



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

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

sur le projet de création d'une télécabine de liaison entre
Superdévoluy et la Joue du Loup - opération de remplacement
du télésiège du Jas par une télécabine à Dévoluy (05)

N° MRAe
001645/A P - 002111/A P

PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 6 mai 2025 en collégialité électronique par Philippe Guillard, Jean-François Desbouis, Sylvie Bassuel, Marc Challéat et Johnny Douvinet, membres de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 et R122-7 du Code de l'environnement (CE), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par le Préfet des Hautes-Alpes, pour avis de la MRAe sur le projet de création d'une télécabine de liaison entre Superdévoluy et la Joue du Loup - opération de remplacement du télésiège du Jas par une télécabine à Dévoluy (05) . Le maître d'ouvrage du projet est Dévoluy Ski Développement. Le dossier comporte notamment :

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

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 6 mars 2025. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

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

- par courriel du 7 mars 2025 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 25 mars 2023 ;
- par courriel du 7 mars 2025 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 9 avril 2025.

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

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

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public, et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. Il ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

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

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

SYNTHÈSE

Le projet de création d'une télécabine de liaison entre Superdévoluy et la Joue du Loup, porté par la société Dévoluy Ski Développement, vise à relier, via une plateforme d'altitude, les deux stations du domaine skiable de la commune de Dévoluy (05).

La restructuration du domaine skiable prévoit la réalisation de travaux tels que le remplacement de l'ancien télésiège du Jas par une télécabine au départ de Superdévoluy, la création d'une télécabine au départ de la Joue du Loup, le déplacement d'une installation de neige de culture et la création d'un espace pour les débutants à l'arrivée de la télécabine, ainsi que l'aménagement d'une infrastructure au point de convergence pour développer l'attractivité du domaine.

Pour la MRAe, l'ensemble de ces opérations constitue le périmètre du projet à prendre en compte dans l'étude d'impact. La MRAe recommande de revoir l'étude d'impact et d'établir l'état initial à l'échelle du périmètre du projet global.

Concernant le volet naturel, les inventaires relatifs au Tétrás lyre (espèce d'oiseau menacée classée vulnérable) sont trop anciens et ne couvrent pas un cycle annuel complet. La MRAe recommande de caractériser et de quantifier les impacts bruts et résiduels de l'opération sur l'ensemble des habitats naturels et des espèces. La mesure de compensation envisagée (restauration d'un boisement) mérite d'être consolidée.

La MRAe recommande de justifier quantitativement l'adéquation entre la ressource en eau et les besoins futurs de la station, incluant la production de neige de culture, dans un contexte de diminution de l'enneigement naturel et de tensions sur la ressource disponible, ces dernières étant susceptibles de s'accroître du fait du changement climatique.

Le dossier ne quantifie pas les émissions de gaz à effet de serre liées aux phases de travaux et d'exploitation. Toutefois la direction départementale des territoires, consultée, indique que le porteur de projet s'est engagé de façon volontaire à compenser le bilan carbone du projet. La MRAe souligne positivement cet engagement.

La MRAe recommande de consolider l'analyse des effets cumulés afin de prendre en compte l'ensemble des projets existants.

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

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	5
1.1. Contexte et périmètre du projet.....	5
1.2. Description du projet.....	6
1.3. Procédures.....	7
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	7
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i>	7
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	8
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	8
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	8
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	8
2.1.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i>	8
2.1.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	11
2.2. Changement climatique.....	11
2.2.1. <i>Vulnérabilité du projet au changement climatique : enneigement et ressource en eau</i>	11
2.2.2. <i>Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre</i>	12
2.3. Risques naturels.....	13
2.4. Paysage.....	13
2.5. Effets cumulés.....	14

AVIS

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

1.1. Contexte et périmètre du projet

Le projet de création d'une télécabine de liaison entre les deux stations de Superdévoluy et la Joue du Loup, porté par la société Dévoluy Ski Développement, se situe au sein du domaine skiable de la commune de Dévoluy, dans le département des Hautes-Alpes (05).

Le domaine skiable actuel s'étend sur 2 ha, situés entre 1 500 m et 2 500 m d'altitude ; il est composé de 100 km de pistes, 22 remontés mécaniques et divers réseaux de neige de culture. À ce jour, pour se déplacer entre Superdévoluy (1 500 m) et la Joue du Loup (1 460 m), les usagers doivent emprunter plusieurs remontées mécaniques et pistes de ski ou passer par la route départementale D17. L'objectif du projet est de proposer une liaison facilitée entre ces deux stations via une plateforme d'altitude (1 900 m), désigné comme un « *point de convergence* », y compris pour les piétons ou en l'absence de neige. Il permettra également de remplacer le télésiège vieillissant du Jas, construit en 1989.

