



## **Autorité environnementale**

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

# **Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur le réaménagement du domaine skiable de Saint-Lary-Soulan (65)**

**n°Ae : 2021-27**

Avis délibéré n° 2021-27 adopté lors de la séance du 19 mai 2021

---

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 19 mai 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le réaménagement du domaine skiable de Saint-Lary-Soulan (65).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Michel Pascal, Éric 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.

Était absent : Alby Schmitt

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le maire de Saint-Lary-Soulan (65), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 2 mars 2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 1226 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 1221 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 1227 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 6 avril 2021 :

- le préfet de département des Hautes-Pyrénées qui a transmis une contribution en date du 16 avril 2021,
- l'Agence régionale de santé d'Occitanie qui a transmis une contribution en date du 20 avril 2021.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 6 avril 2021 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie,

Sur le rapport de Jean-Michel Soubeyroux et Véronique Wormser, 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. 12211 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. 12213 du code de l'environnement).**

**Conformément à l'article L. 1221 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. 12319.**

**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

Le domaine skiable de Saint-Lary, dans les Hautes-Pyrénées, s'étend sur 700 ha. Il comporte plus de 100 km de pistes desservies par 26 remontées mécaniques réparties sur trois secteurs : le Pla d'Adet, l'Espiaube et le vallon Merlans (en site classé<sup>2</sup>). Avec 650 000 skieurs accueillis par saison, Saint-Lary est la première « destination ski » des Pyrénées françaises. Altiservice, gestionnaire du domaine skiable, porte un projet de création de trois remontées mécaniques et de démantèlement de cinq remontées existantes, afin de remplacer du matériel vieillissant, de sécuriser le retour des skieurs vers la station et de développer la fréquentation « 4 saisons » de celle-ci.

La fréquentation actuelle et les intentions de développement de la station ne sont pas détaillées, ni les perspectives de développement du territoire ; la pertinence du périmètre retenu pour le projet reste donc à vérifier. En outre, les caractéristiques du projet (tracés, surfaces, volumes, nombre et localisation des pylônes) ont évolué de manière significative depuis la constitution du dossier fourni à l'appui des demandes d'autorisation. Il convient de les mettre à jour ainsi que l'évaluation des incidences du projet.

Les principaux enjeux du projet pour l'environnement et la santé humaine sont selon l'Ae :

- la vulnérabilité du projet au changement climatique, et ses conséquences en termes de ressources en eau et en énergie,
- l'intégration paysagère des aménagements,
- la qualité des eaux superficielles et souterraines,
- les habitats naturels et la faune, notamment protégés tels que le Grand tétras,
- la maîtrise des risques naturels en particulier des avalanches et des crues torrentielles,
- les émissions de gaz à effet de serre notamment du fait de la fréquentation du secteur dans son fonctionnement « 4 saisons ».

Les enjeux relatifs aux zones humides, à l'Apollon et au Léopard de Bonnal, comme l'évaluation des incidences résiduelles du projet, apparaissent sous-évalués tout particulièrement pour l'avifaune protégée. Les mesures de réduction et d'évitement présentées concernant les habitats naturels (landes, pelouses) et le paysage n'ont pas toutes démontré leur efficacité. Aucune mesure de compensation n'est prévue. La prise en compte des risques de crue torrentielle est à consolider et celle du risque d'avalanche à conforter. Enfin, le dossier ne présente aucune estimation des incidences du projet en termes de consommation en eau et en énergie, d'émissions de gaz à effet de serre et de vulnérabilité au changement climatique, ce qui est inacceptable pour un projet concernant un domaine skiable.

Les insuffisances de l'étude d'impact nécessitent qu'elle soit significativement complétée avant l'enquête publique.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

<sup>2</sup> « L'Oule - Pichaleye et ses abords » créé par décret le 16/03/1981 au titre des articles L. 341-1 et suivants du code de l'environnement

# Avis détaillé

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

### 1.1 Contexte et périmètre du projet

La station de Saint-Lary, dans les Hautes-Pyrénées (65), a été créée en 1957 et s'est développée dans le cadre du premier plan neige de l'État<sup>3</sup>. Elle est implantée sur les communes de Saint-Lary-Soulan et de Vignec, entre 830 et 2515 m d'altitude, dans le bassin versant de la Neste d'Aure<sup>4</sup>. Située dans l'aire d'adhésion du Parc national des Pyrénées, la fréquentation touristique y est forte, en hiver comme en été.

Le domaine skiable de Saint-Lary s'étend sur 700 ha ; il comporte plus de 100 km de pistes desservies par 26 remontées mécaniques réparties sur trois secteurs : le Pla d'Adet (secteur de développement historique de la station, à 1700 m, offrant 8 000 lits), l'Espiaube et le vallon Merlans, situé à l'ouest du col de Portet, en site classé<sup>5</sup>. Avec 650 000 skieurs accueillis chaque saison, Saint-Lary est la première destination pour le ski des Pyrénées françaises. La fréquentation hivernale de la station augmenterait régulièrement depuis dix ans. Le domaine est accessible depuis la vallée (le village de Saint-Lary offre 30 000 lits) par la route départementale RD123 ainsi que par un téléphérique<sup>6</sup>, ouvert l'hiver et l'été, et par la télécabine du Village mise en service en 2010 et pouvant acheminer 4 000 personnes par heure. L'été, la circulation de la section de la route départementale reliant l'Espiaube au col de Portet est fermée en milieu de journée (de 10h à 15h).



Figure 1: Plan du domaine skiable de Saint-Lary (source : dossier)

- 3 Pour développer le tourisme en montagne, 1961-1971.
- 4 Où sont situés notamment les barrages hydroélectriques de l'Oule et d'Orédon.
- 5 « L'Oule - Pichaleye et ses abords » créé par décret le 16/03/1981 au titre des articles L. 341-1 et suivants du code de l'environnement.
- 6 Dit « du Pic Lumière », mis en service en 1957.

Altiservice, gestionnaire de la station<sup>7</sup>, délégataire de service public jusqu'en 2024, « prévoit de renouveler certaines remontées mécaniques, afin de sécuriser et d'optimiser le domaine skiable de Saint-Lary. Ces investissements sont rendus nécessaires pour rajeunir les installations, réduire le nombre de navettes routières, démonter 5 installations et réduire ainsi l'impact et l'empreinte environnementale de la station tout en l'ouvrant d'avantage vers une exploitation 4 saisons, et l'adaptant également aux changements climatiques ». Selon le maître d'ouvrage, le dernier investissement d'importance a été la réalisation en 2016 du télésiège six places débrayable des Bouleaux<sup>8</sup>, permettant de relier rapidement le secteur du Pla d'Adret à celui d'Espiaube, lui-même relié au vallon Merlans. En saison, six bus effectuent en continu la navette sur la RD123 entre l'Espiaube et le Pla d'Adret, les liaisons par ski, dans le sens retour station, nécessitant d'emprunter des remontées mécaniques (et une piste en balcon) n'ayant pas une capacité suffisante.

Le dossier évoque des opérations réalisées plus récemment (réalisation de la piste de niveau « bleu » du Garlitz, dispensée d'étude d'impact le 25 novembre 2019, par exemple). Les objectifs de développement du domaine skiable et son programme d'aménagement d'ensemble dans lequel s'inscrit le projet, traduits notamment par le plan pluriannuel d'investissement en cours, tout comme les opérations associées<sup>9</sup>, ne sont pas décrits. Les caractéristiques de la fréquentation actuelle du domaine skiable et ses perspectives d'évolution ne sont pas détaillées.

En outre, les objectifs et perspectives de développement de la station au sein de ce territoire et les opérations associées, portés par l'ensemble des acteurs concernés, en particulier les collectivités, ne sont pas présentés. Les rapporteurs ont eu connaissance lors de leur visite d'un appel d'offre en cours concernant l'exploitation d'un restaurant au sommet de Tourette<sup>10</sup>, d'un projet de réaménagement urbain du secteur de Pla d'Adet (aménagements paysagers, végétalisation, reprises des aires de stationnement et voiries, associé avec un principe de station sans voiture), d'un projet à plus long terme de navettes avec des véhicules à hydrogène<sup>11</sup>.

L'absence de ces éléments ne permet pas d'être assuré que les opérations présentées constituent à elles seules un projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement<sup>12</sup>. Leurs éventuels liens, notamment fonctionnels, avec d'autres opérations projetées sur le territoire, doivent être présentés et analysés<sup>13</sup> dans l'étude d'impact.

