



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)
(2^e avis)**

n°Ae : 2021-101

Avis délibéré n° 2021-101 adopté lors de la séance du 3 novembre 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 3 novembre 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, sur le remplacement de la télécabine de Superbagnères (31) – 2^{ème} avis.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Michel Pascal, 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 : Pascal Douard, Alby Schmitt, Annie Viu

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays de Comminges Pyrénées pour le compte du président du Syndicat mixte ouvert Haute-Garonne Montagne, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 17 août 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 deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courrier en date du 15 septembre 2021 :

- *le préfet du département de Haute-Garonne,*
- *le directeur général de l'Agence régionale de santé d'Occitanie qui a transmis une contribution en date du 22 octobre 2021.*

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.

¹ 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 un manque d'enneigement chronique et une baisse de fréquentation. 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 sa 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 RD 46, seconde voie d'accès au plateau.

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

- l'adaptation au changement climatique ;
- la maîtrise de la circulation et du stationnement des véhicules dans Bagnères-de-Luchon, sur la RD 46 et sur la plateau de Superbagnères ;
- la préservation des milieux naturels et des sites Natura 2000 ;
- le paysage, en lien notamment avec la situation exceptionnelle de la gare amont ;
- la prévention et la maîtrise des risques naturels, notamment les crues torrentielles, les chutes de blocs et le retrait –gonflement des argiles.

Suite à l'avis Ae n°2020-117 sur le projet, des informations complémentaires ont été apportées par le pétitionnaire, en particulier le plan d'action du schéma urbain de Bagnères-de-Luchon et le schéma de requalification du plateau de Superbagnères aujourd'hui disponibles. Toutefois, dans le présent avis, l'Ae renouvelle sa recommandation quant à l'inscription du remplacement de la télécabine dans un projet plus vaste incluant ces deux schémas. Cette nouvelle étude d'impact n'est pas orientée dans ce sens, ce qui justifie certaines de ses recommandations. Ainsi, l'Ae recommande de reconsidérer l'importance de la vulnérabilité du projet et plus largement du domaine skiable et des activités hivernales au changement climatique, de préciser les moyens qui seront mis en œuvre pour la régulation du trafic de la RD 46, de démontrer l'absence d'incidences résiduelles du projet sur les sites Natura 2000 après les mesures d'évitement et de réduction prévues.

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

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

Les stations de sports d'hiver du département de la Haute-Garonne sont depuis plusieurs années en grande difficulté économique, face à un manque d'enneigement chronique et à une baisse de fréquentation touristique qui touchent l'ensemble du massif des Pyrénées. Il en est ainsi du plateau de Superbagnères, petit domaine skiable familial de 80 ha (dont 48 ha équipés en neige de culture) à 1 h 30 de Toulouse, qui s'étage de 1 465 m à 2 125 m d'altitude sur la commune de Saint-Aventin², relié à la vallée de Luchon par la télécabine de Superbagnères, et par la RD 46 qui constitue la seconde voie d'accès au plateau. Ce domaine est situé en site classé depuis 1927³.

Le Département de la Haute-Garonne développe une politique de reconquête de l'attractivité des territoires de montagne et de diversification « quatre saisons » de l'offre touristique des stations (« *Stratégie montagne 4 saisons* »).

La reconstruction de la télécabine de Superbagnères s'inscrit dans ce contexte.

L'actuelle télécabine (débrayable quatre places) assure une liaison, en période estivale et hivernale⁴, entre Bagnères-de-Luchon à 630 m d'altitude et le plateau de Superbagnères à 1 800 m, en 8 à 9 minutes à comparer aux 30 minutes nécessaires pour parcourir les 18 km de trajet de la RD46.