Selon l'étude d'impact, le projet se décompose en deux opérations, dites phases 1 et 2 (cf. Figure 1) :

- phase 1 : remplacement du télésiège du Jas partant de Superdévoluy par une télécabine ;
- phase 2 : création d'une télécabine partant de la Joue du Loup.

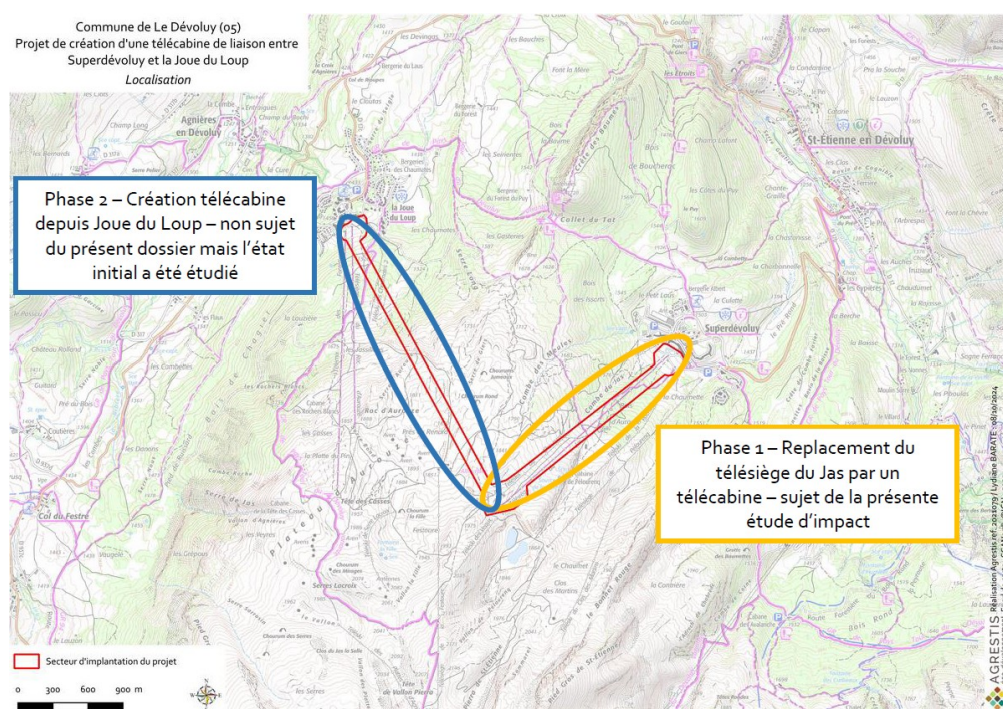


Figure 1: Localisation de la zone d'implantation du projet - Source : étude d'impact

Concernant l'opération en phase 2 de création d'une télécabine partant de la Joue du Loup, le dossier ne fournit pas d'information sur les caractéristiques de la télécabine car « *les éléments projets* » ne sont pas encore aboutis. L'état initial est analysé, mais les incidences ne sont pas évaluées à ce stade. Le dossier précise que « *la création de la télécabine au départ de la Joue du Loup fera l'objet d'une seconde étude d'impact, déposée ultérieurement, lorsque des plans projets seront arrêtés via une mise à jour du présent dossier.* ».

La MRAe relève que le « *Schéma d'Aménagement du Domaine Skiable du DEVOLUY* » annexé à l'étude d'impact prévoit deux autres opérations : « *déplacement de l'installation de neige de culture sur le TSD¹ du SOMMAREL et création d'un espace débutant à l'arrivée de la nouvelle télécabine* », ainsi que l'« *aménagement d'une infrastructure au point de convergence pour développer l'attractivité et orienter [la] commercialisation sur un tourisme éducatif, scientifique et contemplatif* ». Considérant la nature de ces deux opérations et leur proximité géographique avec les opérations des phases 1 et 2 précitées, la MRAe estime que l'ensemble de ces opérations – concourant à la « *restructuration du domaine skiable* » – constitue le périmètre du projet global. La MRAe invite le porteur de projet à établir l'état initial à l'échelle du projet global.