<sup>7</sup> Également gestionnaire de la station de Font-Romeu.

<sup>8</sup> Dans le cadre de l'aménagement du secteur du Soum de Matte : télésiège débrayable des Bouleaux, aménagement de pistes et extension des réseaux d'enneigement, objet d'une étude d'impact et réalisé.

<sup>9</sup> Il est fait mention dans le dossier du remplacement du télésiège de Corne Blanche. Des remplacements d'enneigeurs ont été opérés sur le secteur du Pra d'Adet.

<sup>10</sup> Dans un bâtiment communal, ancienne gare d'arrivée d'une remontée mécanique, récemment réhabilité

<sup>11</sup> Un projet d'usine d'hydrogène serait en réflexion sur le territoire, alimenté par l'énergie hydroélectrique produite sur le territoire.

<sup>12</sup> « 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 ».

<sup>13</sup> En s'appuyant sur le test du « centre de gravité », en référence à la note de la Commission européenne concernant les travaux associés et accessoires, qui permet d'évaluer les liens fonctionnels entre différentes opérations. 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 ».

L'Ae recommande de préciser les objectifs et perspectives de développement du domaine skiable portés par Altiservice, ceux de la station portés par les acteurs du territoire et les opérations associées ainsi que leurs éventuels liens fonctionnels. Elle recommande le cas échéant de revoir le périmètre du projet et celui de l'étude d'impact en conséquence.

## 1.2 Présentation des aménagements projetés

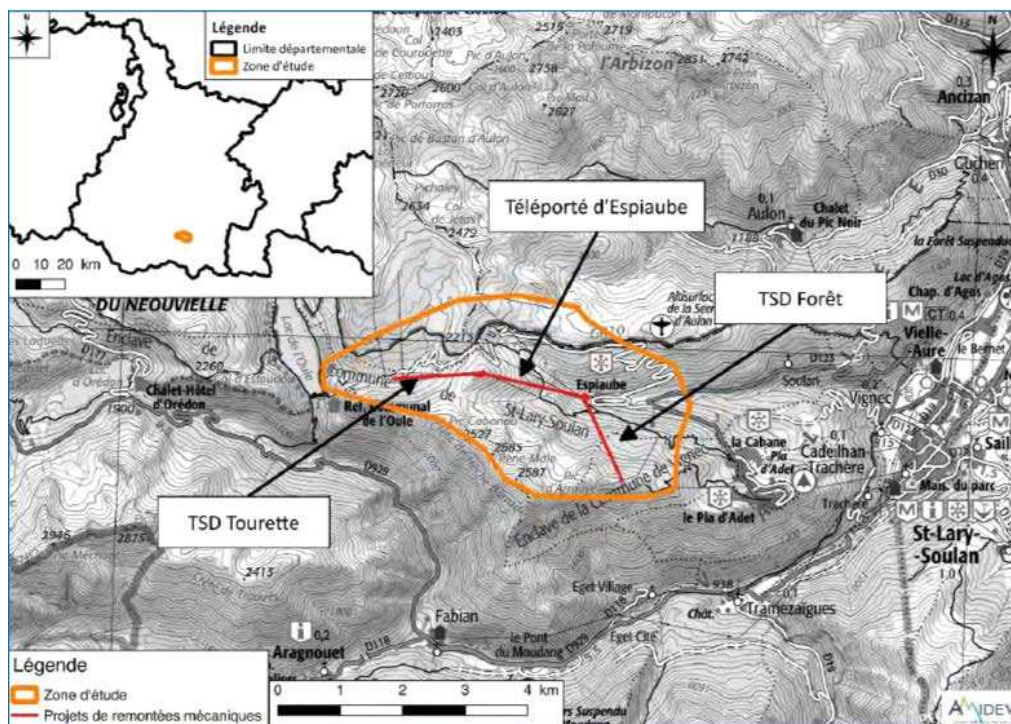


Figure 2 : Localisation du projet et des opérations projetées – en rouge les remontées créées (Source : dossier)

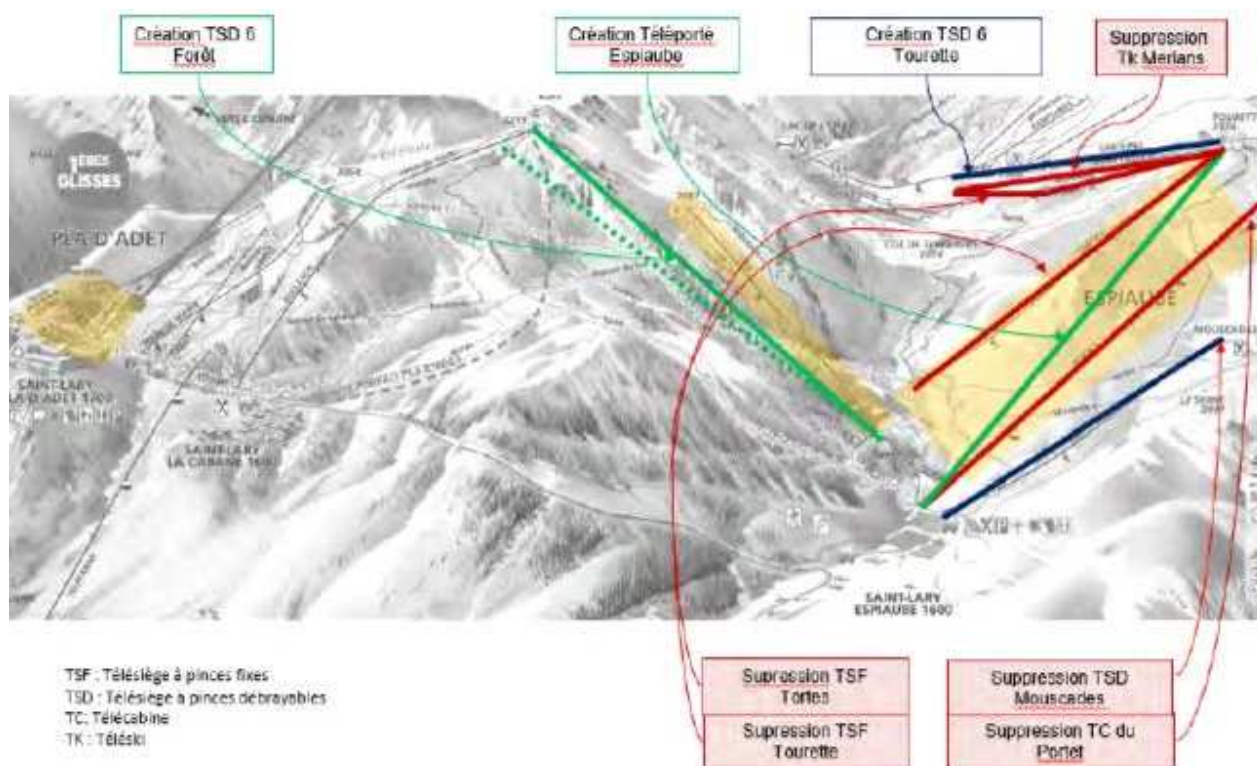


Figure 3 : Focus sur les opérations projetées – en vert les remontées créées, en rouge celles supprimées, en bleu celle de Tourette qui pourrait utiliser le matériel de celle, supprimée, des Mouscades (Source : dossier)

Le projet présenté consiste à créer trois remontées de plus grande capacité unitaire<sup>14</sup> (cf. figure 2 à figure 4) et à en démonter cinq devenues inutiles.

