Régie des stations de Haute-Garonne

Déclaration d'intention de la télécabine de Superbagnères

Articles L.121-18 et R.121-25 du Code de l'environnement

Mars 2020

Siège social | Immeuble Axiome | 44 rue Charles Montreuil | 73000 Chambéry
Téléphone 04.79.69.39.51 | Fax 04.79.96.31.09 | info@epode.eu | www.epode.eu
Agence Haute-Savoie | Les Glaisins - 5 avenue Pré Félin | 74340 Annecy le Vieux
Agence de Maurienne | Forum Alpium - ZA des Terres Blanches | route de Bardonecchia | 73500 Modane
SAS au capital de 8000 € |siret n° 48511448200014 | ape 7112 B |n° identification TVA : FR 78485114482

Table des matières

A. INTRODUCTION 4
B. LES MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET 4
C. LE PROGRAMME D'AMENAGEMENT DE LA NOUVELLE TELECABINE 6
D. LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET 7
E. LES PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX AU REGARD DES VARIANTES ENVISAGEES ET INCIDENCES POTENTIELLES 8
1. Sur les eaux 8
2. les risques naturels 10
3. Le milieu naturel 13
4. Le paysage 14
5. Circulation, flux, parking 15
6. Acoustique 15
F. SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES 16
G. MODALITES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC DEJA ENVISAGEES 16

A. INTRODUCTION

Le remplacement de la télécabine de Superbagnères fait l'objet d'études en vue de la réalisation de travaux soumis préalablement à des autorisations administratives au titre du code de l'environnement.

Pour les projets dont le coût est supérieur à 5 millions d'euros HT et pour lesquels il est opté d'organiser une concertation sans présence de garant, le maître d'ouvrage doit procéder à une déclaration d'intention (article L121-18 du code de l'environnement), qui peut donner lieu, dans les quatre mois suivants sa publication, à une auto-saisine de l'autorité compétente ou à un « droit d'initiative ». Cette déclaration d'intention comporte les mentions requises à l'article et doit permettre au public d'appréhender ce projet.

Le projet de télécabine envisagé à Superbagnères entrant dans ce cadre, le maître d'ouvrage (régie des stations de Haute Garonne) doit publier la déclaration d'intention.

La déclaration d'intention est consultable :

- Sur le site de la Préfecture du Département
- Sur le site internet de la station de Superbagnères
- Sur le site internet du Conseil Départemental de la Haute-Garonne
- Affichée dans les mairies des communes concernées par le projet (Bagnères-de-Luchon et Saint-Aventin).

Conformément aux dispositions des articles L.121-17-1 et suivants du Code de l'environnement, un droit d'initiative est ouvert au public pour demander au Préfet l'organisation d'une concertation préalable. Ce droit peut être exercé dans un délai de quatre mois à compter de la publication de la déclaration d'intention**.**

La période de Déclaration d'intention est ouverte du 22 Juin 2020 au 22 octobre 2020.

B. LES MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET

La télécabine débrayable 4 places a été construite en 1993 par le constructeur Pomagalski. Elle constitue un élément important du domaine skiable (Luchon-Superbagnères) puisqu'elle est l'une des deux portes d'entrée de la station. Elle est donc indispensable au bon fonctionnement hivernal et estival de la station.

Elle parcourt plus de 1100 m de dénivelé avec un débit théorique de 1500 p/h pour une vitesse d'exploitation de 5 m/s. Mais devenue obsolète techniquement, et étant confrontée par ailleurs à une raréfaction de certains composants electriques, cette liaison doit faire l'objet d'un remplacement par l'intermédiaire d'un appareil plus récent, doté d'une technologie améliorée et d'une meilleure capacité.

Historiquement, la télécabine est pensée comme une infrastructure de déplacement, de type ascenseur valléen, permettant une liaison efficace et directe avec la ville, comparativement à la route (18km), qui représente environ 30 minutes de trajets.