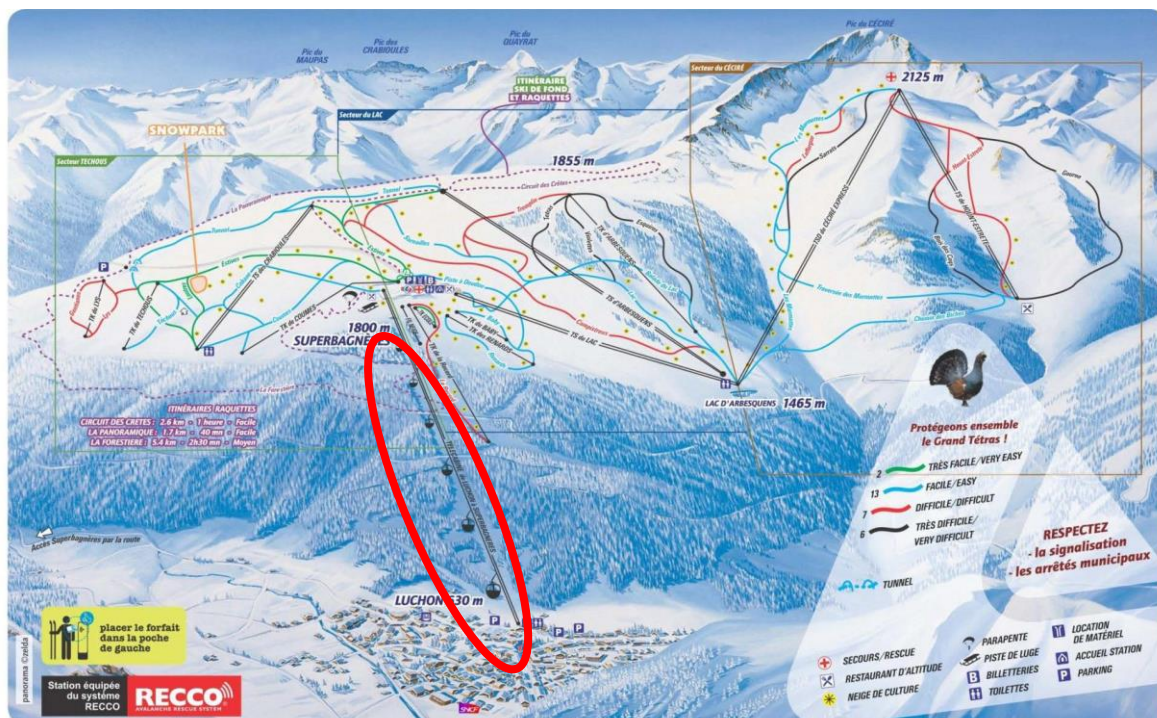


Figure 1 Plan hiver de Superbagnères et position du secteur d'étude (source : dossier)

² Une piste émerge cependant au domaine de la commune de Castillon de Larboust.

³ Par arrêté ministériel du 27 avril 1927.

⁴ De décembre à mars : 8 h -18 h ; juillet et août : de 9 h -17 h ; nocturnes une fois par semaine été comme hiver.

Cette télécabine créée en 1993 est aujourd'hui obsolète. Les problèmes techniques (arrêts fréquents...) occasionnent en période hivernale au moment des pics d'affluence des temps d'attente dissuasifs. Son débit limité de 1 500 personnes/heure contribue au manque d'attractivité de l'équipement.

Elle se situe dans un layon⁵ rectiligne défriché et est composée :

- d'une gare amont qui abrite la motrice dans le site classé des « *Pâtures communales situées 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* ». La nouvelle étude d'impact n'apporte pas de précisions techniques complémentaires sur les caractéristiques de la télécabine existante.

Ce projet a fait l'objet d'un premier avis de l'Ae ([n°2020-117 délibéré le 7 avril 2021](#)). L'Ae a été à nouveau saisie pour rendre un avis sur ce projet, sur la base d'un dossier complété, le projet n'ayant pas évolué entre temps et sans qu'il y ait eu à ce stade de consultation du public.

La reconstruction de la télécabine de Superbagnères prend place dans un ensemble d'opérations imbriquées :

- la mise en place d'un schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères⁶ (où se situe le Grand Hôtel, bâtiment patrimonial de 1922), objet d'un développement qui l'a progressivement artificialisé et dégradé (emplacement bétonné faisant office de parking « *surdimensionné* », ensemble de bâtiments techniques provisoires) ;
- la définition d'un schéma directeur urbain de Bagnères-de-Luchon⁷ porté par le Département et incluant une étude mobilité et stationnement dont le plan d'action a été validé en comité de pilotage du 7 juin 2021.

Ces deux schémas sont résumés dans la réponse faite par la maîtrise d'ouvrage au premier avis de l'Ae et figurent dans leur intégralité en annexe de l'étude d'impact. Ils ne sont pas présentés explicitement comme faisant partie d'un projet d'ensemble dans lequel se situe le remplacement de la télécabine, ce qui dans l'étude d'impact conduit à certaines contradictions que souligne l'Ae dans la suite du présent avis. Pour l'Ae, en l'absence de démonstration par le maître d'ouvrage qu'il n'y a pas de liens fonctionnels entre eux (s'appuyant par exemple sur le test du « centre de gravité »,

⁵ Sentier rectiligne ouvert en forêt pour séparer les parcelles ou les coupes et pour permettre la circulation.

⁶ Dont les conclusions de l'étude ont été validées le 5 août 2021.

⁷ Qui consiste à réaménager le site, réduire l'imperméabilisation du plateau et réduire le stationnement « d'environ 50% » et de « créer un stationnement dédié aux logements ». La renaturation du site sera de 1,3 hectares sur les 4,1 actuellement occupés. « Les surfaces bâties ou revêtues passeront de 3 hectares à 1,7 hectares ».

en référence à la note de la Commission européenne⁸ concernant les travaux associés et accessoires), les aménagements constitutifs de ces deux schémas forment un projet d'ensemble,

L'Ae recommande d'inscrire les aménagements constitutifs du schéma directeur urbain de Bagnères-de-Luchon et du schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères comme opérations d'un même projet dont participe le remplacement de la télécabine.

1.2 Présentation du projet et des aménagements

L'opération de reconstruction de la télécabine de Superbagnères est conçue comme l'affirmation d'un « *ascenseur valléen* » destiné à terme à devenir la voie d'accès privilégiée au plateau.

Elle a vocation à remplacer l'ancienne infrastructure dans le layon existant. La nouvelle télécabine sera un dispositif débrayable de 10 places assurant un débit de 2 500 personnes/heure, à une vitesse de transport de 6 m/seconde⁹. Les deux gares existantes seront complètement démontées et reconstruites.

