



**Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale  
sur le remplacement de la télécabine de  
Superbagnères (31)**

**n°Ae : 2020-117**

Avis délibéré n° 2020-117 adopté lors de la séance du 7 avril 2021

---

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 7 avril 2021 par visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le remplacement de la télécabine de Superbagnères (31).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Michel Pascal, Alby Schmitt, Eric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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.

Étaient absents : Christian Dubost, Serge Muller

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par les maires de Bagnères-de-Luchon et de Saint Aventin, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 11 janvier 2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 27 janvier 2021 :

- le préfet de département de Haute-Garonne, qui a transmis une contribution en date du 21 mars 2021,
- le préfet de la région Occitanie,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Occitanie.

En outre, l'Ae a pris en compte une contribution de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie en date du 23 novembre 2020.

Sur le rapport de Nathalie Bertrand, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale 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.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

Les stations de sports d'hiver du département de la Haute-Garonne sont depuis plusieurs années confrontées à une baisse de fréquentation et un manque d'enneigement. Il en est ainsi de Luchon – Superbagnères, petit domaine skiable familial de 80 ha à 1 h 30 de Toulouse, qui s'étage de 1 465 m à 2 125 m d'altitude sur la commune de Saint-Aventin. La télécabine qui assure la liaison, en période estivale et hivernale, entre Bagnères-de-Luchon à 630 m d'altitude et le plateau de Superbagnères à 1 800 m constitue l'une des deux seules voies d'accès à la station, par ailleurs située en site classé. Cette télécabine construite en 1993 est aujourd'hui obsolète ; elle connaît de nombreux problèmes techniques et des frais d'entretien et de maintenance importants, qui conduisent à envisager son remplacement. Le projet de reconstruction s'inscrit dans une réflexion de tourisme « quatre saisons » de la Haute-Garonne et prend place dans un ensemble d'opérations imbriquées : une réflexion sur la requalification du plateau de Superbagnères ; un schéma directeur urbain de Bagnères-de-Luchon incluant une étude mobilité et stationnement ; une gestion des trafics sur la route départementale 46, seconde voie d'accès au plateau.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la préservation des milieux naturels et des sites Natura 2000 ;
- le paysage, en lien notamment avec la situation exceptionnelle de la gare amont ;
- l'adaptation au changement climatique du domaine skiable de Superbagnères ;
- la maîtrise de la circulation et du stationnement des véhicules dans Bagnères-de-Luchon ;
- la limitation des nuisances liées au trafic automobile, sur la RD 46 et dans le centre bourg de Bagnères-de-Luchon ;
- la prévention et la maîtrise des risques naturels, notamment torrentiels, de chute de blocs et le retrait et le gonflement d'argiles.

L'Ae recommande de reconsidérer l'importance de la vulnérabilité du projet et plus largement du domaine skiable au changement climatique, de revoir le périmètre du projet et de compléter significativement l'analyse des solutions de substitution raisonnables à l'échelle du projet dans son ensemble (modes d'accès au plateau, mise aux normes ou redimensionnement des infrastructures et des équipements, durée de fonctionnement et fréquence selon les saisons, adaptation au changement climatique...). Elle recommande notamment de reprendre l'étude d'impact du projet en fonction de l'ensemble des résultats aujourd'hui disponibles du schéma urbain de Bagnères-de-Luchon, du schéma de requalification du plateau de Superbagnères, de la régulation du trafic de la RD46 à mettre en place et de réactualiser le calendrier des travaux.

Enfin, le linéaire de tronçon téléporté étant finalement plus haut, selon les dernières données fournies par le constructeur, l'Ae recommande de préciser l'impact paysager qu'il pourra avoir.

L'ensemble de ces lacunes justifierait qu'une étude d'impact complétée soit de nouveau présentée à l'Ae avant l'enquête publique.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et contenu du projet

La vallée de Luchon, qui mène à la frontière espagnole, se situe à l'extrémité sud-ouest du département de la Haute-Garonne. Elle connaît aujourd'hui un ralentissement de son développement économique. La ville de Bagnères-de-Luchon (2 293 habitants en 2018), station thermale de renom au riche patrimoine historique<sup>2</sup>, connaît une certaine désaffection. Les stations de sports d'hiver du département sont également depuis plusieurs années en grande difficulté économique, face à une baisse de fréquentation et un manque d'enneigement chronique qui touche le massif des Pyrénées. Il en est ainsi du plateau de Superbagnères<sup>3</sup>, petit domaine skiable familial de 80 ha à 1 h 30 de Toulouse, qui s'étage de 1 465 m à 2 125 m d'altitude sur la commune de Saint-Aventin<sup>4</sup>. C'est une station ancienne<sup>5</sup> accessible par la télécabine de Superbagnères et par la RD 46<sup>6</sup>. Elle offre une vue panoramique remarquable sur la chaîne des « 3000 pyrénéens » à l'origine du classement du site en 1927<sup>7</sup>. Les deux communes de Bagnères-de-Luchon et de Saint-Aventin font partie de la communauté de communes Pyrénées Haut Garonnaises (76 communes).



Figure 1 : RD46 de Bagnères-de-Luchon à Superbagnères (Source : Géoportail)

- <sup>2</sup> Découverte dès l'époque gallo-romaine, la qualité des eaux thermales en a fait sa renommée ; le thermalisme a connu un essor dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. La ville connaît de nos jours une baisse de fréquentation.
- <sup>3</sup> Aménagé à la fin du 19<sup>e</sup> siècle pour la clientèle thermale, un train à crémaillère est créé en 1912. En 1923, Superbagnères est la première station française à accueillir une compétition internationale.
- <sup>4</sup> Une piste émerge cependant au domaine de la commune de Castillon de Larboust.
- <sup>5</sup> L'aménagement du plateau à la fin du 19<sup>e</sup> siècle a suivi une demande de la clientèle thermale ; les premières remontées mécaniques ont été installées en 1928/29.
- <sup>6</sup> La RD 46 a été construite en 1960 prenant la suite d'un train à crémaillère aujourd'hui disparu.
- <sup>7</sup> Monument naturel ou site qui présente un intérêt du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Ne peut être ni détruit ni modifié sauf autorisation spéciale (articles L.341-1 et suivants du code de l'environnement).

Le Département de la Haute-Garonne développe, une politique de reconquête de l'attractivité des territoires de montagne, se traduisant par un soutien financier à la diversification « quatre saisons » de l'offre touristique des stations (« *Stratégie montagne 4 saisons* »). Il a créé en 2018 le syndicat mixte ouvert Haute-Garonne Montagne (SMOHGM) ayant pour vocation de gérer les stations de montagne du département, comptant les stations du Mourtis, de Bourg d'Oueil et de Luchon Superbagnères<sup>8</sup>. Il vise aussi à relancer l'activité et « *permettre un retour à l'équilibre financier* ». Le rétablissement de la ligne ferroviaire Montréjeau-Luchon, qui devrait être effectif dans les prochaines années<sup>9</sup>, est présenté comme une alternative au « tout voiture » pour accéder à la station.

La reconstruction de la télécabine de Superbagnères s'inscrit dans ce contexte, sous la maîtrise d'ouvrage du Département de la Haute-Garonne par l'intermédiaire du SMOHGM. Elle prend place dans un ensemble d'opérations imbriquées. Celles-ci comprennent une réflexion confiée au Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE)<sup>10</sup> par le syndicat mixte au printemps 2020 visant à la requalification<sup>11</sup> du plateau de Superbagnères, où se trouve le Grand Hôtel, bâtiment patrimonial de 1922. Le développement de la station a progressivement artificialisé et dégradé le plateau, en particulier par un emplacement bétonné faisant office de parking « *surdimensionné* », « *aujourd'hui l'un des points noirs du site* », et d'un ensemble de bâtiments provisoires des services techniques de la télécabine. Les opérations imbriquées avec le projet comprennent aussi la définition d'un schéma directeur urbain de Bagnères-de-Luchon. En cours de finalisation, il est porté par le Département et inclut une étude mobilité et stationnement.



*Figure 2 : Vue éloignée sur le plateau de Superbagnères et le Grand Hôtel (source : dossier)*

L'actuelle télécabine (débrayable 4 places) assure une liaison, en période estivale et hivernale<sup>12</sup>, entre Bagnères-de-Luchon à 630 m d'altitude et le plateau de Superbagnères à 1 800m en 8 à 9 minutes. Avec la RD 46 (trajet de 18 km, 30 mn de trajet), elle est actuellement l'une des deux seules voies d'accès au domaine skiable.

---

<sup>9</sup> L'opération a fait l'objet d'une décision après examen au cas par cas de l'Ae (F-076-19-C-00108).

<sup>10</sup> Réflexion sur un schéma d'aménagement du plateau, visant à prioriser, pour les cinq ans à venir, les actions à mener pour sa valorisation paysagère et architecturale.

<sup>11</sup> Mise en place d'un schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères en lien avec les services de l'État concernés.

<sup>12</sup> De décembre à mars : 8 h -18 h ; juillet et août : de 9 h -17 h ; nocturnes une fois par semaine été comme hiver.

