



Mission régionale d'autorité environnementale  
**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité  
environnementale sur le village Club Med (village Club,  
parking souterrain de la Grande Motte et stade de  
Lognan) à Val Claret, sur la commune de Tignes (73)**

**Avis n° 2021-ARA-AP-1181**

**Avis délibéré le 27 août 2021**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), a décidé dans sa réunion collégiale du 6 juillet 2021 que l'avis sur le village Club Med (village Club, parking souterrain de la Grande Motte et stade de Lognan) à Val Claret, sur la commune de Tignes (73) serait délibéré collégalement par voie électronique entre le 23 et le 27 août 2021.

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Jean Paul Martin, Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Etai(en)t absent(s) en application des dispositions relatives à la prévention des conflits d'intérêt du même règlement : Yves Sarrand

\*\*\*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 28 juin 2021, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture de Savoie, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés et ont transmis leur contribution en dates respectives du 2 août 2021 et du 27 juillet 2021 ; le parc national de la Vanoise a transmis sa contribution le 30 juillet 2021.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**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. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.**

**Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.**

**Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

## Avis

L'autorisation demandée par le pétitionnaire concerne l'aménagement du stade de Lognan, sur la commune de Tignes en Savoie (au sein du secteur du Val Claret). Il est porté par la commune de Tignes. Cette opération constitue l'une des composantes du projet d'ensemble, le projet immobilier du Club Med, composé de la construction du village Club, du parking de la Grande Motte (portés par le Club Med) ainsi que du stade de Lognan<sup>1</sup>.

A l'occasion d'autorisations concernant le village Club et le parking de la Grande Motte, un premier avis de l'Autorité environnementale a été délibéré le 14 février 2018 qui concluait à la nécessité de la reprise de l'étude d'impact suite à des observations portant notamment sur la gestion des remblais et sur la présence de la source Caffo. Par ailleurs, suite à l'examen du reprofilage du stade de Lognan dans le cadre d'une procédure d'examen au cas par cas, une décision du 15 février 2019 a établi que cette opération étant partie intégrante du projet de village Club Med, elle relevait d'une étude d'impact systématique, celle du projet d'ensemble, à actualiser pour intégrer l'opération du stade de Lognan. Enfin, à la suite de la modification du projet de parking, l'Autorité environnementale dans son avis du 13 février 2021 a confirmé les avis précédents et conclu que l'étude d'impact nécessitait d'être actualisée, à l'échelle du projet d'ensemble.

Le stade de Lognan doit être remodelé afin de permettre la tenue de compétitions internationales de ski de vitesse. La superficie concernée est de 23 000 m<sup>2</sup>, répartis en quatre secteurs : A, B, C et D. Ces travaux généreront 24 800 m<sup>3</sup> de déblais et nécessiteront 32 800 m<sup>3</sup> de remblais, les 8 000 m<sup>3</sup> complémentaires proviendront du chantier du village Club.

Les principaux enjeux environnementaux sont ceux déjà identifiés par l'Autorité environnementale à l'occasion de ses différents avis sur ce projet :

- la qualité de la ressource en eau et en particulier l'intégrité des eaux souterraines ;
- l'exposition du projet aux risques naturels ;
- les paysages ;
- les milieux naturels et la biodiversité ;
- les déplacements et la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre qu'ils génèrent ;
- l'artificialisation des sols.

Le dossier à l'occasion duquel est délibéré le présent avis annonce comporter des éléments d'actualisation de l'étude d'impact du projet d'ensemble, pour le stade de Lognan et le parking de la Grande Motte.

Cependant l'étude d'impact fournie reste, à ce stade avancé du projet, trop incomplète pour que l'Autorité environnementale puisse se prononcer utilement et éclairer la maîtrise d'ouvrage, l'autorité décisionnaire et le public sur la prise en compte de l'environnement à l'échelle du projet.

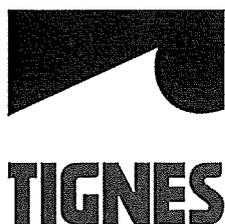
Les manques concernent la mise à jour de chacune des caractéristiques du projet d'ensemble, de l'état d'avancement des opérations qui le constituent, de l'état initial de l'environnement, de l'évaluation des incidences de ce projet d'ensemble toutes opérations confondues et des mesures

---

<sup>1</sup> Raquette d'arrivée de la piste de Lognan

d'évitement, de réduction et de compensation afférentes (cf. notamment sur cette approche, les précédents avis délibérés).

L'Autorité environnementale recommande donc au porteur de projet de reprendre l'ensemble de l'étude d'impact avec tous les éléments constitutifs du projet d'ensemble, leurs états d'avancement, leurs incidences et les mesures prises à cette échelle pour les éviter, réduire et compenser et de le représenter pour avis à l'Autorité environnementale.