La liaison entre le centre-ville de Luchon et Superbagnères constitue un atout important pour améliorer l'attractivité et l'activité touristique l'hiver en amont de la saison thermale, mais aussi proposer pendant l'été une montée en altitude à la découverte d'activités 4 saisons qui doivent se développer.

Cet appareil devenu obsolète engendre des frais d'entretiens et de maintenance conséquents. Elle n'échappe pas aux opérations de grandes inspections répétitives (tous les 5 ans) dont le coût estimatif peut atteindre 600k€, suivant la nature des travaux et réparations à engager. De plus, au fil des années cet appareil risque d'être confronté à une raréfaction de certaines pièces et composants risquant de mettre son exploitation en péril.

Par ailleurs, son faible débit et ses problèmes d'arrêts sont un frein à la satisfaction des clients avec des saturations importantes en débuts et fins de journées lors des week-ends et des vacances scolaires.

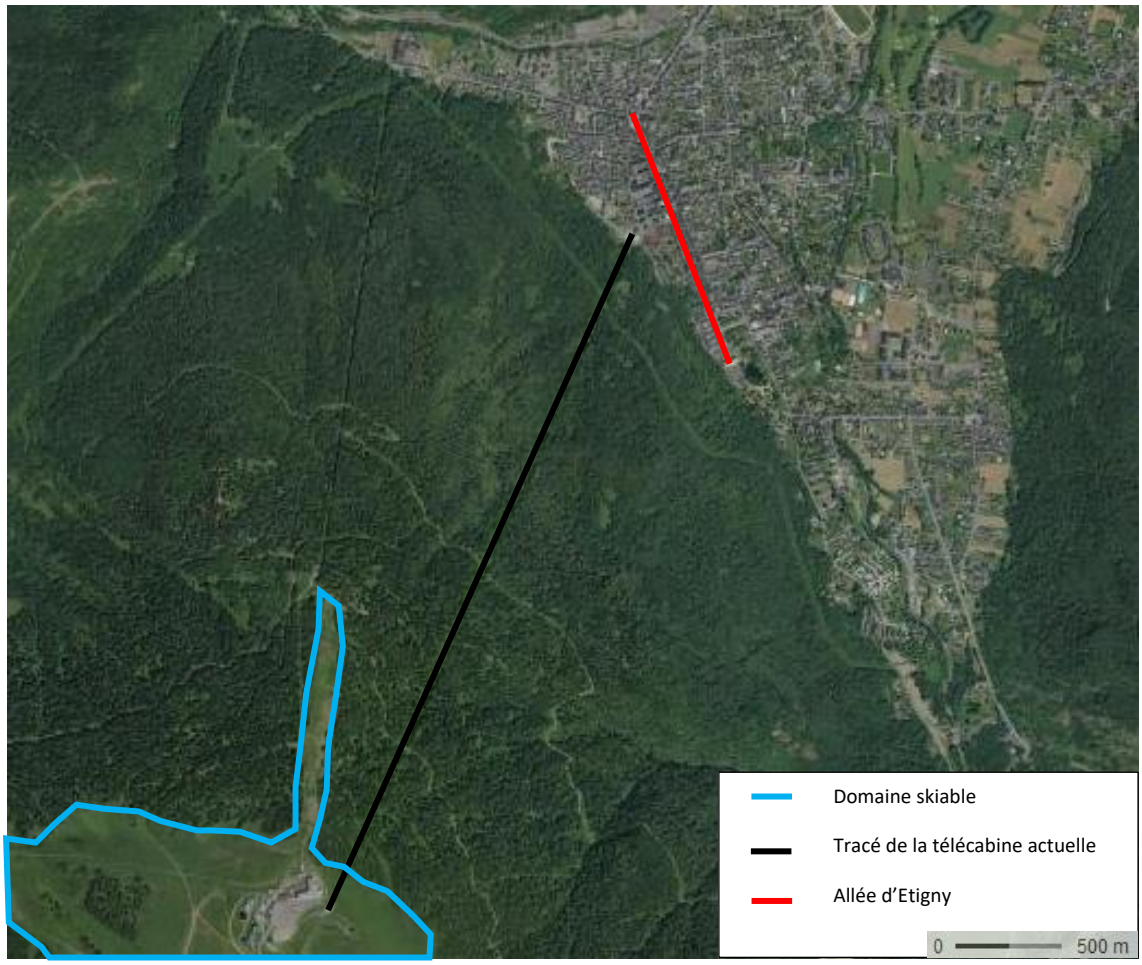
Les investissements à mener sur Superbagnères ne pourront permettre de reconquérir et d'attirer de nouveaux clients sans améliorer la fluidité et la qualité de l'accueil sur l'allée d'Étigny avec notamment la mise en place de véritables services et d'une grande impression de facilité d'accès pour les usagers.

