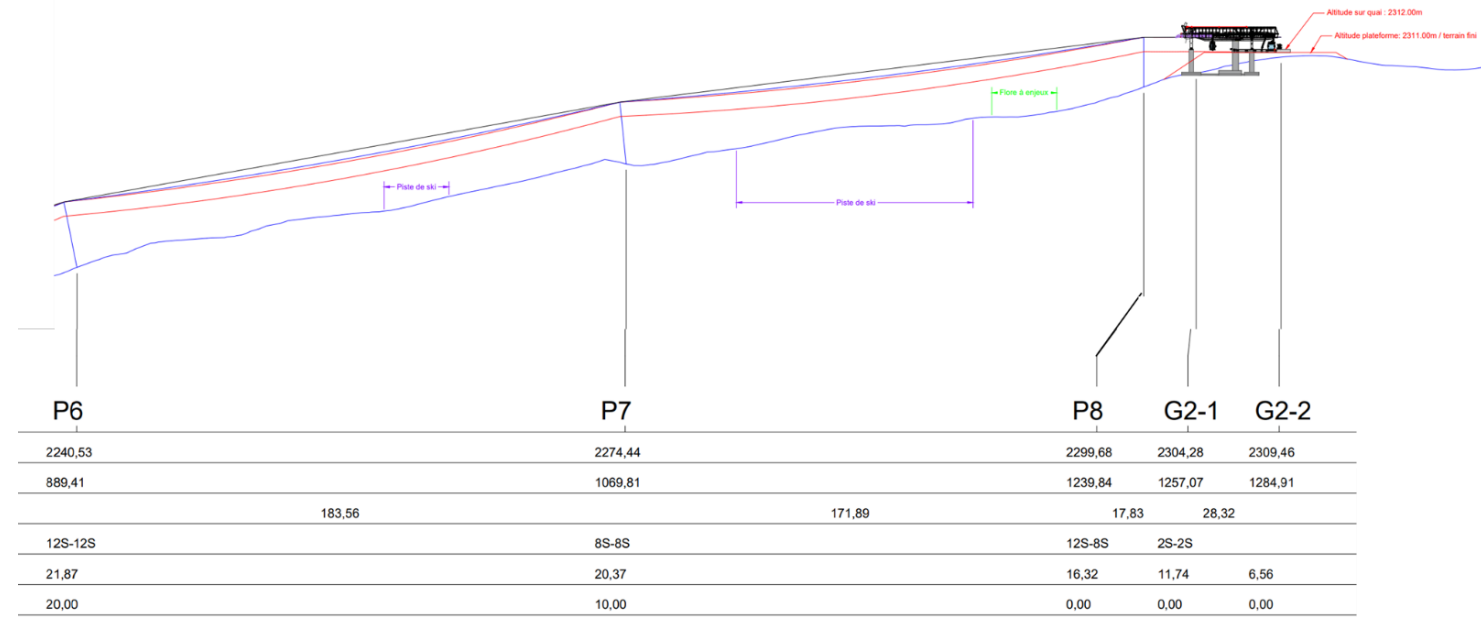
- Nouvelle télécabine
- Remontée démontée
- Pylone
- Bâtiments de remontées



	G1-1	G1-2	P1	P2	P3
Altitude massif	1992,11	1991,81	1990,27	1997,05	2037,80
Distance horizontale	5,50	34,37	43,68	125,26	372,83
Distance oblique	28,87	9,44	81,86	250,90	
Nombre de galets	2S-2S	16C-16C	12S-12S	8C-8C	
Hauteur	4,93	5,23	6,90	28,62	28,81
Inclinaison	0,00	0,00	5,00	15,00	25,00



	P3	P4	P5
Altitude massif	2037,80	2136,92	2179,13
Distance horizontale	372,83	564,24	693,84
Distance oblique		215,55	136,30
Nombre de galets	8C-8C	8S-8S	8S-8S
Hauteur	28,81	14,16	22,17
Inclinaison	25,00	35,00	25,00



I.4 - VISUELS DU PROJET





I.5 - PHASE TRAVAUX DU PROJET

Les travaux seront séquencés dans le temps afin de limiter les impacts sur l'environnement, les riverains et la circulation routière.

De plus, du fait des conditions hivernales et de l'importante fréquentation de la station pendant cette période, les travaux de construction du bâtiment n'auront pas lieu pendant la première saison de ski.

II - COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME ET DE PLANIFICATION

II.1 - LOI LITTORAL ET LOI MONTAGNE

La commune n'est pas concernée par la Loi « Littoral ».

En revanche, elle est concernée par la Loi « Montagne ». Les principes d'aménagement et de protection de la Montagne sont précisés au sein des articles L. 122-1 à L.122-27 et au sein des articles R. 122-1 à R. 122-20 du code de l'urbanisme.

Les grands principes énoncés concernent :

- Le principe d'extension de l'urbanisation en continuité de l'existante,
- La préservation des espaces naturels, paysages et milieux caractéristiques, et des terres agricoles,
- La préservation des parties naturelles des rives des plans d'eau naturels ou artificiels d'une superficie inférieure à mille hectares.

Les modalités d'application de la Loi Montagne, notamment concernant les espaces à préserver, sont précisées au sein de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes.

Le site de projet est situé :

- Sur une zone naturelle à vocation d'aménagement d'équipements sportifs et de loisir et aux stations de ski. La zone Nt compte 2 secteurs : Nt1 et Nt2. La zone projet est localisée dans la zone Nt1,
- Sur une zone naturelle à vocation d'aménagement du domaines skiables (Ns du PLUm),

Cela qui est conforme aux principes évoqués précédemment.

Le projet est donc compatible avec les dispositions de la « Loi Montagne ».

II.2 - DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT (DTA)

Par décret n° 2003-1169 du 2 décembre 2003 le Gouvernement a approuvé la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes (Journal Officiel du 9 décembre 2003).

Toutefois, il convient de rappeler que par ordonnance du 17 juin 2020, les DTA ont été supprimées de la hiérarchie des normes, elles ne s'imposent donc plus aux SCOT et PLU(i) dans une relation de compatibilité. En application des articles L. 172-1 à 5 du Code de l'urbanisme qui demeurent cependant en vigueur, leurs dispositions qui précisent les modalités d'application des lois « littoral » et montagne » continuent de s'appliquer. La commune d'Isola est concernée par la Loi Montagne.

L'ensemble des objectifs de la DTA concourent à renforcer la place des Alpes-Maritimes sur la façade méditerranéenne qu'il s'agisse de la mise en valeur de ses sites, de la maîtrise de son développement ou des priorités données, en matière de transports et d'habitat, à l'amélioration de son fonctionnement interne.

La DTA des Alpes-Maritimes retient ainsi trois objectifs généraux :

- Conforter le positionnement de la Côte d'Azur, en restructurant et développant Sophia-Antipolis et la vallée du Var, en améliorant la qualité des relations avec le grand Sud-Est et en valorisant la façade maritime et littorale,
- Maîtriser le développement urbain de l'ensemble azuréen en préservant la diversité urbaine et en articulant mieux les politiques de déplacements urbains et les politiques d'urbanisme, en reconquérant le littoral et en restructurant le moyen-pays,
- Préserver et valoriser un cadre patrimonial d'exception en préservant l'environnement et le patrimoine du littoral et du moyen-pays ainsi qu'en revalorisant le haut-pays.

La DTA identifie Isola 2000 comme une des principales stations de montagne. Au titre du confortement des pôles d'excellence, la DTA prévoit de favoriser la mise en valeur de son exceptionnelle richesse patrimoniale, naturelle et culturelle et, notamment, du parc naturel du Mercantour. Cet objectif concerne les stations de sport d'hiver, où les produits touristiques doivent être diversifiés.

Ainsi, la DTA précise en page 43 qu'il convient d'engager une « diversification des produits touristiques du Haut-Pays (randonnées, circuits à thèmes, utilisation éventuelle des anciens forts militaires...) et de l'offre d'hébergement en particulier dans les stations de sport d'hiver, afin de favoriser la mise en valeur de son exceptionnelle richesse patrimoniale, naturelle et culturelle et, notamment, du parc naturel du Mercantour ».

Le projet objet de la présente étude d'impact s'inscrit pleinement dans les orientations de la DTA.

• Caractéristiques de la zone d'étude au regard de la DTA et appréciation de la compatibilité du projet

La zone d'étude est située dans le secteur du Haut-Pays. Elle est ainsi incluse dans le périmètre de la Loi Montagne, ce qui impose que le projet soit compatible avec ses modalités d'application, précisées au sein de la DTA.

Au regard des " orientations pour l'aménagement et le développement du Haut-Pays " de la DTA

Le projet se justifie dans les dispositions de la DTA relatives au Haut-Pays. En effet, il permet de valoriser la richesse patrimoniale en assurant l'attractivité pour le tourisme et les loisirs, contribuant ainsi à l'image de qualité de la Côte d'Azur.

Il permet de plus, en proposant une offre de diversification des activités sportives et de loisirs de répondre à un besoin identifié pour le développement et la redynamisation de la station de ski, créant de plus des emplois pérennes non « délocalisables ». Il concourt ainsi à lutter contre la déprise humaine et la régression des activités gestionnaires de l'espaces.

Au vu de ce qui précède, le projet de restructuration du domaine skiable d'Isola 2000 au niveau du secteur Pélevos est compatible avec la DTA au regard des " orientations pour l'aménagement et le développement du Haut-Pays ".

• Conclusion sur les " orientations pour l'aménagement et le développement du Haut-Pays "

Au vu de ce qui précède, le projet de restructuration du domaine skiable d'Isola 2000 au niveau du secteur Pélevos est compatible avec la DTA au regard des " orientations pour l'aménagement et le développement du Haut-Pays ".

• Au regard de la problématique "Loi Montagne"

Le secteur de projet ne recoupe pas les périmètres des espaces, paysages et milieux les plus remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard identifiés au sein de la DTA.

Ainsi, au vu des éléments écrits et graphiques identifiés dans la DTA, le projet de luges à Isola 2000, est **compatible avec celle-ci au regard des modalités d'application de la Loi Montagne.**

• Conclusion sur les "modalités d'application de la Loi Montagne"

Au vu de ce qui précède, le projet est **compatible avec la DTA au regard des modalités d'application de la Loi Montagne.**

• Synthèse : compatibilité du projet avec la DTA

Le projet est cohérent avec la DTA : il permet de mettre en valeur la richesse patrimoniale du Haut-Pays tout en assurant la présence humaine en proposant une diversification des activités sportives et de loisirs au sein de la station de ski existante, répondant ainsi aux besoins identifiés.

Il est compatible avec les orientations générales de la DTA au sein du Haut-pays et ne va pas à l'encontre des modalités d'application de la Loi Montagne qui y sont précisées.

Le projet est donc compatible avec la DTA des Alpes-Maritimes.

Conclusion

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret n° 2003-1169 du 2 décembre 2003.

La DTA se compose d'un rapport et de documents cartographiques : deux cartes hors textes (n°I Bande côtière et n°II Littoral) et vingt-huit cartes illustrant le rapport dont quatre ont une portée juridique (n°24 Orientations pour l'aménagement de la plaine du Var, n°26 Orientations pour l'aménagement des extensions de Sophia-Antipolis, n°27 Espaces, paysages et milieux les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard du Haut-Pays des Alpes-Maritimes et n°28 *Les villages caractéristiques*).

A l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires s'ajoutent des modalités particulières d'application que la DTA a édictées et qui précisent ou complètent les dispositions en vigueur. Ces modalités ont été élaborées au regard des particularités géographiques locales du territoire. Lorsque la DTA ne précise aucune modalité particulière d'application, les dispositions législatives et réglementaires restent applicables sur le territoire.

La zone d'étude est située dans le secteur du Haut-Pays.

Elle est concernée par les modalités d'application de la Loi Montagne précisées au sein du document.

La station de ski d'Isola 2000 est identifiée comme faisant partie des principales stations de montagne du département. Aucun élément particulier, notamment en matière de protection, n'est identifié sur le secteur.

Le projet est compatible avec les orientations générales de la DTA sur le secteur du Haut-Pays et respecte les modalités d'application de la Loi Montagne.

Il est donc compatible avec la DTA dans son ensemble.

II.3 - SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

La commune d'Isola, dans laquelle la station d'Isola 2000 s'insère, appartient au territoire du SCOT de Nice Côte d'Azur dont le périmètre a été arrêté le 25 juillet 2003 et modifié en dernière date au 1^{er} janvier 2014.

Le SCOT a été prescrit le 13 novembre 2013.

L'ambition du projet d'aménagement du SCOT est de réussir le développement partagé et durable de Nice Côte d'Azur.

Conclusion

La procédure d'élaboration de ce SCOT est actuellement différée, son périmètre se superposant à celui du PLU métropolitain. Il n'existe donc pas de SCOT en vigueur sur le territoire de la métropole.

II.4 - PLAN LOCAL D'URBANISME METROPOLITAIN

Le PLUm a été approuvé le 25 octobre 2019 et a connu par la suite plusieurs procédures d'évolution (4 mises à jour, 1 modification simplifiée et 1 modification de droit commun). La dernière procédure approuvée est la modification de Droit Commun n°1, en date du 6 octobre 2022.

Il convient de noter qu'une seconde procédure de modification simplifiée a été engagée le 26 janvier 2023. Parallèlement, une procédure de révision générale est en cours, prescrite le 21 octobre 2021. Une première phase de concertation est alors engagée du 2 mai au 22 juin 2023.

En outre, le PLUm a fait l'objet de plusieurs déclarations de projet emportant sa mise en compatibilité (DP MEC), afin de permettre la réalisation de projets ponctuels présentant un caractère d'intérêt général.

Ce PLUm couvre l'intégralité du territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur à l'exception des parties couvertes par un plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV du Vieux Nice). Il tient lieu de Plan de Déplacement Urbain (PDU).

Parmi les différentes ambitions du PLUm, celui-ci a la volonté notamment de conforter un développement durable de la Métropole en affirmant et préservant la qualité environnementale, naturelle et écologique exceptionnelle du territoire, comme socle de son développement et de son attractivité.

Cette ambition se fonde sur trois axes majeurs :

- **Un territoire économique** - renforcer l'équilibre du territoire par un développement économique respectueux de l'environnement et fondé notamment sur la recherche et l'innovation,
- **Un territoire unique** - préserver la qualité exceptionnelle de l'environnement et du cadre de vie de la métropole, comme condition de son développement harmonieux, et rechercher des modes d'aménagement des territoires adaptés aux risques naturels,
- **Un territoire solidaire** – améliorer et fiabiliser l'accessibilité du territoire métropolitain.

II.4.1 - LE PROJET D'AMENAGEMENT DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Parmi les orientations du **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** se trouve la volonté de dynamiser les activités touristiques et de loisirs liées à la montagne en préservant les milieux.

Par ailleurs, le PADD met en évidence dans ses orientations la volonté de se positionner comme Métropole dynamique et créatrice d'emplois, et vise à :

- Restructurer les stations d'Auron et d'Isola 2000 en s'appuyant sur le renforcement des cœurs de station et sur le développement de certains secteurs indispensables à leur essor,
- Diversifier et développer les activités touristiques en montagne.

Le projet de restructuration du domaine skiable d'Isola 2000 au niveau du secteur Pélevos, s'inscrit donc dans les orientations du PADD et est ainsi cohérent avec le projet de territoire porté par la Métropole dans son Plan Local d'Urbanisme Métropolitain.

II.4.2 - LE REGLEMENT GRAPHIQUE ET ECRIT

Le site se trouve en **zone Nt1** au Nord de l'emprise du projet, zone accolée aux zones urbanisées de la station, et se situe majoritairement en **zone Ns**.

• **Zone Nt1**

Au regard des besoins potentiels du projet, les destinations et sous-destinations autorisées à conditions particulières concernent notamment :

- Les activités, destinations et sous-destinations soumises aux conditions fixées par les dispositions des Plans de Prévention des Risques figurant aux pièces annexes du PLUm, selon le risque faible, modéré ou fort,
- Les aménagements et les constructions nécessaires à la pratique du ski tels que gares et supports d'engins de remontées mécaniques, abris de matériel, pistes de ski, locaux techniques, équipements et installations de production de neige artificielle,
- Les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires à l'exploitation pastorale agricole ou forestière,
- Les constructions et installations destinées aux équipements d'intérêt collectifs et aux services publics à condition :
 - Qu'elles ne soient pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées,
 - Qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages,
 - Qu'elles entrent dans la sous-destination locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilées,
- Les affouillements et exhaussements à condition qu'ils soient liés à une opération autorisée.

La hauteur maximale des constructions est fixée à 7 m.

Dans les zones « Cours d'eau (fleuves, rivières, vallons) » identifiées et délimitées dans la carte « trame verte et bleue », figurant au document n° 5 des pièces réglementaires du PLU métropolitain, toute construction devra être implantée avec un recul de 5 m de l'axe et 3 m des berges des cours d'eau à ciel ouvert, afin de préserver les continuités écologiques.

Dans les espaces concernés par la « trame verte et bleue », figurant au document n°5 des pièces réglementaires du PLUm, tous les projets d'aménagement devront conserver voire améliorer la qualité paysagère du site existant et prendre en compte la topographie et le profil existants afin de minimiser les mouvements de terres :

- L'implantation doit prendre en compte la topographie et les terrassements seront réduits au strict minimum. L'orientation du bâti doit être parallèle aux courbes de niveaux,
- Les bâtiments devront présenter une simplicité de volume traduisant l'économie générale et le caractère fonctionnel du projet,
- Les annexes doivent être intégrées au bâti principal ou faire l'objet d'une recherche prenant en compte le paysage environnant,
- Les matériaux de couvertures doivent être en harmonie avec le caractère architectural des constructions existantes et de l'environnement bâti,
- Les couleurs des constructions devront s'intégrer harmonieusement dans le paysage. Sont interdites toutes imitations de matériaux ainsi que l'emploi à nu en parement extérieur de matériaux destinés à être recouverts tels que carreaux de plâtre, briques creuses, agglomérés. Les enduits dits rustiques grossiers ou tyroliens sont interdits,
- Les systèmes solaires thermiques ou photovoltaïques, les dispositifs individuels de production d'énergie renouvelable, ou de récupération d'eau autorisés en superstructure technique au-dessus de l'égout du toit doivent tenir compte, dans leur aspect et leur volume, des bâtiments environnants et s'inscrire en cohérence avec l'ensemble du bâtiment, ses façades et son environnement général,
- L'ensemble des clôtures situées dans les zones naturelles du territoire métropolitain doivent intégrer des ouvertures et des aspérités et permettre la libre circulation de la petite faune.

Toute construction autorisée doit être compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation Energie.

La gestion des eaux pluviales et de ruissellement de la propriété devra être conforme aux prescriptions du Règlement d'Assainissement Métropolitain et du zonage d'assainissement pluvial en vigueur dans le secteur du projet.

• Zone Ns

Au regard des besoins potentiels du projet, les destinations et sous-destinations autorisées à conditions particulières concernent notamment :

- Les activités, destinations et sous-destinations sont soumises aux conditions fixées par les dispositions des Plans de Prévention des Risques figurant aux pièces annexes du PLUm, selon le risque faible, modéré ou fort,
- Les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires à l'exploitation agricole, notamment maraîchère, pastorale ou forestière,
- Les constructions et installations à condition qu'elles soient destinées à l'aménagement du domaine skiable telles que gares et supports d'engins de remontées mécaniques, abris de bureaux, locaux techniques, pistes de ski, équipements et installations de production de neige artificielle,
- Les aires de jeux et de sport compatibles avec la pratique du ski et la pratique de loisirs verts,
- Les constructions et installations destinées aux équipements d'intérêt collectifs et aux services publics à condition :
 - Qu'elles ne soient pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées,
 - Qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages,
- Les affouillements et exhaussements à condition qu'ils soient liés à une opération autorisée,
- Pour les communes d'Isola et Saint-Etienne-de-Tinée : Les restaurants d'altitude et les refuges sous réserve d'être implantés à proximité du départ ou de l'arrivée d'une remontée mécanique.

Dans les zones « Cours d'eau (fleuves, rivières, vallons) » identifiées et délimitées dans la carte « trame verte et bleue », figurant au document n° 5 des pièces réglementaires du PLU métropolitain, toute construction devra être implantée avec un recul de 5 m de l'axe et 3 m des berges des cours d'eau à ciel ouvert, afin de préserver les continuités écologiques.

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère de l'environnement bâti, s'inscrire harmonieusement dans le paysage et respecter la topographie :

- L'implantation doit prendre en compte la topographie et les terrassements seront réduits au strict minimum. L'orientation du bâti doit être parallèle aux courbes de niveaux,
- Les volumes ou ensembles de volumes devront tendre à accompagner les lignes générales du paysage,
- Les annexes doivent être intégrées au bâti principal ou faire l'objet d'une recherche prenant en compte le paysage environnant,
- Les façades secondaires ou aveugles devront être traitées avec le même soin que les façades principales,
- Les matériaux de couvertures doivent être en harmonie avec le caractère architectural des constructions existantes et de l'environnement bâti,
- Les couleurs des constructions devront s'intégrer harmonieusement dans le paysage,
- Les installations doivent être regroupées autant que possible et être traitées et placées de manière à limiter au maximum leur impact visuel depuis l'espace public,
- L'ensemble des clôtures situées dans les zones naturelles du territoire métropolitain doivent intégrer des ouvertures et des aspérités et permettre la libre circulation de la petite faune.

Le projet respecte les dispositions du PLUm pour ce qui concerne la destination des constructions envisagées. Il tient compte des caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères de la zone dans laquelle il s'inscrit. Les constructions se localiseront dans les deux zones Zt1 et Zs.

II.4.3 - LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

• Les OAP sectorielles

Le secteur de projet ne recoupe aucun périmètre d'OAP sectorielle.

• Les OAP thématiques

Le PLUm comporte quatre OAP thématiques portant sur :

- Le commerce,
- Le climat, l'air, l'énergie et l'eau,
- Les collines,
- La mobilité générale.

L'OAP « commerce » vise notamment à :

- Préserver l'attractivité urbaine et commerciale de la Métropole niçoise,
- Continuer à faire de Nice Côte d'Azur une métropole exemplaire en matière d'intégration urbaine, environnementale et sociale des fonctions commerciales,
- Maintenir les équilibres commerciaux et urbains de la Métropole,
- Valoriser l'offre commerciale dans les centralités urbaines majeures et les centralités urbaines d'équilibre.

Au sein de cette OAP, la station d'Isola 2000 est identifiée comme pôle commercial relais et centre-bourg. Le projet participe à renforcer l'activité commerciale existante dans la station, car il enrichira le tourisme grâce à sa diversification des activités sportives et de loisirs.

L'OAP « climat air énergie » vise notamment à la réflexion globale à porter sur les formes urbaines et la végétalisation, la limitation de l'impact du transport et des déplacements ayant un impact sur la qualité de l'air, la gestion des déchets (réduction à la source y compris en phase chantier, mise en place de dispositifs de tri des déchets, ...), la réalisation d'aménagements faiblement émetteurs en GES et économes en énergie et le respect des normes de performance énergétique, ainsi qu'une gestion vertueuse de l'eau.

Le projet a l'obligation d'être compatibles avec cette OAP, et devra donc prendre en compte les orientations fixées à ce titre, en matière de formes urbaines (conception bioclimatique, réflexion sur la circulation de l'air, prendre en compte l'ensoleillement et les vents dominants...) de végétalisation (continuités écologiques, conservation de la faune et flore), de limitation des impacts des transports et déplacements sur la qualité de l'air, d'énergie (bio-climatisme et sobriété énergétique, limitation des émissions de CO2, favoriser les dispositifs de production d'énergie renouvelables...).

En outre, il est signalé que pour les opérations de construction de plus de 5000m² de SdP, le porteur de projet doit réaliser une étude technique en vue de déterminer le meilleur mix énergétique de l'opération considérée, dont le contenu est précisé au sein de cette OAP). Par ailleurs, cette OAP climat air énergie comporte de nombreuses orientations en vue de favoriser la sobriété énergétique et l'utilisation d'énergies renouvelables, que le projet devra respecter dans un rapport de compatibilité.

Le projet ne concerne pas le secteur des collines identifiées au sein des OAP.

L'OAP mobilité générale est traitée via le chapitre V.5.

Le projet est compatible avec les OAP thématiques concernées, notamment relatives au commerce, au climat, à l'air, à l'énergie et à l'eau ; à la mobilité générale.

II.4.4 - LES EMPLACEMENTS RESERVES (ER)

Le PLUm identifie 2 emplacements réservés sur la commune d'Isola.

Le projet n'impacte aucun emplacement réservé instauré.

Aucun emplacement réservé pour mixité sociale n'est positionné sur le site du projet.

Le projet est compatible avec les emplacements réservés instaurés sur la commune et ne les remet pas en cause.

II.4.5 - LES ESPACES BOISES CLASSES (EBC)

Plusieurs espaces boisés classés sont présents sur la commune d'Isola, aucun ne recoupant le site du projet.

Le projet est compatible avec les secteurs d'espaces boisés classés identifiés sur la commune.