## **NOTE DU 30/08/2021 EN REPONSE A L'AVIS DE LA MRAe DU 27/08/2021**

La présente note est établie en réponse à l'avis de la MRAe du 27 août 2021.

Pour rappel, l'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de reprendre l'ensemble de l'étude d'impact avec tous les éléments constitutifs du projet d'ensemble, leurs états d'avancement, leurs incidences et les mesures prises à cette échelle pour les éviter, réduire et compenser et de le représenter pour avis à l'Autorité environnementale.

Tout d'abord, nous tenons à apporter des éléments de compréhension sur les modalités de rédaction du dossier d'étude d'impact globale présenté à la MRAe le 28 juin 2021.

Suite aux avis du 15 février 2019 (Avis suite à la demande d'examen au cas par cas du projet du Stade Lognan) et du 13 février 2021 (avis sur la mise à jour du projet du parking de la Grande Motte), la DREAL a souhaité une actualisation de l'étude d'impact du Club Med de 2017 (Projet Club Med en cours de travaux).

La méthode utilisée a été définie en concertation avec ses services : une actualisation via des paragraphes intégrés directement dans le corps de l'étude d'impact de 2017 avec des couleurs différentes selon le projet. Cette actualisation intrinsèque permet d'avoir un dossier « complet » de l'opération pour une meilleure lecture.

Cet exercice compliqué sur une opération avec 3 maîtres d'ouvrage et des délais de réalisation différents a été opéré. Le dossier d'étude d'impact soumis propose également un résumé non technique complet détaillé permettant d'avoir une vision d'ensemble de l'opération et de ces mises à jour.

Ensuite, il est rappelé que le dossier de permis d'aménager, objet de la participation du public par voie électronique, concerne uniquement les secteurs A, C et D mentionnés dans l'avis de la MRAe.

L'étude d'impact fournie comprend bien l'état initial de l'environnement sur ces secteurs, les caractéristiques des travaux prévus, leurs incidences ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation afférentes. De fait, le public dispose des informations permettant d'apprécier la prise en compte de l'environnement à l'échelle de ce projet.

La collectivité s'engage à reprendre et à compléter l'étude d'impact pour les travaux prévus dans la zone B du stade de Lognan ainsi que sur le projet du parking de la Grande Motte, en incluant les modifications apportées au ruisseau du Retort.

La collectivité sollicitera l'avis de l'Autorité environnementale lors du dépôt des autorisations d'urbanisme correspondantes.

Le Maire,  
Serge REVIAL

AR CONTROLE DE LEGALITE : 073-217302967-20211004-21\_URB\_0697-AI  
en date du 04/10/2021 ; REFERENCE ACTE : 21\_URB\_0697

---

**De:** cocojl monjo <cocojl.monjo@gmail.com>  
**Envoyé:** mardi 28 septembre 2021 10:16  
**À:** Mairie transfer Participationdupublic  
**Objet:** Restructuration stade de Lognan

Bonjour,

Vous trouverez ci-dessous mes commentaires concernant la restructuration du stade de Lognan.

Meilleures salutations.

Jean-Louis Monjo

"Si l'on doit privilégier l'approche environnementale il ne me semble pas judicieux de vouloir reprofiler le stade de Lognan tel que décrit dans le document.

En effet on va déplacer des volumes importants de terre, ce qui engendrera des émissions de gaz à effet de serre via les différents engins de chantier. Et tout cela pour quels avantages ? Faut-il à tout prix gommer les cicatrices laissées par l'organisation des JO ? Elles font parties de l'histoire sportive de Tignes, donc un peu de son patrimoine et qui peut dire qu'à terme Tignes n'organisera plus d'épreuves de bosses de très haut niveau sur ce stade ?

Il faut rediscuter avec le représentant de la FIS pour l'homologation de la piste de vitesse en privilégiant dans la partie finale du mur d'arrivée un dernier grand virage vers la gauche pour orienter le tracé en amont du chalet de chronométrage et pour terminer par une mise en direction vers la ligne d'arrivée. Cette option limiterait de manière importante les volumes de terre déplacée et donc les coûts induits. Coûts à la charge de la commune d'après le document ; ces coûts auraient dû être négociés dès le départ avec le Club Med. (Même réflexion concernant les coûts liés à l'édification du stade Michel Faugère pour remplacer le stade Cantona... beaucoup de cadeaux faits au Club Med !).

Si l'option présentée dans le document était retenue la surface de damage du stade serait augmentée de manière conséquente. Le service damage de la RPT sera-t-il en mesure d'assurer tout au long de l'hiver un damage suffisant pour assurer une qualité de neige assez compacte pour accueillir des épreuves de vitesse avec un revêtement adapté ? Par expérience tant lors de mon passage au Club des Sports qu'à Tignes Développement le damage du stade a toujours été un « sacré challenge ».