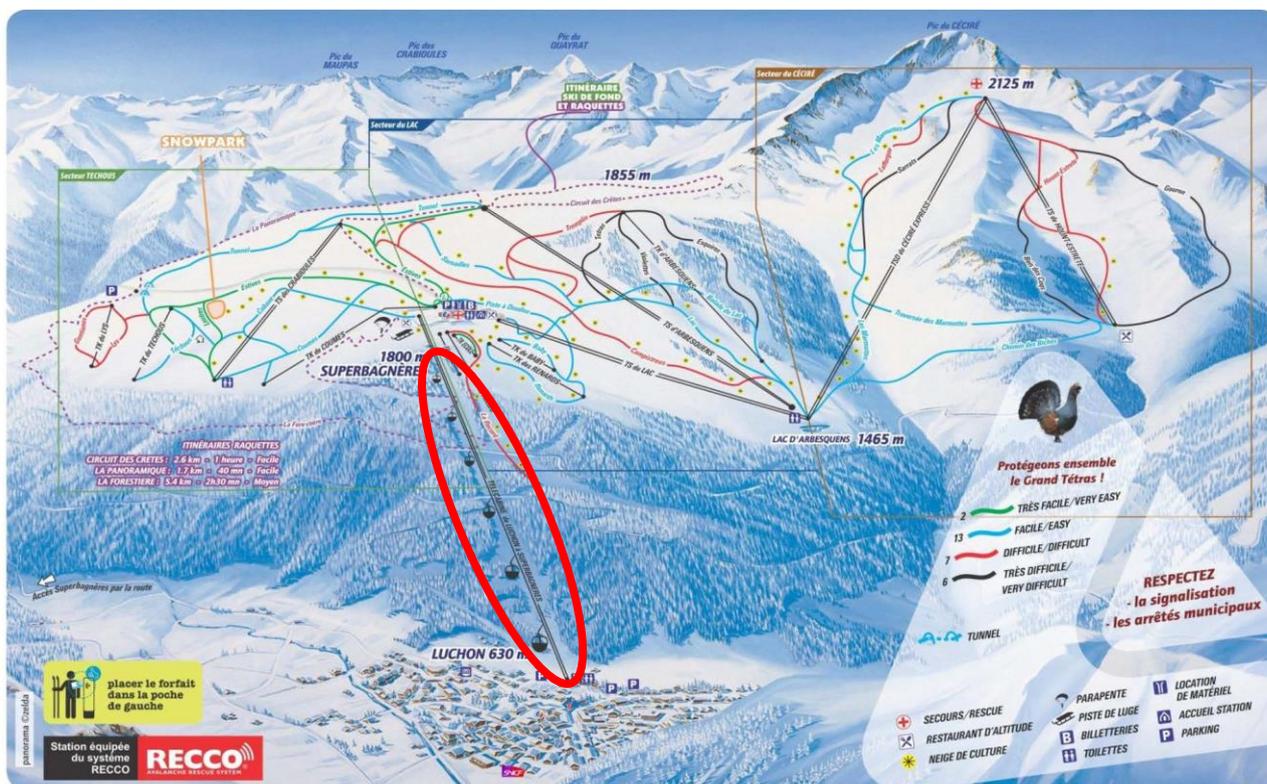


Figure 3 : Plan hiver de Superbagnères et position du secteur d'étude (source : dossier)

Cette télécabine créée en 1993 est aujourd'hui obsolète. Elle connaît de nombreux problèmes techniques qui génèrent des frais d'entretien et de maintenance importants, des arrêts fréquents qui en période hivernale aux pics d'affluence occasionnent des temps d'attente dissuasifs avec, selon le dossier, plus de 45 minutes en fortes affluences. Le dossier précise que son « faible débit » (1 500 personnes/h) contribue au manque d'attractivité de l'équipement. La fréquentation hivernale de la télécabine est en moyenne un peu inférieure à 200 000 passages<sup>13</sup>, dont 30 à 33 % par des non skieurs. Le dossier indique de plus que « la période des vacances de Noël, influence de manière importante la fréquentation globale de ce domaine », sans plus de précision chiffrée. L'« usage du téléphérique est relativement marginal l'été » et estimé, à environ 90 000 personnes sur 74 jours d'ouverture moyenne entre 2015 et 2018. La fréquentation « théorique » de la RD 46 est « importante » pendant les vacances d'hiver (estimée à environ 40 000 véhicules) et les week-ends.

La télécabine existante se situe dans un layon<sup>14</sup> rectiligne défriché. Elle est composée :

- d'une gare amont qui abrite la motrice située dans le site classé par arrêté ministériel du 27 avril 1927 des « Pâtures communales situés sur le plateau de Superbagnères au lieu-dit Arbesquens » ;
- d'une gare aval dans le centre urbain de Bagnères-de-Luchon au sein d'un site patrimonial remarquable (SPR) « Allées d'Etigny à Bagnères-de-Luchon » ;
- d'un linéaire câblé de 2 666 m de long et 1 146 m de dénivelé comprenant 28 pylônes et « de plusieurs dizaines de cabines qui s'échelonnent le long du câble ».

Le dossier ne donne aucune autre précision sur les caractéristiques techniques de la télécabine ; il situe l'emplacement des pylônes sur un jeu de planches annexé à l'étude d'impact. Il a été dit à la

<sup>13</sup> Un passage compte un aller et retour.

<sup>14</sup> Sentier rectiligne ouvert en forêt pour séparer les parcelles ou les coupes et pour permettre la circulation.

rapporteuse lors de sa visite que les 28 pylônes avaient une hauteur d'environ 12 m et que la vitesse de l'appareil était de 4,5 m/s.

Le dossier transmis à l'Ae ne porte que sur la reconstruction de la télécabine, sans prendre en compte la requalification du site de Superbagnères, au sujet de laquelle peu d'information est apportée, si ce n'est comme mesure d'accompagnement (suppression des bâtiments préfabriqués, réduction de la capacité de stationnement). Par ailleurs, alors qu'un des objectifs du projet est de « *réduire l'utilisation de la voiture pour accéder au domaine skiable et supprimer les stationnements sur le plateau de Superbagnères* », les données de mobilités et de stationnement de Bagnères-de-Luchon n'y sont que partiellement évoquées et très incomplètes. Il a été précisé à la rapporteure que le schéma urbain de Bagnères-de-Luchon n'était pas achevé lors de la rédaction de l'étude d'impact. La description du trafic sur la RD 46 est très laconique dans le dossier, qui évoque la nécessité de réduire le flot de voitures sur le plateau sans développer explicitement les options envisagées à cette fin.

***L'Ae recommande de considérer explicitement l'opération de reconstruction de la télécabine comme faisant partie d'un projet d'ensemble comprenant la requalification du plateau de Superbagnères et le devenir de son accès routier, ainsi que l'accès à la gare aval en lien notamment avec les projets de stationnement.***

***En conséquence, elle recommande de compléter l'étude d'impact par la présentation des autres opérations de ce projet, de leurs principaux enjeux et incidences environnementales, et des mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser.***

## ***1.2 Présentation du projet et des aménagements***

La reconstruction de la télécabine de Superbagnères est conçue comme l'affirmation d'un « *ascenseur valléen* », « *permettant une liaison efficace et directe avec la ville* », destinée à terme à devenir la voie d'accès privilégiée au plateau.

Elle se fera dans le layon existant à la place de l'ancienne infrastructure. La nouvelle télécabine sera un débrayable de 10 places au débit de 2 500 personnes/h, à une vitesse de transport de 6 m/s<sup>15</sup>.

Les deux gares existantes seront complètement démontées et reconstruites.

La gare aval, dont la conception a été discutée avec l'architecte des bâtiments de France (ABF) sera sensiblement à la même altitude que la précédente (636 mètres). Elle est réalisée sur trois niveaux et deux volumes. Le volume bas sert de socle au volume haut qui compose une gare couverte avec la machinerie, un quai de départ et d'arrivée, une file d'attente « *réduite* ». La circulation des bus et automobiles sera maintenue au sud de la parcelle « *le long du mur de soutènement* »<sup>16</sup>, le profil en long du câble étant maintenu à une hauteur de 6 m. En conséquence, le quai de gare sera à 642 m d'altitude.

Le schéma d'organisation actuel sera modifié : continuité des cheminements piétons pour l'accès à la gare, aire de retournement des bus et navettes, places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite, meilleure accessibilité de la gare pour les skieurs, piétons et bus.

---

<sup>15</sup> Il a été précisé à la rapporteure que les périodes d'ouverture seront les mêmes que pour la télécabine existante ; elles pourraient évoluer cependant à l'avenir en fonction du développement « quatre saisons ».

<sup>16</sup> Mur de soutènement des terres en amont de la voirie ayant pour effets de dévier les eaux torrentielles à droite de la gare.

La surface totale de terrassement de la gare aval est de 660 m<sup>2</sup>. Elle générera 1 170 m<sup>3</sup> de déblais.