À chaque nouvelle demande d'autorisation, l'étude d'impact du projet de restructuration du domaine du Sauze devra être actualisée « *en procédant à une évaluation [des] incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet* ». La MRAe devra ainsi être saisie sur la base d'une l'étude d'impact actualisée (cf. article L122-1-1 III du Code de l'environnement).

La MRAe recommande de revoir le périmètre de projet global de restructuration du domaine skiable du Dévoluy, d'établir l'état initial de l'environnement à cette échelle et d'actualiser les études d'impact pour toute demande d'autorisation ultérieure.

1.2. Description du projet

Selon l'étude d'impact, l'opération en phase 1 du projet de création d'une télécabine de liaison entre Superdévoluy et la Joue du Loup concerne le remplacement du télésiège du Jas par une télécabine qui comprend :

- la déconstruction du télésiège existant du Jas ;
- la construction de la télécabine débrayable du Jas de type pinces débrayables (cabines de 10 places, débit à terme : 2 400 personnes/h contre 2 200 personnes/h pour le télésiège actuel), l'implantation de 11 pylônes (contre 18 pour le télésiège actuel) ; pour des raisons d'accessibilité, ses gares amont et aval sont décalées par rapport aux gares du télésiège actuel ;
- la création d'un layon nécessitant le défrichement d'une surface de 9 486 m², et réutilisant une portion du layon existant de 1 748 m² ;
- le terrassement au niveau des gares (équilibre entre les déblais et les remblais) ;
- le raccourcissement du télésiège de Chourum de 250 m à l'arrivée.

¹ Télésiège débrayable.



Figure 2: Localisation des travaux et aménagements de l'opération - Source : étude d'impact

Cette opération ne nécessite pas d'aménagement des pistes de ski existantes, ni de création de nouvelles voies d'accès. Les travaux seront réalisés à partir de juillet 2025 et la mise en service est prévue en décembre 2025.

S'agissant du défrichement, la direction départementale des territoires, consultée sur ce dossier, informe la MRAe que le porteur de projet a modifié la surface à défricher (11 290 m² au lieu de 9 486 m²), afin d'inclure l'ensemble du tracé en zone boisée (y compris l'emprise du tracé passant sur le layon du télésiège existant). Il convient de modifier la description de l'opération et de reprendre l'évaluation des incidences du défrichement sur l'environnement.

La MRAe recommande de modifier la description de l'opération en prenant en compte l'augmentation de la surface à défricher et, le cas échéant, de reprendre l'évaluation des incidences.

1.3. Procédures

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

Le projet de création d'une télécabine entre Superdévoluy et la Joue du Loup entre dans le champ de l'évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 43 « Pistes de ski, remontées mécaniques et aménagements associés – création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure » du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020.

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

D'après le dossier, l'opération de remplacement du télésiège du Jas relève des procédures de demande d'autorisation suivantes : permis de construire et autorisation de défrichement.

Le site de l'opération est situé en zones As (zone agricole couverte par le domaine skiable du Dévoluy) et ULs (zone urbaine pour les équipements du domaine skiable) du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune du Dévoluy. D'après le dossier, les aménagements prévus sont conformes au PLU².

² Le règlement de la zone As autorise les constructions « liées à l'aménagement, à l'exploitation ou au développement du domaine skiable : remontée mécanique... ». Le règlement de la zone ULs autorise les occupations ou utilisations du sol nécessaires à

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

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

- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques ;
- la vulnérabilité du projet au changement climatique (enneigement naturel, ressource en eau) ;
- la limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques naturels ;
- la prise en compte de la qualité du paysage.

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

L'étude est globalement proportionnée aux enjeux identifiés mais, sur le fond, certains aspects de la démarche d'évaluation méritent une consolidation (cf. chapitre 2 infra).

La MRAe considère que, pour la bonne information du public, certaines informations présentées en annexe gagneraient à être intégrées au corps de l'étude d'impact, notamment les informations figurant dans le mémoire descriptif (annexe A1), ainsi que les éléments de la note relative aux risques naturels (annexe I).

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

Le dossier a étudié – en sus de la solution retenue – trois solutions de substitution pour l'opération en phase 1 : une gare de liaison amont située en partie basse du plateau de l'altiport (« variante 1 »), le remplacement du télésiège existant par un nouveau télésiège (« variante 2 »), une gare de liaison située sur le plateau du Jas (« variante 3 »). La « variante 3 » correspond à la solution finale avant la mise en œuvre de la séquence ERC « éviter-réduire-compenser » ; les autres variantes ont été écartées en raison d'incidences plus élevées sur l'environnement ou parce qu'elles ne répondaient pas aux objectifs.