Néanmoins un stade plus large pourra permettre d'absorber plus facilement les demandes de stade d'entraînement induites par l'arrivée de la structure APEX sur la station. Avec un bémol lié à la distance importante entre la fin des tracés et la remontée mécanique la plus proche. D'ailleurs le remplacement programmé du TSD de Tichot par une nouvelle TC va accentuer ce problème. Pour avoir pas mal bourlingué sur les stades de nombreuses stations je n'ai jamais vu une telle distance entre une arrivée de stade et la RM desservant ce stade. Je crains que cette distance soit rédhibitoire.

Il faut également prendre en considération la possibilité d'accueillir des épreuves de vitesse FIS sans engager de travaux (hors niveau Coupe d'Europe et Coupes du Monde le stade n'est plus adapté en termes de difficultés et de dénivelés) avec une arrivée à la sortie du grand virage à gauche après la sortie de traversée en direction de la piste de bosses. Le règlement de la FIS le permet tant en termes de dénivelé que de configuration de l'arrivée (art.615.1, 701.1 et 1001.1 du RIS). On peut également organiser des descentes en 2 manches. Cette option permettra de pouvoir accueillir dès l'hiver prochain des épreuves type Royal Navy ou Championnats Britanniques.

Dernier point concernant le PPRN. Le reprofilage du stade aura-t-il des conséquences sur d'éventuels départ d'avalanche ? J'ai le souvenir d'une avalanche avec départ naturel lors d'un gros épisode neigeux entre le stade de bosses et celui du saut. Celle-ci avait en partie détérioré la partie basse de la cabane des juges utilisée pour les JO (à

proximité immédiate du chalet de chronométrage) qui servait alors d'espace de stockage. Cela avait dû se produire en 94 ou 95.

Ces dernières années beaucoup de projets n'ont pas été suffisamment travaillés dans leur globalité ; Tignes en subit les conséquences maintenant. Par exemple pour le Club Med les problématiques liées à leur jardin d'enfants, à l'arrivée de la piste de vitesse, aux terrains sportifs en été et surtout aux places de parking ; et pour APEX la réflexion autour des stades d'entraînement qui aurait dû être menée en amont.

En conclusion je pense qu'il est urgent d'attendre."



## **Note du 30 septembre 2021 en réponse à l'observation du 28 septembre 2021 PPVE du permis d'aménager « reprofilage du stade de Lognan »**

Réponses aux remarques formulées par Monsieur Jean-Louis Monjo le 28 septembre 2021 à 10 :16 par courrier électronique :

*"Si l'on doit privilégier l'approche environnementale il ne me semble pas judicieux de vouloir reprofiler le stade de Lognan tel que décrit dans le document.*

*En effet on va déplacer des volumes importants de terre, ce qui engendrera des émissions de gaz à effet de serre via les différents engins de chantier. Et tout cela pour quels avantages ? Faut-il à tout prix gommer les cicatrices laissées par l'organisation des JO ? Elles font parties de l'histoire sportive de Tignes, donc un peu de son patrimoine et qui peut dire qu'à terme Tignes n'organisera plus d'épreuves de bosses de très haut niveau sur ce stade ?*

**Éléments de réponses du porteur de projet :** Les travaux de terrassement amènent nécessairement un impact sur l'environnement du fait du fonctionnement des engins. Néanmoins, afin d'éviter les émissions de GES induits par le transport des terres de déblais, le choix est fait de combler les pentes raides creusées lors de la construction des infrastructures des Jo de 92. Ce choix est également encouragé par l'observation sur place : à l'endroit des terrassements raides d'époque, la végétation n'a pas repoussé et laisse des stigmates très visible. Le remplissage des excavations existantes permettra d'éviter les déplacements de terre et de retrouver le profil naturel initial.

En ce qui concerne une éventuelle utilisation du stade olympique de bosses, cela paraît peu probable. Premièrement, cela fait très longtemps qu'il n'a plus été utilisé du fait de ses caractéristiques en termes de pente et de longueurs qui ne sont plus adaptées aux standards actuels. Les compétitions organisées maintenant pour les coupes de France ou coupe d'Europe se déroulent sur la partie basse du stade de Lognan, à côté du stade ESF, endroit aux caractéristiques plus appropriées. Si des compétitions d'envergure mondiale devaient être organisées à l'avenir, le stade de Lognan ou la piste de Tovière pourront répondre aux demandes.