II.4.6 - LA TRAME VERTE ET BLEUE

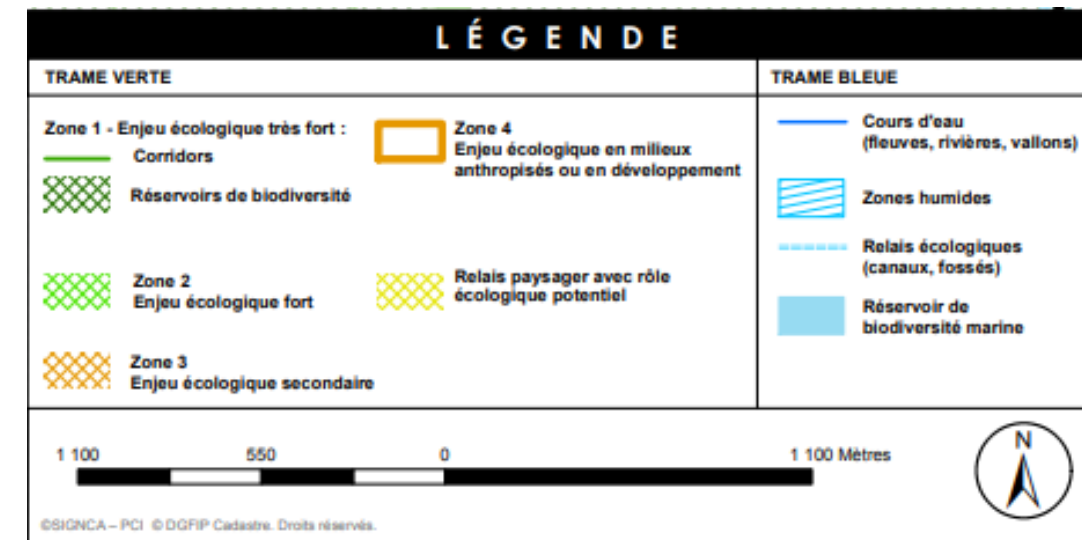
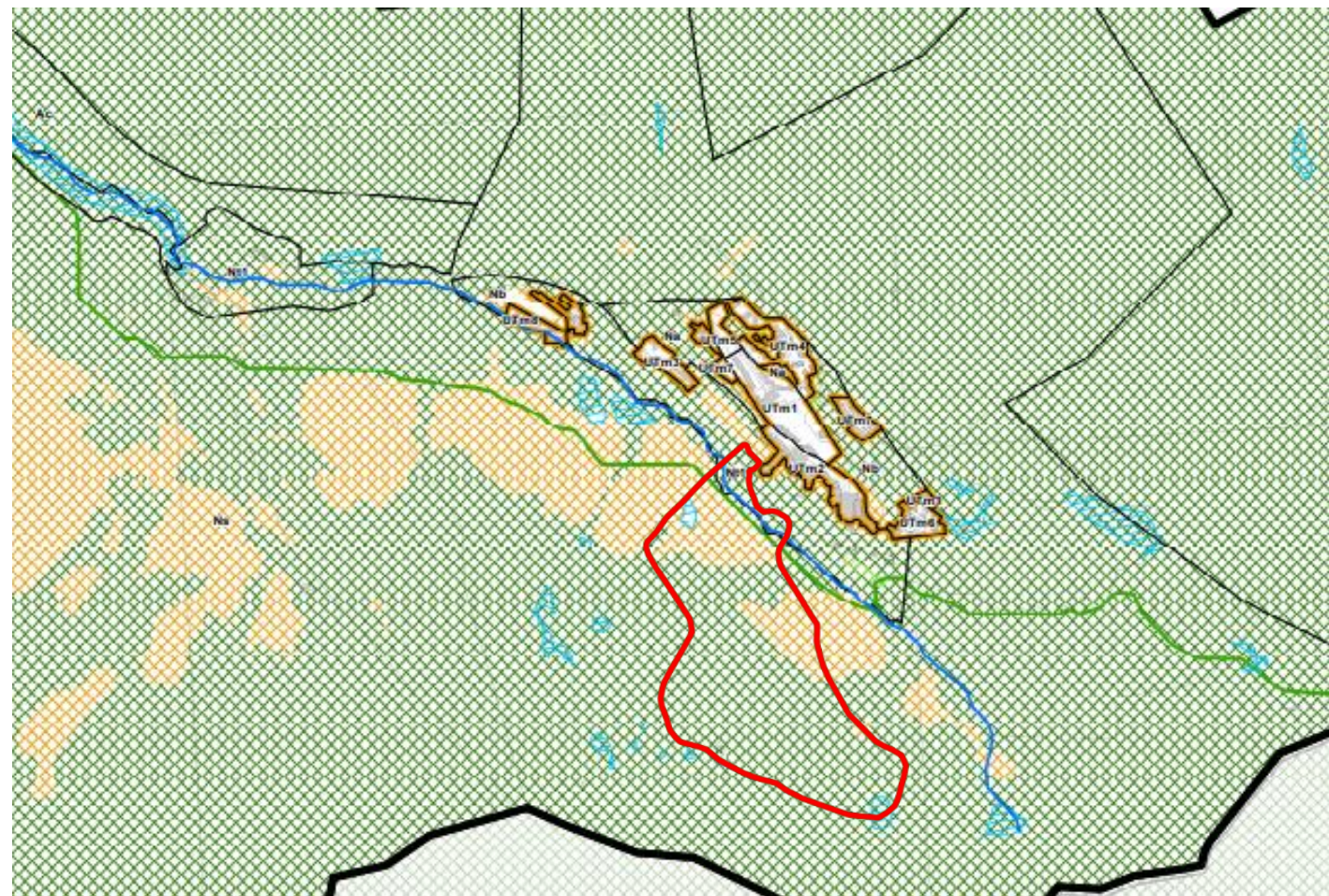
Concernant la **TVB**, la zone de projet :

- Se trouve au sein du Réservoir de Biodiversité FR93RS1606,
- Intègre une partie du cours d'eau « Vallon de Chastillon »,
- Intègre les 4 zones humides suivantes :
 - Bas-marais de Baisse de la Cabane – Chastillon - 06CEN007,
 - Bas-marais de la télécabine de Pelevos – 1 - 06CEN026,
 - Bas-marais de la télécabine de Pelevos – 2 - 06CEN027,
 - Lac et bas-marais du Plateau Isola - 06CEN154,
- Intègre une partie du corridor écologique longeant le Vallon de Chastillon.

Située au sein d'une zone à enjeu de conservation particulièrement fort, la zone d'étude est de plus située à proximité d'autres éléments à préserver dans le cadre du SRCE de la région PACA, parmi lesquels :

- 4 Réservoirs de Biodiversité (FR93RS505 à 660 m, FR93RS1889 à 1 km, FR93RS816 à 1,5 km, FR93RS1782 à 2,7 km),
- 7 zones humides et plans d'eau (06CEN028 à 50 m, 06CEN038 à 100 m, 06CEN447 à 250 m, 06CEN152 à 300 m, 06CEN448 à 400 m, 06CEN019 à 900 m et 06CEN210 à 1,2 km).

Le projet est compatible avec la Trame Verte et Bleue identifiée sur le secteur puisqu'il n'impacte pas les continuités écologiques présentes. Il devra toutefois respecter les dispositions édictées à ce titre.



II.4.7 - LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN

Le **PLUm a valeur de Plan de Déplacement Urbain**, dont les orientations sont précisées au sein le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) mais aussi de l'OAP « mobilité générale » et du Schéma Directeur des Mobilités à l'horizon 2030. En outre, il comporte le schéma directeur des mobilités à l'horizon 2030.

L'OAP mobilité rappelle les grandes orientations fixées par le PADD en matière de déplacements qui visent notamment à valoriser le réseau ferré et la multimodalité, à intégrer les transports collectifs dans un système global de mobilité durable interconnectée et à en simplifier l'accès, à favoriser l'usage des modes doux, à améliorer les liens et les circulations internes au territoire métropolitain, à optimiser les déplacements routiers, etc.

Dans ce cadre, l'OAP définit des orientations par typologie de territoire et d'urbanisation, et notamment pour la montagne (vivre en montagne). La Station d'Isola 2000 est identifiée dans cette typologie.

Par ailleurs, cette OAP fixe des orientations générales dont certaines peuvent concerner le projet objet de la présente étude :

- Orientations pour les sentiers, chemins, promenades, places, parcs et aires piétonnes : ces parcourent permettent des raccourcis pour les déplacements à pied par des trajets les plus directes possibles vers les centralités. Même si le projet n'entre pas dans l'objectif de cette orientation qui vise les espaces réservés aux piétons, il participe de par sa situation à faciliter les déplacements piétons au sein de la station,
- Orientations pour les voiries en milieu urbain : il s'agit d'organiser le partage de l'espace public par l'ensemble de modes de transports et pour les différents usages. Ces orientations doivent être mise en œuvre par la collectivité, le projet ne les remet pas en cause,
- Orientations pour la mise en œuvre des transports en commun, leur accessibilité et l'amélioration du réseau. Ces orientations doivent être mise en œuvre par la collectivité, le projet ne les remet pas en cause,
- Orientations pour une meilleure prise en compte des livraisons et des besoins de logistique urbaine : en milieu urbain, les commerces d'une surface de vente de plus de 500 m² ou ceux qui nécessitent en moyenne 3 livraisons par jour ou plus disposeront d'un espace de livraison, hors chaussée, sur fond privé. Le projet n'est pas nécessairement concerné par cette orientation, et un travail spécifique a été mené pour assurer les livraisons dans des conditions satisfaisantes,
- Orientation pour accélérer la transition vers des transports plus vertueux : les parkings publics et ceux des ERP seront équipées de manière à disposer d'une alimentation électrique pour 20 % des places. Les places de stationnement pour privés et pour les emplois seront équipés de manière à pouvoir être alimentées en électricité pour 20% de l'offre de stationnement.

Les orientations particulières définies pour la typologie « vivre en montagne » pouvant concerner le projet sont rappelées ci-dessous :

- Tenir compte des flux touristiques (volume de trafic, saisonnalité, besoin de signalisation),
- Maintenir des bourgs et des centres de localité vivants,

- Favoriser le regroupement de stationnement en entrée de localité ou dans des parkings centraux qui permettent une économie de sol,
- Prendre des mesures spécifiques pour l'accueil des flux saisonniers,
- Aménager les traversées de localité pour une meilleure prise en compte de la vie locale (piéton, animation aux abords de commerces, accès aux arrêts de bus).

Ces orientations relèvent essentiellement de l'action publique qui doit être menée par les collectivités.

Il est en outre rappelé que le trafic supplémentaire induit par la réalisation du projet n'est pas significatif à l'échelle de la station d'Isola 2000 et de ses accès.

Pour Isola 2000, le schéma ne retient que le principe de continuité routière transfrontalière à destination de Cuneo (Italie). Le projet ne compromet en rien ce principe.

Les orientations concernant la mobilité et les déplacements dans le Haut-Pays et les zones de montagne ne sont pas compromises par le projet de construction de l'opération objet de la présente étude d'impact.

Le projet prend en compte les orientations du PLUm valant PDU en termes de gestion des mobilités en ne compromettant pas leur réalisation.

Conclusion

Le PLU métropolitain de Nice Côte d'Azur a été approuvé fin octobre 2019 et modifié pour la dernière fois le 6 octobre 2022.

Le projet respecte les orientations générales du PADD et permet notamment de « redynamiser la station d'Isola 2000 » et de « développer les activités touristiques en montagne ».

Le projet respecte les dispositions du PLUm pour ce qui concerne la destination des constructions envisagées. Il tient compte des caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères de la zone dans laquelle il s'inscrit. Les constructions se localiseront dans les deux zones Zt1 et Zs.

Il n'impacte pas la trame verte et bleue instaurée dans le PLUm, dans la mesure où il ne remet pas en cause une continuité écologique identifiée, mais devra respecter les dispositions édictées à ce titre (notamment concernant l'emprise au sol des constructions).

Ainsi, le projet est compatible avec le PLUm en vigueur et respecte les règles fixées.

II.5 - SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Le territoire communal comprend plusieurs SUP dont les plus proches sont : PT3, I4 et PT2.

Cette dernière est en partie intégrée dans la zone d'étude, elle concerne les voies de télécommunication.

Le projet n'interfère pas sur cette SUP.

La station d'Isola 2000 est située à proximité de la zone cœur de parc national du Mercantour (PNM), le site de projet est quant à lui positionné au sein de la station existante, en limite km du PNM au niveau de la crête de Pélevos au Sud de la station.

Conclusions :

Le projet n'interfère aucune SUP.

II.5.1 - PLANS DE PREVENTION DES RISQUES (PPR)

Le territoire de la commune d'Isola dispose de 3 PPR approuvés (0 prescrit) :

- **PPR avalanche, approuvé le 12/01/2006 (aucune modification ou révision)**

- La zone d'étude est en partie concernée par des zones jaunes, bleues et rouges où l'aléa est considéré comme « maximal vraisemblable » ou comme « des phénomènes avalancheux et d'écoulements denses et/ou aérosol ». Les zonages bleus et jaunes font partis de zones de précaution tandis que le zonage rouge fait partis des zones de danger.

- **PPR Inondation, approuvé le 12/01/2006 (aucune modification ou révision), notamment pour la station d'Isola 2000**

- La zone d'étude est concernée par une zone bleue et rouge d'aléa faible et moyen ou élevé.

- **PPR Mouvements de terrain, approuvé le 12/01/2006, pour des aléas de glissement de terrain, éboulements, chutes de pierres et de blocs**

- La zone d'étude est concernée par des zones bleues à aléa limité pour des phénomènes de glissement de terrain (G) et des zones rouges à aléa de glissements de terrain, de ravinement, de chute de blocs et/ou pierres (R*).

Il est précisé que ces 3 PPR ont fait l'objet d'un arrêté d'approbation unique du 12 janvier 2006 portant sur un plan de prévention des risques naturels prévisibles de mouvements de terrain, de crues torrentielles et d'avalanches sur la commune d'Isola. Ce PPRN est décliné du point de vue des dispositions réglementaires par type de risque : phénomènes avalancheux, crues torrentielles et mouvements de terrain.

La commune et la zone d'étude ne sont pas concernées par un PPR technologique.

II.5.2 - ZOOM SUR LE PPR MOUVEMENT DE TERRAIN

D'après le plan de zonage du PPRmt, la zone d'étude s'inscrit en partie en zones bleues G (partie basse de la zone projet) et en zones rouges R* (partie basse du terrain) pour des aléas de glissement de terrain (G) et des aléas de glissements de terrain, de ravinement, de chute de blocs et/ou pierres (R*).

En zone bleue, le chapitre 3 du titre II du règlement du PPR insiste sur le fait que pour satisfaire aux prescriptions, des études techniques particulières devront être réalisées afin de définir le type de protection le mieux adapté à la nature du risque, ainsi que son dimensionnement.

De plus, il est interdit en zone bleue exposée au risque notamment de chute de blocs et/ou de pierres :

- Les habitations légères de loisirs ;
- Les parcs résidentiels de loisirs
- Les parcs d'attraction ;
- La création de camping et de caravaning.

En zone bleue exposée au risque notamment de glissement de terrain sont interdits :

- L'épandage d'eau à la surface du sol ou en profondeur à l'exception de l'irrigation contrôlée des cultures, sauf dans certaines conditions précisées en article II.3.2.2 du PPR ;
- Le dépôt et le stockage de matériaux ou matériels de toute nature apportant une surcharge dangereuse ;
- Toute action dont l'ampleur est susceptible de déstabiliser le sol : déboisement, excavation, remblais, etc.

Dans les zones exposées à l'aléa de glissement de terrain (et de ravinement), les projets doivent être adaptés à la nature du terrain pour respecter sa stabilité précaire. Tous les rejets d'eaux (usées, pluviales, drainage, vidanges de piscines) doivent être évacués dans les réseaux collectifs existants ou, en cas d'absence de ces réseaux, dans un exutoire qui possède les qualités d'absorption du volume d'eau rejeté (en l'absence de réseaux collectifs, tout projet devra faire

l'objet d'une étude hydrogéologique et géotechnique permettant de définir les caractéristiques de cet exutoire de façon à ce que les rejets d'eaux engendrés par le projet n'aggravent pas l'aléa sur l'ensemble des parcelles exposées). Par ailleurs, le déboisement doit être limité à l'emprise des travaux projetés, les surfaces dénudées doivent être végétalisées, les couloirs naturels des ravines doivent être préservés, l'implantation des constructions devra respecter une marge de recul par rapport à la crête des berges des talwegs et au sommet des talus amont des routes, les accès, aménagements, réseaux, et tout terrassement seront conçus pour minimiser leur sensibilité aux mouvements de terrain et ne pas les aggraver, aussi bien sur la parcelle concernée que sur les propriétés voisines et elles situées à l'aval.

De plus, le chapitre 4 du règlement du PPR mouvements de terrain concerne le risque sismique et précise que tous bâtiments, équipements et installations nouveaux devront respecter les règles parasismiques PS 92 (norme NF 06-013/A1).

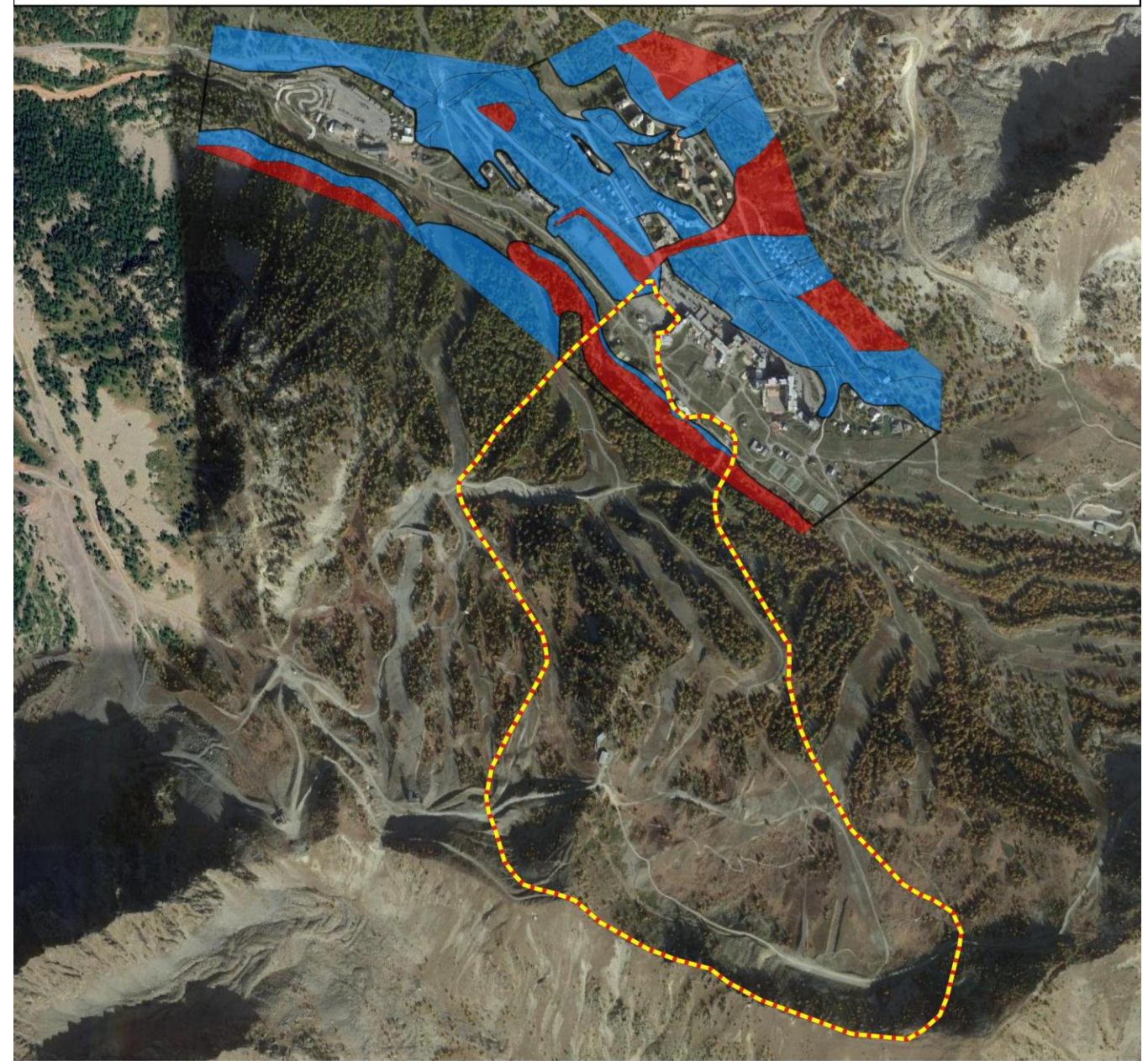
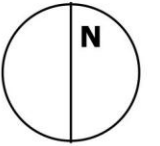
Conclusions :

Le projet s'inscrit en zones bleues et rouges du PPR mouvement de terrain.

Les prescriptions imposées par le règlement sont respectées et le projet respectera donc le Plan de Prévention des Risques.

Plan de prévention des risques mouvements de terrain - Isola secteur Pélevos

Echelle : 1 / 75 000 Source : Google satellite



-  Zone d'étude
-  Rouge
-  Bleu
-  NR

II.5.3 - ZOOM SUR LE PPR AVALANCHES

Un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) avalanche a été approuvé le 12 janvier 2006. Il vise à identifier les risques et protéger les biens et les personnes.

Les avalanches sont des phénomènes naturels et imprévisibles. C'est une rupture d'équilibre dans le manteau neigeux, pouvant entraîner le glissement à une certaine vitesse d'une masse de neige plus ou moins importante. Le départ d'une avalanche est une combinaison de différentes variables, notamment :

- Liées à l'évolution interne du manteau neigeux (diminution de la cohésion, humidification, réchauffement, couche sous-jacente fragilisée),
- Liées à une source extérieure (fortes chutes de neige, vent, chute de corniche, passage d'un animal ou skieur).

Il est difficile de classer les avalanches, mais la méthode la plus utilisée concerne la forme de la rupture : en plaque ou à départ ponctuel. Ces dernières s'étendent en forme de poire, en s'amplifiant au fur et à mesure de leur progression. Le plus souvent, les avalanches sont mixtes, mais restent potentiellement destructrices voire mortelles.

La station d'Isola 2000 est exposée à un risque d'avalanches issues de plusieurs couloirs identifiés. De telles avalanches ont déjà été observées depuis la création de la station et des aménagements ont été réalisés pour limiter le risque.

La zone d'étude s'inscrit pour l'essentiel en zone jaune, bleue et rouge du PPR, qui correspond à un aléa qualifié de « Maximal Vraisemblable » et « aléa de phénomènes avalancheux et écoulement dense et/ou aérosol ». Il s'agit donc de secteurs exposés à un aléa exceptionnel, faible à élevé/modéré, en partie Sud-Ouest.

Quelle que soit la zone, pour les nouveaux projets, le règlement précise que l'implantation, la forme et l'orientation des bâtiments ne devront pas aggraver les risques sur les propriétés voisines, et devront tenir compte du sens de propagation du phénomène avalancheux, la direction de propagation étant généralement celle de la ligne de plus grande pente.

En zone bleue, les façades et toitures directement exposées devront résister à des surpressions ou dépressions au moins égales à 30 kPa dans le sens de l'écoulement sur une hauteur de 4 m et à 5 kPa dans le sens de l'écoulement au-delà de 4 m de haut. Les autres façades et toitures devront résister à des surpressions ou des dépressions perpendiculaires de 3 kPa.

De plus, il est interdit en zone bleue exposée au risque (article III-3) :

- Les dépôts de matériaux pouvant être transportés par une avalanche.

Sont autorisés sous prescriptions (article III-4) :

- Le stockage de produits polluants à condition qu'il se fasse à l'abri d'enceintes protégées,
- Toute utilisation ou occupations des sols, à condition de ne pas aggraver les risques ou en créer de nouveaux, de respecter l'ensemble des dispositions définies dans le règlement (chapitre II), ainsi que le respect des prescriptions, notamment la réalisation d'une étude préalable telle que précisé ci-avant.

En zone jaune, qui visent à faciliter les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde des enjeux humains, est interdite l'implantation de bâtiments ou d'équipements publics nécessaires à la gestion des secours en cas de crise (centre de secours, centre de gestion de crise, centre d'hébergement de crise, hôpital, hélicoptère...).

Par ailleurs, toutes les autres utilisations et occupations du sol sont autorisées avec prescriptions, précisées dans le règlement du PPR. En outre, les nouveaux établissements recevant du public devront prévoir une zone de confinement sécurisée.

Afin de lutter et prendre en compte les différents risques avalancheux sur le domaine skiable, de nombreuses études ont été réalisées (notamment par le CEMAGREF), et des aménagements et travaux de protection ont été mis en œuvre dans la station d'Isola 2000.

En zone rouge, les façades et toitures directement exposées devront résister à des surpressions ou dépressions au moins égales à 30 kPa dans le sens de l'écoulement sur une hauteur de 4 m et à 5 kPa dans le sens de l'écoulement au-delà de 4 m de haut. Les autres façades et toitures devront résister à des surpressions ou des dépressions perpendiculaires de 3 kPa.