La MRAe regrette qu'aucune solution de substitution ne présente de télécabine réutilisant le tracé du télésiège existant du Jas afin de limiter significativement les défrichements nécessaires au layon et les terrassements au niveau des gares.

La MRAe recommande de motiver le choix de ne pas retenir une variante de télécabine empruntant l'axe du télésiège du Jas existant.

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

2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.1.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

2.1.1.1. État initial

l'aménagement du domaine skiable.



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

Avis du 6 mai 2025 sur le projet de création d'une télécabine de liaison entre Superdévoluy et la Joue du Loup - opération de remplacement du télésiège du Jas par une télécabine à Dévoluy (05)

L'état initial recense des périmètres d'intérêt écologique situés à proximité du site : un site Natura 2000, quatre ZNIEFF³ de type I⁴, trois ZNIEFF de type II⁵, un arrêté préfectoral de protection de biotope⁶ et plusieurs zones humides⁷.

Outre les analyses bibliographiques, le volet naturel de l'étude d'impact s'appuie sur des prospections de terrain, menées d'avril 2024 à août 2024 sur la « *zone d'expertise naturaliste* », et correspondant au secteur d'implantation du projet dans son ensemble (opérations en phase 1 et 2). Elles sont complétées par les résultats d'anciens inventaires menés à proximité du site⁸, sans que le dossier ne précise les calendriers ni les pressions d'inventaire associés.

La MRAe souligne que la définition de la zone d'expertise naturaliste devra être vérifiée lors de la mise à jour de l'étude d'impact, lorsque le périmètre d'implantation définitif de la télécabine au départ de la Joue du Loup sera établi.

La MRAe relève aussi que les inventaires ciblés sur le Tétrás lyre (espèce d'oiseau menacée classée vulnérable) – réalisés par la fédération de chasse des Hautes-Alpes – sont anciens (2015) et ne couvrent pas un cycle annuel complet (recherche de « *crottiers à la fin de l'hiver* »).

La MRAe recommande de compléter les inventaires naturalistes par une recherche ciblée sur le Tétrás lyre couvrant l'ensemble de son cycle de vie.

La zone d'expertise naturaliste est composée de seize habitats naturels dont huit d'intérêt communautaire⁹. Il ressort de l'état initial la présence avérée ou potentielle de nombreuses espèces protégées ou patrimoniales : flore (Patte de chat, Orchis grenouille), oiseaux (60 espèces avérées dont : Tétrás Lyre, Chouette de Tengmalm, Bruant jaune...), insectes (Apollon, Azuré de la Croisette, Azuré du Serpolet), chiroptères (10 espèces dont : Barbastelle d'Europe, Noctule de Leisler, 22 arbres à cavités « *peuvent être favorables à l'accueil des chiroptères* »), mammifères (Loup gris, Écureuil roux), reptiles (Lézard des murailles), amphibiens (Alyte accoucheur).

Les enjeux locaux de conservation – évalués pour chacun des compartiments biologiques (insectes, oiseaux...) – sont qualifiés de « *faibles* » à « *forts* », mais sans expliciter la méthode d'évaluation.

Pour la MRAe, l'évaluation par compartiment biologique ne permet pas de mettre en évidence les habitats et les espèces à enjeu. Une hiérarchisation argumentée est nécessaire pour chaque habitat naturel et espèce en fonction notamment du statut de protection, de l'état des pressions locales et de la sensibilité au projet.

³ Une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique est un espace naturel inventorié en raison de son caractère remarquable. Elle complète les zonages réglementaires (aires protégées) pour guider les décisions d'aménagement du territoire (documents d'urbanisme, créations d'espaces protégés, schémas départementaux de carrière...) et éviter l'artificialisation des zones à fort enjeu écologique.

⁴ ZNIEFF type I : « Montagne d'Aurouze – Plateau et pic de Bure – forêt domaniale des Sauvas – Tête et combe de la Cluse » (1,8 km) ; « Bois rond » (2 km) ; « Environs du col du Noyer – Versant ubac du Pic Ponsin – Crête de Lieraver » (3 km) ; « Vallon du col des Aiguilles – Crête du Vallon » (4,5 km).

⁵ ZNIEFF type 2 : « Dévoluy Méridional : massif de Bure – Gleize – Vallée de Chaudun – Charance » (700 m) ; « Bordure Ouest du Dévoluy – Crêtes du Grand Ferrand et des Aiguilles – Garnesier – Gorges de la Souloise » (2,5 km) ; « Dévoluy septentrional : Massif de la Montagne Féraud » (3,5 km).