*« Il faut rediscuter avec le représentant de la FIS pour l'homologation de la piste de vitesse en privilégiant dans la partie finale du mur d'arrivée un dernier grand virage vers la gauche pour orienter le tracé en amont du chalet de chronométrage et pour terminer par une mise en direction vers la ligne d'arrivée. Cette option limiterait de manière importante les volumes de terre déplacée et donc les coûts induits. Coûts à la charge de la commune d'après le document ; ces coûts auraient dû être négociés dès le départ avec le Club Med. (Même*

*réflexion concernant les coûts liés à l'édification du stade Michel Faugère pour remplacer le stade Cantona... beaucoup de cadeaux faits au Club Med !) »*

**Éléments de réponses du porteur de projet** : Le projet de reprofilage a été mené en collaboration avec FIS. L'option proposée a été explorée dans ce cadre et a malheureusement été rapidement écartée par la FIS qui impose de rentrer le plus tôt possible dans l'axe de l'arrivée afin d'éviter des chutes en fin de parcours dues à une traversée pied droit en devers. Pour la partie financement, le chantier est sous Maitrise d'œuvre public et ne peut donc pas être financé directement par un opérateur privé sous peine de contrevenir aux règles de la commande publique. Le Club Med est cependant soumis à une taxe d'aménagement majorée permettant le financement des adaptations des équipements publics induites par son installation.

*« Si l'option présentée dans le document était retenue la surface de damage du stade serait augmentée de manière conséquente. Le service damage de la RPT sera-t-il en mesure d'assurer tout au long de l'hiver un damage suffisant pour assurer une qualité de neige assez compacte pour accueillir des épreuves de vitesse avec un revêtement adapté ? Par expérience tant lors de mon passage au Club des Sports qu'à Tignes Développement le damage du stade a toujours été un « sacré challenge ».*

**Éléments de réponses du porteur de projet** : La demande d'utilisation de stades d'entraînements est en augmentation sur Tignes. Ce programme permet de répondre en partie à cette problématique. Il est évident que des moyens adaptés devront être déployés pour répondre à ces exigences. Le service des pistes, en charge du damage est étroitement associé au projet pour anticiper ce nouveau fonctionnement.

*« Néanmoins un stade plus large pourra permettre d'absorber plus facilement les demandes de stade d'entraînement induites par l'arrivée de la structure APEX sur la station. Avec un bémol lié à la distance importante entre la fin des tracés et la remontée mécanique la plus proche. D'ailleurs le remplacement programmé du TSD de Tichot par une nouvelle TC va accentuer ce problème. Pour avoir pas mal bourlingué sur les stades de nombreuses stations je n'ai jamais vu une telle distance entre une arrivée de stade et la RM desservant ce stade. Je crains que cette distance soit rédhitoire ».*

**Éléments de réponses du porteur de projet** : La distance entre le bas de la piste et le télésiège de Tichot sera effectivement augmentée. Cependant, une nouvelle remontée mécanique, dont le projet est inscrit dans l'OAP du PLU, est à l'étude. Elle permettra de limiter l'éloignement de la raquette d'arrivée projetée d'une remontée mécanique et pourrait permettre également une utilisation plus optimale de la partie intermédiaire du stade de Lognan.

*« Il faut également prendre en considération la possibilité d'accueillir des épreuves de vitesse FIS sans engager de travaux (hors niveau Coupe d'Europe et Coupes du Monde le stade n'est plus adapté en termes de difficultés et de dénivelés) avec une arrivée à la sortie du grand virage à gauche après la sortie de traversée en direction de la piste de bosses. Le règlement de la FIS le permet tant en termes de dénivelé que de configuration de l'arrivée (art.615.1, 701.1 et 1001.1 du RIS). On peut également organiser des descentes en 2 manches. Cette option permettra de pouvoir accueillir dès l'hiver prochain des épreuves type Royal Navy ou Championnats Britanniques »*

**Éléments de réponses du porteur de projet** : La volonté actuelle de l'équipe municipale est de conserver un vrai stade de vitesse avec des compétitions en 1 manche notamment pour le haut niveau fédéral. La commercialisation faite avec les équipes anglaises rentre dans ce cadre-là également. Il a été décidé de maintenir l'attractivité de cet équipement.

*« Dernier point concernant le PPRN. Le reprofilage du stade aura-t-il des conséquences sur d'éventuels départ d'avalanche ? J'ai le souvenir d'une avalanche avec départ naturel lors d'un gros épisode neigeux entre le stade de bosses et celui du saut. Celle-ci avait en partie détérioré la partie basse de la cabane des juges utilisée pour les JO (à proximité immédiate du chalet de chronométrage) qui servait alors d'espace de stockage. Cela avait dû se produire en 94 ou 95 »*

**Eléments de réponses du porteur de projet** : La zone dont vous faite allusion est actuellement située dans un secteur hors-piste. Par ailleurs, les reprofilages des pentes raides avec un retour au terrain naturel auront pour effet de diminuer le degré de pente et de réduire le risque. Il est de constat fréquent qu'en période hivernale, un balisage est réalisé sur le secteur du Saut acrobatique car c'est une zone très dangereuse pour les skieurs. Les travaux prévus permettront de diminuer ce risque.