Le remplacement de la télécabine se fera en lieu et place. Le tracé projeté respecte celui déjà emprunté, la nouvelle télécabine n'augmente pas la superficie du domaine skiable et a pour objet principal de desservir Superbagnères.

La nouvelle télécabine 10/12 places aura un débit théorique de 2000 p/h provisoire et 2500 p/h définitif. La longueur du tracé sera approximativement la même. A ce jour, l'emplacement et le nombre de pylônes ne sont pas connus. Toutefois, ils ne pourront remplacer les pylônes actuels en lieu et place, car la capacité du nouvel appareil va occasionner des cas de charges différents de l'appareil actuel. L'emplacement des pylônes de ligne ne sera connu que lors de la phase d'avant projet.

Les objectifs du projet et ses opérations d'aménagement sont les suivants :

- Améliorer la sécurité sur l'itinéraire
- Moderniser une porte d'entrée sur le domaine skiable
- Limiter l'utilisation des véhicules et donc réduire la pollution
- Redonner de l'espace au plateau de Superbagnères



Localisation du domaine skiable, de la télécabine et de l'allée d'Etigny

Source : Géoportail

C. LE PROGRAMME D'AMENAGEMENT DE LA NOUVELLE TELECABINE

Caractéristiques générales de l'appareil :

- TC 10 places assises et 12 places debout
- Débit : 2000p/h provisoire et 2500p/h définitif - Stockage des skis durant le trajet : à l'intérieur
- Est prévu une cabine de fret dans le cadre de la gestion des déchets
- Panneaux solaires en vue de l'efficacité énergétique. À ce titre il est rappelé que certains domaines skiables sont déjà équipés de remontées mécaniques dont les gares sont dotées de cellules solaires intégrées aux éléments vitrés ; les modules photovoltaïques sont installés sur le toit grâce à des fixations spéciales pouvant résister aux plus forts vents. L'installation photovoltaïque pourrait fournir une part significative de la puissance électrique nécessaire au fonctionnement de l'appareil. Avec 1 000 heures de fonctionnement annuel, certains exemples nous montrent qu'un appareil peut consommer 180 000 kWh ; les panneaux

solaires en fournissent 60 000 kWh, l'équivalent de la consommation annuelle de 15 habitations familiales.

Plan d'évacuation

- Prévoir un système "intégré"
- L'éclairage est déjà présent le long de la ligne

Contenu de la gare de départ de la TC

- Billetterie,
- Toilettes,
- Consignes à skis,
- 10 bureaux,
- 1 salle de réunion,
- 1 bureau pour le régisseur des caisses.

Actuellement, dans un rayon de 400m autour de la gare de la télécabine, 5700m² de parkings sont dédiés au stationnement, ce qui équivaut à plus ou moins 230-250 véhicules. Face au débit projeté du nouvel appareil, à l'accroissement de la fréquentation un plan de gestion sur les mobilités et stationnements sera étudié suite à un appel d'offre lancé par la Mairie de Bagnères de Luchon.