	Débit (p/h)	Longueur Nombre de pylônes	Altitudes (dénivelés)	Gare aval	Gare amont	Ligne
<b>Téléporté d'Espiaube</b>	2 800	1636 m 19	Entre 1 600 et 2 325 m (725 m)	4 535 m <sup>2</sup> / Déblais 8 138 m <sup>3</sup> / Remblais 90 m <sup>3</sup>	2505 m <sup>2</sup> / Déblais 1748 m <sup>3</sup> / Remblais 4951 m <sup>3</sup>	0
<b>Télesiège débrayable six places Tourette</b>	2 400	1337 m 12	Entre 2 030 et 2 325 m (292 m)	850 m <sup>2</sup> / Déblais 520 m <sup>3</sup> / Remblais 15 m <sup>3</sup>	2.300 m <sup>2</sup> / Déblais 680 m <sup>3</sup> / Remblais 2385 m <sup>3</sup>	0
<b>Télesiège débrayable six places Forêt</b>	2 800	1382 m 19	Entre 1 600 et 2 200 m (603 m)	2070 m <sup>2</sup> / Déblais 530 m <sup>3</sup> / Remblais 670 m <sup>3</sup>	2650 m <sup>2</sup> / Déblais 2500 m <sup>3</sup> / Remblais 2700 m <sup>3</sup>	170 m <sup>2</sup> /D éblais 320 m <sup>3</sup>

Figure 4 : Caractéristiques des trois remontées créées (source: éléments du dossier)

Ainsi, au total 4 351 m de lignes et 50 pylônes seront installés entre 1 600 et 2 325 m d'altitude, répartis dans trois secteurs : celui de Pla d'Adet- télesiège Forêt, celui d'Espiaube - téléporté du même nom et celui de Merlans - télesiège Tourette. Le sommet de Tourette accueillera deux nouvelles gares. Les remontées d'Espiaube et de Merlans seront adaptées au transport de piétons en montée et en descente. Le téléporté d'Espiaube nécessite l'installation d'au moins 365 m de râteliers paravalanches supplémentaires ; il sera adapté à un fonctionnement nocturne. Le télesiège Forêt nécessite le défrichage de 11 ha de forêt (layon<sup>15</sup> de 20 m de large) et l'installation de cinq dispositifs « Gazex » de déclenchement d'avalanche<sup>16</sup>. Le secteur de Merlans se situe au sein du site Oule Pichaley, classé au titre de la loi de 1930<sup>17</sup>. Aucun remodelage de piste n'est annoncé à l'exception du sommet de Tourette pour raccorder les nouvelles gares amont avec les pistes partant actuellement du col de Portet. Le projet devrait conduire à augmenter de 1 520 m<sup>2</sup> les surfaces imperméabilisées, diminuer d'un tiers le nombre de pylônes (26 sur 76) et de 40 % le linéaire de câbles (2 884 m) et être excédentaire en déblais de 3 555 m<sup>3</sup> (cf. figure 4) dont le devenir n'est pas précisé.

Il est prévu que les travaux se déroulent de juin à novembre 2021 pour les installations d'Espiaube et de Tourette et sur deux années, en 2021 et 2022, pour le télesiège Forêt. L'acheminement et l'évacuation des matériaux seront effectués par camion en utilisant des pistes existantes ou par hélicoptage. Les caractéristiques des lignes démontées sont fournies, pas celles des matériaux à évacuer. La réutilisation de matériel est envisagée mais dépend du futur titulaire du marché et n'est donc pas assurée. Les zones démontées seront revégétalisées (« ré-engazonnées ») avec des graines « adaptées ».

Le dossier ne dit pas clairement ce qu'il adviendra du parking du col de Portet ni de celui du bas de l'Espiaube qui seront affectés par le projet ; le devenir des bâtiments accueillant actuellement des gares qui seront conservés n'est pas précisé (en particulier celui de la gare d'arrivée de la télécabine du Portet). Aucun aménagement du col de Portet n'est annoncé même si des travaux pour accueillir l'arrivée du tour de France le 14 juillet 2021 ont été évoqués oralement, tout comme un

<sup>14</sup> Au total, la capacité totale des remontées resterait égale à 8 000 p/h ; sa répartition sur chacun des secteurs est cependant modifiée puisqu'elle permet d'ouvrir plus largement aux skieurs le versant Forêt.

<sup>15</sup> Dans ce contexte, bande rectiligne défrichée en forêt

<sup>16</sup> Fonctionnant avec des bouteilles de propane.

<sup>17</sup> Loi du 2 mai 1930 ayant pour objet de réorganiser la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

aménagement plus global – en lien avec le pic de Tourette – serait également envisagé. Le maître d’ouvrage a indiqué aux rapporteurs chercher à rassembler son matériel, actuellement disséminé sur le domaine.

Les rapporteurs ont été informés lors de leur visite que la liaison de l’Espiaube serait assurée finalement non pas par un télémixte (cabines et télésièges) mais par une télécabine, ce qui permet de réduire l’emprise au sol des gares et les terrassements associés ainsi que le nombre de pylônes et la vulnérabilité au risque d’avalanche. La hauteur autorisée pour l’implantation des câbles serait en effet plus grande (25 m au lieu de 15 m) pour une télécabine. Ce choix qui pourrait limiter la possibilité pour les cyclistes d’emprunter cette remontée est cohérent avec le souhait du maître d’ouvrage, exprimé oralement, de ne pas augmenter la pratique du VTT sur ces secteurs. En outre, les remodelés prévus au sommet du plateau de Tourette seraient abandonnés au profit de modelés de neige, l’hiver. L’arrivée du télésiège Forêt serait modifiée et positionnée finalement en contrebas du Soum de Matte et non au sommet. Enfin, seuls trois Gazex<sup>18</sup> seraient installés au lieu de cinq.

Ainsi, les tracés, surfaces, volumes, nombre et localisation des pylônes annoncés, ainsi que les photomontages et esquisses produits dans le dossier sont pour partie inexacts.

***L’Ae recommande de mettre à jour toutes les caractéristiques du projet et de revoir l’évaluation de ses incidences en conséquence.***

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

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique 43° du tableau annexé à l’article R. 122-2 du code de l’environnement<sup>19</sup>. Chacune des trois remontées mécaniques fait l’objet d’une demande d’autorisation d’exécution de travaux au titre du code de l’urbanisme. Une autorisation de défrichement est sollicitée pour le télésiège Forêt. Une autorisation spéciale de travaux en site classé est également sollicitée auprès du ministre chargé de l’environnement ; elle n’est pas insérée dans le dossier remis à l’Ae qui est donc incomplet. Le projet n’étant pas compatible avec les plans locaux d’urbanisme de Saint-Lary-Soulan et de Vignec<sup>20</sup>, ceux-ci sont l’objet d’une modification simplifiée, en cours, qui n’a pas fait l’objet d’une procédure commune, selon le maître d’ouvrage, pour des raisons de calendrier. Le projet est soumis à évaluation des incidences Natura 2000<sup>21</sup>. Il sera l’objet d’une enquête publique avant autorisations ; l’Ae est compétente<sup>22</sup> pour rendre l’avis d’autorité environnementale requis.

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

Les principaux enjeux du projet pour l’environnement et la santé humaine sont selon l’Ae :

- la vulnérabilité du projet au changement climatique et ses conséquences en termes de ressources en eau et en énergie,

<sup>18</sup> Système fixe de déclenchement d’avalanches à distance fondé sur l’explosion d’un mélange gazeux propane/oxygène à l’intérieur d’un tube métallique ouvert.

<sup>19</sup> Il s’agit de construction de remontées mécaniques transportant plus de 1 500 passagers par heure.

<sup>20</sup> Le règlement des zones N, dans lesquelles les remontées Forêt et Espiaube (ainsi que d’autres installations déjà réalisées) s’inscrivent pour partie, n’autorise pas leur implantation.

<sup>21</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 zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>22</sup> Cf. article R. 122-6 du code de l’environnement.



- l'intégration paysagère des aménagements,
- la qualité des eaux superficielles et souterraines,
- les habitats naturels et la faune, notamment protégés tels que le Grand tétras,
- la maîtrise des risques naturels en particulier des avalanches et des crues torrentielles,
- les émissions de gaz à effet de serre du fait de la fréquentation du secteur dans son fonctionnement « 4 saisons ».

## 2. Analyse de l'étude d'impact

### 2.1 *Observations générales*

L'étude d'impact présente des insuffisances majeures, en l'absence de prise en compte des thématiques de l'énergie (nécessaire au fonctionnement des remontées mécaniques et des dameuses et à la production de neige de culture), des déplacements (trafic routier, stationnement), des émissions de gaz à effet de serre, de la ressource en eau (volumes consommés pour l'eau potable et pour la neige de culture et leur évolution tendancielle) et de la vulnérabilité du fonctionnement de la station et du projet au changement climatique. En outre, elle n'aborde que les incidences hivernales du projet sans traiter des conséquences d'une fréquentation accrue pendant le reste de l'année, que vise pourtant le projet.