*« Ces dernières années beaucoup de projets n'ont pas été suffisamment travaillés dans leur globalité ; Tignes en subit les conséquences maintenant. Par exemple pour le Club Med les problématiques liées à leur jardin d'enfants, à l'arrivée de la piste de vitesse, aux terrains sportifs en été et surtout aux places de parking ; et pour APEX la réflexion autour des stades d'entraînement qui aurait dû être menée en amont.*

*En conclusion je pense qu'il est urgent d'attendre."*

**Eléments de réponses du porteur de projet** : le projet de reprofilage de la piste de Lognan, ainsi que celui de construction du parking, directement rendus nécessaires par l'implantation du Village Club Med, sont à l'étude depuis plusieurs années. Ils sont présentés aujourd'hui car arrivés à un niveau de maturité suffisants pour permettre d'engager concrètement leur réalisation.

**Le 30/09/2021**

**Le Directeur des Services Techniques et de l'Urbanisme**

**Clément COLIN**



AR CONTROLE DE LEGALITE : 073-217302967-20211004-21\_URB\_0697-AI  
en date du 04/10/2021 ; REFERENCE ACTE : 21\_URB\_0697



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA SAVOIE

Direction départementale des Territoires  
Service Politique Agricole  
et Développement rural

Affaire suivie par :  
Nicole BRESSAN

Tél. : 04 79 71 72 54  
Courriel :  
nicole.bressan@savoie.gouv.fr

Mairie de TIGNES  
BP 50

73321 TIGNES Cedex

Reçu le  
07 JUL. 2021  
COMMUNE DE TIGNES

Chambéry, le 07/07/2021

Objet : Restructuration du Stade de Lognan.  
Commune : Tignes  
PA 073 296 21 M 6001  
P.J. : 1 dossier en retour

Le projet impacte les unités pastorales « Val Claret » et « le Chardonnet ».

Le projet prévoit le décapage de la terre végétale et sa mise en stock pour réutilisation et une revégétalisation avec un mélange de semis adaptés à la pratique agricole. Un rapprochement sera fait avec l'exploitant pour validation.

Les dispositions suivantes complémentaires seront prises pour limiter les impacts sur l'activité agricole :

- protection des troupeaux durant le chantier avec si nécessaire pose de barrières, filets, etc.

- à l'issue des travaux, enlèvement et nettoyage précis de tout élément ayant pu servir pendant les travaux et qui pourraient entraîner des conséquences préjudiciables sur les animaux ou le matériel agricole.

Le projet n'étant pas soumis à étude d'impact systématique, il n'est pas concerné par les dispositions du décret 2016-1190 du 31/08/2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation agricole.

La cheffe du service politique agricole et  
développement rural  
La cheffe de service  
Politique Agricole et Développement Rural

  
Aurélie MONNEZ

AR CONTROLE DE LEGALITE : 073-217302967-20211004-21\_URB\_0697-AI  
en date du 04/10/2021 ; REFERENCE ACTE : 21\_URB\_0697

**SERVICE DES EAUX DE TIGNES**

La Combe Folle - B.P.52 - 73322 TIGNES Cedex - ☎04 79 06 37 60 - Fax 04 79 06 56 81

Reçu le  
09 JUL. 2021  
COMMUNE DE TIGNES

Tignes, le 9 juillet 2021

**PERMIS D'AMENAGER**

**PA 21 M 6001**

Commune de Tignes représentée par son Maire en exercice,  
Monsieur Serge REVIAL  
Restructuration de la piste de ski alpin STADE DE LOGNAN  
par le reprofilage des anciens stades olympiques de bosses et de sauts  
afin de créer une nouvelle aire d'arrivée  
Lieu-dit "Montagnes du Lac"

**SITUATION ET CONTENU DU PROJET VIS-A-VIS DES PERIMETRES DE PROTECTION DE CAPTAGE**

➤ Le projet se situe en amont du captage de la Source Caffo, ressource d'appoint pour l'eau potable de la commune.

Un hydrogéologue agréé a rendu un rapport avec la délimitation des périmètres de protection de cette ressource ainsi que les réglementations afférentes.

➤ Le projet se situe dans le Périmètre de Protection rapprochée (PPR) du captage Caffo.