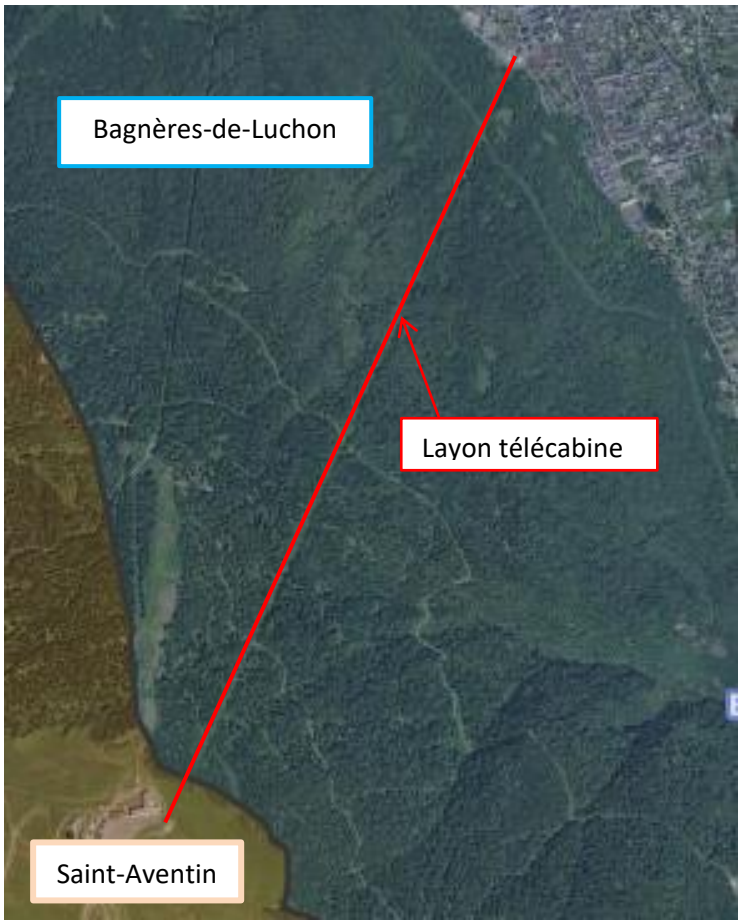
Contenu de la gare d'arrivée de la TC

- Garage des cabines
- Toilettes
- Salle hors sac
- Point info
- Salle d'attente en vue de transférer les blessés.

D. LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET

Les gares et la ligne de la télécabine s'étendent sur la commune de Bagnères-de-Luchon et celle de Saint-Aventin.

A priori, il n'y aura pas d'impact sur les communes voisines au regard de l'environnement.