***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact afin qu'elle traite de toutes les thématiques environnementales réglementaires et des incidences du projet tout au long des quatre saisons de l'année.***

### 2.2 *État initial, incidences et mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser*

#### 2.2.1 Milieux naturels

L'état initial des milieux naturels s'appuie sur des analyses bibliographiques dont celle du Parc national des Pyrénées et sur différentes données datant notamment d'études antérieures. Des inventaires ont été conduits en 2020. L'aire d'étude retenue pour les remontées à démonter est cependant plus étroite (20 m de large) que pour les remontées à créer (60 m de large) sans que ce choix soit expliqué. Le dossier précise que les pistes de chantier existantes seront utilisées pour acheminer et évacuer les matériaux sans en présenter de plan et sans qu'il soit assuré qu'aucun engin ne recoupera des zones à enjeux situées hors des aires inventoriées.

***L'Ae recommande de justifier ou si besoin d'étendre les inventaires naturalistes à l'aire d'étude des inventaires naturalistes retenue pour le démontage des installations et pour les zones d'accès au chantier.***

### Zonages et périmètres

L'emprise du projet est pour partie (secteur Forêt) incluse dans le périmètre de la Znieff<sup>23</sup> de type I « Bois de la Cabane » inventoriée notamment du fait de la présence du Lagopède alpin, de la Perdrix grise de montagne et du Grand tétras<sup>24</sup> ; elle se trouve au sein de la Znieff de type II « Haute vallée d'Aure ». La zone de conservation spéciale « Rioumajou – Moudang » n° FR7300934, est située à 3,2 km au sud du projet, la zone de conservation spéciale<sup>25</sup> « Pic Long – Campbielh » n° FR7300928, est à 4,7 km à l'ouest du projet, la zone de conservation spéciale « Néouvielle », n° FR7300929, est située à environ 5,4 km au nord-ouest du projet. Cette dernière est en lien fonctionnel avec le site du projet via le réseau hydrographique. Deux réserves naturelles nationales se trouvent à trois kilomètres du projet, celle du Néouvielle à l'ouest et celle d'Aulon au nord. La partie est du projet (télésiège Forêt) est située au sein d'un réservoir de biodiversité et les ruisseaux de l'aire d'étude sont tous inscrits comme trame bleue du schéma régional de cohérence écologique<sup>26</sup> ; un corridor écologique terrestre « à remettre en bon état » traverse la zone d'étude du nord au sud.

### Habitats naturels dont zones humides et flore

Le secteur du projet comporte de nombreux habitats d'intérêt communautaire, caractéristiques de secteurs humides ou secs<sup>27</sup>, y compris un habitat d'intérêt communautaire prioritaire, celui des pelouses à Nard (dans le secteur de Tourette notamment), y compris la « pelouse infraforestière à *Calamagrostis epigejos* ». L'emprise du projet interfère avec cet habitat<sup>28</sup>. Ainsi, le projet détruit des habitats d'intérêt communautaire, y compris prioritaires ; le dossier n'en fournit pas de récapitulatif. Les modalités de détermination des zones humides ne paraissent pas clairement respecter leur définition réglementaire<sup>29</sup> qui prévoit qu'un seul des deux critères, pédologique ou phyto-sociologique suffit à les identifier. Un même niveau d'enjeu, modéré, est attribué à ces milieux. Toutefois, après analyse de la faune fréquentant ces habitats, leur niveau d'enjeu est relevé à fort pour tous les secteurs forestiers ou liés à la forêt.

***L'Ae recommande de reprendre l'identification des zones humides en se fondant sur la règle en vigueur, de réajuster si besoin les mesures prises pour les éviter et si nécessaire, de prévoir des mesures de réduction et de compensation. Elle recommande également d'être explicite sur les surfaces d'habitats communautaires, y compris prioritaires, détruites.***

<sup>23</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.

<sup>24</sup> Trois autres Znieff de type I sont présentes au sein de l'aire d'étude dont celle de la « Montagne d'Eget » à l'ouest (à proximité du télésiège Tourette).

<sup>25</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 zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>26</sup> Dont l'Ae rappelle qu'il est maintenant annexé au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

<sup>27</sup> Caractéristiques de zones humides, dans sa partie ouest (télésiège de Tourette), « bas marais alcalins pyrénéens », et également des « landes sèches », landes à Rhododendron, landes à Empetrum et Vaccinium, landes à Genévrier, et des pelouses semi-arides médio-européennes à Brachypodium (téléporté d'Espiaube) et des pelouses à Gispet.

<sup>28</sup> En particulier pour les remontées démontées dans le secteur d'Espiaube (ou Portet) et celui de Tourette.

<sup>29</sup> Cf. I de l'article R. 211-108 du code de l'environnement.

Le Plantain à une graine et le Rossolis à feuilles rondes sont les deux espèces floristiques protégées présentes sur le site du projet. Un enjeu fort leur est attribué.

Des mesures d'évitement et réduction sont proposées : mises en défens, réservation de la terre végétale, revégétalisation par remise en place de pelouses ou landes ou bien hydro-ensemencement<sup>30</sup> en privilégiant des mélanges « *Pyrégraine* » (mais « *dans la limite des stocks disponibles* »), pose de toile biodégradable, évitement des périodes de pluie pour les travaux... Les mesures d'évitement décrites dans le dossier n'en sont pas toujours : les mesures E2 et E3 sont en réalité des mesures de réduction, notamment la mesure E.2 « *mise en défens des stations d'espèces protégées* » qui constitue une mesure majeure pour la flore. Leur mise en œuvre paraît délicate et leur efficacité inégale (cf. § 2.2.3 ). La mise en défens devra être l'objet de précautions et d'attentions toutes particulières en phase de travaux, avec une signalisation adaptée (barrières), les rubalises paraissant fragiles.

L'Ae relève que le dossier ne fait pas mention de la compensation physique ou économique des 11 ha de défrichement requise par le code forestier<sup>31</sup>.

### Faune

Parmi les espèces protégées de mammifères recensées ont été identifiés le Desman des Pyrénées<sup>32</sup>, le Chat sauvage et cinq espèces de chauve-souris qui figurent à l'annexe 2 ou 4 de la Directive Habitat. Le Desman est classé vulnérable par l'union internationale pour la conservation de la nature (UICN) et fait l'objet d'un plan national d'action. Quelques gîtes potentiels pour les chiroptères ont été identifiés. Parmi les 51 espèces d'oiseaux contactées ou potentielles, 44 sont protégées et seize figurent à l'annexe I de la directive Oiseaux dont onze sont menacées selon l'UICN. Les enjeux les plus forts portent sur les espèces des milieux forestiers et des milieux ouverts ou semi-ouverts, susceptibles de nicher sur la zone d'étude (31 au total), pour lesquelles existent des risques de destruction de nichée, de dérangement durant les travaux et de dégradation d'habitats. Les secteurs occupés par les galliformes (et plus largement l'avifaune) sont décrits précisément. Un enjeu fort est retenu pour le Grand tétras fort à moyen pour la Perdrix grise de montagne et moyen pour le Lagopède alpin. Il est aussi moyen pour la Linotte mélodieuse, le Bouvreuil pivoine, le Bruant jaune. Des enjeux « moyen » à « faible » sont retenus pour la Salamandre tachetée et la Grenouille rousse.

La méthodologie pour la faune a conduit à mutualiser les recherches entre différents groupes faunistiques, suivant ainsi des protocoles difficilement conciliables pour une bonne efficacité d'observation de certaines espèces.

Concernant l'Ours brun, le dossier indique page 168 que « *compte tenu du contexte anthropisé, la présence de cette espèce n'a pas été retenue comme potentielle* ». Toutefois, la cartographie quinquennale (2016–2020) de l'aire de répartition de l'Ours brun dans les Pyrénées françaises, publiée par l'office français de la biodiversité (OFB), indique que la commune de Saint-Lary-Soulan est une zone de présence régulière ou occasionnelle de cette espèce, contrairement semble-t-il à la

<sup>30</sup> Ou hydroseeding : méthode de semis consistant à mélanger des semences, de l'engrais, un produit liant, du paillis et de l'eau et à projeter ce mélange sur la surface à semer.

<sup>31</sup> Cf. article L. 341-6 du code forestier (nouveau)

<sup>32</sup> Le Desman des Pyrénées ou Rat-trompette (*Galemys pyrenaicus*) est un mammifère de la famille des talpidés qui ne vit que dans les Pyrénées et le nord de l'Espagne et du Portugal. C'est un insectivore semi-aquatique, vivant à proximité des torrents et de mœurs essentiellement nocturnes (Source : wikipedia).

cartographie 2013–2017 prise comme référence dans le dossier. Une possible présence ursine est donc à prendre en compte.