De plus, il est interdit en zone rouge exposée au risque (article III-1) :

- Tous travaux, ouvrages ou aménagements à l'exception de ceux mentionnés à l'article III-2,
- Toute création de voie d'accès sous maîtrise d'ouvrage privée à une zone d'urbanisation nouvelle sera interdite.

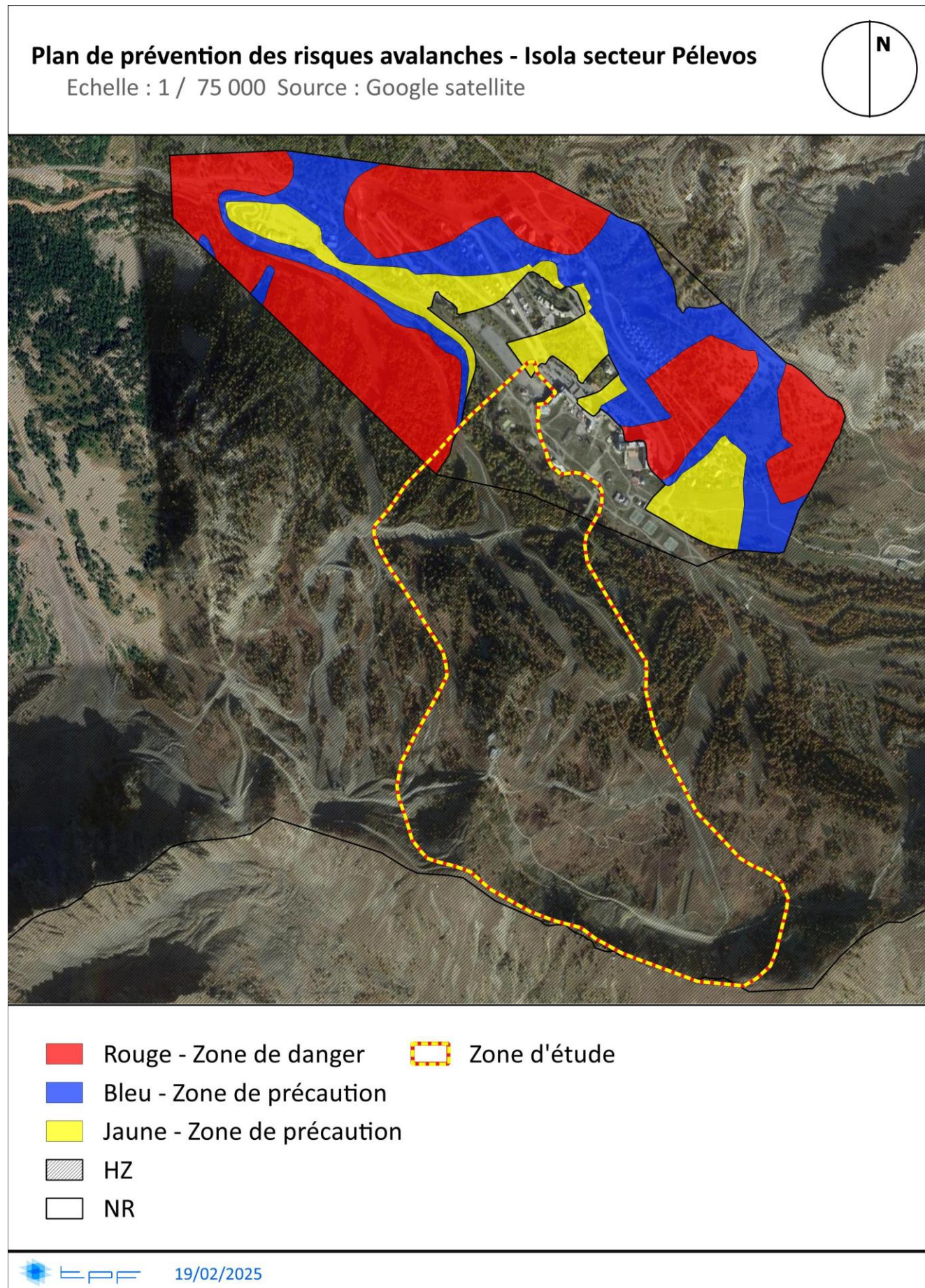
Sont autorisés sous prescriptions (article III-2) :

- Les aires de camping caravanning et parkings liés à leur fonctionnement, et ce du 1^{er} juin au 31 octobre,
- Les extensions limitées à 15 m² de surface hors œuvre nette à condition de ne pas aggraver les risques et de ne pas augmenter significativement le nombre de personnes exposées. Les façades, ouvertures, toitures directement exposées devront résister sur toute leur hauteur à des surpressions ou dépressions de 30 kPa dirigées dans le sens d'écoulement moyen de l'avalanche. Toutes les autres façades, toitures, ouvertures devront résister sur toute leur hauteur à des surpressions ou dépressions de 10kPa,
- Les travaux d'entretien et de gestion courants des constructions et des installations existantes antérieurement à la publication du plan à condition de ne pas aggraver les risques et de ne pas augmenter significativement le nombre de personnes exposées,
- Les annexes des bâtiments d'habitations, sous réserve qu'elles ne fassent pas l'objet d'une occupation humaine permanente et qu'elles n'aggravent pas les risques et leurs effets,
- Les changements de destination des bâtiments, à condition de ne pas aggraver les risques et de ne pas augmenter significativement le nombre de personnes exposées,
- Les constructions et installations directement liées à l'exploitation agricole, forestière ou piscicole,
- Les infrastructures de services publics – exceptés les aires de stationnement – sous réserve que leur vulnérabilité soit restreinte et que le maître d'ouvrage prenne les dispositions appropriées au phénomène afin de ne pas aggraver les risques et leurs effets,
- Les équipements, locaux et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics. Leur réalisation est autorisée sous réserve que celle-ci réponde à une nécessité technique, économique ou environnementale et sous réserve que leur vulnérabilité soit restreinte et d'être adaptée au phénomène,
- Tous travaux et aménagements destinés à réduire les risques,
- Les aménagements de terrains à vocation sportive ou loisirs, sans héberger, et à condition que leur vulnérabilité soit restreinte. Les gares d'arrivée ou de départ des remontées mécaniques, ainsi que les aires d'attente devront se situer en dehors de ces zonages,
- Les réparations effectuées sur un bâtiment sinistré à condition de ne pas aggraver les risques et de ne pas augmenter significativement le nombre de personnes exposées,
- La reconstruction d'un bâtiment à usage d'activité, sinistré par un aléa non naturel, à condition que l'activité soit identique, de ne pas aggraver les risques, de ne pas en créer de nouveaux et de ne pas augmenter significativement le nombre de personnes exposées,
- Les aménagements d'accès aux bâtiments existants à condition de ne pas aggraver les risques ou leurs effets.

Conclusions :

Le projet s'inscrit partiellement en zone jaune, bleue et rouge du PPR avalanches.

Les prescriptions imposées par le règlement seront respectées et le projet respectera donc le Plan de Prévention des Risques.



II.5.4 - ZOOM SUR LE PPR INONDATIONS

La commune d'Isola est exposée aux risques inondations. Un Plan de Prévention des Risques Inondation (crues torrentielles), approuvé le 16 janvier 2006, est en vigueur sur le territoire communal. La station de ski d'Isola 2000 est exposée à des risques d'inondation liés à la présence du torrent du Chastillon et à ses affluents (cours d'eau non permanent à régime torrentiel), notamment en rive droite.

La zone d'étude est partiellement située pour en zone bleue et rouge du PPRi avec la mention T et R correspondant à l'aléa de crue torrentielle.

Le règlement du PPR impose de manière générale, dans les zones inondables par les autres cours d'eau que la Tinée, que la cote d'implantation du premier niveau aménageable soit située à 0,5 m au-dessus de la cote de référence retenue (terrain naturel existant). En outre, les façades des bâtiments devront être définies en fonction de la direction préférentielle d'écoulement, de manière à positionner les points sensibles (entrée d'immeuble par exemple) sur les façades les moins exposées.

En zone bleue, sont interdits :

- Les extensions ou créations d'activités stockant ou produisant des matières polluantes ou dangereuses pour l'hygiène et la sécurité publique (hormis pour le fonctionnement des services publics, sous certaines conditions),
- Le stockage de corps flottants sous la cote d'implantation, non équipé d'un dispositif empêchant leur transport,
- La construction de sous-sols,
- La création ou l'extension d'établissement recevant certains publics sensibles (hôpitaux, maisons de retraite, établissement d'accueil de personnes à mobilité réduite, les colonies de vacances, les crèches, les jardins d'enfants et les haltes garderies, les écoles maternelles et primaires, les parcs résidentiels de loisirs, les maisons d'arrêt, les campings et caravanings).

A contrario, les autres catégories de construction sont autorisées en zone bleue, à condition de respecter les prescriptions suivantes :

- La cote de plancher du premier niveau aménageable des constructions ou la cote de plate-forme des installations (aires de stationnement, ...) sera fixée à un niveau au moins égal à la cote d'implantation, soit ici TN+50 cm,
- Sous la cote d'implantation, les façades directement exposées devront résister à des surpressions de 20 kPa. Elles ne devront pas avoir de redans ou d'angles rentrant pouvant augmenter localement les surpressions,
- Les fondations du bâtiment seront adaptées pour résister aux efforts prévisibles et aux affouillements,
- Les entrées seront aménagées sur les façades les moins exposées. En cas d'impossibilité, celles-ci devront résister à des surpressions de 20 kPa. Une issue de secours devra être accessible en permanence, quelle que soient les conditions météorologiques,
- Les clôtures seront édifiées sans mur bahut,
- Les réseaux techniques (eau, gaz, électricité, chauffage, télécommunication, etc.) et leurs équipements seront mis hors d'eau ou étanchéifiés et protégés contre les affouillements,
- Les réseaux d'assainissement seront étanches, équipés de clapets anti-retour et protégés contre les affouillements.

Certains aménagements et constructions peuvent être admis sous la cote d'implantation, mais cela n'intéresse pas le projet objet de la présente étude d'impact.

En zone rouge, sont interdits (article III.1.1):

- A l'exception de ceux mentionnés à l'article III.1.2, tout ouvrage ou constructions, toutes occupation et utilisation du sol, tous travaux, aménagements ou installations de quelque nature qu'ils soient, y compris les déblais et remblais de tout volume et autres dépôts de matériaux ou matériels non ou difficilement déplaçables, le stockage de produits polluants, dangereux, flottants ou vulnérables,
- La reconstruction après destruction par une cure,

- La construction de sous-sols.

Les autres catégories de construction autorisées en zone rouge, à condition de respecter les prescriptions sont les suivantes :

- Les travaux et ouvrages destinés à réduire les risques ou leurs conséquences,
- Les travaux d'entretiens et de gestion courants des bâtiments implantés antérieurement à l'approbation du plan,
- Les extensions, par surélévation des bâtiments, limités à 15m² de surface hors œuvre nette, à condition de ne pas modifier l'écoulement principal des crues,
- Les changements de destination des bâtiments ou des locaux à condition de ne pas aggraver les risques et de ne pas augmenter significativement le nombre de personnes exposées,
- La réparation de bâtiments sinistrés sous réserve de la réduction de la vulnérabilité,
- Les reconstructions de biens sinistrés (autre d'aléa naturel) à condition que le premier niveau aménageable soit implanté au niveau de la côte d'implantation définie au II.

Sous réserve qu'ils ne fassent pas l'objet d'une occupation humaine permanente et qu'ils n'aggravent pas les risques ou leurs effets :

- Les annexes des bâtiments d'habitation,
- Les constructions et installations directement liées à l'exploitation agricole, forestière ou piscicole,
- Les carrières et les bâtiments et installations directement liées à leur exploitation à condition que l'étude d'impact préalable intègre la gestion des risques naturels,
- L'aménagement de terrains à vocation sportive ou de loisirs, sans hébergement, et sans exhaussement de sol, disposant d'une aire de refuge située au-dessus de la cote d'implantation et ayant fait l'objet d'un plan d'alerte et d'évacuation,
- Les infrastructures de services publics, exceptées les aires de stationnement, implantées au-dessus de la cote d'implantation,
- Les équipements, locaux et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics. Leur réalisation est autorisée sous réserve que celle-ci réponde à une nécessité technique, économique, ou environnementale, sous réserve que leur vulnérabilité soit restreinte et d'être adaptée au phénomène,
- Les gares d'arrivées ou de départs des remontées mécaniques sous réserve :
- Que la côte du plancher soit située au niveau de la côte d'implantations définie au titre II,
- Que l'ouvrage soit construit en porte à faux sur des piliers au maximum, afin qu'il ne fasse pas obstacle à l'écoulement des eaux,
- Que le dimensionnement des piliers soit adapté pour résister aux phénomènes de crues torrentielles avec transports solides et aux affouillements,
- Les réseaux techniques (eau, gaz, électricité, chauffage, etc.) et leurs équipements à condition d'être mis hors d'eau ou étanchéifiés et protégés contre affouillements,
- Les réseaux d'assainissement étanches, équipés de clapets anti-retour et protégés contre les affouillements,
- Les aménagements d'accès à condition de ne pas aggraver les risques ou leur effet et qu'ils ne fassent pas obstacle à l'écoulement.

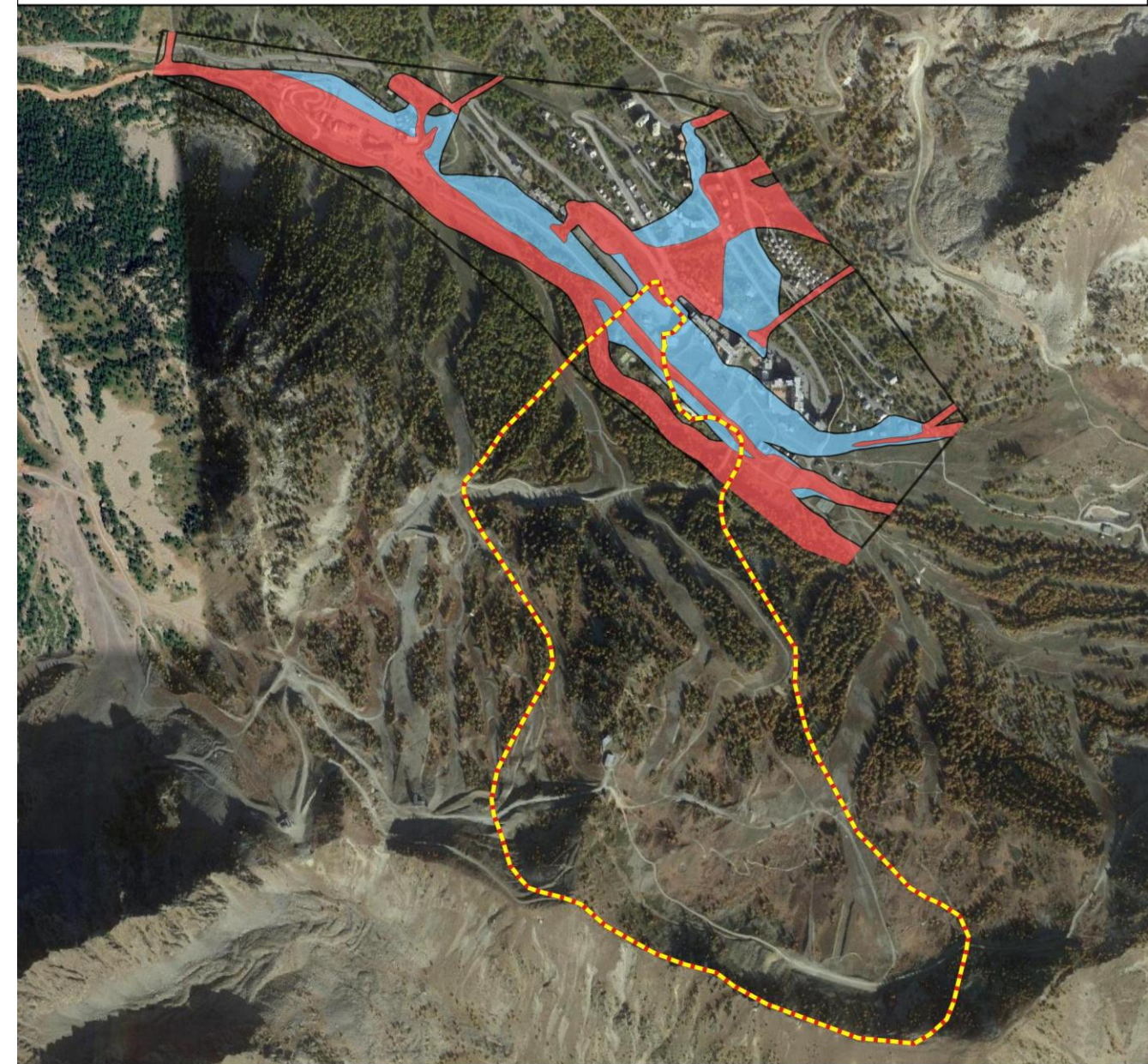
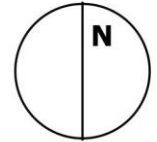
Conclusions :

Le projet est situé en zone bleue et rouge du PPRI.

Les prescriptions imposées par le règlement seront respectées et le projet respectera donc le Plan de Prévention des Risques.

Plan de prévention des risques inondations - Isola secteur Pélevos

Echelle : 1 / 75 000 Source : Google satellite



-  Zone d'étude
-  Zone rouge
-  Zone Bleue
-  NR

II.6 - LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADET) PACA

Le **SRADET** de la région PACA a été adopté le 26 juin 2019. Il définit les objectifs et les règles à moyen et long terme (2030 et 2050).

Les objectifs et les règles du SRADET s'imposent aux documents de planification sectoriels et infrarégionaux, et intègre notamment en volets annexes le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE), le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD). La présentation et compatibilité de ces derniers avec le projet est réalisée dans les chapitres suivants pour une meilleure lisibilité.

Sa valeur prescriptive est de deux niveaux : la prise en compte des objectifs et la compatibilité avec les règles.

Le SRADET se décline selon trois grandes lignes directrices tirées des trois enjeux principaux transversaux identifiés. De ces lignes directrices découlent les axes de développement :

- Enjeu transversal 1 : concilier attractivités économiques et résidentielles du territoire :
 - Ligne directrice 1 : Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique :
 - AXE 1 : Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique,
 - AXE 2 : Concilier attractivité et aménagement durable du territoire,
 - AXE 3 : Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource,
- Enjeu transversal 2 : Améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité :
 - Ligne directrice 2 : Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau :
 - AXE 1 : Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités,
 - AXE 2 : Mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'organisation territoriale,
 - AXE 3 : Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques,
- Enjeu transversal 3 : Conjuguer l'opportunité du métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré du territoire :
 - Ligne directrice 3 : Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants :
 - AXE 1 : Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires,
 - AXE 2 : Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie,
 - AXE 3 : Développer échanges et réciprocity entre territoires.

Il comporte un rapport consacré aux 68 objectifs, découlant de la stratégie régionale, illustrés par une carte synthétique. Un autre fascicule regroupe l'ensemble des règles générales à valeur prescriptive. Les règles concernant les déchets et l'économie circulaire font l'objet de chapitres dédiés.

La station de ski d'Isola 2000, appartenant à l'espace azuréen, est identifiée sur la carte des objectifs du SRADET au titre de l'objectif 57 et 53 : « Promouvoir la mise en tourisme des territoires » et « faire rayonner les projets métropolitains et promouvoir leurs retombées pour l'ensemble des territoires de la région ».

Le SRADET précise que cette mise en tourisme des territoires répond à la stratégie de développement touristique traduite par le Plan de croissance de l'économie touristique qui vise à favoriser un tourisme renouvelé, attractif, innovant, durable pour faire de Provence-Alpes-Côte d'Azur une destination de référence internationale et nationale. Elle vise à soutenir et faciliter l'étalement de la fréquentation dans le temps et l'espace par le développement d'une offre touristique (produits, services) innovante et adaptée qui puisse satisfaire les nouvelles attentes de la clientèle, mais aussi susciter la demande sur les quatre saisons. Un des enjeux concerne l'adaptation du tourisme littoral et d'hiver aux évolutions liées au changement climatique, en tenant compte du potentiel économique à l'année sous valorisé sur le haut pays / forte saisonnalité.

Il précise également que le rayonnement des projets métropolitains et la promotion des retombées pour l'ensemble des territoires de la région a pour but de développer et conforter les relations inter-métropolitaines autour d'enjeux d'attractivité, de coopération en matière économique et touristique.

Parmi les enjeux particuliers de cet espace, ceux pouvant intéresser le territoire de la station d'Isola 2000 sont les suivants :

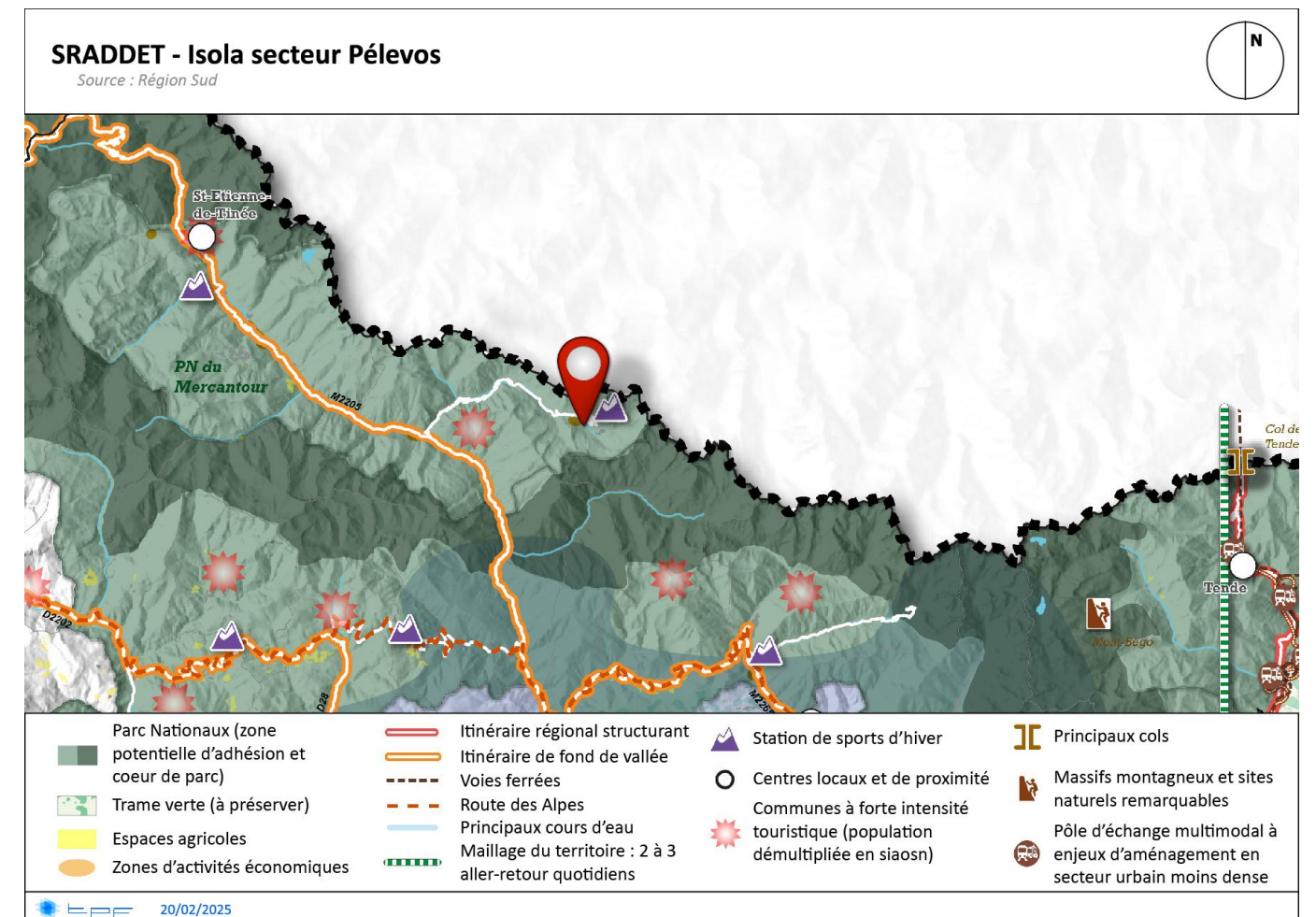
- Structurer l'accueil du développement autour des trois espaces caractéristiques de l'espace azuréen (littoral / moyen pays / haut pays),
- Renouveler l'offre touristique autour de la marque Côte d'Azur,
- Construire une stratégie territoriale de développement économique à l'échelle de l'espace azuréen.

Le projet de restructuration du domaine skiable d'Isola 2000, sur la commune d'Isola, entre dans le cadre de :

- La Ligne Directrice 1, Axe 1 « Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique »,
- La Ligne Directrice 2, Axe 1 « Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités »,
- La Ligne Directrice 3, Axe 1 « Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires », Axe 2 « Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie ».

