PRÉFET
DES ALPES-
MARITIMES
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale des territoires et de la mer des Alpes-Maritimes

Service aménagement urbanisme et paysages
Pôle aménagement et planification

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUM « Remontée Mécanique Riou Sauma Longue» station d'Auron à St Etienne de Tinée
*****
Observations de la DDTM sur le dossier transmis le 13/08/2026 pour la réunion du 06/10/2026 ayant pour objet l'examen conjoint des PPA avant l'ouverture de l'enquête publique

La présente note vise à établir un avis technique sur les éléments transmis par la métropole par courrier du 06/08/2026 sur le dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité (DPMEC) du PLUM visant à permettre la restructuration du domaine skiable d'Auron, sur la commune de Saint-Etienne de Tinée, par la création d'une télécabine « Riou – Sauma Longue » et de 3 gares – secteur Chastellares.

Le dossier de DPMEC du PLUm comprend les pièces suivantes :
- Note de présentation de l'intérêt général du projet
- Dossier de mise en compatibilité du PLUm
- Rapport de présentation
- Pièce du PLUm mis en compatibilité (règlement graphique)

I. Etapes de la procédure
- Prescription DPMEC par délibération du 30/11/2023 du conseil métropolitain
- Après examen au cas par cas, la MEC du PLUM a été soumise à évaluation environnementale par avis de l'AE du 07/10/2024
- une concertation préalable au titre de l'article L 103-2 du CU a été mise en oeuvre en février/mars 2025, et son bilan approuvé en conseil métropolitain du 11/07/2025

=> Dans le dossier, il convient d'ajouter l'étape de la consultation de la CDPENAF qui a émis un avis favorable le 2 juin 2026 au titre de au titre de l'article L.112-1-1 du Code rural et de la pêche maritime concernant les moyens de contribuer à la limitation de la consommation des espaces naturels, forestiers et à vocation ou à usage agricole en vertu de sa compétence générale en matière de lutte contre la consommation excessive des espaces agricoles, naturels et forestiers.

II. Rapport de présentation
Le projet de télécabine « Riou – Sauma Longue » comporte 2 tronçons et 3 gares (aval, intermédiaire et amont. Seul le secteur d'implantation de la gare intermédiaire doit faire l'évolution des règles du PLUM. Il correspond à l'actuel parking « des pistes », en grande partie artificialisé, situé dans le secteur Chastellares.

- P 80 le RP précise que « En termes de stationnement, le projet permis par la mise en compatibilité réduit le stationnement public gratuit d'environ 130 places sur les 2500 existantes sur la station d'Auron, soit une baisse d'environ 5%. Cependant, la zone de stationnement où s'implantera la gare intermédiaire n'est pas utilisable l'hiver. De plus, l'été, le nombre de places de stationnement est plus que suffisant

et des places restent disponibles : la suppression de places induites par le projet n'aura donc qu'un impact négligeable. »
Le bilan de la concertation publique résumé dans la note de présentation, il est indiqué que MNCA étudiera parmi les propositions d'amélioration : la création de places de stationnement supplémentaires pour accueillir les skieurs de plus en plus nombreux.

=> Il ne semble pas que cette piste d'amélioration soit étudiée dans le cadre de cette procédure de DPMEC, et il semble que les données du RP sont contradictoires avec le bilan de la concertation publique. Il convient de clarifier ce point du dossier.

- **Au titre des risques**

1. La commune dispose de trois plans de prévention des risques naturels prévisibles de mouvements de terrain, d'inondations et d'avalanches, approuvés conjointement par un arrêté unique le 31 juillet 2007. Le projet est concerné par :

- le PPR avalanches sur une partie du 2ème tronçon. Le secteur d'implantation de la gare intermédiaire n'est pas situé en zone de risque. Seuls quelques pylônes le seront, dont un en zone rouge.

  => La réalisation de ces aménagements nécessite des études spécifiques (ex : fondations spécifiques et précisions du niveau d'aléa) que le Syndicat devra porter pour sécuriser l'implantation au stade de l'autorisation d'urbanisme ou préalablement à la mise en travaux.

- le PPR Mouvement terrain qui concerne une grande partie du tracé (zones bleue et rouge), avec les aléas suivants :
  - en zone bleue : affaissement (A), éboulement chutes de blocs (Eb), ravinement (R) et reptation (S),
  - en zones rouges R2 : aléa majeur de grande ampleur : éboulement, fluage, reptation, effondrement, glissement, ravinement, sans possibilité de parades sur les unités foncières intéressées.