Figure 4 : Visuel de projet de gare aval (source : dossier)

La gare amont localisée au niveau du plateau de Superbagnères à 1 750 m d'altitude intégrera des espaces de fonctionnement et de maintenance, ainsi qu'un garage d'une surface de 540 m<sup>2</sup>. Sa conception a fait l'objet d'échanges avec le CAUE, l'ABF et l'inspection des sites. L'étude d'impact souligne que « *le volume de la gare sera néanmoins beaucoup plus important* » que la structure d'origine, en partie pour répondre à la hauteur nécessaire au bon fonctionnement de la télécabine (façade nord d'arrivée des cabines d'une hauteur de 10,20 m). La gare et le garage formeront un parallélépipède semi-enterré qui s'inscrira en partie dans le terrain naturel ; la dalle haute, végétalisée et circulaire, prolongera à niveau le parvis du Grand Hôtel. Afin d'atténuer l'impact paysager généré par le volume conséquent de la gare, il est prévu des modelés de talus qui prennent appui sur le bâtiment et masquent en partie les façades.

La surface de terrassement est de 1 405 m<sup>2</sup> (3 433 m<sup>3</sup> de déblais et 1 697 m<sup>3</sup> de remblais).

Les volumes de déblais excédentaires des deux gares « *seront valorisés après tri, notamment pour le remodelage de pistes à proximité de la gare amont (dans un rayon de 500 m)* ». Un projet à court/moyen terme de suppression de différents téléskis et leur remplacement par un seul télésiège a été évoqué lors de la visite sur site de la rapporteure sur le secteur Techous du domaine skiable.



Figure 5 : Visuel de projet de gare amont (Source : dossier)

Le descriptif de la ligne téléportée est très sommaire : longueur de la ligne 2 666 m ; 24 nouveaux pylônes ancrés sur des massifs bétons dont l'implantation prévisionnelle « a été réalisée en tenant compte des enjeux environnementaux, risques naturels, géotechnique, technique... ». Aucune information n'est donnée sur la forme des pylônes, le matériau, leur taille, le câblage.... Cette information est d'autant plus partielle qu'il a été précisé à la rapporteure que les données des constructeurs retenaient finalement seulement 15 pylônes d'une hauteur d'environ 18 m (soit six mètres de plus que les précédents), que la ligne bénéficierait d'une motorisation nouvelle à entraînement direct<sup>17</sup> beaucoup plus sûre pour le transport des passagers et moins consommatrice d'énergie (-20 % par rapport à la consommation des technologies plus traditionnelles). Le layon sera élargi de 12 m à 18 m, selon un tracé non rectiligne, générant un défrichage de 7 778 m<sup>2</sup>.

L'essentiel du démontage de la télécabine existante se fera par hélicoptère (évacuation des matériaux en particulier des pylônes) ; l'accès des engins et des personnels se fera essentiellement par les pistes existantes et le layon. Les travaux dans le layon (pose/dépose des pylônes, ouverture/fermeture de tranchée) seront réalisés par une pelle de type araignée « afin de limiter au maximum les perturbations sur le milieu naturel » ; les massifs des anciens pylônes resteront en place, seront arasés au sol au moyen d'un brise roche, puis, lorsque cela sera possible, « recouverts de terre végétale et ensemencée ».

***L'Ae recommande de compléter la description du projet de nouvelle infrastructure et sa mise en place.***

Les aires principales de chantier et de stockage sont situées en partie aval (gare) sur un giratoire à proximité de la route, des habitations, et des parkings ; et en partie amont (gare) sur une portion du parking de Superbagnères.

<sup>17</sup> Technologie nouvelle de motorisation, en particulier des télécabines, permettant un entraînement direct de la poulie motrice sans passer par un réducteur intermédiaire. Elle présente en particulier les avantages d'une moindre consommation énergétique et d'une réduction des nuisances sonores.

Le projet, en majorité financé par le Département de Haute-Garonne, s'élève 18 millions d'euros hors taxes.

Le calendrier annoncé dans l'étude d'impact fait état, pour des questions de sécurité, d'un renouvellement de la télécabine pour la saison hivernale 2021. Ce calendrier a cependant été revu situant un démarrage des travaux à l'été 2021 et une ouverture pour la saison hivernale 2022/2023.

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

L'actuelle télécabine constitue au sens de l'annexe de l'article R. 122-2 (point 7 a) du code de l'environnement, une infrastructure de transport par câble<sup>18</sup>.

L'opération sera soumise à enquête publique ou à participation du public par voie électronique conformément à l'article L 123-19 du code de l'environnement.

L'Ae a été saisie sur la base :

- d'une demande d'autorisation d'exécution des travaux (DAET) déposée par le SMOHGM et portant sur le remplacement de la télécabine de Superbagnères, incluant la reconstruction des gares aval et amont ;
- d'un dossier de demande d'autorisation de travaux en site classé, une partie de la reconstruction se trouvant dans celui des « *Pâturages communaux situés sur le plateau de Superbagnères, au lieu-dit Arbesquens* » ;
- d'une demande d'autorisation de défrichement.

La reconstruction de la télécabine de Superbagnères est soumise à évaluation environnementale. Au titre de l'article R. 122-6 du code de l'environnement pour les projets situés en tout ou partie dans un site classé et qui nécessitent pour cette raison une décision ministérielle, l'Ae est l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis sur ce projet.

Les conclusions de l'étude d'impact sur l'absence d'incidences de l'opération quant à l'état de conservation des habitats naturels et des espèces au titre de Natura 2000<sup>19</sup> appellent des observations de l'Ae détaillées en 2.5.

### ***1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la préservation des milieux naturels et des sites Natura 2000 ;
- le paysage, en lien notamment avec la situation exceptionnelle de la gare amont ;
- l'adaptation au changement climatique du domaine skiable de Superbagnères ;
- la maîtrise de la circulation et du stationnement des véhicules dans Bagnères-de-Luchon ;

---

<sup>18</sup> « Lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes, y compris gares » Article R122-2- 7 a). Celle-ci a d'ailleurs été en fonctionnement durant l'hiver 2020-2021 en période de crise sanitaire.

<sup>19</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

- la limitation des nuisances liées au trafic automobile, sur la RD 46 et dans le centre bourg de Bagnères-de-Luchon ;
- la prévention et la maîtrise des risques naturels, notamment torrentiels, de chute de blocs et le retrait et le gonflement d'argiles.

## 2. Analyse de l'étude d'impact

Bien que présentant sur la forme des éléments positifs (lecture aisée, existence de synthèses sur les éléments marquants de l'analyse, illustration fournie<sup>20</sup>), l'étude d'impact montre de nombreuses faiblesses liées au manque de précision sur les données, à l'incomplétude des informations fournies, au manque de projection sur les moyen et long termes.

La vulnérabilité de l'opération au changement climatique n'est pas analysée à la hauteur de l'enjeu qu'il représente pour ce domaine skiable de moyenne altitude, exposé à un manque d'enneigement de plus en plus fréquent<sup>21</sup>. Les effets sur la fréquentation de la télécabine sont à analyser en conséquence. Le climat constitue pourtant un facteur majeur des scénarios de devenir de la station et de la requalification du plateau de Superbagnères, voire des formes que pourra prendre le tourisme « quatre saisons ». Par ailleurs, le changement climatique n'est aucunement pris en compte lorsqu'il s'agit d'évaluer l'évolution potentielle des risques naturels, comme le contexte le demanderait.

De plus, le périmètre de l'étude d'impact est réduit à celui de l'opération de reconstruction de la télécabine, sans rendre compte des incidences environnementales du projet d'ensemble dont elle fait partie.

L'analyse proposée est très peu quantifiée et approximative ce qui ne permet pas d'apprécier pleinement l'état initial et d'estimer l'impact qu'aura la nouvelle infrastructure sur l'environnement et la santé humaine. Il a été expliqué à la rapporteure qu'un certain nombre de données n'étaient pas connues lors de la rédaction de l'étude d'impact, le choix ayant été fait de prioriser la reconstruction de la télécabine du fait de la menace de sa fermeture pour manquement aux normes en vigueur. L'Ae souligne que, selon l'article L. 122 1 du code de l'environnement : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* ». L'article L. 122-1-1 (III) complète ces dispositions : « *Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces 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.* »

L'étude d'impact est donc incomplète.

<sup>20</sup> Bien que l'absence de numérotation des figures perturbe la lecture du texte qui y réfère

<sup>21</sup> La station avait été à la une des médias mi-février 2020 du fait d'un transport de neige par hélicoptère.

Par ailleurs, l'actuelle télécabine constitue au sens de l'annexe de l'article R. 122-2 (point 7 a) du code de l'environnement, une infrastructure de transport par câble. Conformément à l'article R-122-5 III du code de l'environnement, l'étude d'impact d'une infrastructure doit comprendre « *une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter* », « *une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences* », une analyse socio-économique, ce qui actuellement n'est pas le cas ou plus qu'imparfaitement.

## **2.1 État initial et incidences de l'opération**

L'état initial prend en compte trois aires de référence :

- la « *zone d'étude* » (longeant le linéaire, sans précision de dimension, voir figure 3) qui correspond au périmètre de remplacement de la télécabine et sur laquelle sont réalisés les inventaires faune-flore et la cartographie des habitats ;
- une « *aire d'étude rapprochée* » débordant l'aménagement de 300 mètres de part et d'autre de l'emprise de la télécabine ; elle est utilisée pour certains animaux tels que les oiseaux, les chauves-souris et les mammifères terrestres « *qui peuvent être impactés indirectement par la reconstruction* » ;
- une « *aire d'étude éloignée* » d'un rayon de 10 km tenant compte des zonages réglementaires et sites remarquables de proximité.