Le SRADET, dans la ligne directrice 1 axe 1 a comme objectif (obj n°4) de « *renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels* ».

La philosophie du projet objet de la présente étude d'impact s'inscrit dans les documents du SRADET, que ce soit dans le rapport principal ou dans son fascicule de règles.



Conclusion

Le SRADDET de la région PACA a été adopté le 26 juin 2019.
Le projet est cohérent avec les objectifs du SRADDET, et notamment en matière de promotion du tourisme dans l'espace azuréen.

II.6.1 - LE SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE)

Le SRCAE a été annexé au SRADDET en juin 2019.

Ce schéma permet de définir les objectifs au plan du climat, de l'air et de l'énergie sur le territoire régional aux horizons 2020-2050. Il a ainsi pour but de donner un cadre de cohérence aux démarches opérationnelles parmi lesquelles :

- Les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), que sont tenues d'élaborer toutes les collectivités locales de plus de 50 000 habitants,
- Le schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3REnR), élaboré par les gestionnaires du réseau électrique,
- Les plans de protection de l'atmosphère (PPA), approuvé le 17 mai 2013, dans le contexte d'un dépassement des normes de qualité de l'air dans plusieurs territoires régionaux,
- Les plans de déplacements urbains (PDU), élaborés par les autorités organisatrices de transport urbain.

Il se compose d'un rapport (état des lieux, analyse des potentialités en termes de qualité de l'air, des énergies

Conclusion

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique a été approuvé le 26 novembre 2014 par arrêté du préfet de Région et est maintenant associé au SRADDET.

Il permet d'identifier les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relient entre eux. Il localise le site du projet au sein d'un réservoir de biodiversité ponctué d'espaces artificialisés. Le secteur d'étude se trouve ainsi dans ces espaces artificialisés, correspondant au cœur de la station d'Isola.

Le SRCE est décliné à l'échelle de la métropole par une TVB instaurée dans le PLUm qui précise la situation du site de projet au regard des espaces identifiés et des objectifs assignés.

Le projet est donc compatible avec le SRCE dans la mesure où il ne remet pas en cause la préservation du réservoir de biodiversité identifié et s'inscrit dans la continuité de la vocation du secteur identifiée au sein du document d'urbanisme.

renouvelables, des émissions de gaz à effet de serre, de la consommation énergétique et de la vulnérabilité du territoire au changement climatique), d'un document d'orientations et du schéma régional éolien.

Les enjeux portés par le SRCAE concernent :

- Les bâtiments résidentiels et tertiaires,
- Le transport,
- L'industrie,
- Les énergies renouvelables.

L'objectif régional de réduction des émissions de gaz à effet de serre est de -20% à l'horizon 2020 et -35% à l'horizon 2030.

Le projet entre dans le cadre des orientations transversales du SRCAE et notamment la T9 « développer un tourisme responsable et anticiper les effets du changement climatique sur ce secteur ». Il permet en effet de créer une offre adaptée à toute saison, permettant donc de développer le tourisme hors saison, afin de prendre en compte l'évolution liée au changement climatique.

Conclusion

Le projet a pris en compte le SRCAE, lequel est intégré dans le SRADDET de la région PACA. La certification BREEAM visée sera un gage de qualité de la construction en matière de performance énergétique et environnementale.

II.6.2 - SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est le document régional qui identifie les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relient entre eux.

Le SRCE PACA a été adopté en séance plénière régionale le 17 octobre 2014. L'arrêté préfectoral portant approbation du SRCE a été signé par le Préfet le 26 novembre 2014. Il est aujourd'hui annexé au SRADDET PACA.

Ce document se compose :

- D'un diagnostic et plan d'action stratégique,
- D'une évaluation environnementale,
- D'une déclaration environnementale,
- De documents cartographiques représentant les éléments de la trame verte et bleue régionale. La commune d'Isola est concernée par la planche 4.

Les orientations stratégiques du SRCE sont les suivantes :

- Agir en priorité sur la consommation d'espace par l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien de corridors écologiques,
- Maintenir du foncier naturel, agricole et forestier et développer des usages durables au regard des continuités écologiques,
- Développer les solutions écologiques de demain en anticipant sur les nouvelles sources de fragmentation et de rupture,
- Restaurer, protéger et développer une trame d'interface terre-mer dont le fonctionnement semble directement lié à la création ou à la conservation de réservoirs de biodiversité littoraux ou marins.

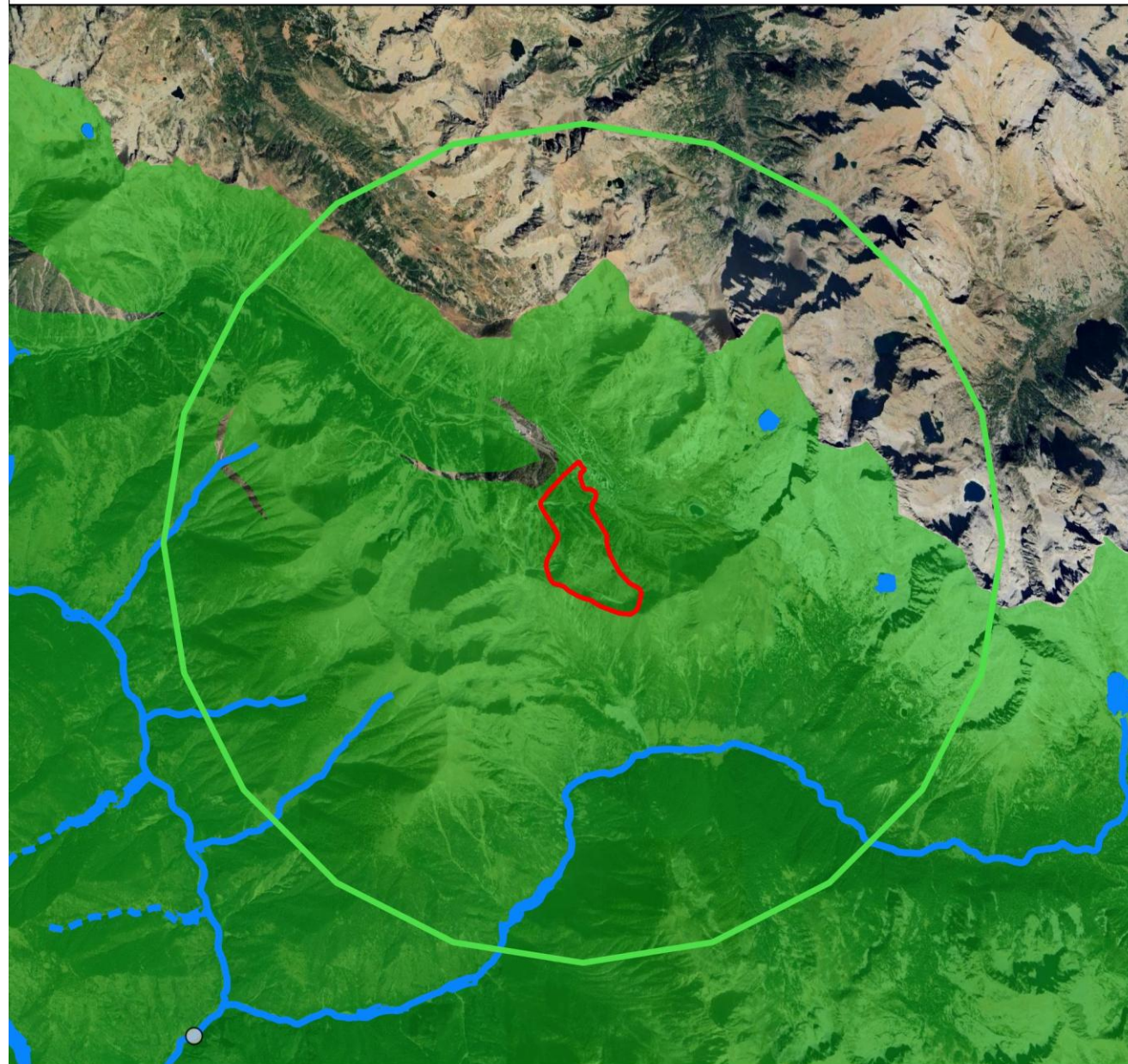
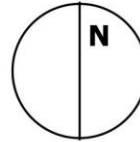
La Trame verte et bleue (TVB) est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique ainsi que par les documents de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements. Elle constitue un outil d'aménagement durable du territoire.

Les continuités écologiques constituant la TVB comprennent des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques.

Il est également rappelé que le PLUm en vigueur sur le territoire d'Isola a instauré une trame verte et bleue à son échelle, en déclinaison du SRCE (cf. ci-avant). Comme indiqué précédemment, le projet est compatible avec la TVB instaurée dans le PLUm, lui-même compatible avec le SRCE. En conséquence, le projet est compatible avec le SRCE et ses objectifs.

SRCE - Isola secteur Pélevos

Echelle : 1 / 75 000 Source : Google satellite



- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| Zone d'étude | SRCE cours d'eau |
| Périmètre éloigné | A préserver |
| SRCE actions | A remettre en bon état |
| Obstacles à l'écoulement | SRCE réservoirs |
| | A préserver |

19/02/2025

II.6.3 - LES PLANS D'ELIMINATION DES DECHETS

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a modifié les dispositions du code de l'environnement relatives à la planification des déchets en confiant cette compétence aux Régions et en créant un Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets qui se substitue aux trois types de plans existants :

- Le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux,
- Le plan départemental de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics,
- Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets dangereux.

Ce nouveau plan, inclus dans le SRADDET, permet de fixer les moyens de réduction des déchets, de recyclage matière et organique et de traitement des déchets résiduels aux horizons 2025 et 2031 et de définir des indicateurs de suivi annuel.

Le plan prévoit notamment des objectifs de réduction concernant les déchets non dangereux non inertes, les déchets inertes et les déchets dangereux.

Dans le cadre de la restructuration du secteur de Las Donnas et de la construction et du réaménagement de remontées mécaniques, **aucun impact sur la production ou le traitement de déchets ne peut être induit.**

Conclusion

La prise en compte de la gestion des déchets dans la réalisation du projet, notamment à travers une charte de chantier vert, permettra de limiter les impacts du projet en la matière.

II.7 - DIRECTIVE CADRE SUR L'EAU

La directive 2000/60 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, adoptée le 23 octobre 2000 et transposée dans le droit français par la loi n° 2004-338 du 21 avril 2004, est la nouvelle base de référence pour la politique de l'eau en France. Son ambition est l'atteinte d'un bon état d'ici à 2015 pour chaque masse d'eau, sauf si des raisons d'ordre technique ou économique justifient que cet objectif ne peut être atteint. La DCE est intégrée dans le SDAGE 2022-2027 ci-après.

II.8 - LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DE L'EAU DU BASSIN RHONE-MEDITERRANEE

Le SDAGE Rhône-Méditerranée 2022-2027, adopté le 18 mars 2022 par le Comité de Bassin, a été approuvé le 21 mars 2022 par le Préfet coordonnateur de Bassin.

Le SDAGE s'appuie sur 9 orientations fondamentales (OF) reliées directement avec les questions importantes identifiées lors de l'état des lieux du bassin ou étant issues d'autres sujets et devant être traitées par le SDAGE :

- OF 0 S'adapter aux effets du changement climatique,
- OF 1 Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité,
- OF 2 Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques,
- OF 3 Prendre en compte les enjeux sociaux et économiques des politiques de l'eau,
- OF 4 Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux,
- OF 5 Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé,
- OF 6 Préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides,
- OF 7 Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir,
- OF 8 Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

La zone d'étude se situe dans le territoire 9 du SDAGE : Côtiers Côte d'Azur.

Ce territoire va de la frontière italienne au delta du Rhône, sur une superficie de 16 144 km².

La zone d'étude est concernée par le sous bassin versant suivant :

- LP_15_05 : Haut Var et affluents.

Le programme de mesures du SDAGE identifie les pressions à traiter sur ce sous bassin versant, ainsi que les mesures à mettre en œuvre. Ces données sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Sous bassin versant	LP_15_05 : Haut Var et affluents
Mesures pour atteindre les objectifs de bon état	
Pression à traiter	Pollutions par les nutriments urbains et industriels
Mesures	Equiper une STEP d'un traitement suffisant hors Directive ERU (agglomérations >=2000 EH).
Pression à traiter	Prélèvements d'eau
Mesures	MIA0303 Coordonner la gestion des ouvrages, RES0202 Mettre en place un dispositif d'économie d'eau auprès des particuliers ou des collectivités, RES0303 Mettre en place les modalités de partage de la ressource en eau, RES1001 Instruire une procédure d'autorisation dans le cadre de la loi sur l'eau sur la ressource.

Pression à traiter	Altération du régime hydrologique
Mesures	MIA0303 Coordonner la gestion des ouvrages, MIA0305 Mettre en œuvre des actions de réduction des impacts des éclusées générés par un ouvrage, MIA0602 Réaliser une opération de restauration d'une zone humide, RES0202 Mettre en place un dispositif d'économie d'eau auprès des particuliers ou des collectivités, RES0303 Mettre en place les modalités de partage de la ressource en eau, RES0601 Réviser les débits réservés d'un cours d'eau dans le cadre strict de la réglementation, RES0801 Développer une gestion stratégique des ouvrages de mobilisation et de transfert d'eau, RES1001 Instruire une procédure d'autorisation dans le cadre de la loi sur l'eau sur la ressource.
Pression à traiter	Altération de la morphologie
Mesures	MIA0202 Réaliser une opération classique de restauration d'un cours d'eau, MIA0203 Réaliser une opération de restauration de grande ampleur de l'ensemble des fonctionnalités d'un cours d'eau et de ses annexes, MIA0204 Restaurer l'équilibre sédimentaire et le profil en long d'un cours d'eau, MIA0302 Supprimer un ouvrage qui contraint la continuité écologique (espèces ou sédiments).
Pression à traiter	Altération de la continuité écologique
Mesures	MIA0204 Restaurer l'équilibre sédimentaire et le profil en long d'un cours d'eau, MIA0301 Aménager un ouvrage qui contraint la continuité écologique (espèces ou sédiments), MIA0302 Supprimer un ouvrage qui contraint la continuité écologique (espèces ou sédiments), MIA0304 Cours d'eau - Aménagement ou suppression d'un ouvrage, RES0202 Mettre en place un dispositif d'économie d'eau auprès des particuliers ou des collectivités, RES1001 Instruire une procédure d'autorisation dans le cadre de la loi sur l'eau sur la ressource.

II.8.1 - OBJECTIFS D'ETAT QUALITATIF ET QUANTITATIF

Le SDAGE détermine les objectifs d'état qualitatif et quantitatif des masses d'eau du bassin.

Le tableau ci-après précise les objectifs des masses d'eau de la zone d'étude.

La zone d'étude est localisée à proximité du vallon de Chastillon, lequel rejoint le torrent de la Guercha (FRDR11841). Cette masse d'eau est considérée en bon état chimique mais dont l'état écologique fait l'objet d'un report de bon état.

Elle est concernée par une masse d'eau à l'affleurement :

- Code FRDG610 : Socle des massifs du Mercantour, Argentera, dôme de Barrot (masse d'eau socle, karstique à l'écoulement libre) dont l'état quantitatif et chimique est bon.

L'intérêt écologique est caractérisé de mineur et aucun intérêt économique majeur n'est identifié.

Code et nom de la masse d'eau	FRDR11841 Torrent de la Guercha	FRDG610 Socle des massifs du Mercantour, Argentera, dôme de Barrot
Catégorie	Cours d'eau	Eau souterraine affleurante
Objectif d'état écologique	Objectif de bon état à 2027	
Objectif d'état chimique	Bon état en 2015	Bon état en 2015
Objectif d'état quantitatif	Bon état en 2027	Bon état en 2015

Motifs en cas de recours au dérogations	FT ¹ Faisabilité technique et morphologie	
---	---	--

II.8.2 - ANALYSE AU REGARD DES ORIENTATIONS DU SDAGE

Les aménagements envisagés dans le cadre de la présente opération prennent en considération les 9 orientations fondamentales (OF) et dispositifs associés de ce SDAGE et sont compatibles avec ces orientations fondamentales et les objectifs de bon état des milieux, comme explicité en détail dans l'étude d'impact.

Le programme de mesures du SDAGE identifie plusieurs problèmes à traiter sur les territoires **LP_15_05 : Haut Var et affluents** où se situe la zone d'étude, ainsi que les mesures à mettre en œuvre.

Ces mesures sont détaillées ci-avant dans le paragraphe relatif à la présentation du SDAGE. Les problèmes à traiter sont :

- La pollution par les nutriments urbains et industriels,
- Les prélèvements d'eau,
- L'altération du régime hydrologique,
- L'altération de la continuité écologique,
- L'altération de la morphologie.

Le projet n'implique aucun rejet ou prélèvement supplémentaire dans les eaux souterraines susceptibles de modifier l'aspect quantitatif des masses d'eaux souterraines par rapport à la situation actuelle ou leur régime hydrologique.

Il n'implique aucun rejet susceptible d'accroître la pollution des masses d'eau identifiées à proximité.

Il n'est pas de nature à modifier la morphologie, la continuité ou le fonctionnement hydraulique des masses d'eau.

Le projet ne nuit pas à la réalisation future des autres mesures prévues par le SDAGE sur le territoire LP_15_05, et aux effets qui en résulteront.

Le projet est compatible avec les objectifs d'état qualitatif et quantitatif des masses d'eau de la zone d'étude fixés par le SDAGE.

Conclusion

Le SDAGE Rhône-Méditerranée 2022-2027, adopté le 18 mars 2022 par le Comité de Bassin, a été approuvé le 21 mars 2022 par le Préfet coordonnateur de Bassin.

La zone d'étude se situe dans le territoire 9 du SDAGE : Côtiers Côte d'Azur et plus spécifiquement dans le sous bassin versant LP_15_05 « Haut Var et affluents ».

Les principaux problèmes à traiter dans ce sous bassin versant sont la pollution par les nutriments urbains et industriels, les prélèvements d'eau, l'altération de la continuité et l'altération de la morphologie.

Une masse d'eau souterraine affleurante est identifiée dans le SDAGE et présente sur la zone d'étude : FRDG610 Socle des massifs du Mercantour, Argentera, dôme de Barrot. Elle est en bon état chimique et quantitatif.

Une masse d'eau superficielle a été identifiée à proximité de la zone du projet : FRDR11841 Torrent de la Guercha.

Le projet de restructuration du domaine skiable d'Isola 2000 sur le secteur Pélevos respecte :

- Les orientations fondamentales du SDAGE, et notamment le principe de non-dégradation des milieux aquatiques, et non aggravation des risques inondation,
- Le programme de mesures du SDAGE,
- Les objectifs qualitatif et quantitatif de la masse d'eau du SDAGE.

Le projet est compatible avec le SDAGE 2022-2027 du bassin Rhône Méditerranée.

II.9 - LE PLAN DE GESTION DES RISQUES INONDATION (PGRI) ET TERRITOIRE A RISQUE INONDATION (TRI)

Le secteur de projet est concerné par le Plan de Gestion des Risques Inondation du bassin Rhône-Méditerranée.

Le Préfet coordonnateur de bassin a arrêté le 21 mars 2022 le PGRI 2022-2027 du bassin Rhône-Méditerranée, après prise en compte des avis reçus.

Le PGRI est l'outil de mise en œuvre de la directive inondation. Il vise à :

- Encadrer l'utilisation des outils de la prévention des inondations à l'échelle du bassin Rhône-Méditerranée,
- Définir des objectifs prioritaires pour réduire les conséquences négatives des inondations des 31 Territoires à Risques Important d'inondation (TRI) du bassin Rhône-Méditerranée.

Le projet de PGRI est divisé en deux volumes :

- Le volume 1 : Parties communes au bassin « Rhône-Méditerranée » présente les objectifs et les dispositions applicables à l'ensemble du bassin,
- Le volume 2 : Parties spécifiques aux « territoires à risques important d'inondation » présente une proposition détaillée par TRI des objectifs pour chaque stratégie locale ainsi qu'une justification des projets de périmètre de chacun d'eux.

La commune d'Isola et le site de projet ne sont pas inclus dans un TRI (territoire à risque important). Ils ne sont donc pas concernés par le second volume.

Les éléments structurants du PGRI pour le bassin figurent dans le volume 1. Plus spécifiquement, la partie C de ce document définit 5 grands objectifs déclinés en différentes orientations, rappelés ci-dessous.

1. Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement du territoire et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation,
2. Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques,
3. Améliorer la résilience des territoires exposés,
4. Organiser les acteurs et les compétences,
5. Développer et partager la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation.

La gestion du risque inondation a été intégré dès la conception du projet (GO1) en garantissant l'écoulement des précipitations.

Le projet ne porte pas atteinte au fonctionnement naturel des milieux aquatiques (GO2).

Le projet n'est pas de nature à augmenter les risques dans la zone d'étude. (GO3)

Les GO4 et GO5 dépassent le cadre du projet.

Le projet prend ainsi en compte les grands objectifs du PGRI, avec lesquels il est compatible.

Conclusion

La commune d'Isola n'est pas concernée par un Territoire à Risque Inondation. Le projet est cependant concerné par le PGRI 2022-2027 du bassin Rhône-Méditerranée arrêté le 21 mars 2022.

Le projet n'induit pas d'augmentation des risques sur le territoire et ne porte pas atteinte au fonctionnement naturel des milieux aquatiques. Il prend donc en compte les grands objectifs du PGRI, avec lesquels il est compatible.

¹ Le motif « faisabilité technique » correspond aux délais prévisibles pour la réalisation des travaux et la réception des ouvrages, y compris les délais des procédures administratives d'enquête préalable, de financement et de mise en œuvre des travaux. Le détail de l'invocation de ce motif est précisé dans le SDAGE au chapitre 3 du volume principal (page 350)

II.10 -SAGE, SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX

La zone d'étude n'est incluse dans aucun périmètre de SAGE.

II.11 -CONTRATS DE MILIEU

La zone d'étude n'est incluse dans aucun périmètre de contrat de milieu.

II.12 -LE SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CARRIERES

Le Schéma Départemental des Carrières approuvé par l'arrêté préfectoral du 4 mai 2001, définit les conditions générales d'implantation des carrières dans le département des Alpes-Maritimes. Il constitue un instrument nécessaire à la prise en compte des besoins en matériaux, en favorisant une gestion économe des matières premières, en veillant à la protection des paysages et des milieux naturels sensibles par une gestion équilibrée de l'espace.

Aucune carrière n'est présente sur la commune d'Isola.

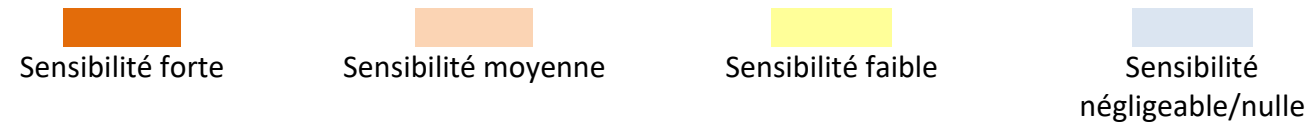
La plus proche est située sur la commune de Rimplas.

III - DESCRIPTION DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LEUR EVOLUTION EN CAS, ET EN L'ABSENCE, DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Le tableau ci-après présente les enjeux liés au projet, précise leur sensibilité¹ à l'opération et indique l'évolution probable de l'environnement vis-à-vis de ces enjeux, avec et sans la réalisation du projet.

Des cartes suivent ce tableau pour illustrer les principaux enjeux du site.

Légende :



¹ La notion de sensibilité traduit ici les modifications d'une composante de l'environnement, du fait de la réalisation du projet. Une sensibilité forte d'une thématique à un projet peut signifier aussi bien un impact positif fort ou négatif fort.