    Le secteur de la gare intermédiaire est en zone bleue, tandis que les gares aval et amont sont hors zone de risque. Un seul pylône (tronçon de Sauma longue), est en zone rouge R2, les autres en zone bleue.

    Dans ces zones, sont autorisés notamment en zone rouge : les infrastructures de service public et les équipements nécessaires à leur exploitation, sous réserve que leur vulnérabilité soit restreinte ; et les équipements et ouvrages techniques, à condition d'une part qu'ils ne fassent pas l'objet d'une présence humaine permanente, et d'autre part qu'ils ne soient pas susceptibles d'aggraver les risques ou leurs effets. Ces dispositions correspondent au caractère de service public des remontées mécaniques en montagne (loi Montagne + statut du syndicat Mixte).

- le PPR Inondation ne concerne pas le secteur de projet.

2. En dehors des zones du PPR, des aléas d'avalanches et de mouvements de terrain qui existent notamment en amont, il est important que les secteurs hors PPR où seront implantés les équipements et plus particulièrement la gare d'arrivée fassent l'objet d'études spécifiques permettant de diminuer la vulnérabilité de ces aménagements aux aléas d'avalanches et de mouvements de terrain.

=> Les aménagements projetés concernés par les risques d'avalanches et de mouvements de terrain, sont compatibles avec les règlements des PPR sous réserve du respect de leurs préconisations. Dans le cadre des procédures d'autorisation d'urbanisme, des études techniques particulières devront préciser le type de protection le mieux adapté à la nature du risque, ainsi que leur dimensionnement.

À ce titre, le porteur de projet précise que « des études géotechniques et nivologiques pour les ouvrages neufs seront réalisées, afin d'affiner les dispositions constructives et préconisations, au regard du PPR et des risques associés ». Compte tenu de la connaissance des aléas, ces études devront couvrir l'ensemble des emplacements qu'ils soient situés en zone PPR ou hors zonage réglementaire.

Cela rejoint l'avis de la Mrae qui recommande *"dès le stade de mise en compatibilité du PLUm, de consolider la prise en compte des risques naturels à l'échelle de l'ensemble du secteur de projet"*.

- **Au titre de la Forêt**

Des boisements (mélèzes) pourraient être impactés de façon très marginale sur la partie basse de l'ouvrage et nécessiter une **autorisation de défrichement**, ce qu'un plan masse plus précis permettra de confirmer ou informer. Il est noté que des mesures de repérage et de gestion spécifique des arbres à cavité sont prévus afin de limiter les incidences écologiques.

- **Au titre de la Biodiversité**

Le découpage des différents aménagements de la station dans des procédures distinctes complique l'analyse des impacts résiduels cumulés sur la biodiversité.

Habitats naturels et flore

L'aire d'étude est incluse en totalité dans la ZNIEFF type 2 « Bassin de la Haute Tinée ». Plusieurs zonages N2000 sont localisés à proximité du site de la future remontée mécanique. Sont également présents au sein du périmètre, une zone humide identifiée 06CEN452 liée au Torrent et prairies du Riou d'Auron, ainsi que les terrains gérés par le CEN correspondant à des pelouses alpines (4 sites, deux vers la cime de Las Donnas, et deux autres autour de la gare d'arrivée du TSD des Hautes planes).

Compte tenu de la très mauvaise qualité des cartographies associées au rapport de présentation, l'analyse des enjeux de biodiversité est rendue très compliquée.

Il manque en outre une analyse détaillée et cartographiée des impacts résiduels des travaux sur les milieux naturels et espèces protégées. Le dossier ne permet pas de savoir si la déconstruction des installations existantes aura un impact sur les habitats et la flore, où seront stockés les matériels démontés, comment se fait l'accès aux anciens pylônes et avec quelles machines, où seront stockés les nouveaux pylônes et où seront-ils positionnés, si des nivellements ou terrassements sont envisagés.