La ligne téléportée est d'une longueur de 2 367 m (sur 1 144 m de dénivelé), comprenant 15 pylônes¹⁰ d'une hauteur comprise entre 10 et 25 m et dont le profil (forme circulaire¹¹ et couleur grise), est précisé par rapport au dossier sur lequel s'est fondé le premier avis de l'Ae. Ceux-ci sont ancrés sur des massifs bétons. Leur implantation prévisionnelle tient « compte *des enjeux environnementaux, risques naturels, géotechnique, technique...* » ; les « éventuels » glissements de terrain et de chute de blocs mentionnés identifiés par l'étude géotechnique réalisée en octobre 2020 ont été pris en compte dans le calcul de ligne. Les systèmes de motorisation (le dossier ne donne pas plus de précision) et de tension de la ligne sont adaptés aux choix de son dimensionnement.

La ligne de sécurité¹² est aérienne et équipée « *de dispositifs de visualisation tous les 10 m en quinconce sur l'ensemble du tracé* ».

Le dossier mentionne une période « provisoire » sans en préciser la durée, durant laquelle le débit de la ligne augmentera de 1 500 pers/heure à 2 500 pers/heure « *si la fréquentation en lien avec la réduction du stationnement sur le plateau de Superbagnères le nécessite* »¹³.

⁸ Note de la Commission européenne ENV.A/SA/sb Ares (2011)33433 du 25 mars 2011, interprétative de la directive 85/337/EEC modifiée en ce qui concerne les travaux associés et accessoires : « Il convient de vérifier si ces travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante des travaux d'infrastructure principale. Cette vérification devrait être basée sur des facteurs objectifs tels que la finalité, les caractéristiques, la localisation de ces travaux associés et leurs liens avec l'intervention principale ». Cette même note préconise aussi, pour déterminer si de tels travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante de l'intervention principale au regard de l'évaluation environnementale, un test de vérification/évaluation dit « du centre de gravité » : « Ce test du centre de gravité devrait vérifier si ces travaux associés sont centraux ou périphériques par rapport aux travaux principaux et dans quelle mesure ils sont susceptibles de prédéterminer les conclusions de l'évaluation des impacts environnementaux »

⁹ 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 ».

¹⁰ L'Etude géotechnique préalable G1 DAET présentée en annexe ne prend pas en compte cette évolution du projet et mentionne encore 24 pylônes.

¹¹ Chacun d'entre eux est équipé « *d'une échelle munie d'une ligne de vie afin de monter au pylône, d'un palier de repos si ce dernier mesure plus de 15 m de haut, de balcons de potence afin d'accéder aux balanciers, de passerelles afin de travailler sur les balanciers* ».

¹² La ligne de sécurité a pour rôle de parcourir l'ensemble des équipements de la remontée et, en cas de problème, d'arrêter l'appareil (remontées-mécaniques.net)

¹³ Un comptage pendant 10 ans sera réalisé sur la RD 46 en période de pointe estivale et hivernale afin d'apprécier la fréquentation du site et d'ajuster en conséquence le débit de la télécabine.

L'Ae recommande d'expliciter les scénarios de montée en puissance du débit de la ligne de la télécabine.

Le dossier apporte de nouvelles précisions sur le nombre de cabines qui passera de 44 cabines espacées de 143,07 m à 73 cabines espacées de 86,40 m, sur leur type (10 places, de couleur unie avec portes noires, équipées à l'amont et à l'aval de fenêtres pivotantes de ventilation) et leur équipement (30 % des cabines seront équipées de porte accessible aux vélos tout terrain (VTT) et de sangles pour l'accès aux personnes à mobilité réduite). Ces cabines permettront le transport de blessés brancardés. Elles seront stockées dans le garage amont et sur les voies des gares amont et aval. La vitesse de circulation sur la ligne restera à 6 m/s.

Le layon sera élargi de 12 m à 18 m, selon un tracé non rectiligne, générant un défrichement de 7 778 m².

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 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 ; les massifs des anciens pylônes resteront en place, seront arasés au sol au moyen d'un brise roche, et, lorsque cela sera possible, « *recouverts de terre végétale et ensemencée* ».

Les travaux seront réalisés sur deux ans, le défrichement étant prévu en septembre 2021 (le dossier ne précise pas s'il a été effectivement réalisé) et l'ensemble des travaux en 2022 après la saison hivernale, « *les infrastructures touristiques seront fermées durant l'été 2022 afin d'éviter toute interaction entre le public et le chantier. Le secteur sera accessible par la route qui accède à Superbagnères* ». La démolition de la télécabine est prévue en avril 2022 et la réception des travaux en novembre de la même année.

1.3 Enjeux environnementaux du projet

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

- l'adaptation au changement climatique ;
- la maîtrise de la circulation et du stationnement des véhicules dans Bagnères-de-Luchon, sur la RD 46 et sur la plateau de Superbagnères ;
- la préservation des milieux naturels et des sites Natura 2000 ;
- le paysage, en lien notamment avec la situation exceptionnelle de la gare amont ;
- la prévention et la maîtrise des risques naturels, notamment les crues torrentielles, de chute de blocs et le retrait-gonflement des argiles.