III.1 - TABLEAU RECAPITULATIF DES ENJEUX

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération et scénario de référence	Evolution probable de l'environnement	
		Avec le projet	Sans le projet
Milieu physique			
Climat	<p>Climat montagnard, où les hivers sont froids accompagnés de gel et chutes de neiges (entre novembre et mars), et les étés plutôt frais et humides.</p> <p>Le secteur d'étude présente un climat de type montagnard nivo-pluvial. Il est soumis à des influences à la fois continentales et méditerranéennes, en raison de sa position méridionale sur la chaîne des Alpes.</p> <p>Chutes de neiges naturelles importantes entre novembre et avril.</p> <p>Interrelations : ce climat a une incidence déterminante sur la qualité de l'air et le développement économique de la station.</p>	<p>Le projet n'a aucune influence sur le climat de la zone d'étude, et plus largement de la commune.</p> <p>Du fait du changement climatique, les températures augmenteront de +2,1°C à 2030, +5,2°C à 2050, +5,2°C à 2080</p> <p>Environ 200 mm de moins de précipitations par an à 2080 (630 mm)</p> <p>Cependant, en raison de l'altitude de la station, la diminution des chutes de neige risque d'être moins préjudiciable au domaine skiable, que pour les autres stations du département.</p> <p>De plus le projet est situé sur la pente nord plus résiliente au changement climatique</p>	
Qualité de l'air	<p>Les zones à enjeux en termes de pollution atmosphérique sont représentées par la voie de circulation, notamment RM97 ou à une plus faible mesure la route du Front de neige.</p> <p>La qualité de l'air est plutôt bonne la majorité de l'année.</p> <p>Tendance aux pics de pollution à l'ozone en été, ainsi qu'en période de forte affluence en saison hivernale et le week-end. Cependant, aucun seuil n'a été dépassé sur les 12 derniers mois au niveau de la station de mesure la plus proche.</p> <p>Principaux émetteurs sur la commune : transports routiers (PM10, PM2.5, NOx, CO2 hors biomasse et CO), suivi par le tertiaire et le résidentiel (pour le SO2, PM2.5, PM10 et CO).</p> <p>Interrelations : l'importance du trafic routier et les conditions climatiques de la région (fort ensoleillement) confèrent à ce secteur une sensibilité particulière vis-à-vis de la qualité de l'air.</p>	Tendances à la diminution des émissions d'origine routières.	
		<p>Niveaux similaires et tendances identiques à celui existant, la faible augmentation du trafic n'étant pas de nature à impacter la qualité de l'air.</p>	<p>Réduction potentielle non significative des émissions liées à la baisse potentielle d'attractivité de la station.</p>
Topographie	<p>Le terrain d'étude est la façade nord du Front de neige son altitude varie entre 2000m au pied de la station et 2440m au niveau du pic de la tête de Pélevos.</p> <p>La zone d'étude comprend de nombreuses pentes comprises entre 30° à 40°.</p>	<p>Evolution très localisée et peu significative de la topographie : terrassements ponctuels sur l'emprise du projet.</p>	<p>Pas de variation de la topographie</p>
Géologie	<p>La station d'Isola 2000 s'inscrit dans un cirque glaciaire, ouvert vers l'Ouest, et dont le fond de vallon est drainé par le ruisseau du Chastillon.</p> <p>Le site s'inscrit dans des dépôts glaciaires avec stabilité limitée.</p>	<p>Géologie : aucune modification à long terme prévisible ou attendue.</p>	
Eaux souterraines	<p>Présence d'une masse d'eau souterraine : Socle des massifs Mercantour Argentera, dôme de Barrot (FRDG610).</p> <p>Bon état quantitatif et qualitatif pour cette masse d'eau en 2015.</p> <p>La zone d'étude n'est pas sujette aux risques remontées de nappe.</p> <p>La masse d'eau est moyennement à fortement vulnérable aux pollutions de surface, selon la couverture et la perméabilité des formations aquifères.</p> <p>Interrelations : toute pollution atteignant les eaux peut entraîner une dégradation de la qualité des eaux du torrent de la Guercha, puis de la Tinée et par infiltration une dégradation de la qualité des eaux souterraines.</p>	<p>Pas d'augmentation de la vulnérabilité de la masse d'eau du fait du projet.</p>	<p>Pas d'évolution à prévoir.</p>

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération et scénario de référence	Evolution probable de l'environnement	
		Avec le projet	Sans le projet
Milieu physique			
Eaux de surface	<p>La zone d'étude est implantée dans le vallon de Chastillon, qui coule dans un axe est/ouest au Sud du Front de neige et rejoint le torrent de la Guercha plus en aval.</p> <p>D'après le SDAGE 2022-2027, la Tinée identifiée FRDR84 « La Tinée de sa source au torrent de la Guercha » est en bon état chimique (en 2015 sans ubiquistes, et en 2021 avec ubiquistes). En revanche, elle est en « objectif moins strict » (OMS) à l'horizon 2027 pour le paramètre Ichtyofaune. L'objectif visé en 2027 est l'état moyen.</p> <p><u>Interrelations</u> : toute pollution les atteignant peut entraîner une dégradation de la qualité des eaux de la Tinée, puis du Var et nuire ainsi à la diversité biologique de ses cours d'eau.</p>	Risque de pollution durant la phase chantier, mais pas d'évolution durant la phase d'exploitation.	Pas d'évolution à prévoir.
Captages Alimentation en eau potable	<p>La masse d'eau souterraine des formations variées du Haut Verdon et du Haut Var présente un potentiel exceptionnel dont la réserve renouvelable est estimée à près de 107 millions de m³ par an. Actuellement, elle alimente en eau potable les collectivités locales ce qui lui confère un intérêt économique important.</p> <p>Aucun captage n'est présent au sein de la zone d'étude.</p> <p><u>Interrelations</u> : toute pollution des eaux superficielles ou souterraines peut entraîner un risque de dégradation de la qualité des eaux captées en aval pour l'alimentation en eau potable.</p>	<p>Absence de prélèvements ou rejets.</p> <p>Situation identique à long terme</p> <p>Le projet n'est pas de nature à porter atteinte aux captages ni à la qualité des eaux souterraines.</p>	

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération et scénario de référence	Evolution probable de l'environnement	
		Avec le projet	Sans le projet
Patrimoine naturel			
Périmètre à statut	L'aire d'étude est incluse au sein de plusieurs Plans Nationaux d'Actions (PNA du Gypaète barbu (zones de présence et de reproduction), PNA Vipère d'Orsini (habitat favorable)), et à proximité de ZNIEFF et zones Natura 2000.	Pas d'évolution particulière des périmètres à statut.	
Enjeux écologiques	Sont rappelés ici les principaux enjeux recensés sur la zone d'étude : <i>En cours de rédaction</i>	Maîtrise des niveaux d'impacts sur l'ensemble des groupes et des habitats, tant en phase chantier qu'en phase exploitation. Mise en œuvre de la séquence ERC pour éviter toutes les espèces strictement protégées et patrimoniales.	Evolution naturelle des habitats et des espèces au regard de l'exploitation et fréquentation actuelle de la station
Continuité écologique	Au sens du SRCE, le projet est inclus dans un réservoir de biodiversité. La zone d'étude élargie est fréquentée par des espèces de mammifères en déplacement. Elle est également favorable aux déplacements des chiroptères, de l'avifaune et des invertébrés.	Le projet, compte tenu de l'existant, n'est pas de nature à avoir un impact significatif sur le réservoir de biodiversité. Mise en œuvre de la séquence ERC pour limiter les impacts.	Pas d'évolution à prévoir
Natura 2000	La zone d'étude ne recoupe aucun site du réseau Natura 2000.	Le projet n'est pas de nature à avoir des incidences significatives sur les sites Natura2000 les plus proches, ainsi que sur les habitats et espèces ayant permis leur désignation. Mise en œuvre de la séquence ERC.	Pas d'évolution à prévoir

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération et scénario de référence	Evolution probable de l'environnement	
		Avec le projet	Sans le projet
Risques naturel			
Risques Avalanche	La commune est couverte par un Plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) avalanche approuvée le 12 janvier 2006. La zone d'étude est concernée par des zones jaunes et bleues où l'aléa est respectivement de niveau « maximal vraisemblable » à « zone de précaution », pour des phénomènes avalancheux écoulements denses et/ou aérosol.	Respect des prescriptions des PPR applicables au droit de la zone d'étude. Application du principe de non aggravation des risques naturels.	Situation inchangée Non aggravation des risques
Risques incendies	La commune d'Isola ne dispose pas de Plan de Prévention des Risques Incendies, malgré une couverture végétale boisée importante lui conférant un risque inhérent. Toutefois, l'ensemble de la zone d'étude est sujet au OLD . En l'absence de PPRif, le Plan Départemental de Protection des Forêts contre les Incendies (PDPFCI) s'applique. Ce plan a été approuvé le 11 mai 2020 pour la période 2019-2029. Le Massif des Quatre Vallées correspond majoritairement aux massifs de classe 3, et donc soumis aux dispositions de l'arrêté n°2014-453 réglementant l'emploi du feu en vue de prévenir les incendies de forêt dans le département des Alpes-Maritimes. La carte d'aléa des risques feux de forêt du PDPFCI des Alpes-Maritimes identifie la zone d'étude en risque moyen à faible.		
Risques inondation	La commune est concernée par un Plan de Prévention des Risques Inondation, approuvé le 12 janvier 2006. La zone d'étude est concernée par une zone bleue correspondant à l'aléa de crue torrentielle. L'extrémité Sud-Est est concernée par la zone rouge.		
Risques mouvements de terrain	La commune dispose d'un Plan de Prévention des Risques Mouvement de terrain, approuvé le 12 janvier 2006. La zone d'étude s'inscrit dans des zones bleues pour divers aléas : éboulements / chutes de blocs et/ou de pierres (Eb) et glissement de terrain (G). La zone d'étude est également concernée par l'aléa retrait/gonflement des argiles, très faible.		
Risques sismiques	La commune d'Isola se trouve en zone 4 de sismicité moyenne.		
Risque technologique	La zone d'étude ne comprend pas : - De site industriel de type SEVESO - De canalisation de produit dangereux - De route de transport de matière dangereuses		

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération et scénario de référence	Evolution probable de l'environnement	
		Avec le projet	Sans le projet
Milieu humain			
Population	<p>Les statistiques démographiques sont caractéristiques du profil « saisonnier » de la commune, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une population à l'année relativement faible (653 habitants, environ 300 habitants sur la station, hors saison), - Une population multipliée en période hivernale (jusqu'à 8 000 habitants à la station d'Isola 2000), - Une pyramide des âges relativement « âgée » (plus de la moitié de la population totale (53,7%) à plus de 45/50 ans), - Un nombre de logements largement supérieur au nombre d'habitants (3 424 logements), une majorité de logements collectifs (91%) dont 88% en résidence secondaire. 	<p>Pas de changement de la structure de la population. Evolution selon les prévisions démographiques.</p>	<p>Risque de décroissance de la population au regard de la baisse d'attractivité économique de la station.</p>
Activités économiques	<p>Le nombre d'actifs sur le territoire communal était de 334 en 2020, représentant 82,1% de la population totale. Le taux de chômage est relativement bas (4,8%). L'indicateur de concentration de l'emploi est de 123,3 en hausse. Les commerces, transports, hébergement et restauration représentent près d'un tiers (31,2 %) des établissements actifs sur la commune. Ce secteur est principalement centré sur la station de ski d'Isola 2000, participant grandement à l'activité économique globale de la commune.</p> <p>Le développement touristique constitue le principal moteur économique de la commune, lié à la présence de la station d'Isola 2000. Il s'articule autour de deux saisons distinctes : l'hiver et l'été. Diverses structures pour l'accueil des touristes de la station existent sur Isola, pour un total de 15 000 lits répartis suivant : 4 hôtels, 2 résidences de tourisme, un camping caravaning.</p> <p>A noter que la commune envisage de développer 2 600 lits touristiques marchands supplémentaires dans les prochaines années.</p> <p><u>En hiver</u> : station de ski la plus haute en altitude du département des Alpes-Maritimes, Isola 2000 bénéficie de la meilleure qualité et quantité en termes d'enneigement. Elle compte 120 km de pistes, s'étageant de 1 850 à 2 600 mètres d'altitude et sont réparties en 3 secteurs : Pélévos, Saint-Sauveur et la Lombarde. La station dispose de 20 remontées mécaniques, ainsi qu'un réseau neige. La zone d'étude est située au cœur de la station, à l'arrière du Front de neige.</p> <p><u>En été</u> : l'offre touristique concerne essentiellement la station et ses alentours, ainsi que l'ouverture du Col de la Lombarde permettant le passage vers l'Italie, d'autant plus emprunté depuis l'évènement de la tempête Alex.</p> <p>Des activités de pleine nature (VTT, mini-golf...etc), de détente et des animations sont proposées sur la station.</p>	<p>Poursuite et développement du développement économique et touristique lié à la station.</p> <p>Offre d'activité saisons.</p>	<p>Sans le projet, il existe un risque de perte d'attractivité de la station, et donc une diminution de l'économie globale de la station.</p>
Occupation du sol	<p>Malgré une ambiance à dominance naturelle, constituée par des formations herbacées et quelques conifères, le secteur d'étude se trouve au sein de la station de ski d'Isola 2000, en continuité de l'urbanisation existante. Il est connecté au cœur de la station, et constitue un « espace interstitiel » à l'arrière du Front de neige.</p> <p>De plus, le changement d'orientation des sols envisagé sur le site du projet est en lien avec la vocation de la zone.</p>	<p>Changements d'orientation des sols mais en lien avec la vocation de la zone.</p>	<p>Risque de fermeture des milieux, par la progression de la strate arborée présente au Nord du site.</p> <p>Risque de déstabilisation du talus, sur les parties à nu.</p>

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération et scénario de référence	Evolution probable de l'environnement	
		Avec le projet	Sans le projet
Milieu humain (suite)			
Voirie - trafic	<p>La commune est accessible par la RM2205, dite route de la Tinée, via la RM6202 et l'A8 depuis Nice.</p> <p>La station d'Isola 2000 est quant à elle reliée au village d'Isola par la RM97. Au sein de la station, la route du Front de neige, voie communale, forme une boucle et se raccorde à la RM97. Elle permet la desserte des résidences situées en partie Est. La zone d'étude se localise le long de cette route du Front de neige.</p> <p>La route de la Tinée, ou RM2205, draine en moyenne un trafic journalier d'environ 4 000 véhicules, deux sens confondus. Au niveau de la station d'Isola 2000, les comptages réalisés, hors congés scolaires, totalisent environ 230 véhicules par jours sur la RM97, dans les deux sens confondus, ce qui représente un trafic faible.</p> <p>Ces trafics ne prennent toutefois pas en compte les pics hivernaux et estivaux, durant lesquels le trafic peut dépasser 1 000 véhicules / jour. Une augmentation de trafic est également possible le week-end.</p> <p>De nombreuses places de stationnement au sein de la station.</p> <p>Une seule ligne de bus du réseau Ligne Azur dessert la commune d'Isola : la 91 Nice Grand Arénas – Saint-Etienne-de-Tinée. Une navette à la demande permet de rejoindre la station d'Isola 2000, hors saison.</p> <p>L'hiver, la ligne 92 « Grand Arenas – Isola 2000 » relie Nice à la station, sur une fréquence de deux aller-retours journaliers.</p> <p>Le département des Alpes-Maritimes est couvert par un plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR). Cependant, aucun itinéraire de randonnée ne traverse le site du projet.</p>	<p>Augmentation négligeable du trafic liée à la mise en œuvre du projet avec un maximum de 25 véh/heure en période de vacances scolaires.</p> <p>Pas d'évolution prévue sur les transports en commun.</p>	Situation inchangée
Réseaux	<p>Les réseaux d'eau potable, d'assainissement, pluvial mais aussi électrique et télécom sont présents le long de la route du Front de neige, en bordure du site.</p> <p>A noter que les eaux usées de la station d'Isola 2000 sont traitées par la nouvelle station d'épuration d'une capacité de 9 650 EH. Les rejets de la STEP se font directement dans le vallon de Chastillon.</p>	<p>Le projet se branchera sur les réseaux existants. Des aménagements seront réalisés en vue de l'évacuation vers le réseau pluvial.</p>	Pas d'évolution prévue.
Déchets ménagers	<p>La collecte des déchets sur la commune est réalisée par la Métropole de Nice Côte d'Azur. Les ordures ménagères sont acheminées vers l'usine d'incinération de Nice.</p> <p>Un point de collecte à Isola recueille les déchets spécifiques.</p>	<p>Réalisation d'une construction, à vocation d'hébergement hôtelier qui engendrera des ordures ménagères</p>	Pas d'évolution prévue.
Milieu humain / cadre de vie			
Ambiance sonore	<p>La zone d'étude étant relativement éloignée de toute source de bruit importante (industrie, axe routier majeur, centre urbain ou agglomération de plus de 100 000 habitants...), l'ambiance sonore est considérée comme calme.</p> <p>Les niveaux de bruit sont compris entre 45 et 50 dB(A), voire moins de 45 dB(A), selon l'éloignement à la route du Front de neige.</p> <p>En période de forte affluence touristique, notamment en hiver, les pics de trafics peuvent être sources de bruit. Le fonctionnement des remontées mécaniques peut également engendrer un bruit de fond sur la zone d'étude immédiate.</p>	Pas d'évolution prévue.	

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération et scénario de référence	Evolution probable de l'environnement	
		Avec le projet	Sans le projet
Milieu humain / cadre de vie			
Autres nuisances (Vibrations, odeurs et émissions lumineuses)	Le site n'est pas l'objet de phénomènes vibratoires particulièrement marqués. En dehors de la station, la zone n'est pas éclairée.	Pas d'évolution prévue.	
Santé humaine			
Effets du bruit, de la pollution atmosphérique et de la qualité de l'eau sur la santé humaine	<p>Les niveaux de bruit actuels dans la zone d'étude ne sont pas susceptibles d'induire une gêne. Toutefois la population présente, au plus près de la route du Front de neige, et des équipements et activités de la station, peut être dérangée par leur fonctionnement en journée.</p> <p>Les données de l'état actuel montrent que l'air dans la zone d'étude est de bonne qualité, avec toutefois des pics lors des périodes de forte affluence, en saison hivernale notamment, ainsi que le week-end.</p> <p>Aucun captage n'est présent sur ou à proximité immédiate de la zone d'étude.</p>	<p>Non aggravation de la qualité des eaux à destination de consommation.</p> <p>Evolution négligeable des émissions atmosphériques.</p> <p>Faible hausse liée au trafic induit, non significative sur l'ambiance sonore existante.</p>	<p>Ambiance sonore inchangée.</p> <p>Sources et impacts similaires à celles actuellement identifiées.</p>

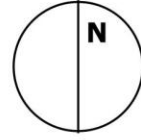
Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération et scénario de référence	Evolution probable de l'environnement	
		Avec le projet	Sans le projet
Patrimoine et paysage			
Patrimoine	<p>La zone d'étude n'est concernée par aucun site et monument naturel ou historique.</p> <p>Aucune zone de saisine archéologique n'est présente sur le territoire communal.</p>	Situation inchangée	Situation inchangée
Paysage	<p>La commune d'Isola, tout comme la zone d'étude, se trouve au sein de la famille paysagère B, <i>Les Hautes Vallées</i>, et plus précisément dans l'entité paysagère de la Haute Tinée (entité B2).</p> <p>La station d'Isola 2000, située dans un cirque montagneux naturel, est entourée de reliefs marquant le paysage lui conférant une identité forte. Les montagnes, érodées par le temps, créent un paysage pittoresque et rustique, alternant entre forêts denses, prairies et parois rocheuses à haute altitude. Ce patchwork naturel, riche en biodiversité, forme un écosystème précieux et un patrimoine à protéger.</p> <p>Le bâti de la station, éclectique dans ses formes et son implantation, mêle chalets traditionnels et grands immeubles en blocs. Des constructions modernes aux lignes épurées se mêlent à des bâtiments à l'architecture plus montagnarde, en bois et avec des avancées de toitures. Cette diversité architecturale, associée aux aménagements du domaine skiable, crée un ensemble hétérogène qui évolue avec le temps. À une échelle plus large, les routes et pistes de ski, visibles de loin, marquent le paysage notamment en été, lorsque la neige disparaît.</p>	<p>Négligeable puisque le projet prévoit l'installation d'une ligne de télécabine ainsi que la désinstallation de l'ancienne ligne (compensation).</p> <p>Les aménagements qui concernent la luge sont relativement discrets et légers.</p>	Situation inchangée

III.2 - CARTOGRAPHIE DES ENJEUX

III.2.1 - CONTEXTE HYDROGRAPHIQUE

Carte du réseau hydrographique - Isola secteur Pélevos

Echelle : 1 / 50 000 Source : Google satellite

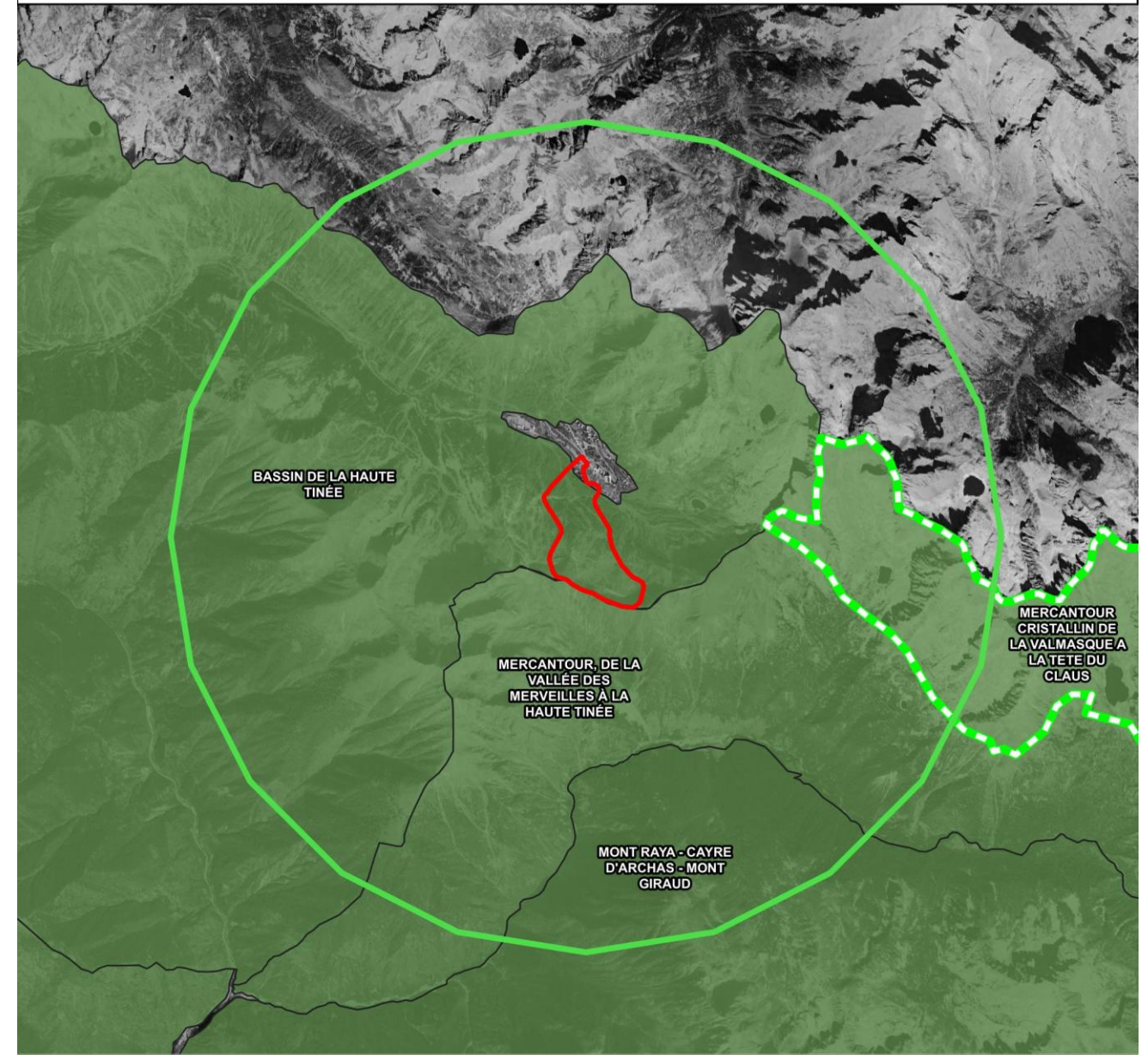
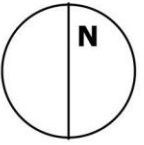


- Zone d'étude
- Cours d'eau

III.2.2 - CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL ET REGLEMENTAIRE