⁶ Arrêté préfectoral de protection de biotope : « Plateau de Bure » (2,5 km).

⁷ Zones humides : « Prairie humide - La Joue du Loup » (400 m) ; « Bas marais- La Joue du Loup » (600 m).

⁸ Une expertise environnementale réalisée en 2021 et 2022 par AGRESTIS et un pré diagnostic écologique réalisé par AvisVert et Symbiose en 2020.

⁹ Prairies de fauche de basse altitude (CB 38.2, EU 6510) ; Communautés des affleurements et rochers désagrégés alpins (CB 36.2, EU 8230) ; Pelouses à avoine et séslerie des Alpes méridionales (CB 36.432, EU 6170) ; Gazons à Nard raide et groupements apparentés (CB 36.31, EU 6230) ; Landes à rhododendron (CB 31.42, EU 4060) ; Forêts de pins de montagne (CB 42.42, EU 9430) ; Landes à Genévriers (CB 31.882, EU 5130) ; Eboulis calcaires thermophiles péri-alpins (CB 61.31, EU 8160).

La MRAe recommande d'évaluer l'enjeu local de conservation pour l'ensemble des habitats naturels et des espèces.

2.1.1.2. Impacts bruts

L'analyse des impacts bruts sur le milieu naturel se concentre sur l'opération en phase 1 du projet : le remplacement du télésiège du Jas au départ de Superdévoluy, en phases de travaux et d'exploitation.

Les impacts bruts sont qualifiés de « *faibles* » à « *forts* » sur les oiseaux et les insectes, de « *faibles* » à « *modérés* » sur les habitats naturels, les mammifères, les chiroptères, les reptiles et les amphibiens et de « *faibles* » sur la flore. Les principaux impacts du projet sur les habitats naturels concernent la perte d'un hectare de forêt de mélèze.

L'étude d'impact n'identifie et ne quantifie pas (surface ou linéaire d'habitats d'espèces détruits ou dégradés, nombre d'individus détruits ou dérangés...), ni ne hiérarchise les impacts bruts sur l'ensemble des espèces floristiques et faunistiques.

S'agissant du Tétrás lyre, le dossier qualifie les impacts du projet sur cette espèce de « *faibles* » à « *modérés* ». La MRAe invite le porteur de projet à reprendre l'évaluation de l'impact du projet sur le Tétrás lyre à l'issue d'inventaires complets et actualisés (cf. *supra*).

La MRAe recommande d'identifier, de quantifier et de hiérarchiser les impacts bruts sur l'ensemble des espèces floristiques et faunistiques. Elle recommande de reprendre l'évaluation de l'impact du projet sur le Tétrás lyre à l'issue d'inventaires complets et actualisés.

2.1.1.3. Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation (ERC) et impacts résiduels

Le dossier présente des mesures d'évitement¹⁰ ou de réduction¹¹ parmi lesquelles certaines méritent d'être requalifiées ou précisées. En effet :

- la mesure ME-1 (mise en défens des arbres gîtes potentiels) ne constitue qu'un évitement partiel, car au moins huit arbres gîtes potentiels sont concernés par le défrichement prévu pour la création du layon ;
- la mesure MR-12 (reboisement du layon de la remontée existante) s'apparente plutôt à une mesure de compensation (le maître d'ouvrage prévoit d'ailleurs une mesure de compensation similaire MC-1, à savoir la restauration d'un boisement) ;
- concernant les mesures MR-9 (création de zones de refuge pour les reptiles) et MR-13 (pose de gîtes artificiels favorable aux chiroptères), le suivi de la colonisation des espèces ciblées n'est pas mentionné par le dossier.

Après l'application de ces mesures, le maître d'ouvrage qualifie les impacts résiduels du projet de « *faibles* » sur les habitats naturels et l'ensemble des compartiments biologiques.

Pour la MRAe, l'abaissement du niveau d'impact de « *faible à modéré* » à « *faible* » sur l'habitat naturel « *Forêt de mélèze* » n'est pas justifié car les mesures envisagées n'ont aucune incidence sur la perte de cet habitat (un hectare).

L'étude d'impact n'identifie et ne quantifie pas (surface ou linéaire d'habitats d'espèces détruits ou dégradés, nombre d'individus détruits ou dérangés...), ni ne hiérarchise les impacts résiduels sur

¹⁰ ME-1. Mise en défens des arbres gîtes potentiels ; ME-2. Réduction de la plateforme de la gare d'arrivée ; ME-3. Déplacement de 2 pylônes.