2. Actualisation de l'étude d'impact et compléments apportés par les pièces spécifiques

L'étude d'impact datée d'août 2021 et présentée le 17 août 2021 par le Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays de Comminges Pyrénées pour le compte du président du Syndicat mixte ouvert Haute-Garonne montagne (SMOHGM) compte 596 pages, plus des annexes. Sur le plan formel elle comporte l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Cette étude d'impact (pièce J) datée du 5 août 2021 est une actualisation de celle fournie lors de la première saisine en janvier 2021. Elle est jointe au dossier de demande d'autorisation d'exécution des travaux (DAET) déposée par le SMOHGM. Elle est pour l'essentiel similaire à la précédente, mais apporte des compléments sur des points ayant fait l'objet de recommandations de l'Ae lors de la première saisine, facilement repérables par le code couleur adopté (surlignement gris) et clairement exposés.

L'étude d'impact est assortie d'un « préambule » mentionnant les études réalisées en 2020/2021 pour le schéma directeur urbain de Bagnères-de-Luchon et le schéma d'aménagement du Plateau de Superbagnères « *pour accompagner le remplacement de la télécabine* ». Un nouveau premier chapitre rassemble les réponses apportées à l'Ae (32 pages). Les annexes reprennent celles de la première étude d'impact auxquelles s'ajoutent le schéma directeur urbain de Bagnères-de-Luchon daté du 7 juin 2021, une synthèse du schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères daté du 5 août 2021, l'étude du Département de Haute-Garonne sur le développement « 4 saisons » datée d'août 2021.

Un courrier d'accompagnement du maître d'ouvrage est joint au dossier et rappelle les compléments apportés au dossier¹⁴ et les engagements pris sur la réalisation des travaux, en termes d'accès au chantier d'enlèvement des pylônes (pas de nouvel accès créé)...

L'analyse qui suit reprend les parties de l'étude d'impact pour lesquelles le pétitionnaire a apporté des éléments complémentaires par rapport à la première soumission.

2.1 État initial

L'état initial constitue le chapitre V de l'étude d'impact et reprend celle du dossier initial de demande d'autorisation d'entreprendre les travaux (DAET) complétée de données sur le changement climatique, les déplacements, le paysage.

2.1.1 Changement climatique

Les scénarios d'évolution climatique en zone de montagne résultent de différentes modélisations (projets ANR Scanpei, Adamont, CLiPy) accessibles sur le site Drias-climat. Les zones de montagne sont très touchées par le réchauffement. Les projections réalisées soulignent la grande vulnérabilité de la région pyrénéenne : hausse moyenne des températures maximales et minimales ; baisse significative de l'épaisseur de neige (elle pourrait diminuer de moitié (selon les modèles) d'ici 2050 dans les Pyrénées centrales à une altitude de 1 800m) ; réduction de la durée d'enneigement.

Le domaine de Superbagnères sera donc gravement affecté dans son espérance d'enneigement. D'après les données du ministère de la transition écologique¹⁵, la médiane du nombre de jours avec un enneigement supérieur à 5 cm passerait de 136 aujourd'hui à 102 entre 2041 et 2070 si les concentrations de CO₂ étaient stabilisées. Les problèmes d'enneigement se font déjà sentir aujourd'hui.

¹⁴ Contrairement à ce qu'il mentionne, aucun nouvel élément pour l'étude géotechnique et acoustique ne figure dans la nouvelle version

¹⁵ [Pages Pyrénées est du site Drias-Climat.](#)

Le dossier conclut à un enjeu fort pour la station de Superbagnères, tout en remarquant « *néanmoins, Superbagnères est un territoire arrosé en grande partie toute l'année, avec des températures en moyenne peu élevées, typiques des communes de montagne* ». Cette conclusion pourrait laisser penser que cette commune serait moins affectée par le changement climatique alors même que les projections scientifiques susmentionnées sont robustes.

L'Ae recommande de mener une analyse prospective approfondie de l'incidence du changement climatique sur la vulnérabilité du domaine skiable et des activités hivernales nécessitant la présence de neige.

2.1.2 Transports et déplacements, stationnement

Bagnères-de-Luchon dispose actuellement de transports en commun : deux lignes de cars¹⁶, deux lignes de navettes thermales (dont le dossier ne précise pas la fréquence et la saisonnalité), un bus pour la saison hivernale desservant la télécabine.

Le schéma urbain de Bagnères-de-Luchon recense l'offre de stationnement de l'espace public de la commune qui est de 2 049 places¹⁷, trois-quarts en 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 considère comme sous-estimé en raison de la crise sanitaire), ne relevant au long de la journée aucune saturation. Un comptage a été effectué en heure de pointe (le samedi 13 février 2021 à 16 h) notant un taux d'occupation de 51 %, l'étude d'impact concluant que toute l'année l'offre de stationnement est suffisante, notamment en « *hyperpointe hivernale* » mais remarquant toutefois que le comptage avait été effectué alors que le domaine skiable n'était pas ouvert pour cause de crise sanitaire. En conséquence, l'affirmation du dossier selon laquelle « *l'offre [actuelle] est suffisamment dimensionnée pour répondre à la demande* » est à considérer avec une certaine prudence et conduit à s'interroger sur la capacité actuelle du parc de stationnement à répondre à un besoin hivernal de pointe.