Il est indiqué que l'emprise des travaux engage la destruction d'une partie d'espaces forestiers, entraînant la modification et l'altération d'habitats d'espèces dont certaines patrimoniales :

- La nouvelle gare d'arrivée du télésiège de Sauma Longue sera localisée sur une zone d'une espèce à « faible enjeu de conservation » (espèce Œillet œil-de-paon Dianthus pavonius), mais le dossier ne précise pas si des défens sont envisagés,

- Une espèce protégée est présente sous le téléski des prés à déconstruire, mais le dossier ne paraît pas préciser pas de quelle espèce il s'agit,

- Les autres gares créées et les pylônes évitent toutes les espèces floristiques recensées sur la zone de projet qu'elles soient à enjeu faible ou à enjeu fort. Cependant, le dossier ne comporte pas de cartographie permettant de le vérifier, ne précise pas comment circulereront les engins de chantiers, où sont positionnés les défens envisagés pour éviter les stations de flore à enjeu fort / protégées.

Faune

Il est indiqué que le bruit et l'animation occasionnés par les travaux, notamment la circulation d'engins de chantier ou les opérations d'héliportages, même si limitées dans le temps, engendreront des dérangements des espèces animales dans leur cycle biologique (déplacements, reproduction, alimentation…). Cependant, le dossier ne précise ni le calendrier des travaux retenu, ni comment il prend en compte le calendrier biologique des espèces.

=> En conclusion, le dossier comporte des défauts de justification du niveau d'impact résiduel retenu sur les habitats naturels et les espèces et plusieurs éléments absents concernent la traduction de la séquence « éviter – réduire – compenser » envisagée pour les aménagements souhaités, ce qui ne permet pas d'analyser de façon exhaustive les impacts résiduels sur la biodiversité.

Dans son mémoire en réponse à la MRAE, le SMSM s'est notamment engagé s'agissant des recommandations 4 et 5, préalablement au dépôt des autorisations administratives relatives au projet, à actualiser les inventaires écologiques en réalisant de nouvelles prospections naturalistes en début de printemps, en automne et au niveaux du secteur amont de l'aire d'étude, et de revoir l'analyse des enjeux locaux de conservation pour les chiroptères.

Ainsi, compte tenu de la présence d'importants enjeux de biodiversité au droit du projet, il est attendu que les éléments ci-dessus listés soient précisés au <u>stade de l'autorisation d'urbanisme</u> dans l'étude d'impact, ainsi que le syndicat s'est engagé auprès de la MRAE. Le dossier initial présentant les inventaires écologiques de 2022 ainsi que les inventaires actualisés sont indispensables pour l'appréciation des impacts du projet.

<u>Sujet plus général de vigilance - Ressource en eau</u>

P 69, dans le paragraphe sur les perspectives d'évolution de l'état actuel de l'environnement, le RP indique dans un tableau, une diminution des chutes de neige, et en lien avec le réchauffement climatique, un risque de diminution de la quantité et de la hauteur du niveau de la nappe des eaux souterraines et du débit du Riou et du risque de diminution de la disponibilité en eau (captages d'alimentation en eau potable. Le tableau indique également « absence d'incidences de la mise en compatibilité et de la réalisation du projet.

=> **Si le projet stricto sensu de nouvelle télécabine n'entraîne effectivement pas d'augmentation de la consommation d'eau ; en revanche, le dossier ne démontre pas qu'il en va de même pour le projet concomitant d'équipement de neige de culture,** en partie basse, sous la télécabine Riou qui fait partie avec la nouvelle télécabine, **du projet global de restructuration de la station d'Auron.**

Le remplacement des canalisations eau et air et le remplacement de 4 canons à neige par 12 sur la piste du Riou a fait l'objet d'une procédure distincte de demande d'examen au cas par cas de soumission à évaluation environnementale.

Cette demande a été rejetée le 18/06/2026 par la MRAE car cette opération d'enneigement de la piste du Riou fait partie du projet global de restructuration de la station qui fait l'objet d'une étude d'impact.

La question de la ressource en eau est un enjeu majeur pour les services de l'État, à l'échelle de la station et du territoire métropolitain, comme cela est indiqué dans la note d'enjeux de l'État transmise dans le cadre de la révision générale du PLUM, dans un objectif d'adaptation au changement climatique face à la raréfaction de la ressource.

Ce sujet devra donc être traité avec attention à l'échelle de la station, afin de garantir la prise en compte des orientations du SDAGE, au regard notamment de l'augmentation constatée sur l'hiver 2025 des prélèvements d'eau du domaine skiable de +400 000m3 par rapport à l'année dernière.