¹¹ MR-1. Adaptation des périodes de travaux ; MR-3. Mise en place de bonnes pratiques de chantier ; MR-4. Gestion du défrichement / déboisement ; MR-5. Réhabilitation des sols remaniés par les terrassements ; MR-7. Précautions pour éviter l'introduction d'espèces végétales invasives en phase chantier ; MR-8. Préconisations liées aux arbres gîtes et arbres morts ; MR-9. Création de zones de refuge pour les reptiles ; MR-10. Mise en place de visualisateurs sur la ligne de la future télécabine ; MR-11. Préconisations pour l'entretien du layon ; MR-12. Reboisement du layon de la remontée existante ; MR-13. Pose de gîtes artificiels favorable aux chiroptères ; MR-14. Recherche des plantes hôtes des papillons protégés.

l'ensemble des espèces floristiques et faunistiques. Elle n'indique pas si des impacts résiduels significatifs persistent, et qui nécessiterait la mise en place de mesures compensatoires.

La MRAe recommande de revoir la définition des mesures d'évitement et de réduction, en analysant les impacts résiduels sur l'ensemble des espèces floristiques et faunistiques et de conclure sur leur caractère significatif.

Le maître d'ouvrage envisage la mise en œuvre d'une mesure de compensation MC-1 (restauration d'un boisement) qui prévoit « *de reboiser la partie basse du layon du télésiège existant qui ne sera plus utilisé* » sur une surface de 6 230 m² (« *cette mesure fait l'objet de dialogue technique entre le maître d'ouvrage et l'ONF* »).

La définition de cette mesure de compensation est incomplète pour plusieurs raisons :

- les pertes écologiques, correspondant aux impacts résiduels significatifs du projet (nature, quantité, qualité fonctionnelle), ne sont pas indiquées ;
- les gains écologiques, correspondant à la plus-value apportée par la mesure de compensation (nature, quantité, qualité fonctionnelle), ne sont pas évalués ;
- la sécurisation foncière du site compensatoire n'est pas justifiée, le calendrier de mise en œuvre de la mesure de compensation n'est pas précisé, ni les mesures de gestion du site ;
- les modalités de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures compensatoires sont incomplètes. Le dossier ne mentionne pas les indicateurs, les protocoles de suivi, la fréquence du suivi, ni la structure en charge du suivi.

La MRAe recommande de compléter la définition de la mesure de compensation « restauration d'un boisement ».

2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Le site du projet est situé à 2 km du site Natura 2000 « *Dévoluy - Durbon - Charance – Champsaur* » désigné au titre de la directive Habitats¹².

Le maître d'ouvrage indique que le projet n'a pas d'effets significatifs dommageables sur les habitats et les espèces qui ont justifié la désignation du site. Deux espèces de chiroptères (Barbastelle d'Europe, Murin à oreille échancrée) ont été repérées chassant à proximité de la zone du projet (inventaires 2021) mais, compte-tenu des surfaces impactées, le projet ne remettrait pas en cause l'état de conservation de ces espèces.

La MRAe n'a pas d'observation à formuler sur cette analyse et sa conclusion.

2.2. Changement climatique

2.2.1. Vulnérabilité du projet au changement climatique : enneigement et ressource en eau

Selon le [dernier rapport du groupe régional d'experts sur le climat en Provence-Alpes-Côte d'Azur](#) et les données de Météo-France, le département des Hautes-Alpes, largement ouvert vers le sud par les vallées de la Durance et du Buëch, possède un climat qui pourrait être qualifié de « *méditerranéen de montagne* ». Dans un contexte avéré de changement climatique, le Dévoluy, au même titre que la plupart des domaines skiables des Alpes du Sud, est particulièrement vulnérable à l'élévation des températures.

Le dossier présente les résultats de l'étude « [Winter tourism under climate change in the Pyrenees and the French Alps: relevance of snowmaking as a technical adaptation](#) » (Spandre, P. et al), parue en

¹² Directive de l'Union européenne 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que des espèces de la faune et de la flore sauvages.