L'hydrogéologue agréé, M. ROUSSET a, entre autres, préconisé :

- L'interdiction des constructions nouvelles non reliées au réseau d'assainissement.
- L'interdiction d'excavations dont la base est inférieure à 2100 m d'altitude sans une étude géotechnique préalable démontrant l'absence d'impact sur les conditions hydrodynamiques de l'aquifère donnant naissance à la source Caffo.
- L'interdiction de stockage de tout contaminant, hors cas exceptionnel ; dans ce cas les contenants seront installés dans une cuve étanche visitable de capacité adaptée.
- L'interdiction des gros terrassements si ceux-ci ne prennent pas en compte les aménagements nécessaires à la maîtrise des eaux de ruissellement.
- L'interdiction de circulation des véhicules à moteur hormis ceux autorisés par la collectivité et ce en dehors des voies goudronnées allant au Val Claret.
- L'interdiction de tout dépôt susceptible de contaminer les eaux superficielles et souterraines.

➤ Le projet semble compatible avec l'exploitation de la ressource en eau potable. Il faudra tout de même veiller à minimiser les terrassements, éviter les risques de pollution (stockages et pleins des véhicules sur dalles étanches, présence de kits anti-pollutions dans chaque véhicules et information auprès de chaque intervenant), ainsi que mettre en place une gestion des eaux pluviales (tracé et mise en place de ballots de paille pour filtration).

**TRAVAUX A REALISER POUR L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE ET L'ASSAINISSEMENT A LA CHARGE DU DEMANDEUR**

**EAU POTABLE** : RAS. Aucun réseau.

**EAUX USEES** : RAS. Aucun réseau.

AR CONTROLE DE LEGALITE : 073-217302967-20211004-21\_URB\_0697-AI  
en date du 04/10/2021 ; REFERENCE ACTE : 21\_URB\_0697



Tignes, le 13/08/2021

## Régie des Pistes de Tignes

La Marière  
73320 Tignes  
Tél. : 33 (0)4 79 06 32 00  
Fax : 33 (0)4 79 06 47 46  
e-mail : pistescentral@tignes.net

Siret : 429 914 831 000 12  
APE : 9311 Z



### COMMUNE DE TIGNES

Service Urbanisme  
A l'attention de Pauline MICHELIN

**73320 TIGNES**

Nos Réf. : OD-PC07329621M6001-absence prescriptions-050821.docx  
N° 08/2021

Affaire suivie par : Monsieur Olivier DUCASTEL

**Objet : PC 073 296 21 M6001**  
**Affaire suivie par : Madame Pauline MICHELIN**

Madame,

Dans le cadre de la consultation des personnes publiques, services ou commissions intéressées au dossier N° **PC 073 296 21 M6001**, je vous prie de bien vouloir noter l'absence de prescriptions avec un avis favorable.

Je vous prie de recevoir, Madame, l'assurance de mes sincères salutations.

Le directeur adjoint  
de la régie des pistes de Tignes,  
**Olivier DUCASTEL**

AR CONTROLE DE LEGALITE : 073-217302967-20211004-21\_URB\_0697-AI  
en date du 04/10/2021 ; REFERENCE ACTE : 21\_URB\_0697

Annexe à l'arrêté de permis d'aménager n°073 296 21 M6001 portant sur la restructuration de la piste de ski alpin STADE DE LOGNAN en date du 4 octobre 2021, précisant, notamment, les mesures de Réduction nécessaires, adéquates et proportionnées au regard des impacts environnementaux du projet, au titre de l'article L424-4 du code de l'urbanisme.

**Exposé des motifs de la décision au regard des incidences notables du projet de restructuration de la piste de ski alpin STADE DE LOGNAN sur l'environnement :**

Le projet concerne la restructuration de la piste de ski alpin STADE DE LOGNAN portant sur le reprofilage des anciens stades olympiques de bosses et de sauts, en vue de la création d'une nouvelle aire d'arrivée, sis lieu-dit "Montagnes du Lac" à TIGNES (73320).

Le projet rend nécessaire l'obtention d'un permis d'aménager soumis à étude d'impact après un examen au cas par cas effectué par l'Autorité environnementale, ce qui l'exempte d'enquête publique en application du 1° du I de l'article L123-2 du code de l'environnement. Ce projet doit donc faire l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique conformément aux dispositions de l'article L123-19 du code de l'environnement.

Le permis d'aménager a été déposé le 4 juin 2021 par la mairie de TIGNES et comprend l'étude d'impact.

Cette dernière porte sur le projet d'ensemble, le projet immobilier du Club Med, composé de la construction du village Club, du parking de la Grande Motte ainsi que du stade de Lognan.

Le stade de Lognan doit être remodelé afin de permettre la tenue de compétitions internationales de ski de vitesse. La superficie concernée est de 23000 m<sup>2</sup>, répartis en quatre secteurs : A, B, C et D.