Le dossier indique une présence de l'Apollon (ou Parnassien apollon), espèce protégée de papillon, potentielle pour du survol voire l'alimentation mais peu probable pour la reproduction, aucun individu « *pourtant facilement détectable* » n'ayant été contacté en particulier au niveau de ses plantes hôtes ; l'enjeu retenu est faible. L'Ae s'interroge sur cette dernière affirmation sachant que ses plantes-hôtes (orpins, joubarbes, saxifrages...) sont présentes sur différents secteurs de l'aide d'étude et ont été observées lors des inventaires : Dalles à orpins dans le secteur du télésiège Tourettes/Merlans et Dalles à orpins et joubarbes dans le secteur aval de la télécabine. L'absence d'observation d'individus peut s'expliquer par des populations très réduites du fait de l'anthropisation du site. Une recherche de chenilles, en période favorable jusqu'à fin mai, sur les secteurs de plantes-hôtes, aurait permis de lever cette incertitude. Or les inventaires menés sur la flore et la faune ont commencé la première quinzaine de juin.

Alors que le Lézard de Bonnal est une espèce à très fort enjeu de conservation en Occitanie, classée « en danger » sur la liste rouge régionale et qu'il existe un plan national d'action<sup>33</sup> en sa faveur avec un focus « zone anthropisée » qui inclut le domaine skiable de Saint-Lary-Soulan, sa présence potentielle n'a été ni évoquée, ni analysée dans le dossier d'étude d'impact, ni, semble-t-il, recherchée lors des inventaires. Des recherches ciblées seraient à mener avant travaux. Un risque d'impact sur cette espèce dans le cadre des travaux de démantèlement ou de mise en place des pylônes et des gares ne peut donc être exclu.

***L'Ae recommande de procéder à des inventaires complémentaires permettant de lever le doute sur la présence potentielle de plusieurs espèces protégées non inventoriées dans le périmètre du projet, de revoir l'analyse des incidences du projet sur ces espèces et le cas échéant de présenter des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation adaptées.***

La destruction d'habitats d'espèces en lien avec le déboisement n'est pas développée alors que la présence d'espèces nicheuses est indiquée dans l'état initial. Le dossier parle de dérangement et seulement de diminution ou dégradation du milieu de vie. Le secteur qui connaîtra la destruction d'habitat d'espèces est pourtant indiqué comme présentant un enjeu fort dans la synthèse.

Le projet indique que « *la perte/modification d'habitats dans le secteur du TSD Forêt causé par l'abattage d'arbres et le maintien d'un layon ouvert, l'emprise des pylônes et de la gare d'arrivée n'entraîneront pas d'incidences significatives vis-à-vis du Grand Tétras, aux domaines vitaux étendus (ordre de grandeur de la dizaine à la centaine d'hectares en période de reproduction)* ». Le domaine vital de cette espèce a cependant par le passé été significativement réduit par le développement des domaines skiables. Le projet du télésiège Forêt accentuera cette diminution. Le chapitre sur les effets cumulés illustre d'ailleurs la dynamique d'aménagement d'infrastructures du domaine skiable, parfois à proximité du présent projet, avec des pertes d'habitats associés (exemple de l'aménagement de Soum de Matte). Il est ainsi regrettable que le dossier se limite à indiquer : « *De ces projets connus sur le domaine skiable ou à proximité, aucun n'a été retenu dans l'analyse. Ceci en raison de leur distance et de l'absence de relations fonctionnelles avec la zone d'étude et parce qu'ils sont déjà réalisés* », l'absence de relations fonctionnelles restant en outre à démontrer.

<sup>33</sup> Évoquant spécifiquement sa présence sur le domaine de Saint-Lary avec une potentialité de présence dans le secteur de la gare d'arrivée du télésiège débrayable Forêt.

Le dossier indique encore « *une diminution du risque de collision (démontage et démolition de la télécabine du Portet, du téléski des Merlans et des télésièges de Mouscadès, de Tortes et de Tourette) vis-à-vis de l'avifaune, au regard des remontées créées (longueur horizontale de câble : 4 355 m) et celles supprimées (longueur horizontale de câble : 7 239 m)* ». Si la diminution du linéaire de câble peut laisser penser que le risque de collision va diminuer, le fait de positionner de nouveaux câbles au-dessus d'habitats connus pour abriter des espèces d'avifaune sensibles à ces équipements va générer une augmentation du risque de collision sur ces zones. Les incidences de la modification de la hauteur du câble pour la nouvelle télécabine d'Espiaube nécessitent également d'être évaluées.

***L'Ae recommande de réévaluer les impacts du projet sur l'avifaune du fait de l'implantation de câbles dans un secteur à enjeu fort pour celle-ci, jusqu'ici non aménagé (télésiège Forêt), et à une hauteur plus importante que les précédents (télécabine d'Espiaube) et de proposer le cas échéant des mesures d'évitement ou de réduction et si nécessaire de compensation.***

Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues, en phase travaux et en phase d'exploitation, vis-à-vis de l'avifaune et plus spécifiquement du Grand tétras. Elles consistent en une limitation des défrichements, au recours à des mises en défens, à un calendrier de travaux évitant les secteurs concernés aux périodes sensibles pour les individus, en un dépôt des grumes au bord du layon pour la partie forestière, en l'usage de pistes existantes ou le recours à l'hélicoptage vertical si nécessaire, en la création de zones de quiétude en forêt (empêchant le passage de skieurs, piétons et cyclistes) et en la pose de balises sur les câbles pour éviter les collisions en particulier pour les grands rapaces et les galliformes.

Le dossier conclut : « *En l'état actuel de l'analyse, les impacts résiduels après mesures ont tous été évalués négligeables. Dans ces conditions, un dossier de demande de dérogation espèces protégées ne semble pas nécessaire* ». Pour l'Ae, le niveau d'impact résiduel évalué comme « négligeable » pour des niveaux d'impact bruts évalués « fort » n'est pas suffisamment étayé dans le dossier notamment pour les habitats naturels d'intérêt communautaire prioritaire et pour la faune dans les milieux forestier et ouvert. L'efficacité des mesures projetées en phase d'exploitation n'apparaît pas suffisamment étayée en particulier face à l'augmentation significative de fréquentation du versant Forêt, en hiver comme en été.

***L'Ae recommande de revoir le niveau d'incidences résiduelles du projet sur les habitats naturels, la flore et la faune, le cas échéant de réajuster les mesures d'évitement, de réduction et, si nécessaire, de compensation associées et d'établir un dossier de demande de dérogation relatif aux impacts résiduels sur les espèces protégées.***

### 2.2.2 Sol et sous-sol, eau, risques

L'état initial des sols et sous-sols est caractérisé (selon les secteurs, schisteux ou calcaires et gréseux pour l'essentiel). Une sensibilité aux terrassements est relevée ; des zones d'érosion localisée dues à des aménagements antérieurs sont identifiées (cf. § 2.2.3 ).

L'emprise du télésiège de Tourette s'inscrit, pour cinq de ses pylônes, dans le périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable des Isards et jouxte son périmètre de protection immédiate. Le captage de l'Espiaube-Edelweiss, sans périmètre de protection, est situé en amont du chantier. L'étude hydrogéologique nécessaire et annoncée, à réaliser par un hydrogéologue agréé

et requise comme rappelé dans le dossier par l'agence régionale de santé d'Occitanie, n'est pas insérée au dossier.

***L'Ae recommande d'intégrer au projet toutes les prescriptions de l'hydrogéologue agréé relatives aux périmètres de captage et, le cas échéant, de présenter les mesures d'évitement, de réduction et si besoin de compensation qu'elles rendraient nécessaires.***

La partie amont du télésiège Forêt, hors forêt, ainsi que sa gare aval et la partie aval du téléporté d'Espiaube sont soumis à un risque d'avalanches.

Le plan de prévention des risques naturels (PPRN) de la commune de Saint-Lary-Soulan a été approuvé en 1998, celui de Vignec dans les années 1990. Le projet n'est pas compatible avec le PPRN de Saint-Lary-Soulan en vigueur, la gare aval du télésiège Forêt et potentiellement les premiers pylônes du téléporté de l'Espiaube étant situés en zone rouge inconstructible. La révision de ce PPRN comme celle de celui de Vignec ont été prescrites en avril 2018<sup>34</sup>.