### **2.1.1 Eaux souterraines**

La zone d'étude est caractérisée par deux formations aquifères étendues. L'un des deux aquifères, qui résulte d'une fracture d'origine tectonique, est très perméable et qualifié de vulnérable par le dossier ; l'autre, est situé sur un substratum schisteux imperméable et il est donc moins vulnérable. L'enjeu est considéré comme fort.

La zone d'étude ne recoupe aucune aire de captage d'alimentation en eau potable.

### **2.1.2 Risques naturels**

Le plan de protection contre les risques naturels (PPRN) de Bagnères-de-Luchon classe la moitié basse de la zone d'étude en aléas faibles à forts : les glissements de terrain (aléa faible à moyen), les phénomènes torrentiels (aléa faible à fort), les chutes de pierres et de blocs (aléa faible). L'enjeu concernant ces risques naturels est considéré par le dossier comme fort.

La majeure partie de l'aval de la zone d'étude est concernée par un aléa de retrait-gonflement des argiles nul à fort. L'enjeu est considéré par le dossier comme fort.

### **2.1.3 Climat**

Les projections climatiques réalisées dans le cadre du projet Climpy<sup>22</sup> évaluent la vulnérabilité de la région pyrénéenne. Selon les scénarios retenus, à l'horizon 2030 et par rapport à la période de référence (1961-1990) la hausse moyenne des températures maximales pourrait se situer entre

---

<sup>22</sup> Projet transfrontalier sur le changement climatique, contribuant au développement de l'Observatoire Pyrénéen du Changement Climatique (OPCC).

+1°C et 2,7°C (des augmentations similaires seraient observées pour les températures minimales). À l'horizon 2050, ces évolutions pourraient atteindre entre +2,0°C et +4,0°C et +1,4°C et +3,3°C selon les scénarios pour les températures maximales et +1,7°C et +3,3°C et +1,2°C et +2,8°C pour les minimales. Ces premiers résultats indiquent par ailleurs une baisse significative de l'épaisseur de neige (épaisseur qui pourrait diminuer de moitié d'ici 2050 dans les Pyrénées centrales à une altitude de 1 800m).

Le domaine de Superbagnères sera donc gravement affecté dans son espérance d'enneigement. D'après les données du ministère de la transition écologique<sup>23</sup>, la médiane du nombre de jours avec enneigement supérieur à 5 cm passerait de 136 aujourd'hui à 102 entre 2041 et 2070 si les concentrations de CO<sub>2</sub> étaient stabilisées. Les problèmes d'enneigement se font déjà sentir aujourd'hui. Le dossier conclut cependant à un enjeu faible, rappelant « *que ce projet d'ascenseur valléen a pour objectif de desservir un plateau largement fréquenté l'été* » ; ce même dossier argumente cependant dans un autre chapitre une augmentation du débit horaire de la télécabine au vu des périodes d'engorgement connues en période hivernale.

***L'Ae recommande de classer en enjeu fort le changement climatique et de mener une analyse prospective approfondie de l'incidence du changement climatique sur l'avenir du domaine skiable et les activités hivernales.***

#### 2.1.4 Milieux naturels et biodiversité

L'analyse de l'état initial des milieux et de la biodiversité repose à la fois sur des données bibliographiques et des inventaires propres au dossier. Selon la bibliographie et l'expertise pédologique et floristique réalisée localement, aucune zone humide inventoriée au niveau départemental ne recoupe la zone d'étude ; plusieurs d'entre elles se situent cependant à proximité en partie haute.

##### Zonages environnementaux

Trois sites Natura 2000<sup>24</sup> sont présents dans l'aire d'étude rapprochée dans la partie haute de la zone d'étude :

- la zone de protection spéciale (ZPS) « FR7312009 – Vallées du Lis, de la Pique et d'Oô » constituée de milieux ouverts à semi-ouverts d'estives, site de reproduction pour onze espèces d'oiseaux de montagne inscrits à l'annexe I de la directive « Oiseaux » (en particulier l'Aigle royal, la Chouette de Tengmalm, le Grand tétras, le Lagopède alpin et le Pic à dos blanc) et site d'alimentation pour trois espèces de rapaces (Gypaète barbu, Milan royal, Faucon pèlerin) ;
- deux zones spéciales de conservation (ZSC), « FR300880 – Haute vallée de la Pique » (20 habitats naturels et 7 espèces classés aux annexes I et II de la directive « habitat faune flore ») et « FR7300881 – Haute vallée d'Oô » (16 habitats naturels et 5 espèces classés aux annexes I et II de la directive « habitat faune flore »), respectivement à 1,2 km et 3,9 km de la zone d'étude.

Une réserve biologique intégrale (FR2300105 Luchon) est présente à 2,1 km de la zone d'étude.

<sup>23</sup> [Pages Pyrénées est du site Drias-Climat](#)

<sup>24</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE "Habitats faune flore", garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive "habitats" sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive "oiseaux" sont des zones de protection spéciale (ZPS) ; (code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26).

Dans un rayon de 5 km autour de la zone d'étude se trouvent six Znieff<sup>25</sup> de type I et trois Znieff de type II, dont la Znieff de type I « 730011035 - Chaînon du sommet d'Antenac au Cap de Pouy de Hourmigné » et la Znieff de type II « 730003064 - Haute montagne en haute Garonne » qui, pour la première, recoupe la zone d'étude et dans laquelle cette zone se situe pour la seconde.

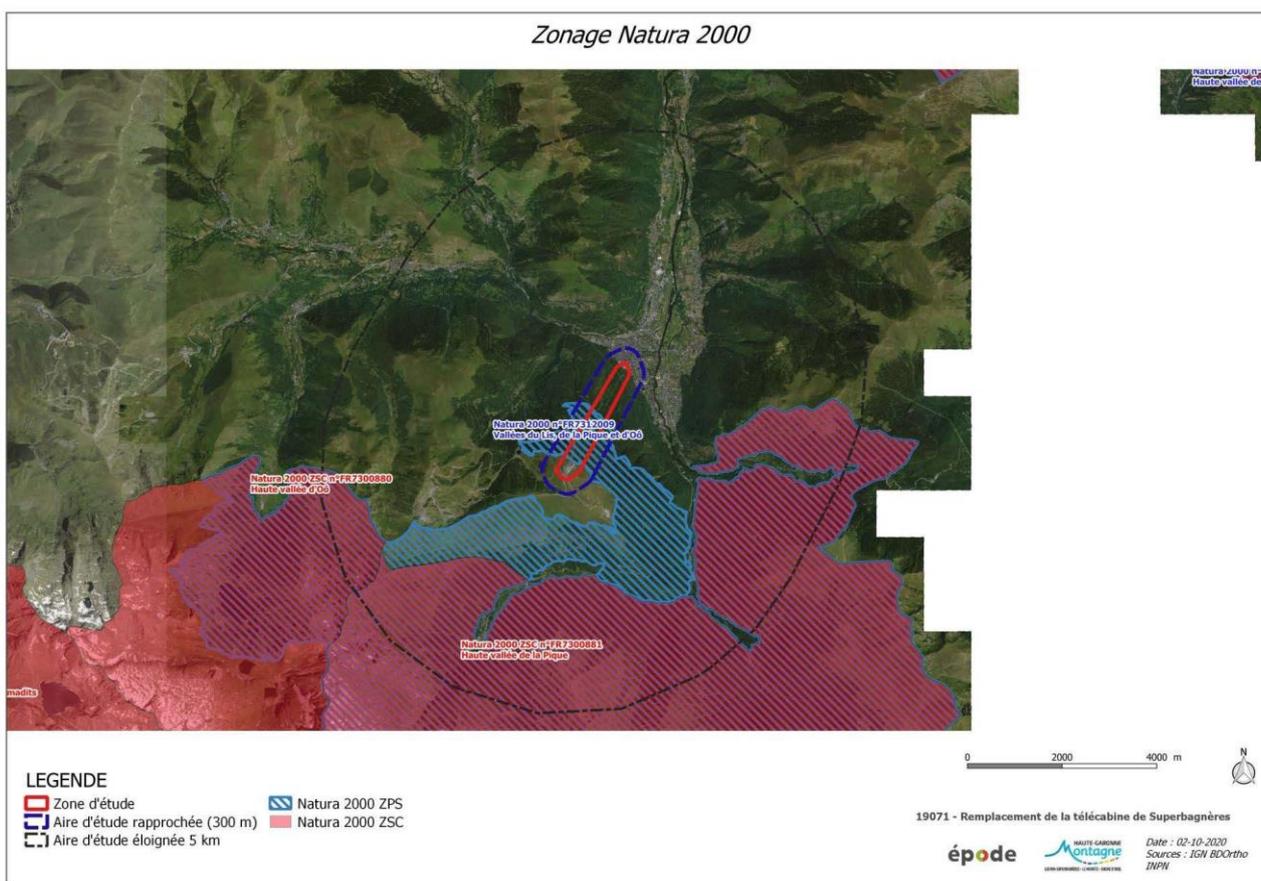


Figure 6 : Sites Natura 2000 (source : dossier)