Le permis d'aménager porte sur les secteurs A, C et D.

L'étude d'impact décrit, pour les travaux prévus dans ces trois secteurs, l'état actuel de l'environnement, les principaux enjeux identifiés au vu de leurs caractéristiques et analyse l'ensemble de leurs impacts sur les différentes composantes environnementales et humaines.

Selon l'étude d'impact, ces travaux auront un impact fort sur :

- risque de dérangement de la rousserolle verderolle pendant sa période sensible de reproduction lors des travaux,
- risque de dérangement du tarier des prés lors de la phase travaux,
- risque de destruction d'individus, d'œufs ou de chenilles d'azuré du serpolet lors des travaux sur les secteurs A et D.

Sur le fondement de l'analyse des impacts de ces travaux, il est proposé dans l'étude d'impact des mesures nécessaires, adéquates et proportionnées destinées à éviter, réduire et compenser leurs effets négatifs notables, reprenant l'ensemble des composantes liées à l'environnement.

Ces travaux sont concernés uniquement par des mesures de réduction.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) consultée en tant qu'autorité environnementale a formulé des observations dans son avis en date du 27 août 2021.

En voici la synthèse :

- Les principaux enjeux environnementaux du projet d'ensemble sont : la qualité de la ressource en eau et en particulier l'intégrité des eaux souterraines ; l'exposition du projet aux risques naturels ; les paysages ; les milieux naturels et la biodiversité ; les déplacements et la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre qu'ils génèrent ; l'artificialisation des sols.

- L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de reprendre l'ensemble de l'étude d'impact avec tous les éléments constitutifs du projet d'ensemble, leurs états d'avancement, leurs incidences et les mesures prises à cette échelle pour les éviter, réduire compenser et de le représenter pour avis à l'Autorité environnementale.

En réponse, le Maître d'ouvrage/Pétitionnaire a produit une note intitulée « *Note du 30/08/2021 en réponse à l'avis de la MRAe du 27/08/2021* », dans laquelle il a répondu aux remarques de l'Autorité environnementale.

Le public a été informé du projet de restructuration de la piste de ski STADE DE LOGNAN et invité à formuler ses observations et propositions à travers une procédure de participation du public par voie électronique, organisée du 31 août 2021 au 29 septembre 2021 inclus.

Une observation a été reçue par courriel le 28 septembre 2021. La collectivité a rédigé une note en réponse en date du 30/09/2021.

### **Mesures et caractéristiques du projet de restructuration de la piste de ski alpin STADE DE LOGNAN destinées à éviter, réduire, compenser ses effets négatifs notables :**

Les travaux des secteurs A, C et D font uniquement l'objet de mesures de Réduction qui s'imposent au Maître d'ouvrage/Pétitionnaire.

Ces mesures sont les suivantes :

#### **- MR4 : limitation des risques de pollution.**

Les préconisations à prendre en compte pour le déroulement du chantier sont :

- Les engins de chantier ne seront pas entretenus sur site. Une aire étanche sera mise en place à cet effet, à proximité du chantier.
- Les produits potentiellement polluants utilisés lors du chantier seront stockés dans une zone « étanche » afin de parer toute fuite.
- Des kits de dépollution seront disponibles sur le chantier durant toute la durée des travaux. Ils permettent d'absorber les hydrocarbures et autres produits chimiques liquides.
- Les matériaux utilisés constituant les remblais mis en place seront inertes afin de ne pas provoquer de pollution pour les sols. Leur provenance sera clairement identifiée et vérifiée compatible avec les usages souhaités.

#### **- MR5 : limitation des émissions de poussières.**

Pour garantir une bonne fluidité du chantier vis-à-vis des immeubles et commerces riverains, les mesures correctrices et préventives suivantes seront à respecter durant toute la durée du chantier :

- Bâcher les chargeurs pour éviter les dispersions de poussières.
- Eviter les opérations productrices de poussières par vent supérieur à 40 km/h.
- Un arrosage des accès et des abords du chantier pourra être effectué durant les opérations de déblais pour éviter par forts vent les émissions de poussières (si vent supérieur à 40 km/h).
- Les déplacements des engins devront être optimisés et s'effectuer uniquement sur les accès prévus (voies carrossables et surfaces terrassées du chantier).
- Pour les travaux à proximité du front bâti actuel, l'entreprise prévoira une protection type rideau de géomembrane, de largeur suffisante, suspendue et placée au droit des zones à traiter.