L'étude fournie préconise l'installation de lignes de râteliers paravalanches supplémentaires d'une longueur supérieure aux claires déjà en place, en précisant que ces ouvrages paravalanches actifs doivent être installés avec le même calendrier que le projet de la gare d'Espiaube et qu'un ouvrage de sédimentation doit être installé en amont de la section busée du ruisseau d'Espiaube, sans que ces mesures soient reprises explicitement par le maître d'ouvrage. Concernant la gare de départ du télésiège Forêt : « une « *exploitation normale de la station* » est exigée qui la protégera durant son ouverture d'un phénomène centennal<sup>35</sup>. Cette mention ne paraît pas explicite non plus que sa traduction dans le dossier. Enfin, la mise en place de cinq systèmes Gazex de déclenchement d'avalanches est préconisée pour sécuriser la partie amont du tracé du télésiège Forêt ; le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs qu'il prévoit à ce stade d'en installer trois, pour des raisons *a priori* financières. Les incidences environnementales de la mise en place de ces protections ne sont pas étudiées.

***L'Ae recommande de confirmer que l'ensemble des ouvrages et installations préconisés par l'étude de risque nivologique seront mis en œuvre dans le cadre du projet, de préciser leur calendrier afin qu'ils soient opérants dès la phase de travaux et de présenter leurs incidences environnementales éventuelles ainsi que les mesures prises pour éviter, réduire et si nécessaire compenser ces dernières.***

Le ruisseau de Santhounts, puis celui d'Espiaube (cf. Figure 5) sont busés sur plusieurs sections, depuis l'amont de la plateforme d'Espiaube (confluence Terre Nère – Santhounts) jusqu'à l'aval du virage de la D123, au niveau des granges d'Espiaube. Le dossier conclut que, puisqu'ils sont busés, il n'y a pas de risque d'inondation torrentielle sur le secteur d'implantation des gares aval du téléporté d'Espiaube et du télésiège Forêt. Cette conclusion nécessiterait d'être étayée au vu de la topographie du secteur, des modalités de busage et d'une évaluation des débits attendus lors de crues trentennale et centennale.

<sup>34</sup> Devraient être autorisées "les constructions et équipements nécessaires à la pratique des sports d'hiver (de toutes activités quatre saisons) – hors commerces et hébergements »

<sup>35</sup> La protection de la gare de départ du télésiège Forêt contre le risque d'avalanche de niveau centennal, sera assurée lors du fonctionnement de la station grâce à des déclenchements préventifs à l'aide de Gazex.

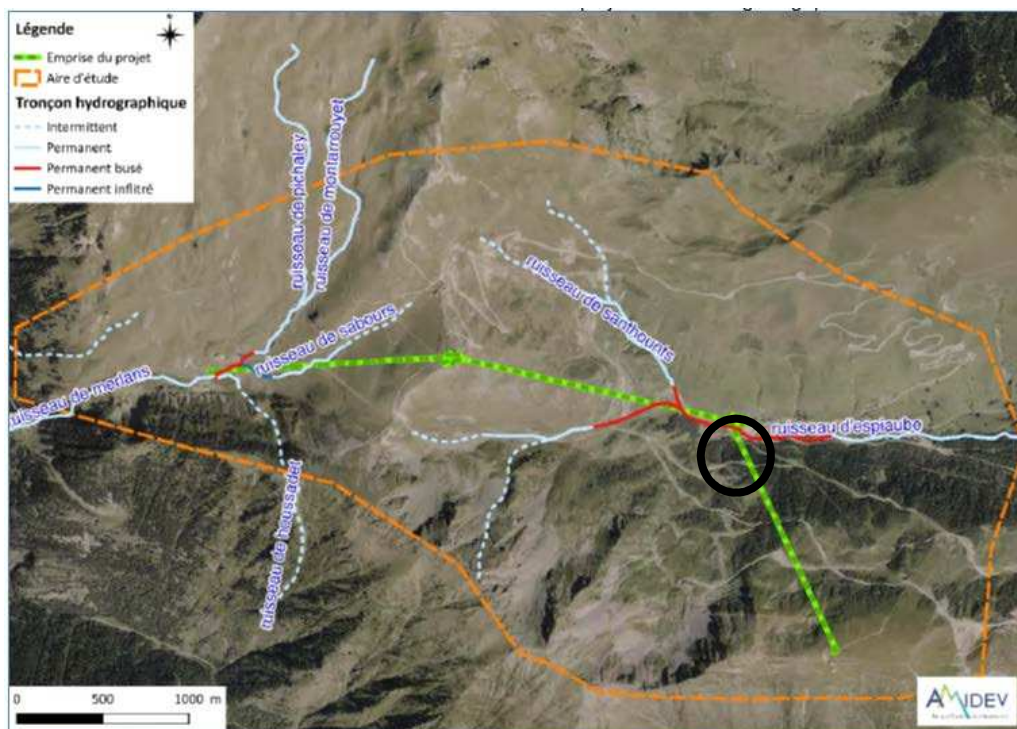


Figure 5 : Réseau hydrographique – en rouge les sections busées – en noir la localisation des gares aval des remontées Forêt et Espiaube (source : dossier et rapporteurs)

***L'Ae recommande d'étayer la conclusion sur l'absence de risque de crues torrentielles sur le secteur bas de l'Espiaube et le cas échéant de présenter les mesures prises pour les éviter, les réduire ou si besoin les compenser.***

Le changement climatique devrait accentuer l'intensité des événements extrêmes et de manière générale des risques en montagne, notamment pour les avalanches et les crues torrentielles.

***L'Ae recommande de prendre les mesures nécessaires pour garantir la bonne exploitation des nouvelles remontées sans exposition supplémentaire des personnels de la station et des usagers, en prenant en compte les effets attendus (à court, moyen et long termes) du changement climatique sur le risque d'avalanche et de crues torrentielles.***

### 2.2.3 Paysage, ambiance lumineuse et activités

Le projet conduit à supprimer trois remontées en site classé et à y réimplanter un télésiège. Deux zones de ce site classé seront en outre largement remaniées, le col du Portet et le pic de Tourette. En outre, le projet crée un layon de 20 mètres de large et de près de 900 mètres de long sur le versant nord de la crête du Soum de Matte, hors site classé, qui sera toutefois perceptible depuis la crête du pic de Tourette. Aucun aménagement paysager des lisières de ce layon n'a été envisagé alors que ce type de traitement est couramment pratiqué sur d'autres domaines skiables, alpins notamment.

Le projet ne présente aucune vue d'ensemble des impacts paysagers de l'ensemble du projet depuis le Pic de Tourette.

Au-delà du choix du lieu d'implantation des gares amont du télécabine d'Espiaube et du télésiège de Tourette, la disposition des six éléments constructifs sur le pic de Tourette (restaurant d'altitude, deux gares d'arrivée, trois chalets techniques) n'atteste pas de façon évidente d'une recherche d'optimisation de la composition d'ensemble et de l'intégration paysagère : éléments dispersés,

différentes lignes de faîtage des toitures, absence de vision d'ensemble en particulier estivale sur les tapis et les modelés de sol nécessaires pour relier à niveau les deux gares.

Le projet ne présente pas les aménagements prévus au niveau du col de Portet alors que le parking existant actuellement sera largement affecté. Il est indiqué qu'au moins un des bâtiments existants sera conservé, sans que sa destination soit précisée. Le projet évoque une réflexion qui serait engagée par la commune de Saint-Lary et Altiservice pour la requalification du col de Portet, ses liens fonctionnels avec le pic de Tourette et l'aménagement global de ce dernier pour un accueil « 4 saisons ».

***L'Ae recommande d'approfondir l'analyse des impacts paysagers du projet sur le Pic de Tourette, notamment via la production de photomontages, et d'étudier des solutions de moindre impact visuel en incluant cette réflexion dans le projet de requalification du col du Portet, accessible tout au long de l'année.***

Des zones de stationnement sont positionnées sur des cartes sans description de la circulation des piétons, skieurs, cyclistes, véhicules d'entretien, des visiteurs, des exploitants pastoraux. Aucun critère qualitatif n'est associé aux parkings par l'étude d'impact quand les parkings d'Espiaube présentent aujourd'hui un aspect dégradé.