La RD 46 constitue le second accès au plateau de Superbagnères ; le comptage du trafic prévu en février 2021 n'a pas pu être réalisé en raison de la fermeture des stations de ski. La fréquentation estivale est estimée à 70 000 véhicules.

Actuellement, le plateau de Superbagnères offre 330 places de stationnement, plus un stationnement pour bus de 10 000 m² soit l'équivalent de 400 places. Le parking du Techous, à 160 m du plateau, d'une superficie de 6 400 m², permet d'accueillir 300 voitures. Le schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères (incluant le secteur Techous), mentionne que les résidences privées (313 logements) qui y sont localisées et le Grand Hôtel (420 lits) nécessitent respectivement 313 et 110 places de stationnement, auxquelles s'ajoutent 10 places pour le personnel de la station. L'offre actuelle est donc « *suffisante sur le plateau pour répondre aux besoins* » mais constitue un enjeu fort dans une perspective de réduction du stationnement sur le plateau.

¹⁶ Cars TER : ligne Luchon <> Montréjeau : 6 à 7 services/jour/sens en semaine ; Cars liO (réseau Arc-en-Ciel) : ligne 394 Luchon – Montréjeau – Saint-Gaudens : 5 services/jour/sens

¹⁷ Voir 2 045 dans d'autres parties du dossier. 73 % de places gratuites, 24 % en zone bleue, 3 % de places dédiées (PMR, livraisons...). Il n'y a pas de stationnement payant.

2.1.3 Paysage et patrimoine

L'enjeu paysager est considéré comme fort pour la qualité paysagère du site classé du plateau de Superbagnères et l'intégration des différents éléments et bâtiments s'y trouvant, notamment en termes de covisibilité pour la gare amont. Le secteur aval de la zone d'étude représente un enjeu de préservation fort, à proximité d'un site inscrit le « Parc des Quinconces et bosquet des Thermes » et de trois sites classés : « Ensemble formé par les Chalets « Spont », « Séquoïa et cèdre d'Afrique », « Buvette du Pré et terre-plein avec le rideau de sapin » ».

Le dossier considère l'activité agricole à la fois 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* ») ; et comme un enjeu fort (« *le plateau de Superbagnères est une estive qui participe à l'entretien des paysages et au maintien du patrimoine* »). Cette contradiction tient à ce que les deux opérations de la télécabine et de l'aménagement du plateau ne sont pas considérées comme constitutives d'un même projet. Comme l'avait souligné le premier avis de l'Ae, 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* ».

2.1.4 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 faible à fort du fait des glissements de terrain (aléa faible à moyen), phénomènes torrentiels (aléa faible à fort), 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.

2.2 Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les supprimer, les réduire voire les compenser

Les incidences du projet sont présentées dans le chapitre VII de l'étude d'impact, distinguant la phase travaux de la phase d'exploitation. L'ensemble des incidences sont présentées dans un tableau de synthèse repris de la première étude d'impact complété par les informations nouvelles. Les mesures liées à la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) sont rassemblées dans le chapitre X.

2.2.1 Changement climatique et gaz à effet de serre

L'étude d'impact indique que le projet n'aura pas d'incidence sur le changement climatique et que sa réalisation « *permet de conserver une activité économique malgré les prévisions climatiques défavorables* ». Elle mentionne toutefois qu'au vu de l'altitude de la station, la capacité à produire de la neige de culture sera moindre d'ici 2050 avec les hausses de températures attendues. Selon le dossier, le projet de télécabine constitue un « *élément déclencheur à la mise en place de la stratégie « 4 saisons » recherchée par la station* ». Le concept de tourisme « 4 saisons » a pour objectif la diversification économique des stations dans une perspective d'adaptation au changement climatique face à la réduction à prévoir de l'activité neige. En conséquence, le remplacement de la télécabine devrait être conçu comme participant d'une stratégie plus large de diversification, plaidant de fait pour le lier à l'aménagement du plateau de Superbagnères et au schéma urbain de Bagnères-de-Luchon.

L'Ae avait recommandé dans son premier avis de présenter une analyse des émissions de gaz à effet de serre dans l'état initial et en situation de projet. La réponse du pétitionnaire a été de considérer que l'obligation prévue au III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement ne concernait pas les transports par câble de montagne puisque ceux-ci ne relevaient pas des infrastructures de transport visées aux rubriques 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2. Pour autant, la recommandation de l'Ae portant sur les émissions de gaz à effet de serre ne relève pas du III de R. 122-5 mais du II de cet article selon lequel l'étude d'impact doit comporter une description (f) du 5) des « *incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique* ». L'Ae renouvelle donc sa recommandation initiale. Du point de vue des émissions de gaz à effet de serre, l'ensemble du fonctionnement du plateau de Superbagnères devra être pris en compte, à savoir la télécabine, les transports en particulier la RD 46, les hébergements et bâtiments commerciaux, le fonctionnement des dameuses, etc. dans un contexte où le développement du tourisme « 4 saisons » vise une augmentation de la fréquentation du site. Les méthodologies et les facteurs d'émission pour évaluer les émissions de gaz à effet de serre dans le cadre des projets ont fait l'objet de nombreux développements et sont disponibles¹⁸.