Les communes concernées par le projet

Source : Géoportail

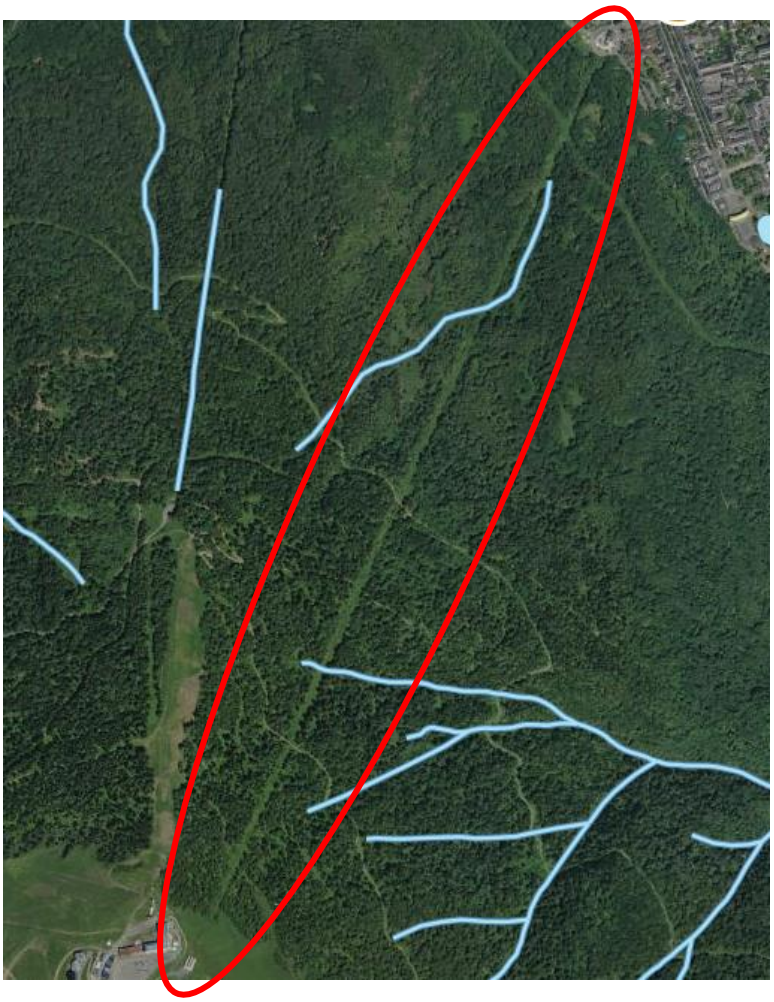
E. LES PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX AU REGARD DES VARIANTES ENVISAGEES ET INCIDENCES POTENTIELLES

1. SUR LES EAUX

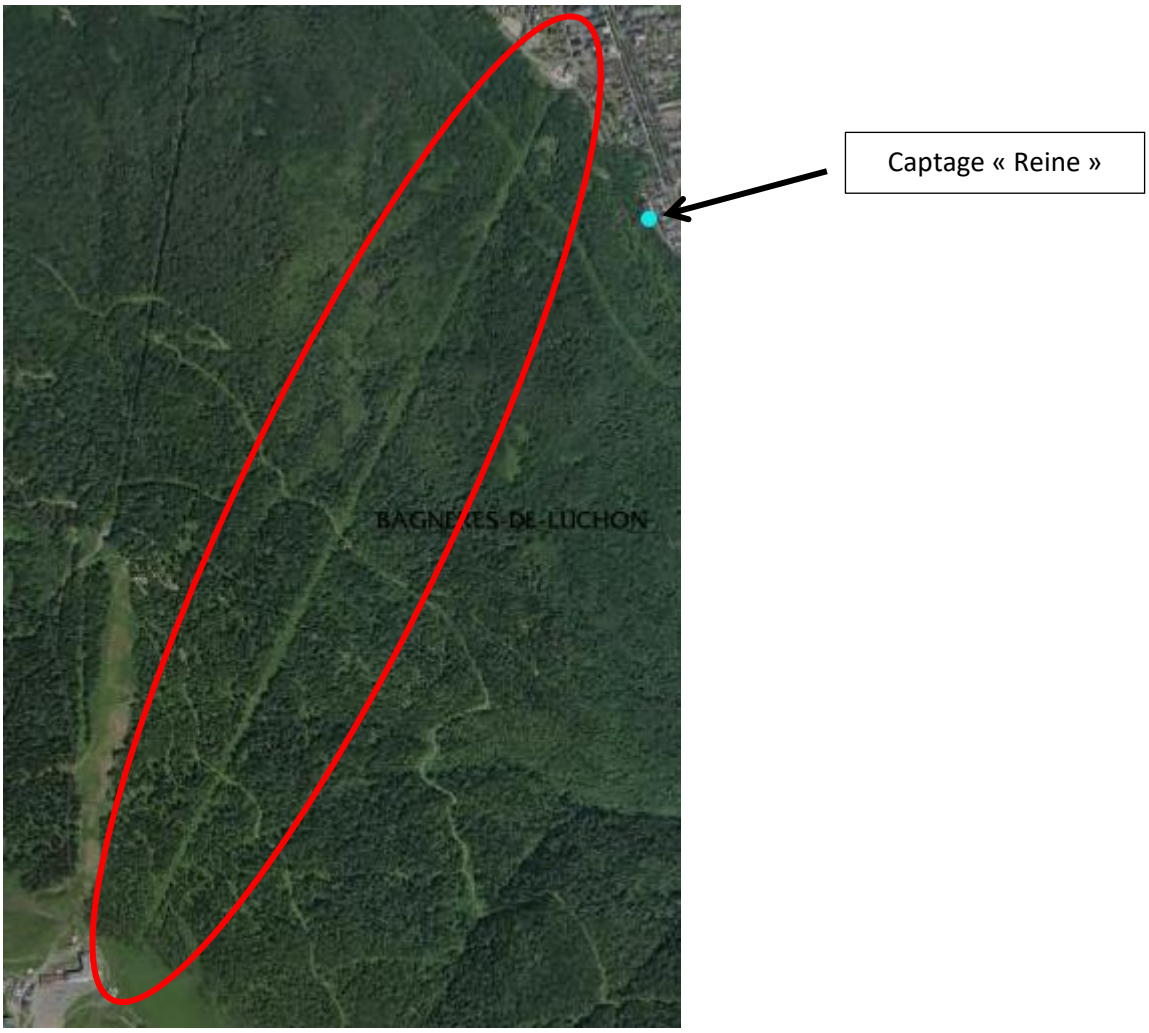
La zone d'étude est concernée par deux écoulements qui ne peuvent pas être qualifiés de cours d'eau à l'heure actuelle. La DDT doit se rendre sur le terrain pour les caractériser. De plus, ils ne font pas l'objet d'études de qualités.