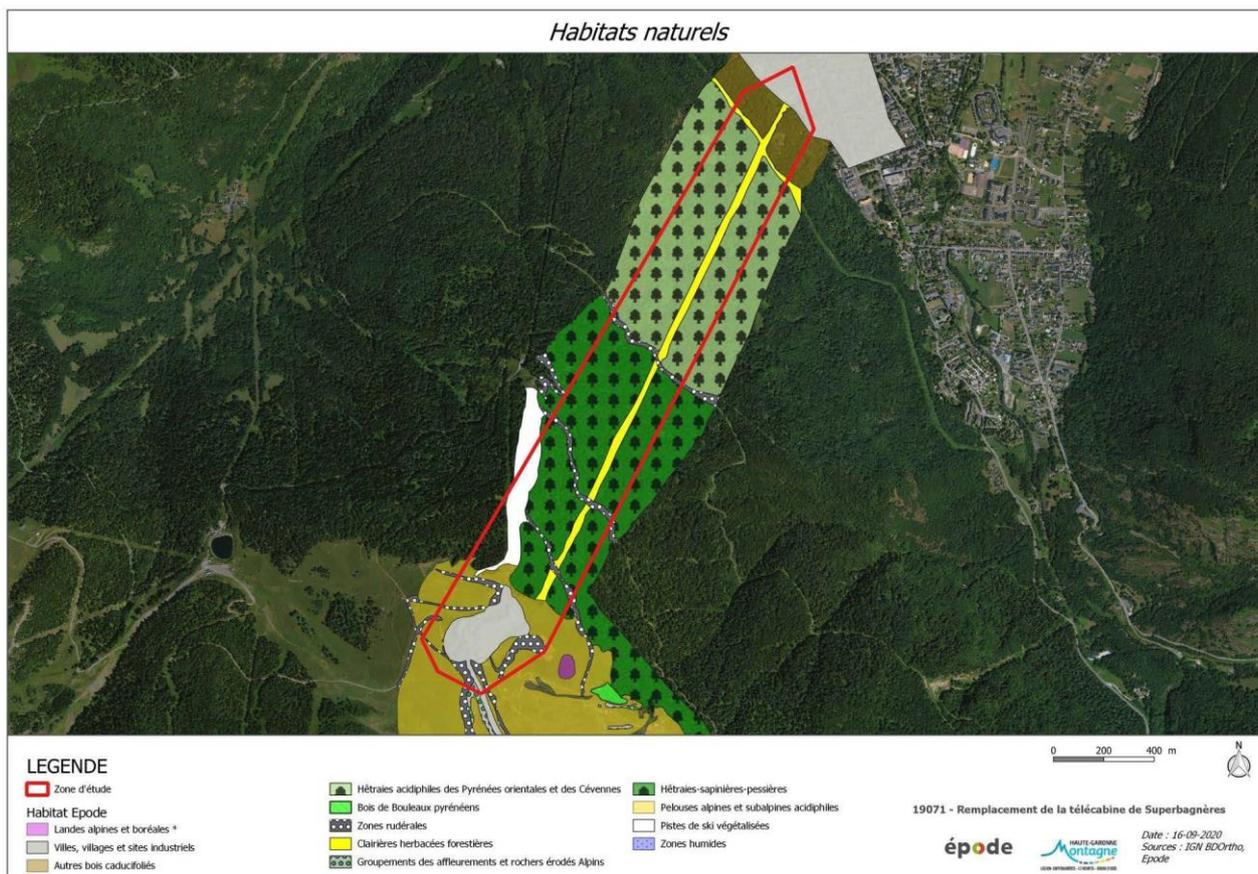
### Continuités écologiques

La zone d'étude s'inscrit sur la moitié haute du tracé dans un réservoir de biodiversité d'altitude à préserver (boisé, semi-ouvert et rocheux) inscrit au schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Le dossier ne mentionne aucun corridor écologique régional ou local ; l'OFB souligne cependant « l'altération d'un corridor écologique des sous-trames « milieux boisés d'altitude » et « milieux ouverts d'altitude » du SRCE.

### Habitats, Flore et faune

La zone d'étude est composée de milieux boisés de part et d'autre du layon existant, et dans sa partie sommitale d'estives, milieux ouverts pâturés, de pelouses alpines et subalpines, de pistes de ski végétalisées. Neuf habitats naturels ont été identifiés, dont un habitat d'intérêt communautaire « Groupements et affleurements et rochers érodés alpins » présentant une patrimonialité et un enjeu local modérés. Le layon de la télécabine présente sur son quart aval la présence de Balsamine de l'Himalaya, espèce exotique envahissante présentant un enjeu de vigilance fort.

<sup>25</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff: les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.



*Figure 7 : Habitats naturels (Source : dossier)*

Sur la partie basse de la zone d'étude est présente une espèce végétale protégée à fort enjeu de conservation régional et local : l'Asaret d'Europe.

Deux espèces de mammifères terrestres présentent un enjeu patrimonial et local modéré (le Chat forestier et la Genette). Pour les invertébrés, le coléoptère *Dictyopectera aurora*, espèce déterminante dans la zone biogéographique des Pyrénées, et le Barbitiste ventru, identifiés dans la zone d'étude constituent un enjeu patrimonial et local modéré.

L'avifaune diurne observée dans la zone d'étude compte 52 espèces dont 46 protégées. Trois constituent un enjeu patrimonial local fort classées sur la liste rouge régionale (le Bouvreuil pivoine vulnérable en état de conservation défavorable, l'Hirondelle des fenêtres vulnérable, le Tarier des prés en danger) ; quatre portent un enjeu modéré (le Chardonneret élégant classé sur la liste rouge nationale vulnérable, le Pic noir ; le Serin cini et le Bruant jaune classés sur la liste rouge nationale vulnérables, en état de conservation défavorable).

Les galliformes de montagne ont fait l'objet d'un diagnostic par l'Office français de la biodiversité (OFB). La zone d'étude dans sa moitié amont est incluse dans la zone de présence régulière du Grand tétras<sup>26</sup>, espèce listée à l'annexe I de la Directive oiseaux. D'un enjeu patrimonial fort, le Grand tétras est considéré dans le dossier comme un enjeu local modéré « *cette espèce est bien présente en périphérie du domaine skiable, mais seulement marginalement sur la zone d'étude* », ce qui est étonnant au vu de la spatialisation des points de contact dans la partie supérieure de la zone d'étude<sup>27</sup> et de la présence d'une « *place de chant dite « Télécabine* » ».

<sup>26</sup> Le Grand tétras bénéficie depuis 2012 d'une Stratégie nationale validée par le ministère en charge de l'environnement.

<sup>27</sup> Il a été cependant précisé à la rapporteure que cette évaluation avait été confirmée par l'OFB.

Les inventaires ont mis en évidence onze espèces de chauve-souris parmi lesquelles : la Pipistrelle commune (enjeu local fort), la Barbastelle d'Europe, le groupe des Murins (Murin de Natterer/Murin cryptique) et le Vespère de Savi (enjeu local modéré).

Le dossier n'évoque pas l'Ours brun dont la présence dans la vallée de Luchon est avérée et, notée comme occasionnelle<sup>28</sup> sur la commune de Saint-Aventin.

### 2.1.5 Paysage et patrimoine

La covisibilité avec la gare amont est une question sensible sous de nombreux angles. L'enjeu est considéré comme fort pour la préservation de la qualité paysagère du site classé et l'intégration des différents éléments et bâtiments s'y trouvant.

Le secteur aval de la zone d'étude se trouve à proximité d'un site inscrit le « Parc des Quinconces et bosquet des Thermes » et de trois sites classés l'« Ensemble formé par les Chalets Spont », « Séquoïa et cèdre d'Afrique », « Buvette du Pré et terre-plein avec le rideau de sapin ». Il représente un enjeu de préservation fort.

Plusieurs opérations de reconnaissance de sites sont engagées : démarche d'opération Grand Site au niveau du plateau de Superbagnères, projet de création de parc naturel régional sur le territoire de Comminges-Barousse-Pyrénées (il a été précisé à la rapporteure que la charte était en cours de rédaction), étude en cours de la création d'une site classé unique rassemblant les communes de Bagnères-de-Luchon, Castillon-de-Larboust, Cazeaux-de-Larboust, Saint-Aventin et Oô.

Le dossier considère l'activité agricole comme un enjeu faible : « *le layon de la télécabine n'est pas concerné par une activité agricole. Celle-ci se cantonne au plateau de Superbagnères* ». Or, le plateau de Superbagnères fait partie d'une estive de la commune de Saint-Aventin gérée par un groupement pastoral qui contribue à entretenir le paysage ouvert du plateau et dont le maintien est « *indispensable à la richesse des patrimoines naturels* ».

L'Ae considère par conséquent que l'entretien du paysage par les activités pastorales du plateau et leur rôle pour le maintien de la biodiversité de milieux ouverts est un enjeu à considérer comme fort.

### 2.1.6 Milieu humain

#### Activités touristiques

« *L'activité touristique repose essentiellement sur l'activité du domaine skiable* » : ski l'hiver (ski de piste, de fond et de randonnée) ; randonnée et VTT (250 km de circuits balisés) l'été. Le dossier ne donne pas plus de précision quant à la fréquentation liée à nature de ces activités sur le plateau et dans la vallée de Luchon. L'enjeu est qualifié de fort par le dossier.