L'Ae recommande d'analyser l'ensemble des effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, y compris les effets indirects, et de mettre en œuvre en conséquence la démarche éviter, réduire voire compenser.

2.2.2 Milieux naturels, faune, flore

En phase chantier, aucun nouvel accès ne sera créé (utilisation exclusive de la RD 46 et des pistes déjà existantes, accès depuis Bagnères-de-Luchon), les engins de terrassement n'étant nécessaires que pour les gares amont et aval, le reste des travaux sur la ligne se faisant à la pelle araignée et par hélicoptère. Ce point précis a fait l'objet d'un engagement écrit par le président du Département.

Le dossier précise le calendrier des travaux : septembre 2021 pour le défrichage/débroussaillage, une période impactant moins la faune ; en 2022, après la saison hivernale (soit au printemps période de reproduction), pour l'ensemble des travaux restants (démontage, terrassements, génie civil, ...).

¹⁸ <https://www.bilans-ges.ademe.fr/fr/accueil> (site hébergeant notamment la Base carbone de l'Ademe).

L'étude d'impact mentionne que les incidences des travaux de terrassement au printemps 2022 sur le dérangement des espèces « *seront très limitées* », aucune nouvelle piste n'étant créée pour cette phase.

La précédente étude d'impact proposait une mesure d'accompagnement¹⁹ favorable à la reproduction au Grand tétras ; l'actuel dossier précise la mise en défens²⁰ des placettes et l'absence de balisage du site pour, selon le dossier, en dissuader la fréquentation. Elle prévoyait une mesure de compensation au défrichement (MC1), favorable au Grand tétras (trois zones placettes de 500 à 800 m² de plantation de Pins à crochets) ; des compléments ont été apportés, conformes à la note de l'Office français de la biodiversité en date de juillet 2021. Ces éléments complémentaires portent sur les plantations de placettes de Pins à crochets pures ou en mélange avec de Pins sylvestre (9 placettes, de 1 à 10 ares), sur l'orientation et la mise en défens des sites de compensation choisis, sur le suivi des protections et des plants. Bien que le choix de surfaces favorables à l'espèce et le non balisage du sentier des vaches contribuent également à rassurer sur la capacité de ces mesures à atteindre les fonctionnalités visées, il reste à garantir la maîtrise foncière des nouvelles placettes envisagées propre à assurer leur pérennité.

L'Ae recommande que les mesures compensatoires soient mises en œuvre avant que les incidences du projet sur le Grand tétras n'interviennent.

2.2.3 Paysage et patrimoine

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

L'impact du projet sur le paysage concerne 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 improprement « *mesure d'évitement* » (ME5) par le dossier), l'impact résiduel de la gare sur le paysage sera significatif. Il est qualifié de moyen dans le dossier. En covisibilité, la nouvelle gare aura « *un impact mitigé* », selon les points de vues (en particulier elle paraîtra massive depuis le GR10).

La nouvelle ligne divisera le nombre de pylônes par deux (de 28 à 15), de plus grande hauteur (plus de 15,5 m en moyenne au lieu de 13 m et cinq pylônes supérieurs à 20 m au lieu d'un seul) et dépassera la cime des arbres. Un photomontage complète le dossier, permettant une meilleure appréhension de l'impact paysager. Pour autant, l'impact paysager global du changement de ligne est considéré comme faible par le dossier au regard de la réduction du nombre de pylônes et de leur aspect plus homogène.

2.2.4 Milieu humain

Activités touristiques

L'étude d'impact précise ce sur quoi la diversification « 4 saisons » repose pour le domaine de Superbagnères dans une perspective de relance de l'économie locale : sport de pleine nature

¹⁹ Remise en état d'une parcelle de vieilles forêts pyrénéennes (MA3), également considérée par le dossier comme compensation de la dégradation de la réalisation d'un télésiège à proximité.

²⁰ Clôture girondine à 2 m de hauteur contre les herbivores.

(randonnées, VTT) ; valorisation « *de potentialités souvent insuffisamment exploitées* » (thermalisme, agritourisme, tourisme culturel et patrimonial, itinérance) ; renforcement des complémentarités entre territoires pour traiter l'enjeu du développement touristique à une échelle plus large, en référence aux politiques de massif et aux objectifs du Département de diversification des activités de montagne comme d'adaptation au changement climatique.

Trafic routier et stationnement

Le fonctionnement de la nouvelle télécabine engendrera une fréquentation plus importante et donc une augmentation de besoin de stationnement sur Bagnères-de-Luchon.