ZNIEFF - Isola secteur Pélevos

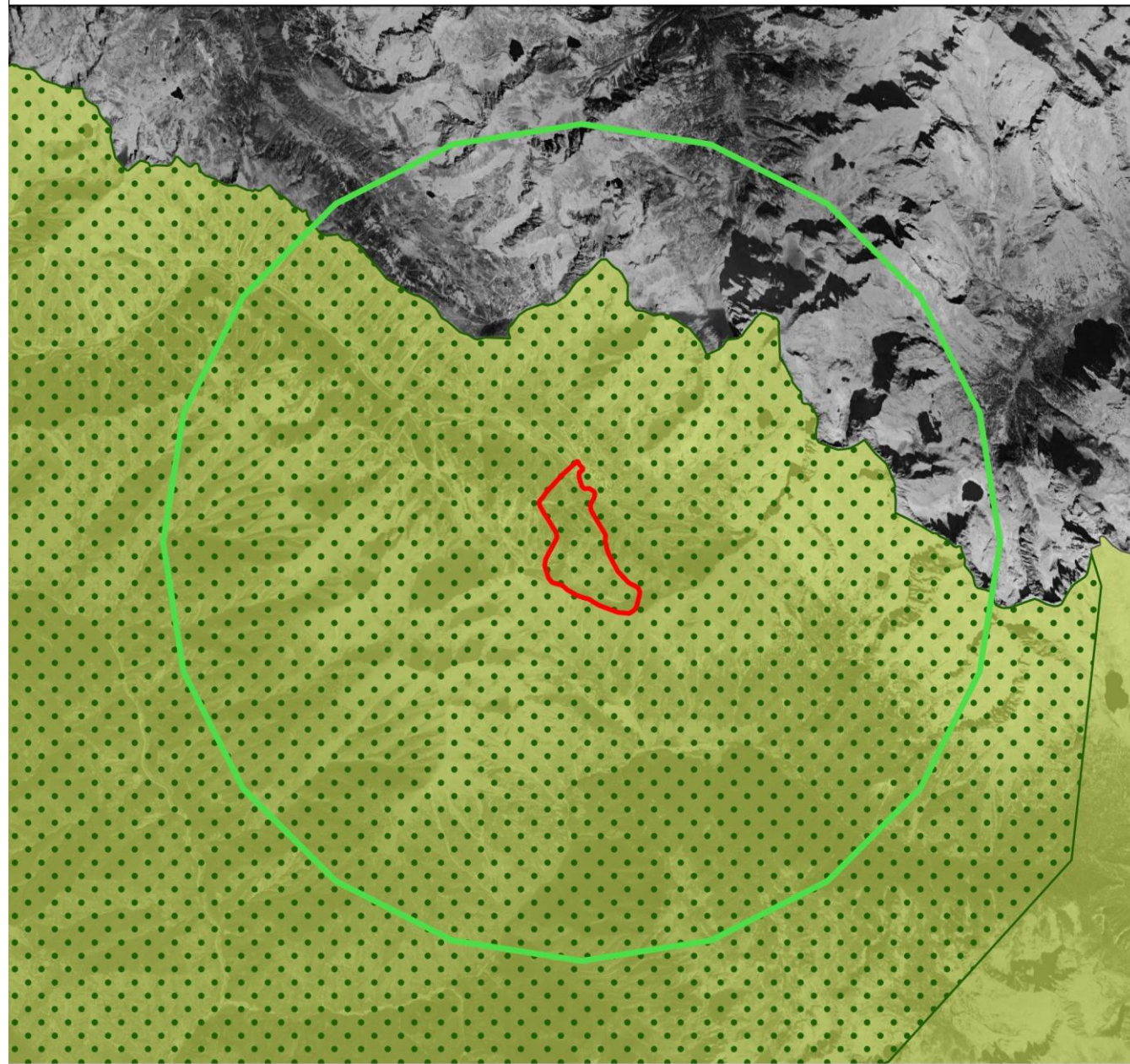
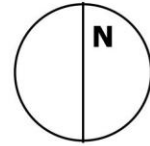
Echelle : 1 / 75 000 Source : Google satellite



- Zone d'étude
- Périmètre éloigné
- ZNIEFF continentale type 1
- ZNIEFF Continentale Type 2

PNA Gypaète barbu - Isola secteur Pélevos

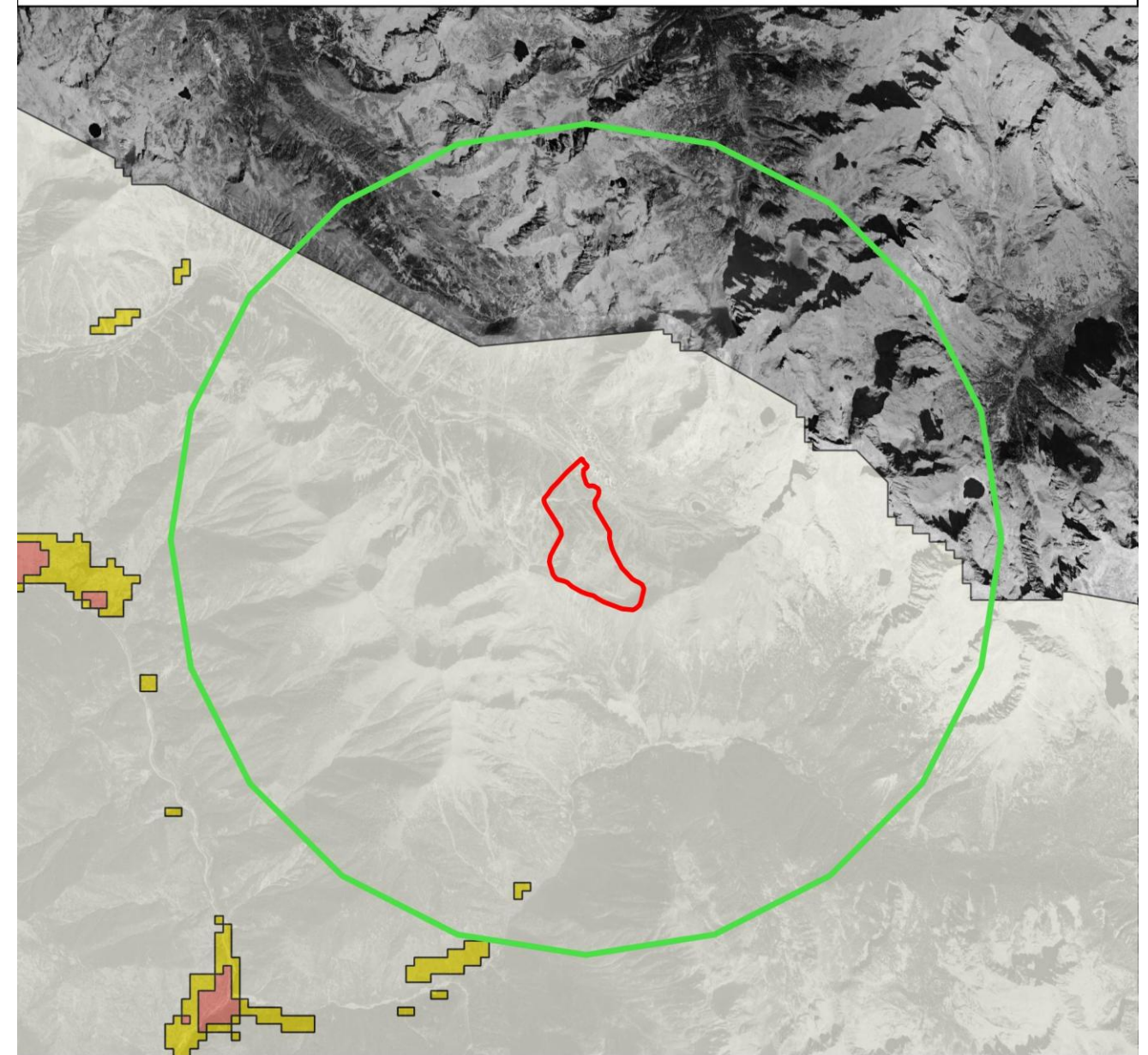
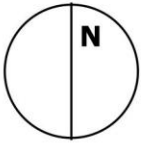
Echelle : 1 / 75 000 Source : Google satellite



- Zone d'étude
- Périmètre éloigné
- Présence du Gypaète barbu
- Aire de reproduction du Gypaète barbu

PNA Lézard ocellé - Isola secteur Pélevos

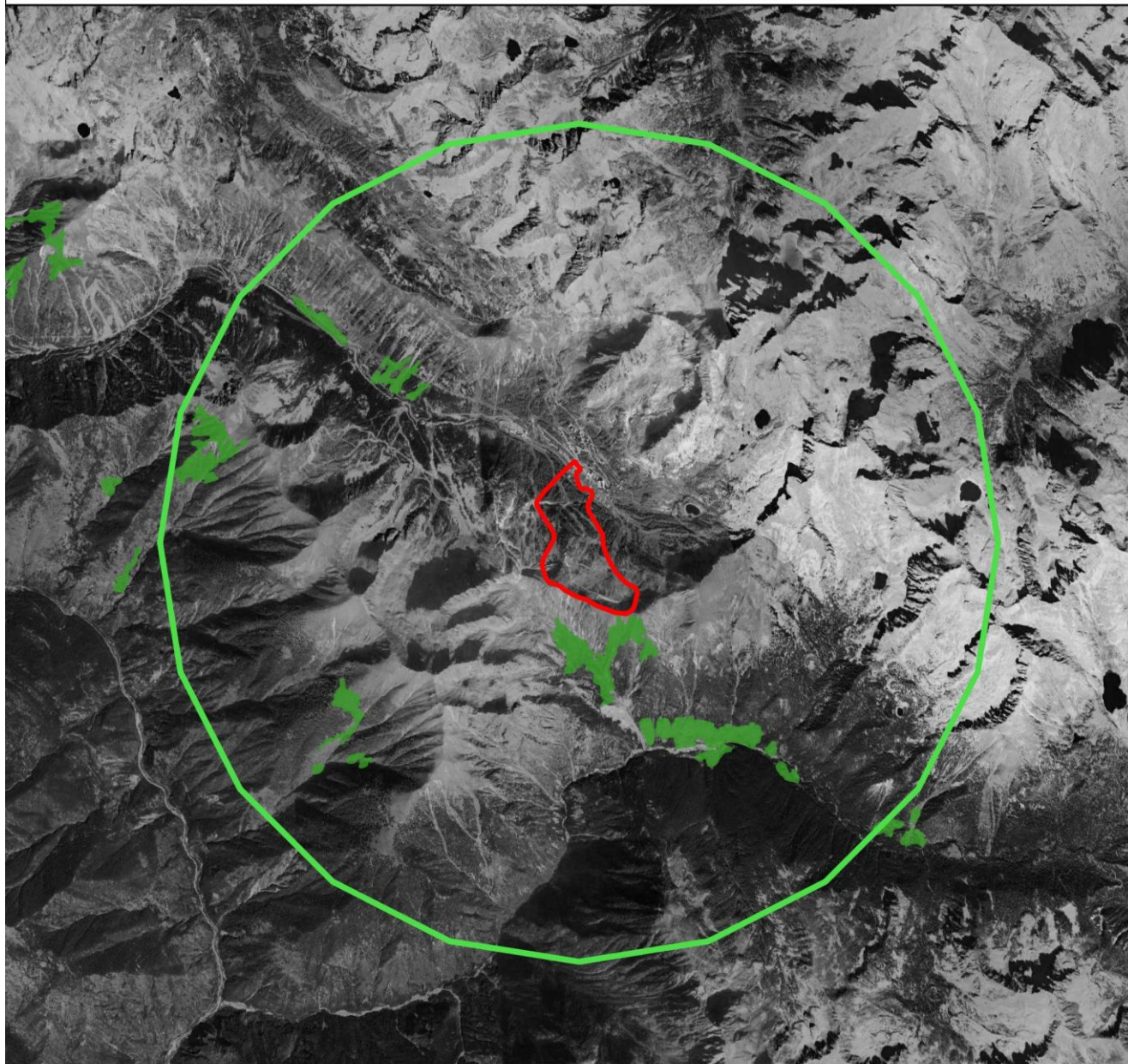
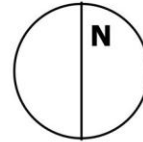
Echelle : 1 / 75 000 Source : Google satellite



- Zone d'étude
- Périmètre éloigné
- Présence du Lézard ocellé hautement probable ($p \geq 0,5$)
- Présence du Lézard ocellé probable ($0,25 \leq p < 0,5$)
- Présence du Lézard ocellé peu probable ($p < 0,25$)

PNA Rôle des genêts - Isola secteur Pélevos

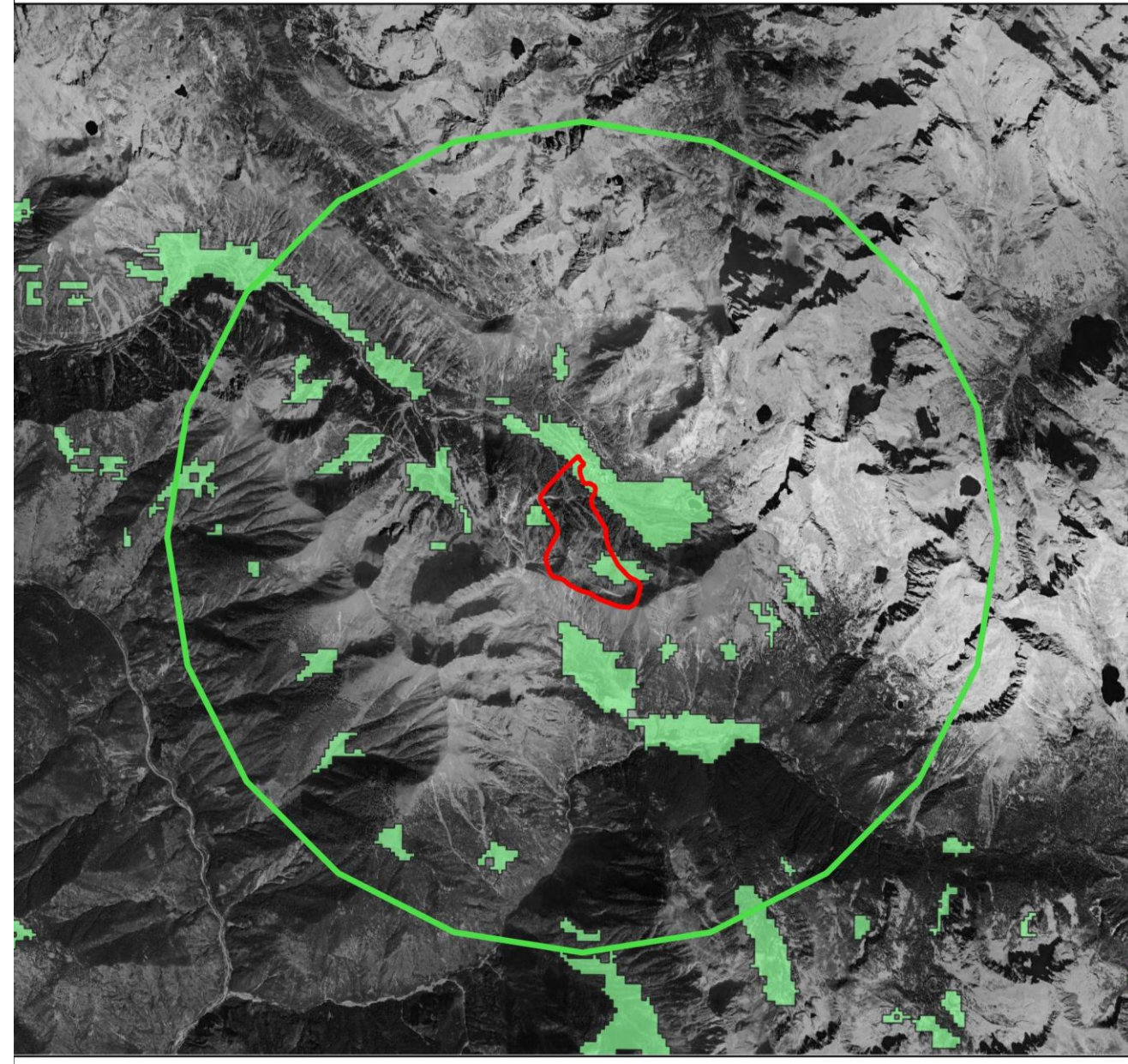
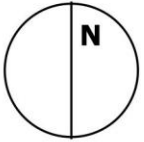
Echelle : 1 / 75 000 Source : Google satellite



- Zone d'étude
- Périmètre éloigné
- PNA Zonage potentiel Rôle des Gênets - Pelouses et paturages naturels

PNA Vipère d'orsini - Isola secteur Pélevos

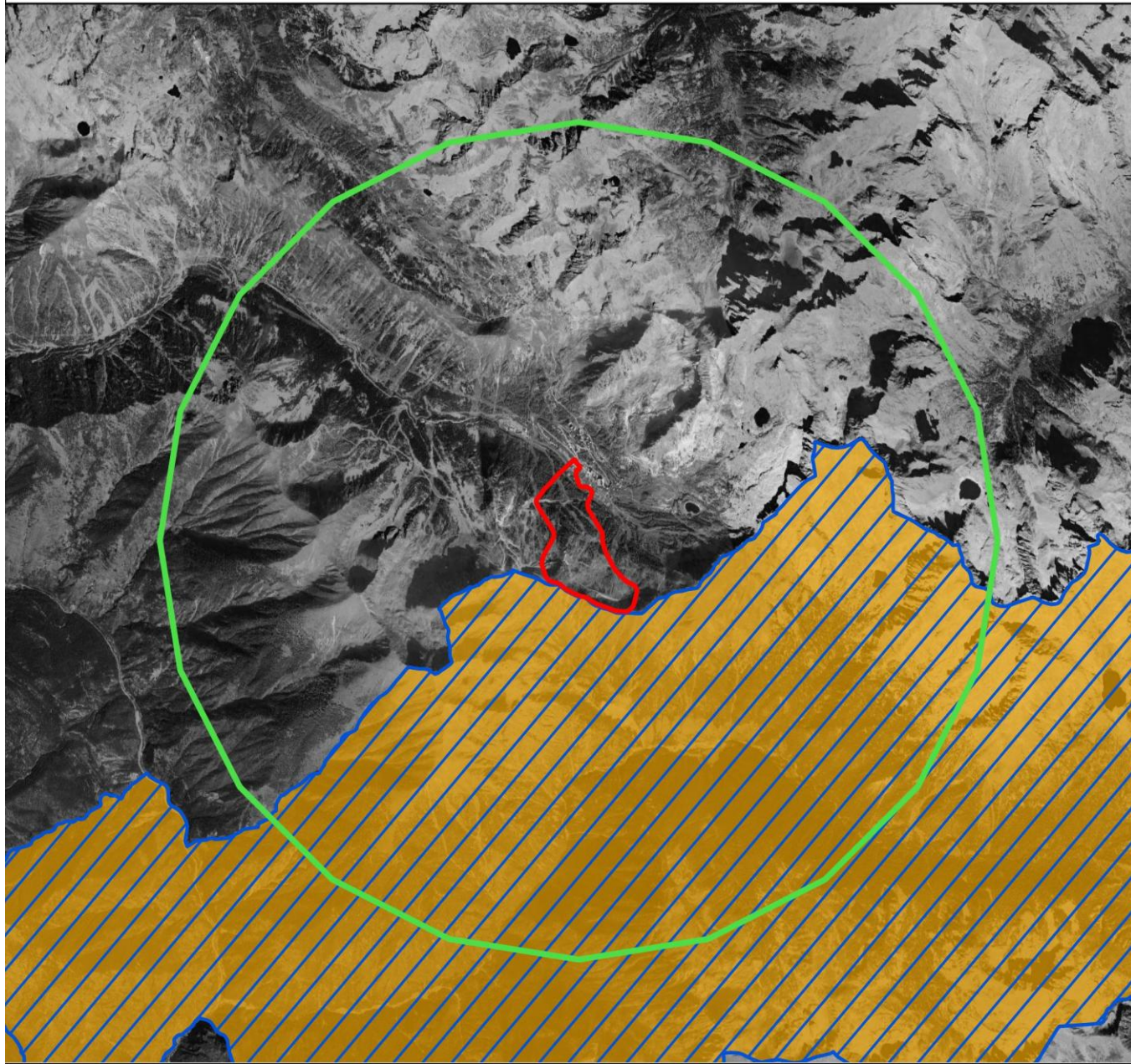
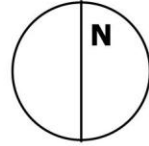
Echelle : 1 / 75 000 Source : Google satellite



- Zone d'étude
- Périmètre éloigné
- PNA Habitats favorables à la Vipère d'orsini

Natura 2000 - Isola secteur Pélevos

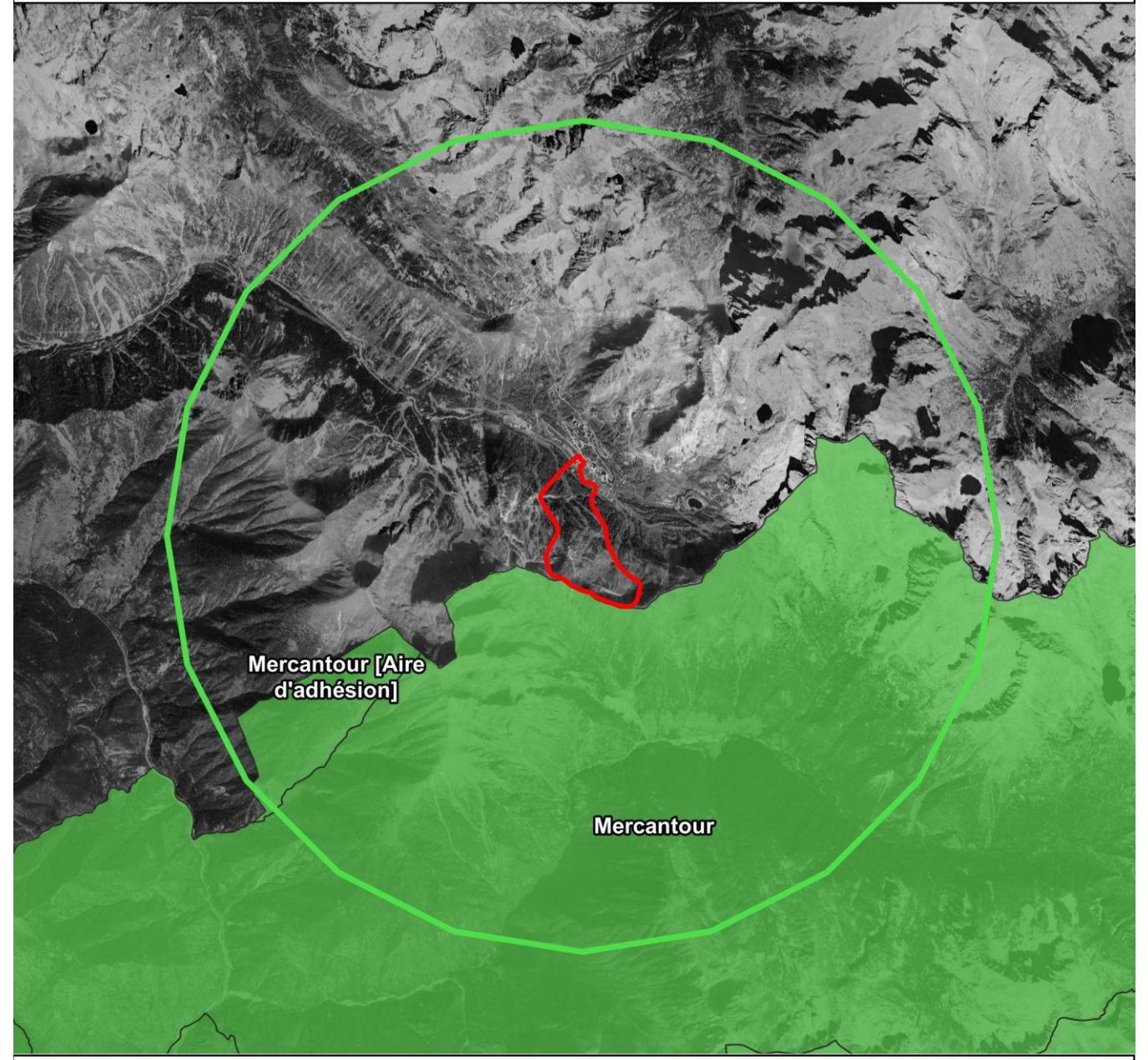
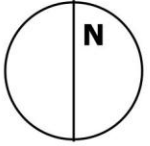
Echelle : 1 / 75 000 Source : Google satellite



- Zone d'étude
- Périmètre éloigné
- ZSC - Zone spéciale de conservation
- ZPS - Zone de protection spéciale