#### Trafic routier et stationnement

La RD 46 constitue un des deux accès au plateau de Superbagnères pour laquelle aucun comptage n'a été réalisé en période hivernale. Le dossier mentionne « *une fréquentation importante pendant les vacances d'hiver et les week-ends* » de cette départementale. Le dossier ne donne aucun élément sur la capacité du parking Techous situé sur la RD 46 en contrebas du plateau, ni de bilan de

<sup>28</sup> Cartographie quinquennale (2013- 2017) de l'aire de répartition de l'Ours brun dans les Pyrénées françaises (ONCFS)

synthèse quantitatif. Pour la période estivale, une estimation de la fréquentation de cet axe est donnée à 70 000 personnes, « *faute de comptage routier* ». L'enjeu d'accès routier au plateau est considéré comme fort.

La capacité estimée du parking de Superbagnères, dont le sol bétonné est en mauvais état, est évaluée, en l'absence de marquage au sol, à 800 places.

De premiers résultats disponibles en 2020 sur l'étude menée en prévision du schéma urbain de Bagnères-de-Luchon sont présentés par le dossier. Le recensement de l'offre de stationnement de l'espace public de la commune est actuellement de 2 045 places, trois quarts sur la voirie et un quart sur des parkings extérieurs. Des comptages ont été réalisés à l'été 2020 sur le taux d'occupation du stationnement (que le dossier les considère sous-estimé en raison de la crise sanitaire), ne relevant au long de la journée aucune saturation. Assez curieusement, la période hivernale fait seulement l'objet d'une estimation sur la base de celle utilisée pour la fréquentation de la télécabine, alors qu'elle est annoncée comme la période de pointe annuelle, mettant en évidence une insuffisance de l'offre de stationnement de l'ordre de 800 à 1 100 places. L'enjeu est considéré comme fort.

### Bruit

L'étude d'impact comprend une annexe relative au bruit généré par la télécabine qui procède à une analyse des émissions sonores de la télécabine, caractérisée par des niveaux de bruit relativement importants de jour pouvant dépasser 60 dB(A) pour certains récepteurs avec des émergences (au sens de la réglementation sur les bruits de voisinage) pouvant dépasser 20 dB(A) alors que l'article R. 1334-33 du code de la santé publique, cité par le document, fixe une limite à +5 dB(A) pour un équipement fonctionnant en période diurne. L'enjeu bruit est donc fort.

#### **2.1.7 Synthèse des enjeux**

Le dossier présente un tableau de synthèse « *des contraintes et potentialités du site* » sur les enjeux spécifiques à la télécabine de Superbagnères. Plusieurs thématiques relèvent d'un enjeu fort : les eaux souterraines, les risques naturels (glissement de terrain, phénomènes torrentiels, chutes de pierres et blocs, retrait-gonflement d'argiles), le milieu naturel (l'Asaret d'Europe, l'avifaune et les chauves-souris) ; le site Natura 2000 (FR7312009 – Vallées du Lis, de la Pique et d'Oô), le paysage (plateau de Superbagnères et gare amont), l'accès au plateau de Superbagnères, le stationnement en période hivernale, la nuisance sonore. Cette synthèse illustre l'imbrication des différentes opérations du projet d'ensemble.

#### **2.1.8 Évolution de l'état initial, scénario de référence**

L'étude d'impact comprend un chapitre intitulé « évolution probable de l'environnement en cas de mise en œuvre et en absence de mise en œuvre du projet » et appelle « scénario de référence » « l'état actuel de l'environnement en cas de mise en œuvre du projet ». Usuellement, le scénario de référence est le scénario de l'évolution de l'environnement en l'absence de projet, permettant de juger ce que deviendrait la zone d'étude dans son état initial si le projet n'était pas réalisé.

Le dossier propose une analyse (rapide) de l'évolution, avec et sans projet, du milieu humain, du paysage, de la biodiversité. Hormis pour la biodiversité où le changement climatique est évoqué comme facteur d'évolution des écosystèmes, la question n'est pas prise en compte dans les

scénarios envisagés, en particulier pour l'analyse de l'économie locale et l'érosion de la fréquentation du site en lien avec le changement climatique. Ainsi le dossier considère qu'en l'absence de projet, « *la télécabine de Superbagnères continuera d'être saturée* » ou encore que « *le plateau et les parkings seraient encore plus saturés* », ce qui peut être interrogé au regard des projections climatiques, de la réduction du manteau neigeux actuel et futur, et donc de la baisse probable de fréquentation en période hivernale. Aucune analyse de vulnérabilité de la zone d'étude n'est proposée avec notamment une analyse de l'accroissement éventuel des risques naturels (chutes de blocs, glissements et mouvements de terrain...) en lien avec le changement climatique. Rien n'est dit sur l'agriculture, acteur incontournable de l'entretien de la partie estive du site d'étude, ce qui est d'autant plus dommageable qu'il a pu être confirmé à la rapporteure l'intérêt du Département pour la valorisation de l'agriculture locale et sa volonté de renouer de ce point de vue le lien ville–campagne–montagne. Par ailleurs, et au même titre de ce qui a précédemment été évoqué, rien n'est scénarisé sur l'évolution du plateau et sur les mobilités à Bagnères–de–Luchon.

Par ailleurs, au regard du changement climatique, la perspective raisonnable du scénario de référence devrait se référer aux années à 2030 et 2050, au regard des projections climatiques actuelles.

***L'Ae recommande de revoir le scénario de référence et de prendre en compte le changement climatique et ses effets à l'échéance 2050.***

## ***2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

Les analyses comparatives de variantes ne concernent que le tracé de la nouvelle ligne téléportée (dans le layon existant ou en dehors de celui-ci) et les gares aval et amont (sur des critères architecturaux, d'intégration urbaine et paysagère. Il est attendu au contraire, compte tenu de l'enjeu environnemental, social et financier de la reconstruction d'une telle infrastructure, d'inscrire les variantes dans une analyse plus générale sur la gestion des flux de desserte du plateau, routiers (RD 46) et câblés (la nouvelle télécabine), au regard du contexte du changement climatique et de ses conséquences aux altitudes du projet.

L'absence d'évaluation précise de la vulnérabilité du projet au changement climatique, pourtant requise par la réglementation, ne permet pas d'éclairer la justification des choix retenus.

Le dossier ne comprend ainsi pas d'alternative abordant cette question, avec en particulier la limitation de l'usage du tronçon de la RD 46 desservant Superbagnères ce qui, compte-tenu de l'enjeu souligné par le dossier de cette voie d'accès au plateau (en termes d'émission de GES, de dégradation du plateau par un parking démesuré, voire d'un second parking (du Techous) légèrement en dessous, ...), est nécessaire pour justifier l'accroissement de la capacité d'un nouveau télécabine débrayable à 2 500 pers/h. Par ailleurs, le dossier n'envisage pas la mise aux normes de la structure existante et sa comparaison avec le projet, que ce soit sur un plan environnemental ou socioéconomique.

D'autres débits de la télécabine n'ont pas été envisagés sans que la démonstration de la fréquence attendue, été comme hiver, s'appuie sur une étude solide. Les arguments avancés, dans le dossier et oralement, pour un tel débit et une telle capacité portent sur la possibilité d'y placer des VTT, sur le transport de blessés brancardés ou de personnes à mobilité réduite, enfin sur un standard constructeur qui privilégie aujourd'hui ce type d'équipement. D'autres analyses portant sur les

débits horaires ou le type des cabines pouvant répondre aux usages attendus n'ont pas été étudiées ou ne sont pas restituées dans le dossier. L'étude de ces variantes apparaît d'autant plus nécessaire qu'elles ont des incidences sur la volumétrie des gares (amont en particulier), sur l'intégration paysagère (les pylônes permettant de supporter des cabines prévues sont plus élevés (6 m environ) que les pylônes existants, ce qui aura un impact paysager), et le défrichement du layon.

Le traitement des anciens pylônes et de leur socle béton dont le dossier indique qu'ils seront simplement arasés au niveau du terrain naturel par brise roche n'est pas l'objet de variantes. Le dossier affirme sans l'étayer que « *La végétation locale reprendra rapidement possession de ces emplacements et les massifs disparaîtront du paysage* ». Aucune variante n'est proposée comme par exemple l'arasement à quelques dizaines de centimètres sous le terrain naturel, permettant ainsi une végétalisation plus sûre et plus rapide.

***L'Ae recommande d'établir explicitement le scénario de référence et de compléter significativement l'analyse des solutions de substitution raisonnables à l'échelle de l'ensemble du projet (modes d'accès au plateau, mise aux normes ou redimensionnement des infrastructures et des équipements, durée de fonctionnement et fréquence selon les saisons, adaptation au changement climatique...).***

## ***2.3 Analyse des incidences du projet***

### **2.3.1 Risques naturels**

#### ***Glissements de terrain et chutes de pierres et blocs***

En phase de chantier lors du terrassement des pylônes, le risque de chute de pierres et de blocs peut concerner certains secteurs du layon et présenter un danger pour le personnel et le matériel de chantier. Le dossier propose une mesure de réduction sur le déroulement du chantier (protections amont et aval, dispositifs de contrôle de vibration en paroi).