Le schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères, issu de l'état des lieux réalisé et de réunions de travail avec les parties prenantes, a dégagé « *un compromis vis-à-vis de la gestion à terme des accès voiture* » au plateau : les personnels des restaurants, hôtel et commerces utiliseront la télécabine ou covoitureront ; seuls les usagers du Grand Hôtel et des 313 logements pourront avoir accès au plateau en voiture ; tous les autres utiliseront la télécabine ; le parking de Téchous « *sera progressivement supprimé* »²¹ réduit à 30 places de stationnement. À terme, le plateau de Superbagnères ne comptera plus que 201 places de stationnement et s'accompagnera d'une désimperméabilisation de 1,7 ha, d'un recyclage des matériaux sur place (« *autant que possible* »), d'un remodelage du terrain « plus naturel » puis d'une renaturation au pied du Grand Hôtel semblable à celui du Techous. Le dossier ne précise pas la façon dont sera menée la régulation de l'accès par la RD 46, ni comment le compromis autour des 201 places de stationnement sur le plateau a été obtenu, ce nombre étant bien inférieur aux « besoins » estimés dans l'état initial ». « *Une évaluation est prévue en 2026 - 2027, qui pourrait déboucher sur des réductions supplémentaires de places de stationnement* ».

Prenant en compte « *le changement de la télécabine de Superbagnères et la réduction du stationnement sur le plateau* », le schéma directeur urbain de Bagnères-de-Luchon prévoit le renforcement des places de stationnement sur le secteur de la gare (création de 600 places à 600 m du centre) et du cimetière (création de 64 places) et une réduction de 205 places dans le centre-ville, pour une offre totale de stationnement de 2 508 places (contre 2 049 aujourd'hui). En période hivernale et de pointe, l'occupation projetée est estimée à 1 992 places. Le dossier ne précise ni l'artificialisation des sols que généreront ces travaux, ni leur incidence sur la gestion des eaux et l'émission des gaz à effet de serre.

L'Ae recommande de préciser l'incidence du renforcement conséquent des places de stationnement dans les secteurs de la gare et du cimetière de Bagnères-de-Luchon sur l'émission de gaz à effet de serre, sur la gestion des eaux et le respect de l'absence d'artificialisation nette.

À l'horizon 2025, le schéma directeur urbain de Bagnères-de-Luchon prévoit certaines actions pour réguler le stationnement : réduction de l'offre de stationnement sur les secteurs les plus encombrés du centre-ville, renforcement de l'offre sur des emplacements périphériques (gare et cimetière), élargissement de la zone bleue, Le dossier précise toutefois « *lors des pointes (hiver, été, ponts de mai....) des actions complémentaires peuvent être déclenchées pour conserver un fonctionnement adapté* » : signalisation, accompagnement humain, passage au stationnement payant sur certains axes,...

²¹ Désimperméabilisation des sols, revégétalisation du site en particulier par ensemencement de mélanges de graines de végétaux herbacés, de 2022 à 2027.

Le dossier évoque la mise en place d'un système de navette entre la gare et la télécabine pour en assurer la bonne accessibilité et d'une « *politique volontariste pour un rabattement entre transports en commun sur la télécabine* ». Il mentionne également le retour du train possible en 2023 – 2024.

L'Ae recommande de préciser la façon dont la régulation du trafic sur la RD 46 sera rendue opérationnelle, et le service de navette reliant la gare à la télécabine assuré.

Bruit

L'environnement sonore de la gare aval sera marqué par la machinerie statique de l'infrastructure et non par la circulation des cabines. Le stationnement sur les voies de garage et la machinerie induisent des bruits de voisinage, l'étude d'impact elle-même évoquant des « émergences acoustiques ». L'Ae maintient donc sa recommandation.

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 reconsidérer les mesures éviter, réduire, compenser (ERC) pour respecter les seuils d'émergence de bruit au niveau de la gare aval, et de s'engager à effectuer des mesures de bruit après la mise en service de l'installation.

2.2.5 Risques naturels

Glissements de terrain et chutes de blocs

Le calcul de ligne²² prend en compte, sur la base de l'étude géotechnique réalisée en 2020, les glissements de terrain et les chutes de blocs. Pour la gare aval, le dossier émet des préconisations techniques concernant les fondations du bâtiment et de la structure de la gare, optant pour une solution avec des pieux « *pour mieux gérer les tassements différentiels* ». Ce choix technique fait suite aux sondages complémentaires réalisés mettant en évidence une couche molle vers 3 à 6 m de profondeur sous le bâtiment.

Crues torrentielles, retrait et gonflement des argiles

Pour prendre en compte les préconisations du PPRN dans la zone de crues torrentielles, des mesures techniques ont été prises dès la conception de la gare aval : murs directement exposés aveugles jusqu'à 2 m par rapport au terrain naturel ; modelage de la plateforme en forme de butte permettant « *le dévoiement des eaux vers les extérieurs du bâtiment en cas de crue torrentielle* » ; possibilité de mise en place de merlons de protection en terre ou ouvrages de protection complémentaires. Le dossier précise toutefois que « *seule la réalisation d'une étude hydraulique avec simulation d'un évènement exceptionnel à [échéance] 2050 permettrait de confirmer les niveaux définis par le PPR à cet horizon* ».

L'Ae recommande de préciser le risque de crues torrentielles auquel est exposé la gare aval par une étude hydraulique simulant un évènement exceptionnel à l'échéance 2050.