2019, qui modélise la viabilité de l'enneigement naturel et artificiel dans les stations de ski françaises, suivant différents scénarios du GIEC¹³ (RCP 2.6 ; RCP 4.5 ; RCP 8.5)¹⁴. Concernant le domaine du Dévoluy, l'étude montre que l'enneigement naturel serait insuffisant pour assurer la « *skiabilité* » de la station dans un futur proche quel que soit le scénario du GIEC. Les températures estimées devraient cependant permettre la production de neige de culture, sauf dans le scénario le plus pessimiste (RCP 8.5 *Augmentation continue des émissions de gaz à effet de serre*), où la capacité de production de neige artificielle sera menacée d'ici à la fin du siècle¹⁵.

En outre, le dossier mentionne que le recours à la neige de culture « *pourra être restreint par la disponibilité de la ressource en eau* »¹⁶ mais n'étudie pas l'évolution attendue de la ressource en eau à l'étiage dans un contexte de changement climatique.

Le maître d'ouvrage affirme que le projet n'impliquera « *pas de développement du réseau neige ou du besoin en eau actuel pour l'alimenter* », un des principaux objectifs du schéma d'aménagement du Dévoluy étant d'éviter l'extension du domaine skiable et de son réseau de neige de culture. Le projet répondrait « *à une logique d'adaptation climatique* » car il permettra d'assurer un transfert facilité des usagers vers les sites d'altitude en l'absence de neige au bas de la station.

La MRAe relève que le réseau de neige de culture existant et les besoins en eau associés ne sont pas décrits et que l'étude n'explicite pas leur adéquation avec les ressources actuelles et futures.

La MRAe recommande de justifier quantitativement l'adéquation entre la ressource en eau et les besoins futurs dans un contexte de diminution de l'enneigement naturel et de tensions relatives à la ressource disponible, qui sont susceptibles de s'accroître du fait du changement climatique.

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

L'étude d'impact aborde les effets du projet sur le climat et les émissions de gaz à effet de serre (GES). En phase de travaux « *l'augmentation des GES est temporaire et n'aura pas d'incidence à long terme* ». En phase d'exploitation « *la nouvelle TC¹⁷ est optimisée (moins de frottements, débit plus élevé) et sera moins énergivore si l'on regarde l'énergie par personne dépensée* ». Les impacts sont qualifiés de « *faibles* ». La MRAe remarque qu'indépendamment du nombre d'usagers, l'estimation de la consommation d'énergie annuelle de la télécabine sera équivalente à la consommation annuelle de l'ancien télésiège, soit environ 150 000 kWh.

La MRAe observe que l'étude d'impact ne contient aucun élément quantitatif relatif aux émissions de GES liées aux défrichements (perte de stockage carbone), à la phase de chantier (travaux de démantèlement, de terrassement, de construction, montage, transport y compris transport de matériaux par hélicoptère...) et à l'exploitation (consommation électrique totale de la télécabine, report modal de la voiture vers la télécabine, remise en état du site après exploitation).

La direction départementale des territoires, consultée sur ce dossier, indique que le porteur de projet s'est engagé de façon volontaire à compenser le bilan carbone du projet, les études sont en cours. La MRAe souligne positivement cette démarche.

¹³ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.

¹⁴ Dans le 5^e rapport d'évaluation du GIEC, publié en 2013-2014, les experts s'appuient sur plusieurs profils représentatifs d'évolution des concentrations de gaz à effet de serre (GES), nommés RCP (Representative Concentration Pathways), ils correspondent à des efforts plus ou moins grands de réduction des émissions de GES au niveau mondial.

¹⁵ La ligne de viabilité de l'enneigement artificiel à 90 %, pour la période 2080-2100, se situerait à 2 330 m d'altitude, alors que les pistes de ski du domaine du Dévoluy se situent entre 1 500 m et 2 500 m d'altitude. La capacité de production de neige n'est donc pas assurée avec les températures estimées dans le scénario 8.5 du GIEC.

¹⁶ Cf. Figure 28 de l'étude d'impact : volumes d'eau prélevés en 2022 pour chaque source.

¹⁷ Télécabine.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par un bilan carbone global chiffré sur l'ensemble du cycle de vie des installations qui permette d'évaluer les incidences positives et négatives (défrichement compris) sur le climat, et de conduire une démarche éviter-réduire-compenser.

2.3. Risques naturels

La commune de Dévoluy est couverte par deux plans de prévention des risques naturels (PPRn) : le [PPRn de Saint-Étienne-en-Dévoluy](#) approuvé par arrêté préfectoral en 2011 et le [PPRn d'Agnières-en-Dévoluy](#) approuvé par arrêté préfectoral en 2012.