En phase exploitation, le dossier indique que « le projet de remplacement du TC de liaison Luchon Superbagnères est envisageable sous réserve de suivre les prescriptions techniques [...] et de procéder aux investigations complémentaires ». Ainsi, il identifie les niveaux de risques liés au projet. Concernant les pylônes, une annexe de l'étude d'impact présente treize planches, situant les pylônes et les risques encourus sur la base de l'étude géotechnique, établissant le niveau de risque. Le dossier propose une mesure de réduction (MR2) pour le risque de chute de blocs concernant des préconisations pour les fondations des pylônes, pour celles de la gare aval et de la gare amont. Les données fournies par le constructeur modifiant fondamentalement l'organisation et la taille des pylônes (dont le nombre est réduits désormais à 15), l'incidence des risques naturels sur le linéaire présentée dans le dossier doit être revue, en particulier en prenant en compte l'accroissement possible de ces l'aléas avec le changement climatique.

***L'Ae recommande de revoir les incidences du projet sur le niveau des risques naturels et de prendre en compte le changement climatique et son influence sur l'accroissement ou la modification de l'aléa.***

### Crues torrentielles, retrait et gonflement des argiles

En phase chantier, une surveillance météorologique et un système d'alerte seront mis en place pour la partie aval du projet, soumise au risque de crues torrentielles.

Une analyse des sols et de classification des argiles « *devra être réalisée en phase conception pour l'ensemble des pylônes* » à proximité de la zone à risque.

Une mesure de réduction (MR3) est proposée : « *Des mesures ont été prises en phase de conception de la gare aval afin de prendre en compte les préconisations du PPRN dans la zone de crues torrentielles et notamment la localisation des ouvertures au-dessus du niveau des eaux en crue sur les façades exposées* », sans plus de précision et sans conclure clairement à la compatibilité de cet aménagement avec le PPRN de Bagnères-de-Luchon.

L'effet brut du projet quant aux risques naturels est considéré par le dossier comme modéré, et faible après évitement et réduction.

Le dossier conclut le chapitre relatif aux risques naturels par la phrase « *Le projet de remplacement de la TC de Superbagnères est envisageable sous réserve de suivre les prescriptions techniques* », sans que le lecteur ne puisse avoir connaissance des dites prescriptions. Il ne détaille pas la manière dont l'engagement du maître d'ouvrage sera respecté.

***L'Ae recommande de compléter le dossier en appréciant sa compatibilité avec le PPRN des communes concernées par le projet.***

#### **2.3.2 Milieux naturels, faune, flore**

Les incidences du projet en phase chantier, directes ( terrassements ; défrichement de 7 700 m<sup>2</sup> de couvert forestier, boisement mixte, hêtraie et hêtraie sapinière) et indirectes (dérangement, émission de poussières, introduction accidentelle d'espèces exotiques envahissantes) sont considérées comme étant à effet nul, très faible ou faible sur les milieux naturels (emprise d'environ 1,6 ha, soit 1,6 % de la surface d'habitats présents sur la zone d'étude), très faible sur les amphibiens, reptiles, mammifères non volants, à modéré pour les insectes (Dictyoptera aurora). L'incidence du projet est forte à moyenne pour les oiseaux (destruction d'habitats favorables, dérangement d'individus...), mais considérée par le dossier comme modérée pour les galliformes (évitement des zones sensibles en amont de la conception du projet, considéré comme une mesure d'évitement).

Concernant les chauves-souris, l'incidence est considérée comme forte à modérée selon l'espèce. Grâce en particulier à la mise en place d'un planning des travaux adapté au cycle biologique des espèces, le dossier juge que les incidences liées au risque de destruction d'individus et au dérangement des espèces seront faibles. Mais cette affirmation n'est étayée par aucune analyse approfondie comparant les cycles biologiques des espèces à enjeu fort ou modéré avec le planning détaillé des opérations, le dossier se contentant d'un calendrier très général, non légendé, sans l'adapter aux espèces à plus fort enjeu, qui ne suivent pas forcément toutes le même cycle biologique.

***L'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact la façon dont les engins accèderont au chantier et quelles mesures seront prises pour réduire l'impact du défrichement sur les nouvelles lisières.***

***L'Ae recommande de préciser le calendrier de la totalité des travaux tenant compte des risques de dérangement de la faune.***

En phase exploitation les incidences résiduelles sur les milieux naturels, la faune et la flore sont notées dans l'étude d'impact très faibles, bien que des collisions avec le câble existant soient signalés pour le Grand tétras dans le dossier. Il a été précisé à la rapporteure que, le nouveau câble étant plus haut, ce risque serait moindre.

### **2.3.3 Paysage**

L'incidence de la phase travaux sur le paysage est noté moyenne mais « *du fait de son caractère temporaire, cet impact pourra être minimisé et qualifié de faible* ».

L'effet du projet sur le site est qualifié de positif au niveau de la gare aval compte-tenu de la contribution du projet à la « *requalification des espaces publics* ».

L'essentiel de l'impact du projet sur le paysage se situe au niveau de la gare amont du fait de sa situation au sein d'un site très sensible dans le grand paysage (vues remarquables sur les « 3000 pyrénéens », covisibilités). Malgré le travail d'intégration du bâtiment, significativement plus imposant que la gare actuelle, dans la pente et la végétalisation de la toiture (appelée « *mesure d'évitement* » (ME5) par le dossier), l'impact résiduel de la gare sur le paysage sera moyen. En covisibilité, la nouvelle gare aura « *un impact mitigé* », selon les points de vues (en particulier elle apparaîtra massive depuis le GR10). Le dossier souligne l'impact positif qu'aura le projet par la création d'un belvédère sur la vue du grand paysage à partir du plateau. La gare est présentée dans le dossier comme un premier élément de requalification du plateau.

L'impact paysager de la ligne câblée (élargissement du layon, pylônes et cabines) est considérée dans le dossier comme faible. Or, l'évolution du projet (nouvelle donne constructeur) et la hauteur de la télécabine significativement plus élevée aura un impact paysager alors que la précédente se fondait dans le couvert forestier.

***L'Ae recommande de reconsidérer l'intégration paysagère du projet au regard de l'évolution du projet de télécabine, significativement plus élevée que la précédente, et de compléter le dossier par des photos montages/simulations paysagères.***

### **2.3.4 Milieux humains**

#### *Activités touristiques*

En phase exploitation, le dossier estime que « *la pratique du ski et des sports de glisse en général, du vtt et de la randonnée* » sera favorisée par la nouvelle infrastructure et que son impact sera positif, sans se mettre dans une perspective de changement climatique et d'évolution de l'usage du plateau de Superbagnères en particulier sur les éventuelles incidences d'une fréquentation accrue liée à un tourisme « quatre saisons ».

***L'Ae recommande de préciser la nature du développement touristique « quatre saisons », d'en évaluer les impacts induits, et le cas échéant de mettre en œuvre la démarche éviter, réduire, compenser.***

### Bruit

Selon l'étude réalisée jointe au dossier, les nouveaux bâtiments des gares aval et amont présenteront une diminution très significative des niveaux de bruit, de l'ordre de 15 dB(A), l'émergence maximale modélisée restant cependant supérieure au seuil réglementaire en matière de bruit de voisinage. Le corps de l'étude d'impact ne fait pas état d'une quelconque mesure de suivi du bruit après mise en service.

***L'Ae recommande de reprendre le chapitre bruit de l'étude d'impact à partir de l'annexe dédiée au bruit.***

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de reprendre les mesures ERC pour respecter les seuils d'émergence de bruit, de s'engager à effectuer des mesures de bruit après la mise en service de l'installation et si nécessaire de mettre en œuvre des mesures de réduction supplémentaires.***

### Trafic et stationnement

En phase chantier, la fermeture de la télécabine va générer un afflux supplémentaire de véhicules sur la RD 46 pour se rendre sur le plateau de Superbagnères ; certains axes de déplacement seront par ailleurs engorgés (coupures temporaires de certains axes, circulation de camions et engins).

« *Le trafic sera donc globalement perturbé, sur une durée plus ou moins longue selon les secteurs* », sans plus de précision. Le dossier qualifie de faible à important l'impact sur les dessertes locales routières selon l'axe considéré.

En phase exploitation, le dossier parle de « *potentiel report* » du trafic de la RD 46 sur la télécabine et donc d'une augmentation du trafic au centre de Bagnères-de-Luchon, évoquant l'étude de trafic et mobilité en cours menée par la commune. Cette étude, dont des éléments complémentaires ont été fournis à la rapporteure après sa visite, ne traite ni de l'évolution du trafic de la RD 46, ni des mesures de dissuasion qui consisteraient à réduire les capacités de parking sur le plateau ou en-dessous de celui-ci (parking de Techous).

***L'Ae recommande de préciser les mesures de réduction et d'accompagnement concernant le trafic automobile et des emplacements de parking sur la RD 46.***

### Gaz à effet de serre (GES)

Le dossier ne présente pas de bilan de GES, l'analyse qualitative n'évoquant que les émissions liées à la phase chantier, ce qui ne représente qu'une partie réduite de celles-ci. En outre, le dossier n'intègre pas de réflexion relative à une démarche visant à optimiser ces émissions de la phase travaux.