L'Ae relève que le col de Portet (plus généralement le vallon d'Espiaube) est concerné par des aménagements à très court terme dans le cadre de l'accueil du Tour de France 2021. Leurs implantations et notamment celle des futurs parkings prévus au col ne sont pas fournies : ces aménagements devraient selon le maître d'ouvrage être ensuite conservés. L'état initial de l'environnement démontre que le secteur est très sensible. L'adéquation entre ces parkings et la volonté du maître d'ouvrage de réduire l'usage de la voiture sur la station n'apparaît pas clairement. L'ensemble des équipements projetés sur le col de Portet, notamment ceux liés au Tour de France qui seront pérennisés, auraient dû être détaillés : poste de secours, toilettes publiques, abris contre les intempéries, stockage du matériel, stationnement cycliste ou voitures dont la plateforme d'accueil du Tour de France ou les aires pour hélicoptères....

Un cheminement piéton estival sera créé pour le fonctionnement de la station permettant aux passagers du télécabine d'Espiaube de regagner le col de Portet, où arrive l'actuelle télécabine de Portet.

***L'Ae recommande d'intégrer à l'analyse paysagère les parkings ainsi que les cheminements nécessaires à l'exploitation « 4 saisons » des nouvelles remontées, y compris les aménagements pérennes prévus pour le Tour de France 2021.***

Le dossier liste précisément les points noirs paysagers pour les trois secteurs, y compris le vallon de Merlans en site classé. Ils sont tous de même nature : versants dégradés par les aménagements, talus à très fort impact visuel de multiples pistes de ski ou chemins carrossables, saignées dans des formations boisées, plages minérales résiduelles de terrassements mal réhabilités, coulure de matériaux résiduels de minage sous barre rocheuse, talus amont insuffisamment stabilisés et érodés. Aucune démarche de réduction de ces points noirs n'est évoquée. Ces points noirs, liés à des aménagements antérieurs et que les rapporteurs ont pu visualiser, témoignent d'une efficacité très partielle des mesures de réduction ou de compensation mises en œuvre. Ils génèrent en outre une érosion des sols. Ils démontrent la difficulté à assurer à ces altitudes un « réengazonnement »



et une revégétalisation des zones remaniées sur le domaine skiable. Le maître d'ouvrage en est conscient : il a informé les rapporteurs que des réensemencements avaient été effectués, sans grand succès, et qu'une réglementation permanente de la circulation sur les pistes de chantier avait été mise en place pour tous les ayants droit afin de limiter la divagation des engins et leurs incidences sur les milieux naturels. Ainsi, faute de retours d'expérience positifs, l'efficacité des mesures présentées dans le dossier n'est pas démontrée.

***L'Ae recommande de présenter des mesures de réduction des incidences du projet sur le paysage dont l'efficacité a été démontrée par des retours d'expérience dans des conditions similaires, et à défaut d'éviter ces incidences.***

Aucune information sur un éventuel fonctionnement nocturne du nouveau téléporté n'est fournie.

Les incidences du projet sur l'activité agropastorale existant sur le domaine utilisé par la station ne sont pas décrites précisément.

#### **2.2.4 Trafic, qualité de l'air et bruit**

L'hiver, la fréquentation journalière de la station de Saint-Lary peut dépasser 15 000 skieurs. Plus de 80 %<sup>36</sup> entrent sur le domaine skiable par le secteur du Pla d'Adet et accèdent aux autres secteurs en transitant par celui d'Espiaube<sup>37</sup>. De 12 à 13 000 skieurs transitent vers le secteur Vallon. En hiver, six navettes routières parcourent au total 40 000 km entre les deux pôles routiers de la station. En été, de 300 à 400 véhicules stationnent par jour au col de Portet.

Le dossier indique que le projet permettra de supprimer en hiver quatre navettes routières quotidiennes et de ramener la distance parcourue à 27 000 km/an, grâce à la mise en place du télésiège Forêt qui permet de compléter l'offre de retour en ski entre les deux sites. Cependant, afin d'évaluer concrètement l'impact sur la circulation mais aussi le bilan environnemental de cet aménagement entre nouveaux impacts et réduction des anciens (en particulier en termes de nuisances et d'émissions de CO<sub>2</sub>), non quantifiés dans le dossier, il serait nécessaire de pouvoir disposer d'éléments objectifs.

En période estivale, il est annoncé que le flux des voitures sera considérablement réduit sur la route du col de Portet, car la télécabine fonctionnera toute l'année et la commune fermera cette route pendant ses jours et horaires d'ouverture à l'exception des cyclistes et ayants droit. Or, cette route est déjà fermée aux véhicules motorisés (sauf pour les ayants-droit) de 10 à 15 heures du 11 juillet au 23 août, période et horaires de plus grande fréquentation touristique. En l'absence d'estimation plus précise des flux routiers estivaux actuels et futurs ou potentiels, l'amélioration apportée par la mise en place de la nouvelle télécabine n'est pas étayée. Le devenir des stationnements actuels au col de Portet et en bas d'Espiaube, en partie supprimés par le projet, ainsi que leur déport éventuel, nécessite à tout le moins d'être explicité.

L'importance de la station de Saint-Lary en Vallée d'Aure et l'impact attendu de ce projet sur son attractivité touristique hiver comme été auraient justifié que le sujet de la mobilité touristique

<sup>36</sup> Deux-tiers selon les informations orales du maître d'ouvrage.

<sup>37</sup> L'aller se fait par l'enchaînement de remontées mécaniques et de pistes, avec un débit régulé au Pla d'Adet par la somme des débits du télésiège des Bouleaux (3 000 personnes/heure) et du télésiège de Soum de Matte (2 000 personnes/heure), puis, à partir d'Espiaube, par le téléporté d'Espiaube. Le retour est assuré par le télésiège du Lita (2 400 personnes /heure) et par six navettes routières de type transport public urbain 80 places, d'une capacité globale de transport de 800 personnes par heure.

durable soit abordé dans le dossier, notamment pour l'accès au village de Saint-Lary depuis le lieu de séjour des touristes ou les gares les plus proches (Lannemezan ou Tarbes), voire en été jusqu'au site d'Espiaube qui n'est pas accessible par les remontées de la station.

Enfin, les trafics générés par la phase chantier pour l'acheminement et l'évacuation de matériaux ne sont pas évalués ; le bruit et la pollution associés ne le sont pas non plus, notamment pour les riverains des voiries qui seront empruntées par les poids lourds et convois afférents.

***L'Ae recommande d'évaluer les trafics générés en phase chantier et les nuisances associées et de présenter les mesures projetées pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser. Elle recommande également d'objectiver la réduction des flux routiers et des pollutions induites permise par la mise en place du télésiège Forêt et de la télécabine d'Espiaube et de proposer des solutions de mobilité durable pour un accès « 4 saisons » à la station.***

#### **2.2.5 Émissions de gaz à effet de serre**

Le dossier ne quantifie ni les émissions de gaz à effet de serre actuelles de la station et des aménagements qui seront remplacés ou démontés, ni celles du chantier projeté, ni les émissions futures, à l'horizon de l'amortissement des aménagements projetés. Cette évaluation est requise, en particulier dans un contexte d'engagements nationaux et régionaux de limitation de ces émissions et d'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050. Cette exigence d'appréciation des émissions générées du fait du projet est d'autant plus nécessaire que la commune est à l'écart de toute liaison ferroviaire. L'estimation des émissions de gaz à effet de serre liées au projet comprendra également celles des éventuelles évolutions de l'offre de logement et de la fréquentation de la commune et de la station générées par le projet.

***L'Ae recommande d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre générées ou évitées par le projet, à court, moyen et long termes, en prenant en compte la phase de travaux et celle d'exploitation, à l'échelle des aménagements projetés et à l'échelle du territoire.***

#### **2.2.6 Vulnérabilité au changement climatique et aux évènements exceptionnels, météorologiques notamment**

Le sujet de la vulnérabilité au changement climatique n'est pas abordé par l'étude d'impact alors que la possibilité d'absence de neige en dessous de 1 900 mètres est citée dans la justification du choix du projet. Seules des données de températures et l'enneigement au cours des sept dernières saisons sont présentées dans l'étude pour établir des conditions climatiques moyennes sur le site, alors qu'Altiservice exploite la station depuis environ 30 ans (hiver 1990). Une analyse de la fréquence du manque de neige aux altitudes basses de la station et des reports induits de la clientèle vers les secteurs d'altitude aurait permis de démontrer la pertinence des aménagements prévus pour améliorer la résilience de la station aux situations attendues de plus faible enneigement dans le futur. Lors de la visite des rapporteurs, le maître d'ouvrage a expliqué que l'absence de neige en dessous de la cote 1 900 induisait une concentration des skieurs sur la seule zone Espiaube, sans possibilité de desserte par les remontées mécaniques depuis le Pla d'Adet et donc le village de St Lary.