²² Les calculs de conception technique sur la « ligne », c'est-à-dire « la zone d'une remontée mécanique située entre la gare aval et la gare amont, composée du câble ainsi que des agrès (sièges, cabines, perches) et des pylônes » (<https://www.remonteemecaniques.net>).

Les épisodes de sécheresse pourraient être renforcés à l'horizon 2050, accroissant l'aléa retrait – gonflement des argiles. Des mesures de réduction sont proposées pour le retrait gonflement en descendant les niveaux d'assise des fondations des pylônes dans les zones de talweg (« *non recommandé* ») à 1,8 m par rapport au terrain naturel dans les zones meubles.

2.2.6 Évolution de l'état initial, scénario de référence

L'étude d'impact précise en introduction que « *La mise en œuvre du scénario de référence permettra d'améliorer l'accès au site d'altitude de Superbagnères et donc au domaine skiable. Le projet permet également d'améliorer l'offre de ski, les activités estivales et dans une autre mesure de réduire l'utilisation de la voiture* », ce qui révèle une confusion entre « scénario avec projet » et scénario de référence (sans projet)²³.

L'Ae recommande de requalifier l'analyse proposée par l'étude d'impact sur l'évolution de l'environnement sans projet en scénario de référence.

Le dossier propose une analyse de l'évolution de l'environnement en l'absence de projet : fermeture de la télécabine²⁴ « *bien avant que les effets du changement climatique soient un problème pour la saison hivernale* », report du trafic sur la RD 46 avec génération d'une pollution trafic plus importante et une saturation en altitude des stationnements, une incidence socioéconomique forte sur l'activité et l'emploi touristiques hivernaux sans en proposer une projection sur leur pérennité à moyen et long termes dans un contexte de changement climatique qui touchera particulièrement les zones de montagne, et sur ceux de la période estivale.

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

2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Trois variantes, dites « variantes de la télécabine », sont uniquement étudiées et concernent les incidences du remplacement de l'infrastructure sur les risques d'incendies, l'insertion paysagère des gares, l'impact sur l'environnement, la disponibilité foncière, l'emplacement du garage à cabines.

Ces variantes concernent le tracé de la nouvelle ligne téléportée (dans le layon existant ou en dehors de celui-ci), le remplacement versus la rénovation de la structure existante, les gares aval et amont (sur des critères architecturaux, d'intégration urbaine et paysagère). Le dossier offre un tableau de comparaison clair des incidences de chaque variante sur l'environnement, sur les dimensions techniques et fonctionnelles. Cette analyse conduit à ne retenir ni le scénario de mise aux normes de l'existant (le constructeur ne disposant plus des pièces nécessaires) ni le choix alternatif d'un nouveau tracé affectant trop l'environnement, qui pose de surcroît un problème d'accessibilité foncière.

²³ L'article R. 122-5 II 3° dispose que l'étude d'impact doit comprendre « *une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles* ».

²⁴ Le dossier évoque aussi « *que la télécabine continuera d'être saturée et d'entraîner des problèmes de gestion de flux et d'insécurité* », ce qui semble contradictoire avec sa fermeture.

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

La télécabine recoupe dans sa moitié amont la zone de protection spéciale (ZPS) « Vallée du Lis, de la Pique et d'Oô ». Les compléments apportés par l'étude d'impact spécifient : que le projet s'inscrit sur un versant déjà fréquenté ; que les incidences sur la faune dans le layon seront plus importantes l'été que l'hiver et que la fréquentation estivale des randonneurs et des VTT va s'accroître sur le layon ; que le dérangement hivernal ne sera pas supérieur (fréquentation du layon peu accessible) ; que les risques de collisions des galliformes de montagne (zone d'hivernage et de nichées du Grand tétras au niveau de l'emprise de la future télécabine) avec les câbles seront identiques. Le dossier conclut à une faible incidence sur ce site Natura 2000 et les espèces présentes.

Ces compléments n'apportent pas d'éléments nouveaux et présentent, au-delà des mesures de réduction initialement présentées et non reprises ici, deux limites. D'une part le débit supérieur (à terme) de la nouvelle télécabine entraînera une plus grande fréquentation du site (au moins en été), une pollution lumineuse (bien que plus ciblée) sans doute plus importante (passage de 44 cabines à 73, développement du tourisme 4 saisons), ce qui potentiellement induira plus de dérangement pour les espèces. D'autre part, cette fréquentation de la télécabine ne s'arrête pas au seul layon (qui ne constitue qu'une partie de l'espace touché par la fréquentation du site Natura 2000) mais aura une incidence sur l'ensemble du plateau de Superbagnères et ses alentours dont le site Natura 2000. En l'absence de nouveaux éléments permettant de démontrer que la nouvelle télécabine aura des incidences résiduelles mineures, l'Ae maintient sa recommandation.

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.

2.5 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Les mesures dédiées aux chauves-souris faisaient l'objet d'une recommandation de l'Ae ; le dossier les complète dans la mesure de réduction MR11 sur la pollution lumineuse en orientant l'éclairage vers la ligne et les boisements ; en proposant la pose de 10 nichoirs au lieu de 5.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique intègre les compléments apportés dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.