Le dossier ne présente pas non plus de bilan en phase d'exploitation en comparant la situation de référence (poursuite de l'exploitation avec la télécabine existante et accès important au plateau en voiture) et la situation de projet tenant compte des hypothèses retenues pour la télécabine et le trafic sur la RD46.

***L'Ae recommande de revoir l'analyse des émissions de gaz à effet de serre à l'état initial et en projection du futur projet et de mettre en œuvre en conséquence la démarche éviter, réduire, compenser.***

## ***2.4 Mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement des incidences du projet***

Le dossier propose six mesures d'évitement (dont deux liées à la conception du projet de reconstruction), 35 mesures de réduction, quatre mesures d'accompagnement, une mesure de compensation qui permettent au projet, selon le dossier d'avoir une incidence résiduelle faible, très faible, voire positive.

La mesure de réduction « *mise en place de systèmes de visualisation des câbles* » (MR18) permet de réduire l'impact sur la faune volante et des risques de collision de câble en particulier pour les espèces à vol tendu comme les galliformes, tout en aggravant la nuisance paysagère ; « *Un maximum d'arbres sénescents abattus seront laissés sur place au cœur des boisements en dehors du layon* » (mesure d'accompagnement (MA2) « *Conservation des arbres sénescents* »), sans plus d'explication sur la façon dont cela sera opéré et les incidences éventuelles sur les habitats existants.

***L'Ae recommande de préciser les précautions prises lors des coupes de bois pour ne pas détruire les habitats naturels existants. Elle recommande aussi de prévoir le cas échéant des mesures de compensation des impacts résiduels.***

La mesure d'accompagnement (MA3) « *Actions favorables aux Grands tétras* » est intéressante et propose une remise en état d'un site (dont le dossier ne donne pas la superficie) fortement affecté par l'installation d'un nouveau télésiège, de sa mise en défens pour favoriser la régénération et éviter le dérangement de l'espèce en période estivale, couplé au suivi des populations de Grand tétras sur six ans et à une sensibilisation du public. Le dossier précise que « *ce serait une compensation réellement forte des impacts potentiels du chantier en question* », laissant entrevoir que cette mesure serait de fait une mesure de compensation d'une autre infrastructure et peut ainsi difficilement être comptée dans le même temps comme une mesure d'accompagnement, ce qui serait contradictoire avec cette catégorisation.

Les mesures de mise en défens permettant de respecter des zones de quiétude estivale sont opportunes. Une même mesure est proposée pour la préservation d'espèce protégée (l'Asaret d'Europe), il conviendrait toutefois d'en préciser les modalités de mise en œuvre et de suivi pour s'assurer de son efficacité.

La mesure de réduction (MR7) « *limitation de l'occupation de l'espace* » propose entre autre dans le dossier d'utiliser les pistes forestières existantes « *en priorité* » et de limiter « *la création de nouveaux chemins d'accès* » pour les engins de chantiers. Il a été précisé à la rapporteure lors de sa visite qu'aucune voie nouvelle ne serait créée ni élargie dans le couvert forestier, l'essentiel de l'approvisionnement se faisant par héliportage. L'Ae souligne l'incidence que pourraient avoir de nouvelles saillies dans le couvert forestier sur la faune et la flore, et le dérangement occasionné à des périodes des cycles de vie sensibles.

***L'Ae recommande au pétitionnaire de s'engager clairement pour que seuls les chemins forestiers existants soient empruntés pendant les travaux et l'entretien.***

***L'Ae recommande également de réévaluer l'ensemble des étapes de la phase travaux qui ne se limitent pas au défrichage et au débroussaillage, et autant que de besoin compléter les mesures d'évitement et de réduction prévues.***

Une mesure est également envisagée pour compenser les incidences résiduelles des zones défrichées, avec une orientation « *sur l'amélioration de cette espèce* » (le Grand tétras) ; elle sera constituée de plantations de petites surfaces de Pins à crochets (500 à 800 m<sup>2</sup>), « *profitables pour le Grand Tétras cantonné sur le domaine skiable* » localisée en trois zones boisées et mises en défens. La mesure n'indique pas clairement la superficie sur laquelle cette opération interviendra ; cette replantation reste, sans plus de précision, considérablement inférieure à la superficie défrichée estimée à 7 778 m<sup>2</sup> ; le morcellement des parcelles et leur encadrement par des télésièges permet de douter de leur opérationnalité eu égard à la sensibilité de l'espèce au dérangement. Toutefois, il a pu être précisé à la rapporteure que ces parcelles jouxtaient d'autres mesures compensatoires, ce qui permet de penser que l'ensemble est cohérent de l'ensemble. Par ailleurs le dossier précise que « *cette mesure pourrait s'accompagner d'une participation au suivi de l'espèce sur 5 ans* », ce qui n'en garantit pas la pérennité.

***L'Ae recommande de mieux justifier la localisation de la mesure compensatoire au défrichement, de définir son objectif et de garantir sa fonctionnalité. Elle recommande aussi de s'assurer qu'elle soit au moins égale en surface au défrichement compensé et de préciser le plan de gestion qui permettra de s'assurer de la pérennité de cette fonctionnalité écologique.***

## ***2.5 Évaluation des incidences Natura 2000***

L'analyse, particulièrement courte (deux pages), se contente d'affirmer sans véritable étude approfondie, que le projet aura une incidence faible sur la ZPS « Vallée du Lis, de la Pique et d'Oô » et une absence d'incidence sur les autres sites. En particulier aucune comparaison n'est effectuée entre la liste des espèces inscrites au formulaire standard de données (FSD) et les espèces présentes sur le site. Par ailleurs, le dossier note qu'en phase travaux, le Grand tétras (zones de nichée et d'hivernage), ainsi que le Pic noir pourront être affectés. Au regard de travaux de défrichement et de débroussaillage menés en dehors de la période de reproduction et des habitats propices alentours, l'impact de la phase chantier est évalué comme faible. Le dossier ne fait cependant aucune allusion aux autres phases du chantier (en particulier celle concernant la mise en place du linéaire de la télécabine l'usage d'un brise roche, les vols d'hélicoptères...) qui occasionneront le dérangement des espèces à des moments clefs de leur cycle de vie.

Le dossier considère sans le démontrer qu'« *il n'y aura pas d'incidence supplémentaire en phase d'exploitation qu'actuellement* ».

Cette analyse est complétée par une liste de « mesures liées aux sites Natura 2000 » qui reprend les mesures relatives au milieu naturel dont la mesure compensatoire (15 mesures, dont trois considérées comme principales : mesure d'évitement des zones sensibles en amont de la définition du projet ; mesures de réduction « limitation de l'occupation de l'espace » et « Adaptation du calendrier des travaux »). Parmi ces mesures, figure également la mesure d'accompagnement « *Actions favorables aux Grands tétras* » pour laquelle le débalisage du chemin de randonnée à proximité du site, est considérée dans l'étude OFB (figurant en annexe) comme « *mesure compensatoire qui serait réellement pertinente et efficace* » et qui n'est pas relevée comme telle dans le corps du dossier. L'Ae rappelle que seules les mesures d'évitement et de réduction peuvent être prises en compte pour apporter la démonstration qu'un projet ne porte pas atteinte à un site Natura 2000.

***L'Ae recommande de démontrer l'absence d'incidences résiduelles du projet sur les sites Natura 2000 après les mesures d'évitement et de réduction prévues.***

## ***2.6 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets***

Deux types de suivi sont prévus. Une mission d'assistance et de suivi environnemental du chantier à la phase de préparation des travaux (sensibilisation), puis de contrôle en cours de chantier pour s'assurer du respect des mesures (mises en défens, respect du calendrier ...).

Seulement cinq nichoirs à chiroptères seront posés dans le boisement en partie haute du linéaire et suivis par un écologue durant trois ans pour évaluer leur efficacité, et leur état. Le volume de cette mesure ne semble pas proportionné à l'ampleur du projet et des dérangements ou destructions qu'il induit alors que les enjeux relatifs à ces espèces sont qualifiés de forts par le dossier.

Le dossier n'évoque pas le suivi des zones de compensation.

***L'Ae recommande de renforcer très significativement l'ampleur des mesures en faveur des chiroptères et d'inscrire explicitement dans le suivi du projet celui des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement prévues.***

## ***2.7 Résumé non technique***

Le résumé technique est présenté comme un chapitre de l'étude d'impact. Assez long (76 pages), il reprend de façon détaillée l'ensemble des éléments de l'étude d'impact, avec les mêmes faiblesses et manquements, en particulier la prise en compte par le projet du changement climatique.

Par ailleurs, il existe des incohérences dans le tableau de synthèse des effets du projet sur certaines thématiques environnementales par rapport au reste de l'étude d'impact. À titre d'exemple, il est mentionné dans la thématique habitats naturels « *Modification/destruction de 1 865 m<sup>2</sup> de Prairies de fauche de montagne, habitat communautaire bien représenté sur l'Arc alpin* ». Outre le fait que le projet est localisé dans les Pyrénées, la liste des habitats concernés ne compte pas de prairies de fauche. L'agriculture est donnée comme enjeu fort alors que l'étude la cote faible. Le bruit est coté en enjeu faible alors que le corps de l'étude le considère comme fort.

***L'Ae recommande d'assurer la cohérence du résumé non technique avec le corps de l'étude d'impact et de ses analyses. L'Ae recommande également de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***