L'étude d'impact indique que « *le secteur d'implantation du projet n'est pas concerné par le zonage réglementaire du PPRn de Saint-Étienne-en-Dévoluy* ».

La MRAe relève, en contradiction avec les termes de l'étude d'impact, que la gare aval de la télécabine au départ de Superdévoluy est toutefois située en zone bleue B6 « *constructible sous conditions* », et que le tracé de la télécabine est concerné par la zone rouge R4 « *inconstructible* » et la zone bleue B5 « *constructible sous conditions* »¹⁸.

Les aléas présents sont des phénomènes d'affaissements et d'effondrements, de glissements de terrain et de ravinements. La zone rouge R4 est exposée à des aléas « *moyens à forts* » ; les zones bleues B5 et B6 sont exposées à des aléas « *faibles à moyens* ».

Une note sur les risques naturels et une étude géotechnique préalable sont annexées au dossier (annexe I). L'étude géotechnique ne remet pas en cause la faisabilité du projet. Le porteur de projet prévoit de prendre en compte les prescriptions¹⁹ de cette étude, et indique que des études géotechniques plus détaillées seront menées afin de procéder à des contrôles supplémentaires et d'affiner les préconisations techniques.

Concernant la télécabine au départ de la Joue du Loup, les plans seront précisés lors de l'actualisation de l'étude d'impact, la gare aval devrait être concernée par le zonage réglementaire du PPRn d'Agnières-en-Dévoluy (zone B4²⁰ « *constructible sous conditions* »).

2.4. Paysage

Selon le dossier, le secteur du projet est composé de trois unités paysagères : les stations de ski (Superdévoluy et la Joue du Loup), le versant pastoral (situé entre les deux stations de ski) et le versant aménagé (au départ des stations jusqu'au Pic Ponson).

La présentation du contexte paysager s'appuie sur des photographies prises lors d'une reconnaissance de terrain réalisée en juillet 2024, mais les points de vue ne sont pas localisés.

L'état initial décrit « *un paysage de montagne dominé par les infrastructures de ski sauf sur le secteur appartenant au versant pastoral et exempt d'aménagement* ». Toutefois, cette analyse n'aboutit ni à une identification claire des enjeux paysagers liés au projet, ni à leur hiérarchisation.

L'étude fait état d'effets bruts qualifiés de « *modérés* », notamment sur les perceptions lointaines. Le déplacement de la gare amont la rendra plus visible, « *cela pourra créer un appel visuel sur la plateforme rehaussé via certains secteurs du vallon pastoral et de l'espace ouvert minéral* ». La création du nouveau layon, ainsi que les terrassements en déblais anguleux au niveau des gares, contribuent également à cet impact paysager.

¹⁸ Cf. carte 12 de l'étude d'impact représentative du zonage réglementaire du PPRn de Saint-Étienne-en-Dévoluy.

¹⁹ Prescriptions techniques pour la réalisation des fondations ainsi que des aménagements au niveau des gares.

²⁰ La zone B4 est soumise à un aléa « *faible* » concernant les glissements de terrain.

Les photomontages proposés se limitent aux perceptions rapprochées des gares amont et aval en condition neigeuse. La MRAe regrette l'absence d'illustrations permettant d'évaluer l'impact visuel du nouvel emplacement de la télécabine depuis les points de vue éloignés, ainsi que l'impact du layon forestier de la ligne de la télécabine.

La MRAe souligne également l'absence d'une vision globale couvrant toutes les saisons et non seulement les périodes d'enneigement.

La MRAe recommande de présenter des photomontages permettant d'apprécier l'impact visuel du projet, y compris en l'absence de neige.

2.5. Effets cumulés

Le dossier s'intéresse aux effets cumulés de l'opération de remplacement du télésiège du Jas avec le projet de création d'une piste de luge sur rails 4 saisons²¹ à Superdévoluy.

La MRAe constate que le dossier ne fait pas mention du « *projet de création d'un lac d'agrément dans le vallon de Pelourenq* », situé à environ 200 m de la gare amont de la télécabine, qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 9 mars 2023. D'autres projets existants, comme la construction du télésiège débrayable six places du Sommarel et locaux de commande et le projet d'installation d'une centrale photovoltaïque au lieu-dit Beaume-Baisse, manquent également à l'analyse.

La MRAe recommande de consolider l'analyse des effets cumulés afin de prendre en compte l'ensemble des projets existants.

²¹ Le projet de création d'une piste de luge sur rails 4 saisons a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas en janvier 2024 : https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/f09324p0021_annexes.pdf.