Parc National - Isola secteur Pélevos

Echelle : 1 / 75 000 Source : Google satellite

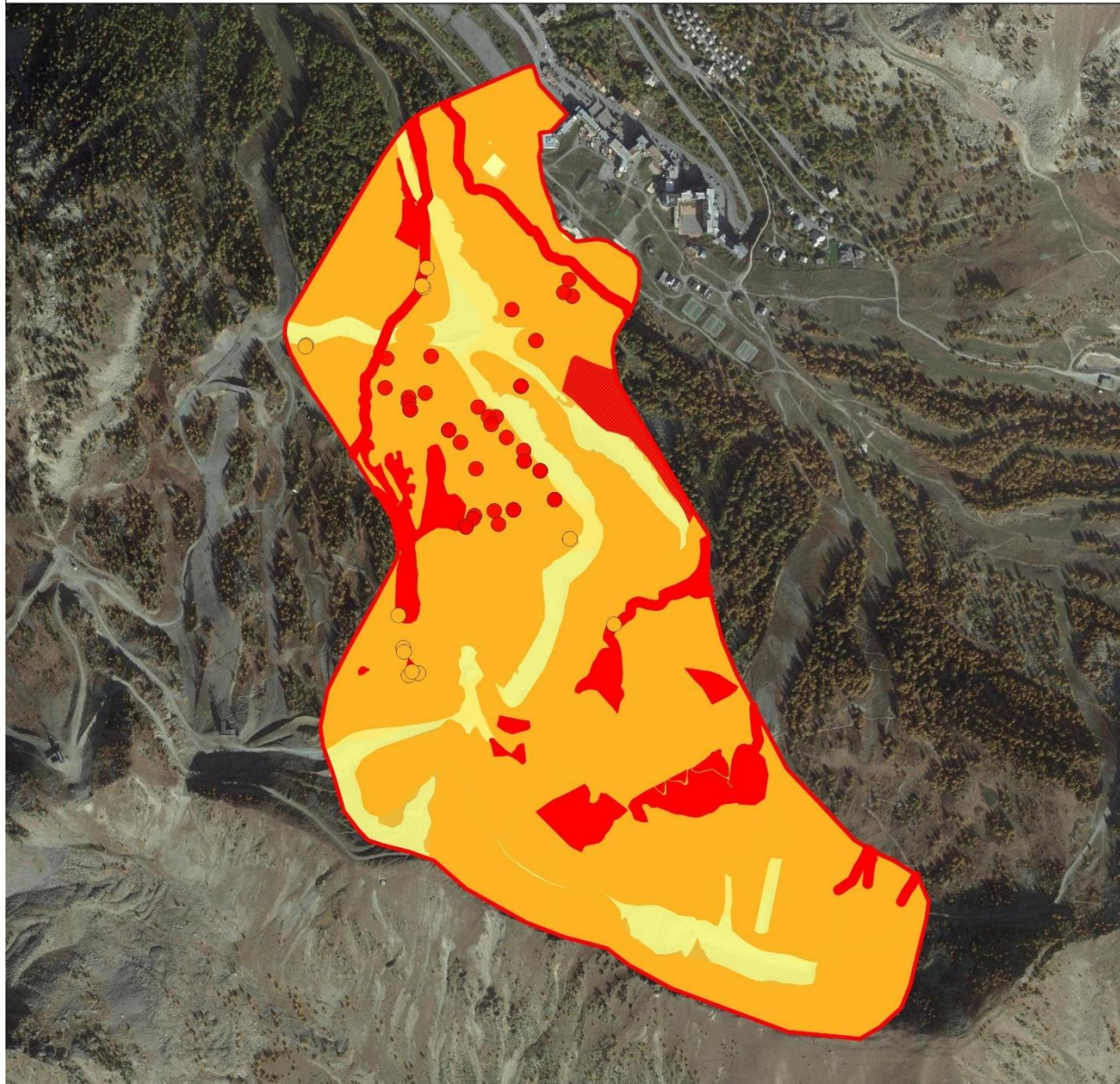
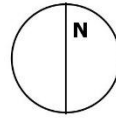


- Zone d'étude
- Périmètre éloigné
- Parc National

III.2.3 - SENSIBILITES ECOLOGIQUES DE LA ZONE D'ETUDE ELARGIE

Cartographie des enjeux globaux - Isola secteur Pélevos

Echelle : 1 / 10 000 Source : Google satellite

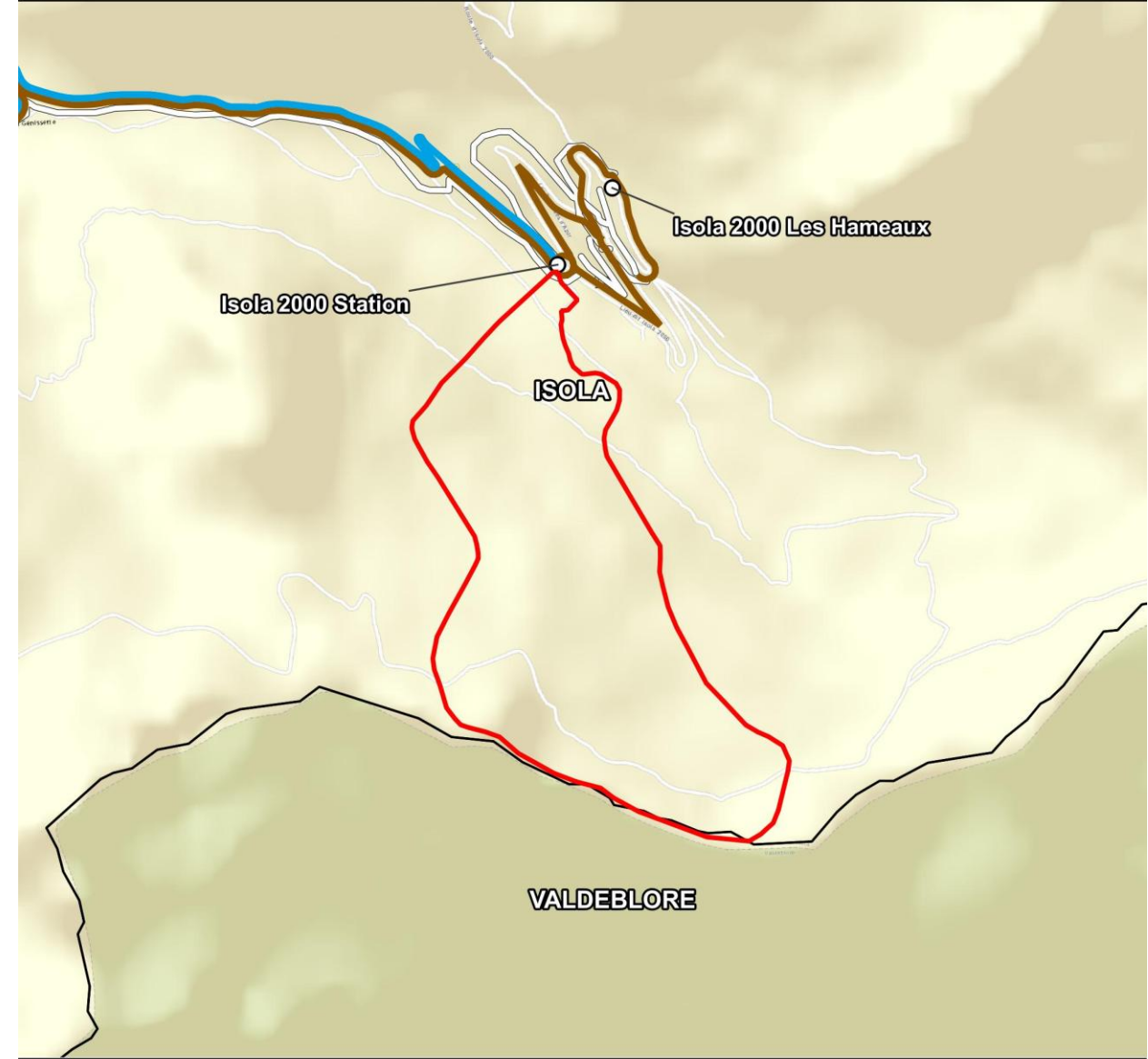
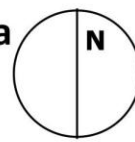


- Périmètre de l'inventaire
- Enjeu fort
- Enjeu assez fort
- Enjeu modéré
- Enjeu faible

III.2.1 - TRAME VIAIRE ET DESERTE DU SITE

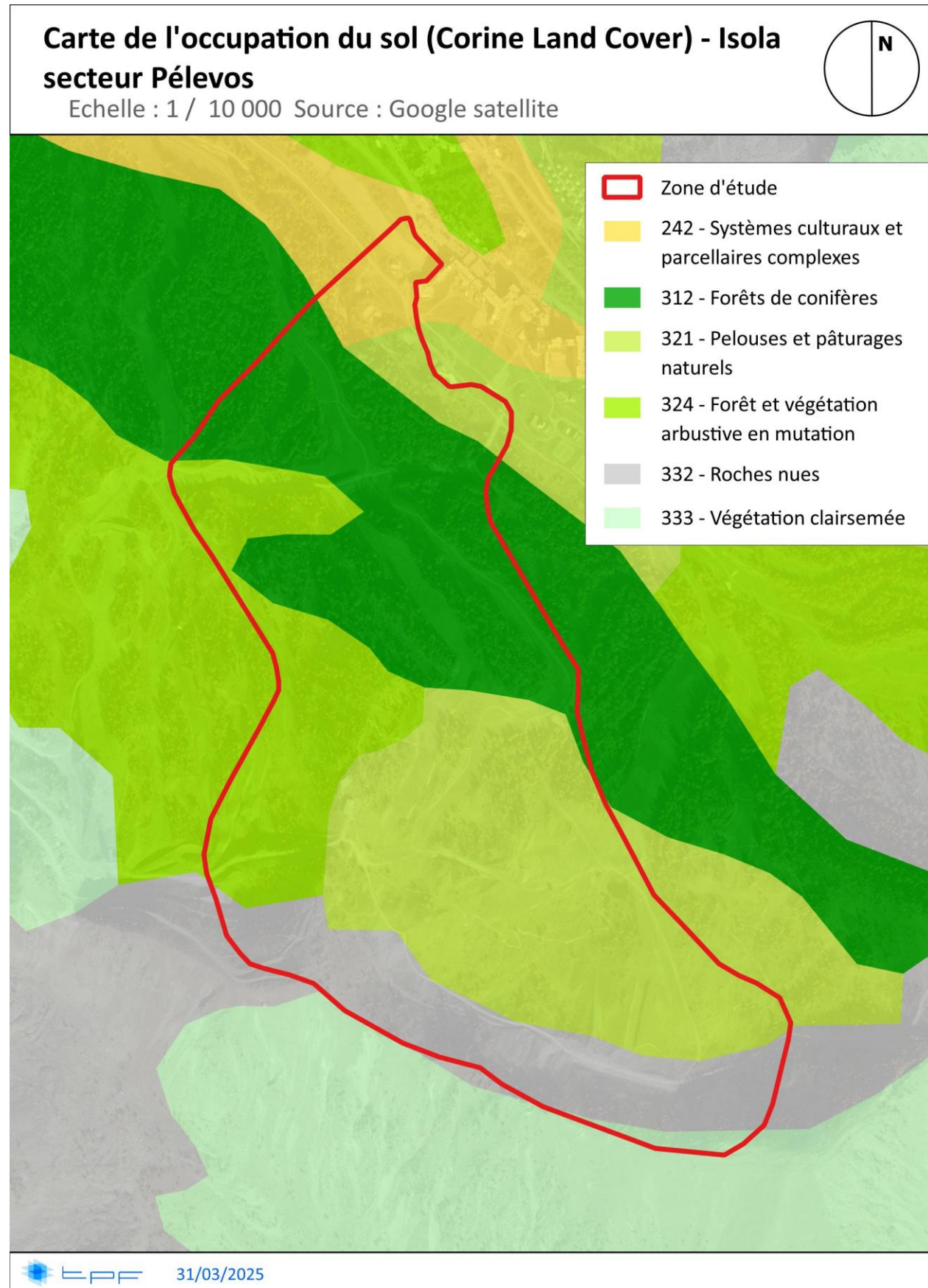
Réseaux et infrastructures de transports aux alentours - Isola secteur Pélevos

Echelle : 1 / 20 000 Source : ESRI



- Zone d'étude
- Arrêt de bus
- Ligne 92 : Isola 2000 - Grand Arénas
- Ligne C35 : Isola Village - Isola 2000 Station
- Axe routier principal

III.2.2 - OCCUPATION DU SOL



Le tableau ci-après rappelle l'ensemble des impacts et mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement prévues pour le projet, et conclut sur les impacts résiduels, ainsi que sur l'absence de mesures compensatoires.

Impact positif fort	
Impact positif moyen	
Impact positif faible	
Impact nul/négligeable	
Impact négatif faible	
Impact négatif modéré	
Impact négatif fort	

IV - DESCRIPTION DES INCIDENCES NOTABLES DU PROJET ET MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION OU DE COMPENSATION DES IMPACTS NEGATIFS DU PROJET

IV.1 - TABLEAU RECAPITULATIF

Thématique Groupe biologique Phase	Nature de l'impact	Importance de l'impact initial		Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel		Nécessité mesures compensatoires	Mesures accompagnement ou suivi
		Phase chantier	Phase exploitation		Phase chantier	Phase exploitation		
Milieu physique								
Climat	Chantier : Pas de modification du climat global	Négligeable	/	/	Négligeable	/	Non	/
Qualité de l'air	<p>Chantier : De manière générale, les principales émissions atmosphériques d'un chantier sont les poussières, conjuguées aux gaz d'échappement produits par les engins</p> <p>Exploitation : Le projet n'est pas de nature à apporter une modification sur le climat de manière générale.</p> <p>Il est toutefois connu que le changement climatique anthropique est le fait des émissions de gaz à effet de serre engendrées par les activités humaines. Or les émissions en phase exploitation sont négligeable à l'échelle du domaine skiable.</p>	Négatif faible	Négligeable	<p>MR : 1 Mesure d'organisation générale via la démarche "chantier vert"</p> <p>MR : 2 Mesures de réduction des gaz d'échappement des engins</p> <p>MR : 3 Mesures de réduction des émissions de poussières</p>	Négligeable	Négligeable	Non	/
Géologie pédologie	<p>Chantier : La réalisation des aménagements induit un décapage des terres végétales, la destruction de structure rocheuse et l'implantation de béton, dont les effets seront non négligeables</p> <p>Les activités de construction peuvent entraîner des déversements accidentels de produits chimiques, de carburants ou d'autres substances toxiques sur le sol, ce qui peut contaminer le sol</p> <p>Exploitation : Absence d'impact en phase exploitation</p>	Négatif faible	Négligeable	<p>MR : 1 Mesure d'organisation générale via la démarche "chantier vert"</p> <p>MR : 5 Disposition pour limiter le risque de pollution chronique ou accidentelle</p>	Négligeable	Négligeable	Non	/
Topographie	<p>Chantier : Modifications ponctuelles de la topographie liées aux terrassements, strictement limitées à l'emprise du projet.</p> <p>Augmentation potentielle du risque de glissement et du phénomène d'érosion (ruissellements).</p> <p>Exploitation : Pas de modification de la topographie à l'exception ponctuelle de la station amont de la remontée mécanique</p>	Négatif faible	Négligeable	<p>MR : 1 Mesure d'organisation générale via la démarche "chantier vert"</p> <p>MR : 4 Mesure d'optimisation des mouvements de terre</p>	Négligeable	Négligeable	Non	/

Thématique Groupe biologique Phase	Nature de l'impact	Importance de l'impact initial		Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel		Nécessité mesures compensatoires	Mesures accompagnement ou suivi
		Phase chantier	Phase exploitation		Phase chantier	Phase exploitation		
Milieu physique								
Eaux superficielles et souterraines	<p>Chantier : La phase chantier comporte des risques de pollutions de ces milieux plus ou moins difficiles à maîtriser :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'apport substantiel de Matières En Suspension (MES) dans les ouvrages de collecte des eaux de pluie. • Le rejet de l'émulsifiant employé dans le cadre des travaux de revêtement de la chaussée de la voirie, le déversement accidentel de laitance de béton, les rejets d'eau de ressuyage des bétons frais. • Les opérations d'entretien des engins de chantier (vidange), de lavage des toupies de béton, le risque de fuite d'hydrocarbures. • Les travaux de drainage <p>Exploitation, eaux souterraines: Absence de rejets non traités et de prélèvement dans les eaux souterraines susceptible d'en modifier les aspects qualitatif et quantitatif. Absence d'impacts sur le niveau de la nappe. Absence de risques de pollution.</p> <p>Exploitation, eaux superficielles : Imperméabilisation des sols induit par les infrastructures négligeables Pas de modification de l'écoulement des eaux</p>	Négatif faible	Négligeable	<p>MR : 1 Mesure d'organisation générale via la démarche "chantier vert"</p> <p>MR : 5 Disposition pour limiter le risque de pollution chronique ou accidentelle</p> <p>MR : 6 Mise en place d'un assainissement séparatif provisoire</p>	Négligeable	Négligeable	Non	
Captages d'eau potable	Les travaux n'ont pas d'impact sur les captages en aval.	Négligeable	Négligeable	/	Négligeable	Négligeable	Non	

Thématique Groupe biologique Phase	Nature de l'impact	Importance de l'impact initial		Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel		Nécessité mesures compensatoires	Mesures accompagnement ou suivi
		Phase chantier	Phase exploitation		Phase chantier	Phase exploitation		
Risques naturels								
Risque avalanche	Chantier : Les travaux sont réalisés en période estivale Exploitation : Le risque est intégré dès la conception	Négligeable	Négligeable	/	Négligeable	Négligeable	Non	
Risque incendie	Chantier : Les travaux sont sources d'émergence de feu et au regard de la répartition géographique isolé dans le massif forestier des opérations cela représente un risque non négligeable. Exploitation : La station amont de la remontée mécanique présente un risque lié aux équipements électrique et mécanique du fait de son implantation isolé.	Négatif faible	Négatif faible	MR : 1 Mesure d'organisation générale via la démarche "chantier vert" MR : 13 Equipements de lutte contre les incendies	Négligeable	Négligeable	Non	
Risque inondation	Chantier : Les travaux sont en période d'étiage Exploitation : Dans la conception de la passerelle himalayenne est intégré le risque d'inondation torrentielle	Négligeable	Négligeable	/	Négligeable	Négligeable	Non	
Risque mouvement de terrain	Chantier : La modification de sol induit par le terrassement massif augmente le risque de glissement de terrain Exploitation : Le respect des dispositifs des études géotechniques et de la réglementation de construction dans le zonage du PPR mouvement de terrain et zone sismique 4 préserve le projet de ce risque	Négligeable	Négligeable	/	Négligeable	Négligeable	Non	

Thématique Groupe biologique Phase	Nature de l'impact	Importance de l'impact initial		Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel		Nécessité mesures compensatoires	Mesures accompagnement ou suivi
		Phase chantier	Phase exploitation		Phase chantier	Phase exploitation		
Milieu humain								
Population/habitat	Chantier : Essentiellement liées aux éventuelles perturbations de la circulation des engins de chantier et camions, et aux commodités de voisinage (poussières, bruit). Toutefois, les habitations sont éloignées des différents chantiers Exploitation : Le projet n'a pas d'influence sur la population et l'habitat en phase exploitation.	Négligeable	Négligeable	/	Négligeable	Négligeable	Non	
Activités économiques, emplois et revenus	Chantier : La présence de travaux en période estivale permet le fonctionnement des activités commerciales de première nécessité Exploitation : Le projet participe au développement de la station et notamment de la saison estivale	Positifs faibles à Positifs modérés	Positifs forts	/	Positifs faibles à Positifs modérés	Positifs forts	Non	
Equipements et tourisme	Chantier : Des perturbations d'usage, ou des nuisances acoustiques et de la qualité de l'air sont attendues en phase chantier, or durant cette période estivale l'offre touristique est basée sur le calme Exploitation : Le projet participe à la diversification des activités touristiques et leurs modernisations pour un plus grand confort.	Négatif faible	Positifs forts	MR : 15 Sensibilisations du public	Positifs faibles à Positifs modérés	Positifs forts	Non	
Occupation des sols	Chantier : Défrichement de 2 ha terrain boisée Pas d'impact supplémentaire liée aux bases vies et chemins d'accès Exploitation : Maintien en structure de végétation rase des parties défrichées qui représente une partie négligeable.	Négligeable	Négligeable	/	Négligeable	Négligeable	Non	
Voirie – transports	Chantier : Les travaux sont prévus en période de faible affluence. Exploitation : Le projet n'a aucune incidence sur les infrastructures routières ou de stationnement ; Pas d'impact supplémentaires pour les chemins d'accès pour l'entretien.	Négligeable	Négligeable	/	Négligeable	Négligeable	Non	
Réseaux et consommations énergétiques	Chantier : Raccordement aux réseaux existants. Mise en place de compteurs de chantier. Exploitation : Le projet participe à l'amélioration des réseaux de neige de culture	Négligeable	Positifs modérés	/	Négligeable	Positifs modérés	Non	
Déchets	Chantier : Les travaux génèrent des déchets classiquement rencontrés : cartons, plastiques, inertes, DIB pouvant être source de pollution. Exploitation : En dehors des déchets générés par les usagers le projet n'est pas de nature à engendrer des déchets.	Négatif modéré	Négligeable	MR : 1 Mesure d'organisation générale via la démarche "chantier vert" MR : 16 Optimisations de la gestion des déchets, MR : 17 Mises en place le Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED).	Négligeable	Négligeable	Non	

Thématique Groupe biologique Phase	Nature de l'impact	Importance de l'impact initial		Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel		Nécessité mesures compensatoires	Mesures accompagnement ou suivi
		Phase chantier	Phase exploitation		Phase chantier	Phase exploitation		
Cadre de vie								
Ambiance sonore	Chantier : Chantier globalement générateur de nuisances sonores (notamment terrassements, minage potentiel pour les phases les plus bruyantes). Exploitation : Pas d'impact significatif au regard de l'ambiance sonore existante au cœur de la station.	Négatif faible	Négligeable	MR : 1 Mesure d'organisation générale via la démarche "chantier vert" MR : 18: Dispositions organisationnelles de réduction de la gêne liée au bruit	Négligeable	Négligeable	Non	
Emissions de polluants, poussières et santé humaine	Chantier : La possible dégradation de la qualité de l'air n'est pas significative pour impacter la santé humaine Exploitation : Le projet n'est pas de nature à impacter la santé humaine sur la qualité de l'air	Négligeable	Négligeable	/	Négligeable	Négligeable	Non	
Emissions de vibrations, odeurs et de lumières	Chantier : Les possibles nuisances sont éloignées des habitations Exploitation : Le projet, dans sa phase de fonctionnement, n'est pas de nature à induire des vibrations ou des émissions polluantes.	Négligeable	Négligeable	MR : 15 Sensibilisations du public	Négligeable	Négligeable	Non	
Patrimoine et paysage								
Patrimoine	Chantier : Aucun impact Exploitation : Aucun impact	Négligeable	Négligeable	/	Négligeable	Négligeable	Non	
Paysage	Chantier : Impacts temporaires relativement longs sur le paysage. Impacts visuels généraux (parcage des engins, zones de travaux, stockages, terrassements, grues...) Exploitation : Absence de modifications significatives de l'équilibre des paysages du Haut-Pays des Alpes-Maritimes. L'aménagement de la luge sera relativement discret comparé aux aménagements/constructions déjà présentes. La construction de la nouvelle ligne de télécabines sera compensée par la démolition de l'ancienne ligne.	Négligeable	Négligeable	/	Négligeable	Négligeable	Non	

Thématique Groupe biologique	Habitat / espèce Enjeu	Nature de l'impact	Importance de l'impact initial		Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel		Nécessité mesures compensatoires	Mesures accompagnement ou suivi
			Phase chantier	Phase exploitation		Phase chantier	Phase exploitation		
Milieu naturel									
Habitats naturels	Bas marais alcalin	Chantier : Construction de la nouvelle piste en luge en limite de cet habitat, risque de débordement des engins de chantier Exploitation : Fréquentation par usagers de la luge, piétinements occasionnels possibles	Négatif modéré	Négatif faible	ME 1: Refonte du tracé de luge pour éviter les espèces floristiques protégées MR : 7 Adaptation de l'emprise initiale pour limiter l'impact sur les habitats MR : 9 Balisage et mise en défens préventifs des espèces floristiques à enjeu impactées MR : 12 Matérialisation des zones de circulation des engins dans les zones à enjeux	Négligeable	Négligeable	Non	
	Marre de tourbières bombées	Chantier : Construction de la remontée mécanique et démontage téléski à proximité Exploitation : Fréquentation à proximité par usagers	Négatif faible	Négatif faible	MR : 7 Adaptation de l'emprise initiale pour limiter l'impact sur les habitats MR : 9 Balisage et mise en défens préventifs des espèces floristiques à enjeu impactées	Négligeable	Négligeable	Non	
	Tourbière de vallées	Chantier : Construction de la nouvelle piste en luge sur une partie de cet habitat Exploitation : Fréquentation par usagers de la luge	Négatif modéré	Négatif faible	MR : 7 Adaptation de l'emprise initiale pour limiter l'impact sur les habitats MR : 9 Balisage et mise en défens préventifs des espèces floristiques à enjeu impactées	Négligeable	Négligeable	Non	
	Forêt occidentale à Larix et Pinus cembra	Chantier : Défrichement d'une partie de cet habitat pour la construction de la remontée mécanique Exploitation : Fréquentation par les usagers de la télécabine	Négatif modéré	Négatif faible	MR : 7 Adaptation de l'emprise initiale pour limiter l'impact sur les habitats MR : 10 Balisage préventif des arbres à cavité et/ou remarquables MR : 11 Méthodologie adaptée pour le défrichement MR : 12 Matérialisation des zones de circulation des engins dans les zones à enjeux	Négatif faible	Négligeable	Oui (au sens du défrichement)	