- **MR6 : réduction des nuisances sonores.**

Pour garantir une bonne fluidité du chantier vis-à-vis des immeubles et commerces riverains, les mesures correctrices et préventives suivantes seront à respecter durant toute la durée du chantier :

- Le matériel devra être récent et moderne pour éviter les nuisances sonores importantes, pour réduire les risques de pollution par fuites d'hydrocarbures et pour respecter la réglementation concernant les émissions de gaz d'échappement.
- Un aménagement horaire pour les interventions bruyantes à proximité de l'habitat sera à définir avec les riverains les plus proches (moins de 100 mètres). Si l'utilisation d'engins de type brise roche ou marteau piqueur était nécessaire, les matériels utilisés seront de conception récente, de manière à profiter au mieux des avancées technologiques en termes de réduction du bruit émis.
- Les installations de chantier et les matériels bruyants seront implantés à l'écart des zones d'habitat existant (notamment la copropriété de tourisme).

- **MR8 : revégétalisation.**

Les terrassements liés à la reprise du stade de Lognan seront revégétalisés. Le réensemencement sera effectué à la suite du chantier selon un processus rigoureux pour garantir le succès et la pérennité de l'opération.

Les précautions suivantes seront prises de manière à obtenir une reprise plus rapide du milieu :

- Adapter les semences aux différentes conditions écologiques,
- Eviter toute divagation d'engins après le réensemencement,
- En cas d'atteinte accidentelle au couvert végétal en dehors du chantier, un traitement immédiat avec réensemencement selon les mêmes modalités sera obligatoirement entrepris.

- **MR9 : adaptation du calendrier de chantier**

Un travail d'affinage de calendrier a été effectué en fonction des périodes sensibles des espèces présentes sur la zone. Cette mesure permet de garantir que la conservation des espèces ne soit pas remise en cause sur le site et écarte la potentialité de destruction d'individus ou de nichées. De plus, la mesure permet d'éviter le dérangement de l'agriculteur qui utilise le site en été pour la montée de son troupeau en estive.

Les calendriers de chantier vont être définis en tenant compte de :

- Périodes sensibles des espèces dont les impacts ont été évalués de fort à très fort avant les mesures,
- Périodes de nidification des espèces pour lesquelles la destruction des couvées ou des individus peuvent être impactés par les travaux,
- La fonte des neiges sur le versant,
- Les premières chutes de neige,
- Les difficultés d'accès aux zones de travaux,
- Le temps nécessaire pour réaliser les travaux avec une mise en sécurité optimale du personnel de chantier.

Les secteurs A, C et D n'engendrent pas de destruction d'habitats sensibles ou d'espèces protégées. Les travaux sur ces trois secteurs seront réalisés après le 15 août 2021, et plus précisément à l'automne 2021, afin de réduire le risque de dérangement des espèces protégées lors de la période sensible de reproduction et de réduire le risque de destruction de nichées ou d'œufs.

- **MR10 : plan de circulation et stationnement**

Cette mesure vise à éviter les déambulations des engins de chantier en dehors des chemins carrossables existants.

Les installations de chantier seront implantées hors des zones sensibles (zones humides, etc.).

Les aires de stockage des hydrocarbures (cuves à fioul) seront abritées de la pluie et équipées de dispositif de rétention étanche. L'entreprise retenue pour le terrassement assurera la surveillance des conditions de stockage et de manipulation des produits polluants.

Les bases de vie seront clairement identifiées ainsi que les zones de stockage.

Les engins de chantier emprunteront uniquement les chemins existants. Aucun raccourci ne sera autorisé.

De plus, les entreprises missionnées pour les travaux seront informées de la présence de zones sensibles et des espèces protégées sur la zone de chantier.

Un plan de circulation et de stationnement des véhicules et du matériel sera réalisé avant lancement du chantier et sera validé par le maître d'œuvre environnement.

### **Modalités du suivi des incidences du projet de restructuration de la piste de ski alpin STADE DE LOGNAN sur l'environnement ou la santé humaine :**

La mesure de suivi est la suivante :

- **MS1 : suivi environnemental du chantier**

Le maître d'ouvrage s'engage à missionner un assistant à maîtrise d'ouvrage environnemental pour toute la durée du chantier et ce durant les deux années de travaux. Chaque réunion fera l'objet d'un compte-rendu.

Pour chaque phase de travaux, il est prévu :

- Une visite en amont du chantier afin de mettre en défens la zone humide.
- Un suivi tout au long du chantier comprenant un accompagnement du maître d'œuvre, des propositions d'adaptation de mesures si nécessaire ou une visite sur site si demandée.
- Une visite en fin de chantier (=bilan de chantier) afin de vérifier le respect des mesures prescrites, la bonne tenue du chantier (gestion des déchets, etc.) et pour enlever les mises en défens.

Un bilan de chantier sera réalisé à la suite des travaux et envoyé au service de la DREAL.