À l'horizon d'amortissement des nouveaux équipements, soit 20 à 30 ans, les effets attendus du réchauffement climatique sont particulièrement sensibles sur l'enneigement en vallée d'Aure vers

1 800 m : réduction de 32 jours d'enneigement naturel sur un total évalué de 73 jours<sup>38</sup> soit plus de 40 % (cf. Figure 6). Par ailleurs, le recours plus systématique à la production de neige de culture sous réserve de disposer de températures adéquates, va générer une surconsommation énergétique pour produire et modeler la neige de culture et un besoin accru d'eau qui nécessitent d'être évalués. Enfin, l'usage de neige de culture induit un enneigement potentiellement de plus longue durée ayant des incidences sur la biodiversité<sup>39</sup>.

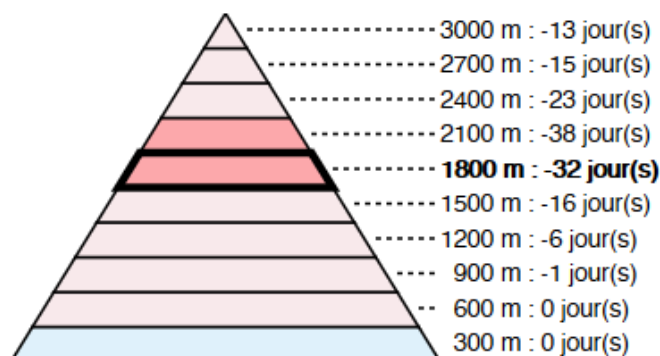


Figure 6 : Aure-Louron : écart du nombre de jours avec épaisseur de neige supérieure à 50 cm – Horizon proche (2021–2050), RCP8.5 : à 1 800 m cet écart est 32 jours de moins (Source DRIAS)

#### L'Ae recommande :

- *de documenter le fonctionnement actuel de la station lors des situations de faible enneigement et plus particulièrement l'utilisation potentielle des nouvelles remontées mises en place et les flux de circulation des skieurs depuis la station village,*
- *d'évaluer les effets attendus du changement climatique, à l'horizon d'amortissement des nouveaux aménagements projetés, sur le fonctionnement de la station, y compris l'augmentation des consommations d'énergie et d'eau pour la production et l'utilisation de la neige de culture et les effets de la neige de culture sur la biodiversité.*

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

Sont présentés les choix à l'échelle du projet et ceux effectués ensuite à celle de chacune des remontées, en explicitant les différents scénarios étudiés, incluant celui de ne rien faire.

À l'échelle du projet, initié par une recherche de sécurité et de modernisation de la télécabine de Portet, puis plus largement du domaine skiable, au vu de l'ancienneté de certaines remontées datant d'au moins 20 ans voire 25 ou 30, ont été envisagés successivement : un tracé inchangé pour la télécabine et celui finalement retenu (Pic de Tourette). Puis le périmètre de la réflexion s'est étendu, incluant des suppressions d'autres remontées et des modifications des flux des clients. Les scénarios ont été analysés sur des critères d'exploitabilité, de fiabilité des circulations des skieurs (débits, sécurisation des parcours) et de rentabilité. Le critère de présence ou absence de neige en-deçà de 1 900 m a été pris en compte. Ces scénarios ont conduit à fixer les axes des remontées. Ensuite, des scénarios de détail ont été examinés pour chaque remontée, conduisant à fixer les

<sup>38</sup> Référence à la période 1976-2005.

<sup>39</sup> La neige de culture « a une moyenne de densité 4 fois supérieure à une neige naturelle, fraîche et damée » cf. <http://www.anpnc.com>, site de l'Association nationale des professionnels de la neige de culture.

implantations des gares, en se fondant sur des critères de gestion de flux, de gestion d'emprises, de risques d'avalanche (par exemple pour le TSD Forêt, arrivée en haut du TSD Bouleaux pour limiter les risques d'avalanche). La démarche d'analyse des variantes s'est ainsi focalisée sur les seules problématiques techniques de génie civil et de risques associés sans analyser les incidences environnementales autres que celles relevant des risques naturels) des solutions envisagées.

L'analyse des incidences du projet et la conception des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation ont été menées à l'issue de ces choix structurants d'aménagement, à la seule échelle de chacune des remontées et de la plateforme commune des gares à l'aval du secteur de l'Espiaube, et se sont portées, pour l'évitement essentiellement, sur le positionnement des pylônes et sur des mesures relatives à la phase travaux (calendriers et mises en défens). Les limites de ces mesures, évoquées précédemment, ne permettent pas d'identifier si une variante de moindre impact a été retenue. De surcroît ces éléments ont été pour partie modifiés, tels par exemple le positionnement des pylônes, ce qui prive l'analyse de pertinence.

***L'Ae recommande de compléter l'analyse des variantes par leurs incidences environnementales respectives et d'en tenir compte pour justifier et si nécessaire réviser le choix du parti retenu.***

En particulier, le layon généré par le télésiège Forêt se situe dans la Znieff de type I qui est qualifiée d'isolée dans le domaine skiable de Saint-Lary-Soulan et dont les éléments déterminants (habitat d'espèces protégées)<sup>40</sup> sont constitués par des milieux et espèces affectés par le projet. L'objectif du télésiège Forêt est de « *sécuriser le retour du Pla d'Adet avec un second appareil desservant la partie Haute du Pla d'Adet et éviter ainsi le risque de collisions entre skieurs par surfréquentation de la piste "Balcon de Lita"* », mais le dossier ne fournit pas de chiffre d'accidentalité pour cette piste. Il indique par ailleurs que le télésiège du Lita constitue un facteur limitant pour le retour des skieurs et que s'il tombait en panne ou était indisponible, le retour de 4 000 à 5 000 skieurs prendrait pratiquement 5 heures avec les navettes routières. Si les cas de panne ou d'indisponibilité du Lita contribuent à la justification du télésiège Forêt, le nombre d'incidents constatés aurait dû également être précisé et leurs sources analysées.

Enfin, le télésiège Forêt n'est apparemment pas accessible aux piétons. Ce choix, peu cohérent avec un objectif de station « 4 saisons », n'est pas explicité.

***Considérant les enjeux forts du secteur du télésiège Forêt, l'Ae recommande de justifier le choix de sa création au regard de ses incidences.***

## ***2.4 Évaluation des incidences Natura 2000***

Le projet conclut à l'absence d'incidences notables sur les espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire appartenant aux sites Natura 2000 proches au regard des objectifs de conservation de ces espèces et habitats naturels. Il s'appuie pour cela sur le fait qu'« *en termes faunistique, des espèces des sites Natura 2000 voisins, ou en connexion hydraulique avec la zone d'étude, ne sont pas présentes sur le secteur du projet et aucune incidence n'est alors à craindre* », alors qu'il est annoncé dans l'état initial qu'aucun inventaire des espèces aquatiques n'a été effectué. En outre, les

<sup>40</sup> « Les différents milieux, à savoir forêt mixte composée de Sapin et de Bouleau, pelouses subalpines et mégaphorbiaies, sont déterminants pour les galliformes de montagne », source : formulaire standard de données de la zone.

éventuelles pollutions générées en phase travaux sur le ruisseau de Sabours puis sur celui de Merlans traversé par l'emprise du télésiège de Tourette ne sont pas évoquées.

***L'Ae recommande de reprendre l'analyse de l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet en se fondant sur des inventaires adaptés aux caractéristiques de la connexion existant entre le site du projet et la ZSC Néouvielle.***

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

Le projet prévoit un suivi environnemental du chantier par un ingénieur écologue (un jour par mois et en prévision, quatre jours supplémentaires). Aucun suivi n'est prévu en phase d'exploitation qui aurait pour objet de s'assurer de la bonne mise en œuvre des mesures ERC, de leur efficacité et de l'évolution de l'environnement.

***L'Ae recommande de mettre en place un dispositif de suivi de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet et de présenter quelles seront les modalités d'analyse de leurs résultats et de leur prise en compte.***

## ***2.6 Résumé non technique***

Le résumé non technique, d'une longueur de 35 pages, est disponible en préambule de l'étude d'impact. Il contient un certain nombre d'illustrations et tableaux de synthèse sur les caractéristiques de l'état initial, les incidences environnementales du projet et les mesures d'évitement et réduction proposées. Il présente cependant les mêmes défauts et lacunes que l'étude d'impact.

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