Thématique Groupe biologique	Habitat / espèce Enjeu	Nature de l'impact	Importance de l'impact initial		Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel		Nécessité mesures compensatoires	Mesures accompagnement ou suivi
			Phase chantier	Phase exploitation		Phase chantier	Phase exploitation		
Milieu naturel									
Flore	Aconit de Burnat	Chantier : Le tracé initial de la piste de luge traversait des populations de cette espèce Exploitation : Fréquentation par usagers de la luge, piétinements occasionnels possibles	Négatif fort	Faible	ME 1: Refonte du tracé de luge pour éviter les espèces floristiques protégées MR : 9 Balisage et mise en défens préventifs des espèces floristiques à enjeu impactées	Négligeable	Négligeable	Non	
	Cardamine à feuilles d'asaret	Chantier : Le tracé initial de la piste de luge traversait des populations de cette espèce Exploitation : Fréquentation par usagers de la luge, piétinements occasionnels possibles	Négatif fort	Faible	ME 1: Refonte du tracé de luge pour éviter les espèces floristiques protégées MR : 9 Balisage et mise en défens préventifs des espèces floristiques à enjeu impactées	Négligeable	Négligeable	Non	
	Lis martagon	Chantier : Le tracé initial de la piste de luge traversait des populations de cette espèce Exploitation : Fréquentation par usagers de la luge, piétinements occasionnels possibles	Négatif modéré	Faible	ME 1: Refonte du tracé de luge pour éviter les espèces floristiques protégées MR : 9 Balisage et mise en défens préventifs des espèces floristiques à enjeu impactées	Négligeable	Négligeable	Non	
	Œillet œil-de- paon	Chantier : La construction de la ligne télécabine et le raccourcissement du télésiège empiètent sur des populations de cette espèce Exploitation : Pas d'impact	Négatif modéré	Négligeable	MR : 9 Balisage et mise en défens préventifs des espèces floristiques à enjeu impactées	Négligeable	Négligeable	Non	
	Dactylorhize de Mai	Chantier : Le tracé rectifié de la piste de luge traverse des populations de cette espèce Exploitation : Fréquentation par usagers de la luge, piétinements occasionnels possibles	Négatif fort	Faible	ME 1: Refonte du tracé de luge pour éviter les espèces floristiques protégées MR : 9 Balisage et mise en défens préventifs des espèces floristiques à enjeu impactées	Négatif faible à Négligeable	Négligeable	Non	
	Nigritelle de Cornélia	Chantier : Pieds à proximité de la ligne télésiège raccourcie Exploitation : Pas d'impact	Négatif faible	Négligeable	MR : 9 Balisage et mise en défens préventifs des espèces floristiques à enjeu impactées	Négligeable	Négligeable	Non	

Thématique Groupe biologique	Habitat / espèce Enjeu	Nature de l'impact	Importance de l'impact initial		Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel		Nécessité mesures compensatoires	Mesures accompagnement ou suivi
			Phase chantier	Phase exploitation		Phase chantier	Phase exploitation		
Milieu naturel									
Mammifères terrestres	Marmotte des Alpes	Chantier : Tracé de la luge et démontage télési à proximité de terriers observés Exploitation : Fréquentation par usagers des infrastructures	Négatif faible	Négatif faible à Négligeable	MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces	Négatif faible à Négligeable	Négligeable	Non	
Chiroptères	Barbastelle d'Europe	Chantier : Construction de la remontée mécanique et démontage télési à proximité d'arbres identifiés comme gîte arboricole potentiel ; impact en terrain de chasse de l'espèce	Négatif modéré	Négligeable	MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces MR : 10 Balisage préventif des arbres à cavité et/ou remarquables	Négligeable	Négligeable	Non	
	Murin de Natterer		Négatif modéré	Négligeable	MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces MR : 10 Balisage préventif des arbres à cavité et/ou remarquables	Négligeable	Négligeable	Non	
	Murin d'Alcathoe	Chantier : Construction de la remontée mécanique et démontage télési, potentiel impact en terrain de chasse de l'espèce	Négatif faible	Négligeable	MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces MR : 10 Balisage préventif des arbres à cavité et/ou remarquables	Négligeable	Négligeable	Non	
	Noctule de Leisler		Négatif faible	Négligeable	MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces MR : 10 Balisage préventif des arbres à cavité et/ou remarquables	Négligeable	Négligeable	Non	
	Sérotine de Nilsson		Négatif faible	Négligeable	MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces MR : 10 Balisage préventif des arbres à cavité et/ou remarquables	Négligeable	Négligeable	Non	

Thématique Groupe biologique	Habitat / espèce Enjeu	Nature de l'impact	Importance de l'impact initial		Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel		Nécessité mesures compensatoires	Mesures accompagnement ou suivi
			Phase chantier	Phase exploitation		Phase chantier	Phase exploitation		
Milieu naturel									
Oiseaux	Chevêchette d'Europe	Chantier : Construction de la remontée mécanique et démontage télési à proximité d'arbres identifiés comme gîte potentiel de la Chevêchette d'Europe Exploitation : Risque de collision	Négatif modéré	Négatif faible	MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces MR : 10 Balisage préventif des arbres à cavité et/ou remarquables	Négligeable	Négligeable	Non	
	Lagopède alpin	Chantier : Construction de la remontée mécanique et démontage télési à proximité des zones de fréquentation de l'espèce Exploitation : Risque faible de fréquentation par usagers de la télécabine / risque de collision	Négatif modéré	Négatif faible	MR : 20 Mise en place d'une zone de quiétude pour le Tétrás lyre et le Lagopède alpin MR : 21 Dispositif d'effarouchement pour les oiseaux vis-à-vis des câbles de la remontée mécanique	Négligeable	Négligeable	Non	
	Tétrás lyre	Chantier : Construction de la remontée mécanique et démontage télési à proximité des zones de fréquentation de l'espèce Exploitation : Fréquentation par usagers de la télécabine sur d'éventuelles nouvelles zones hors-pistes, à proximité de sites d'hivernage / risque de collision	Négatif modéré	Négatif modéré	MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces MR : 10 Balisage préventif des arbres à cavité et/ou remarquables MR : 21 Dispositif d'effarouchement pour les oiseaux vis-à-vis des câbles de la remontée mécanique MR : 20 Mise en place d'une zone de quiétude pour le Tétrás lyre et le Lagopède alpin	Négligeable	Négligeable	Non	

Thématique Groupe biologique	Habitat / espèce Enjeu	Nature de l'impact	Importance de l'impact initial		Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel		Nécessité mesures compensatoires	Mesures accompagnement ou suivi
			Phase chantier	Phase exploitation		Phase chantier	Phase exploitation		
Milieu naturel									
Entomofaune	Moiré piémontais	Chantier : Observé sur l'emprise de la future gare de la nouvelle ligne télécabine Exploitation : Pas d'impact	Négatif modéré	Négligeable	MR : 7 Adaptation de l'emprise initiale pour limiter l'impact sur les habitats MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces MR : 11 Méthodologie adaptée pour le défrichement	Négligeable	Négligeable	Non	
	Céphalion	Chantier : Observé sur l'emprise de la piste de luge Exploitation : Pas d'impact	Négatif faible	Négligeable	MR : 7 Adaptation de l'emprise initiale pour limiter l'impact sur les habitats MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces MR : 11 Méthodologie adaptée pour le défrichement	Négligeable	Négligeable	Non	
	Miramelle ligure	Chantier : Observé sur l'emprise de la piste de luge Exploitation : Pas d'impact	Négatif modéré	Négligeable	MR : 7 Adaptation de l'emprise initiale pour limiter l'impact sur les habitats MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces MR : 11 Méthodologie adaptée pour le défrichement	Négligeable	Négligeable	Non	
	Criquet de la Bastide	Chantier : Observé sur l'emprise de la future gare de la nouvelle ligne télécabine et l'emprise de la piste de luge Exploitation : Pas d'impact	Négatif modéré	Négligeable	MR : 7 Adaptation de l'emprise initiale pour limiter l'impact sur les habitats MR : 8 Adaptation de la période des travaux sur l'année en fonction du calendrier phénologique des espèces MR : 11 Méthodologie adaptée pour le défrichement	Négligeable	Négligeable	Non	

Les indicateurs de suivi de ces principales mesures portent sur :

- La qualité de l'air,
- La qualité de l'eau,
- Les milieux naturels,
- La voirie,
- Les déchets de chantiers,
- L'acoustique,
- Le paysage,
- Le risque de mouvement de terrain.

Ces différents dispositifs de suivi ainsi que le coût des mesures sont détaillés dans l'étude d'impact.

IV.2 - EFFETS CUMULES

IV.2.1 - PROJETS CONSIDERES

Les aménagements du front de neige envisagé au sein de la station de ski d'Isola 2000 ont des impacts très localisés. En conséquence, les projets pris en compte sont ceux qui concernent directement la station de ski d'Isola 2000.

IV.2.2 - ANALYSE DES EFFETS CUMULES

L'analyse des effets cumulés se base essentiellement sur les éléments disponibles dans les avis de l'Autorité environnementale et dans les arrêtés préfectoraux.

Elle s'effectue sur les impacts résiduels de chaque projet, une fois appliquée les mesures d'évitement et de réduction.

IV.2.2.1 - Milieu physique

Les effets du *présent projet* sur le climat, la qualité de l'air, la topographie, et la géologie sont très limités dans l'espace pour avoir des effets cumulés notables avec d'autres projets. L'impact cumulé est ainsi caractérisé de faible voire négligeable.

- **Eaux souterraines**

L'effet cumulé des différents projets est négligeable. Seul le projet lié à l'alimentation des réseaux de neige de culture est susceptible d'avoir un impact au niveau de la ressource en eau, au regard des prélèvements nécessaires.

- **Eaux superficielles**

L'effet cumulé des différents projets est négligeable, voire faiblement positif. Il est principalement lié aux dispositifs de traitement des eaux superficielles systématiquement imposés aux projets par la réglementation. Plus spécifiquement, la retenue collinaire prévoit une collecte des eaux superficielles et une meilleure gestion par un réseau adapté. Dans le cadre du présent projet, la modification du réseau d'enneigement n'a pas d'incidence notable sur les eaux de fonte et la quantité d'eau prélevée.

IV.2.2.2 - Patrimoine naturel

Les différents projets sont implantés essentiellement sur des terrains naturels, bien qu'une partie d'entre eux sont localisés en cœur de station à proximité immédiate des bâtiments existants.

Le projet immobilier objet de la présente étude est susceptible d'avoir un impact négatif sur les habitats naturels, puisqu'il implique l'artificialisation de plus de 2000 m² de terrain aujourd'hui relativement naturel. Cependant, au vu de la faible superficie concernée et de la faible qualité du milieu présent sur le terrain du projet, et des mesures ERC qui seront mises en œuvre, cet impact est considéré comme négligeable.

L'effet cumulé des différents projets est certes durable mais tend à faiblement diminuer la surface de ces espaces, qui sont des sites d'accueil d'un cortège diversifié d'espèces faunistiques et floristiques.

IV.2.2.3 - Risques naturels

La plupart des projets analysés n'ont pas d'impact particulier sur les risques. Les dispositions constructives définies permettent de limiter d'éventuelles conséquences et atteintes aux biens et aux personnes qui seraient liées aux risques naturels.

L'étude hydraulique du projet de retenue collinaire du Gourc de la Peur identifiait un risque pour la station, en cas de rupture de l'ouvrage ; des dispositions géotechniques visant à assurer sa stabilité et réduire la probabilité de rupture devaient être apportées.

En conséquence, les effets cumulés des différents projets en matière de risques naturels sont considérés comme faiblement négatifs.

IV.2.2.4 - Milieu humain / Accessibilité, déplacements, transports

Seules les thématiques susceptibles de subir des effets cumulés sont ici traitées.

- **Population / Activités (économiques et touristiques)**

Tous les projets présentent un impact positif ou nul pour la population que ce soit en matière d'offre d'hébergement, de maintien ou de création d'activités, de cadre de vie. L'effet cumulé reste positif pour l'ensemble des projets.

L'effet cumulé sur les activités est globalement positif puisque toutes ces opérations contribuent à la création ou au maintien des emplois, favorisent le développement de l'activité touristique. Ils permettent de renforcer l'attractivité de la station d'Isola 2000 en l'orientant sur une économie 4 saisons.

- **Accessibilité, déplacements, transports**

Le projet de réaménagement de la place centrale a été considéré comme ayant un impact positif en matière de circulation douce, alors que les autres projets analysés ont un impact nul voire négligeables sur ce point.

L'effet cumulé est donc globalement positif puisqu'aucune évolution du trafic liée aux projets n'est de nature à dégrader la situation de façon significative.

IV.2.2.5 - Commodités du voisinage / Santé humaine

Les différents projets ne sont pas de nature engendrer des impacts sur les commodités du voisinage ou la santé humaine.

Les effets cumulés sur ces thématiques sont donc jugés négligeables.

IV.2.2.6 - Patrimoine et paysage

Aucun des projets ne porte atteinte au patrimoine culturel ou archéologique, ce qui conduit à considérer un effet cumulé nul sur la préservation du patrimoine

Les effets de l'aménagement de la ligne de télécabine et de du circuit de luge sont considérés comme négligeables. Ils vont légèrement modifier le paysage à échelle locale mais n'auront aucun impact à grande échelle.

V - INCIDENCES NEGATIVES NOTABLES ATTENDUES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT QUI RESULTENT DE LA VULNERABILITE DU PROJET A DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS EN RAPPORT AVEC LE PROJET

Plusieurs risques de catastrophes majeurs sont susceptibles de survenir sur ou à proximité immédiate de la zone du projet. Il s'agit notamment :

- Des risques de mouvements de terrain et d'inondation (crues torrentielles),
- Des risques sismiques,
- Des risques d'avalanche.

Les incidences négatives notables sur la vulnérabilité du projet à ces risques peuvent entraîner la destruction de certaines constructions.

Le projet, afin de se protéger du risque de mouvement de terrain, d'avalanche et d'inondation, mettra en œuvre les mesures de réduction suivantes :

- Adaptation du calendrier des travaux,
- Dispositions constructives spécifiques afin de résister à d'éventuelles surpressions pouvant être induites par un phénomène avalancheux,
- Mis en place d'une zone de confinement...

VI - DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES EXAMINEES

VI.1 - CHOIX DU SITE D'IMPLANTATION DU PROJET

VI.1.1 - CHOIX DU SECTEUR DE PELEVOS

VI.1.1.1 - Création de la nouvelle télécabine de Pelevos

• Choix implantation de la gare aval

L'implantation de la gare aval est le fruit d'une réflexion comprend les paramètres suivants :

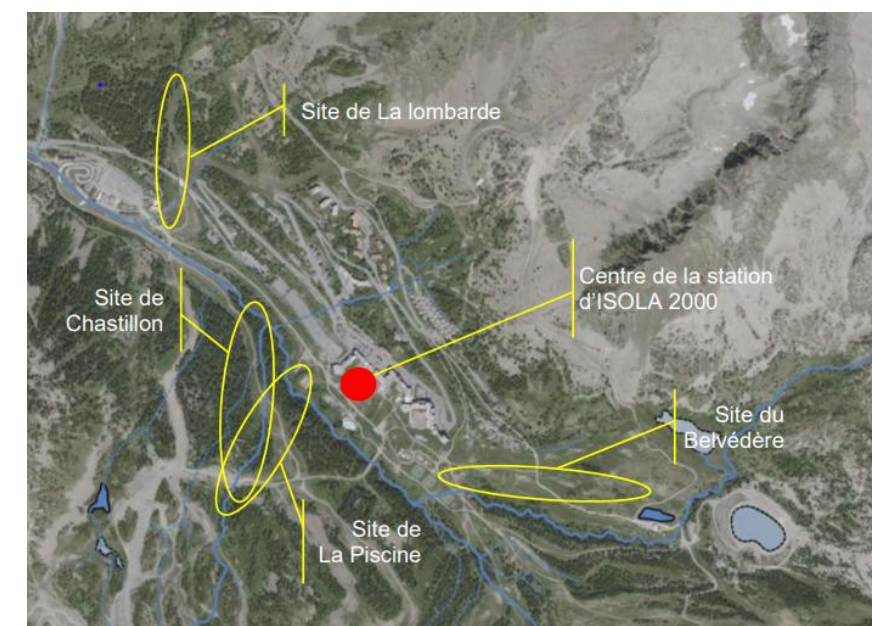
- Un accès direct des piétons arrivant du parking ou de la zone urbanisée par un cheminement qui reste sécurisé en dehors de zone de circulation des skieurs,
- Un accès adapté pour les PMR avec un quai accessible directement depuis les zones de circulation urbaines sans écart de niveau à franchir et sans cheminement sur la partie enneigée du domaine skiable,
- Un accès simple pour les skieurs depuis la piste de ski à proximité et avec une zone d'attente sécurisée car en dehors des flux de skieurs existants,
- La sécurité de tous les usagers se trouve ainsi fortement améliorée par la nouvelle implantation de l'installation,
- L'implantation de la gare aval permet d'éviter les zones rouges du PPR relatives aux crues torrentielles potentielles qui sont très contraignantes pour l'aménagement du front de neige du domaine skiable de la station,
- A noter que ce positionnement de gare ne nécessite pas d'adaptation des téléskis de Chastillon et du Front de neige présent à proximité de la gare.

VI.1.1.2 - Piste de luge

Cinq sites d'implantation de la piste de luge ont fait l'objet une étude de faisabilité le choix de ces sites est basé sur les contraintes suivantes

- L'accès hivernal pour les piétons et la traversée des flux de skieurs,
- La distance à parcourir depuis un point d'entrée ou de stationnement pour rejoindre l'embarquement,
- L'accessibilité de l'appareil aux Personnes à Mobilité Réduite.

La localisation des sites étudiées est présentée dans la carte ci-dessous.



En complément de ces contraintes, les éléments suivants ont été pris en considération pour le choix du site d'implantation :

- Les sensations et le plaisir rencontrés en parcourant la piste,
- La sensation de vitesse lors du parcours,
- L'intérêt de l'environnement dans lequel se situe la luge,
- La proximité avec le front de neige et la facilité d'accès à l'embarquement,
- La visibilité de l'installation depuis le centre de la station et les commerces, depuis les pistes de ski et depuis la route menant à Isola 2000 et au col de la Lombarde.

VI.1.2 - CHOIX DU PROJET D'AMENAGEMENT

VI.1.2.1 - Création de la nouvelle télécabine de Pelevos

Dans le but de réduire les coûts de construction, une solution de remplacement par une installation avec des véhicules ouverts de type télésiège a été étudiée. Toutefois, cette solution n'a pas été retenue pour les raisons suivantes :

- Le tracé de l'installation survole un ruisseau dans une combe très marquée en partie basse de la ligne au niveau de la zone rouge du PPR. Aussi les contraintes techniques pour sécuriser la structure auraient été trop importantes,
- L'impact écologique d'une installation de type télésiège débrayable est plus conséquent avec un nombre d'ouvrages de ligne et de véhicules plus important nécessitant plus de fabrication, de transport et de travaux sur site,
- La fonctionnalité de ce type d'installation est moins bien adaptée au transport des piétons ainsi qu'à la diversification 4 saisons (plus de difficulté pour l'embarquement et le débarquement des piétons sur les sièges ainsi que pour le transport des engins ludiques comme les VTT).

VI.1.3 - ADAPTATION DU PROJET AUX CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

VI.1.3.1 - Création de la nouvelle télécabine de Pelevos

- **Contraintes écologiques**

Au regard des enjeux écologiques le projet a fait l'objet d'adaptations au niveau de la gare amont pour que les constructions et aménagements restent en dehors de l'emprise des habitats naturels sensibles identifiés.

Les adaptations réalisées étant les suivantes :

- Adaptation du niveau de débarquement dont l'altimétrie a été réduite au maximum pour ne pas avoir de remblais dans la zone humide à l'amont tout en concernant un niveau de débarquement à une altitude suffisante pour permettre l'accès des skieurs par gravité aux pistes de ski existantes,
- Adaptation de la géométrie de l'aménagement en sortie de gare pour ne pas avoir de remblais dans la zone humide à l'amont,
- Déplacement du positionnement de la gare vers l'aval pour permettre de l'éloigner de la zone humide présente à l'amont. Cette adaptation ayant une incidence directe sur le coût de construction qui se retrouve significativement augmenté avec une gare qui se retrouve très haute par rapport au niveau du terrain naturel et qui va nécessiter des fondations d'ouvrages de grande hauteur.

- **Contrainte risque avalanches**

A la suite de l'étude du risque d'avalanches réalisée par le bureau d'études nivologiques ENGINEERISK, le projet a fait l'objet d'adaptations au niveau de la gare amont étant donné que la gare peut être impactée par des coulées (avalanches identifiées n°17 à 20 du PIDA) gérables par les aménagements du terrain pour dévier l'écoulement. Les adaptations apportées pour traiter ce risque naturel étant les suivantes :

- Pour éviter tout risque de dommage au niveau du sous-sol du local, celui-ci a été déplacé du côté gauche de la gare avec inversion du sens de montée de la télécabine. Cette adaptation permet de supprimer tout risque de dommage au niveau du local d'exploitation et ainsi d'éviter toutes pertes d'exploitation en garantissant le fonctionnement des constituants présents dans le sous-sol du local,

- Avec le déplacement du local côté gauche, l'aménagement de la gare d'arrivée a pu être optimisé en reprenant la forme du remblaiement du côté des coulées d'avalanches pour créer une digue permettant de dévier les coulées devant la gare et de réduire ainsi fortement les risques de dommage au niveau des structures de la gare et du quai de débarquement,
- Ces modifications ont aussi permis de limiter l'impact du projet sur les espaces naturels avec une surface d'aménagement qui passe de ~3 200 m² à ~2 500 m² et des volumes de remblai qui passent de ~5 200 m³ à ~4 300 m³.

VI.1.3.2 - Piste de luge

Un fois le choix de l'emplacement de la piste de luge validé une analyse détaillée de la composition floristique et des zones humides a été réalisée et le tracé de la piste a été adaptée plusieurs fois afin de n'impacter aucun élément à enjeu.

VII - DESCRIPTION DES METHODES UTILISEES POUR LA PRESENTE ETUDE D'IMPACT

VII.1 - Etablissement de l'état initial

L'établissement d'un état initial le plus précis possible constitue la première étape dans la connaissance des milieux impactés par le projet.

L'analyse a porté sur le site directement concerné par l'opération et sur ses abords, voire sur un ensemble plus vaste.

La connaissance des milieux étudiés est le fait :

- D'échanges avec le porteur de projet, les acteurs locaux et les Services de l'Etat,
- De visites de terrain qui ont permis d'apprécier la configuration du site de projet et le contexte environnemental et socio-économique local,
- D'inventaires écologiques,
- Des études spécifiques réalisées dans le cadre du projet,
- D'une investigation bibliographique des données issues :
 - Des bases de données : inpn, georisques...,
 - Des documents cadres et stratégiques : SDAGE...,
 - Des études antérieures menées dans le cadre d'autres projets sur Isola,
 - ...
- D'une approche cartographique,
- De la consultation des sites Internet des divers services administratifs concernés :
 - La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM),
 - La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC),
 - L'Agence Régionale de Santé (ARS),
 - La Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

VII.2 - CARACTERISATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES ASSOCIEES

La caractérisation des impacts du projet sur l'environnement est basée sur la mise en parallèle des données initiales avec les caractéristiques du projet, sur les conditions de respect de la réglementation en vigueur et sur l'expérience du bureau d'études TPFi dans la conduite d'études d'impact et des différents bureaux d'études spécifiques (écologues, hydrauliciens, traficiens, géotechniciens, acousticiens, architectes, juristes).

VII.3 - DIFFICULTES RENCONTREES

Les principales difficultés rencontrées pour la réalisation de cette étude d'impact sont liées aux enjeux du secteur d'étude, qu'ils soient :

- Ecologique : milieu montagnard,
- Risques naturels : Avalanches, Mouvements de terrain, inondation (crues torrentielles),
- Urbanistiques : Loi montagne, DTA, PLUm, ...

La présente étude d'impact a ainsi nécessité des études spécifiques réalisées par les bureaux spécialisés :

- Écologique,
- Hydraulique,
- Trafic,
- Géotechniques,
- Etudes techniques liées aux risques naturels identifiés.

Par ailleurs, d'autres études ont été menées concernant l'acoustique des bâtiments, le bilan carbone...etc.

• Zoom sur : les effets cumulés

L'analyse des effets cumulés a été soumise à deux difficultés principales :

- Établir la liste précise des projets à prendre en compte, la connaissance de l'état d'avancement (abandonné, toujours actif ou réalisé) des projets n'étant pas aisée, notamment pour ce qui est des projets privés,
- Récupérer les études d'impacts et dossier de Police de l'Eau des différents projets afin de faire une analyse la plus complète possible.

Dans le cadre du présent projet, il n'a pas été possible de récupérer l'ensemble des dossiers règlementaires établis et l'analyse a donc été réalisée essentiellement sur la base des avis de l'Autorité Environnementale et des arrêtés de Police de l'Eau, certains avis étant tacites, ainsi que sur les résumés non techniques des études d'impact.

VIII - AUTEURS DE L'ETUDE

Cette étude d'impact a été réalisée par :



Le tableau ci-après précise la composition de l'équipe d'étude.

Entreprise	Fonction	Intervenant	Mail	Domaine d'expertise écologique
TPF Ingénierie	Coordination étude	Leslie Moreno	l.moreno@tpfi.fr	-
	Rédaction	Noémie Aligon / Nathan Keating / Leslie Moreno	n.aligon@tpfi.fr	-
	Cartographie	Marc Meister	m.meister@tpfi.fr	-
	Expertise terrain	Sarah LONGARINI	s.longarini@tpfi.fr	Fauniste
Manon VILLALARD		m.villalard@tpfi.fr	Botaniste	
Burotika	Expertise terrain	Joss DEFFARGES	helpburotika@hotmail.fr	Fauniste
Saxicola	Expertise terrain	Pierrick Giraudet	pgiraudet@saxicola.fr	Chiroptérologue