Concernant les eaux souterraines et plus précisément les captages d'eau potable, aucun n'est situé sur le layon de la télécabine comme le montre la carte ci-dessous. Néanmoins, un captage se situe à proximité. Ces données ont été récoltées auprès de l'Agence Régional de Santé. Le transport de l'eau minérale naturelle du captage s'effectue jusqu'à l'établissement thermal de Luchon. Le périmètre sanitaire d'émergence du captage se limite à l'intérieur de l'établissement, à une niche abritant la tête de forage ainsi que la galerie d'accès « Etuves Sèches ». Dans ce périmètre sont interdits tous

actes ou travaux de nature à compromettre la pureté de l'eau. Seules les activités liées à l'entretien du captage sont admises.



Réseau hydrographique sur la zone d'étude et le layon de la télécabine
Source : Géoportail



Captages d'eau potable à proximité de la zone d'étude
Source : ARS Occitanie

Incidences :

Le projet n'aura pas d'incidences sur les cours d'eau, car aucun aménagement n'est prévu à proximité. L'emprise au sol des pylônes évitera les écoulements identifiés.

La zone de travaux pour le projet de remplacement de la télécabine de Superbagnères se situe en dehors du périmètre sanitaire du captage. Les aménagements projetés n'auront donc pas d'incidences sur ce captage. Néanmoins, l'ARS a été contactée pour s'en assurer.

2. LES RISQUES NATURELS

Source : PPRn de la commune de Bagnères-de-Luchon approuvé le 29 août 2000
PPRn de la commune de Saint Aventin

Le Plan de prévention des risques (PPR) est un document d'urbanisme opposable aux tiers, qui réglemente l'utilisation des terrains d'une commune en fonction des risques naturels et/ou

industriels auxquels ils peuvent être soumis. Un PPR contient notamment une cartographie des phénomènes naturels et un zonage des risques (risque nul, moyen et fort).

La commune de Bagnères-de-Luchon est couverte par un Plan de Prévention des Risques Naturels approuvé le 29 août 2000 avec la prise en compte de différents phénomènes naturels (mouvement de terrain : chute de bloc, glissement de terrain et crue torrentielle). La commune de Saint Aventin est elle aussi couverte par un PPRn approuvé le 30 novembre 1998.

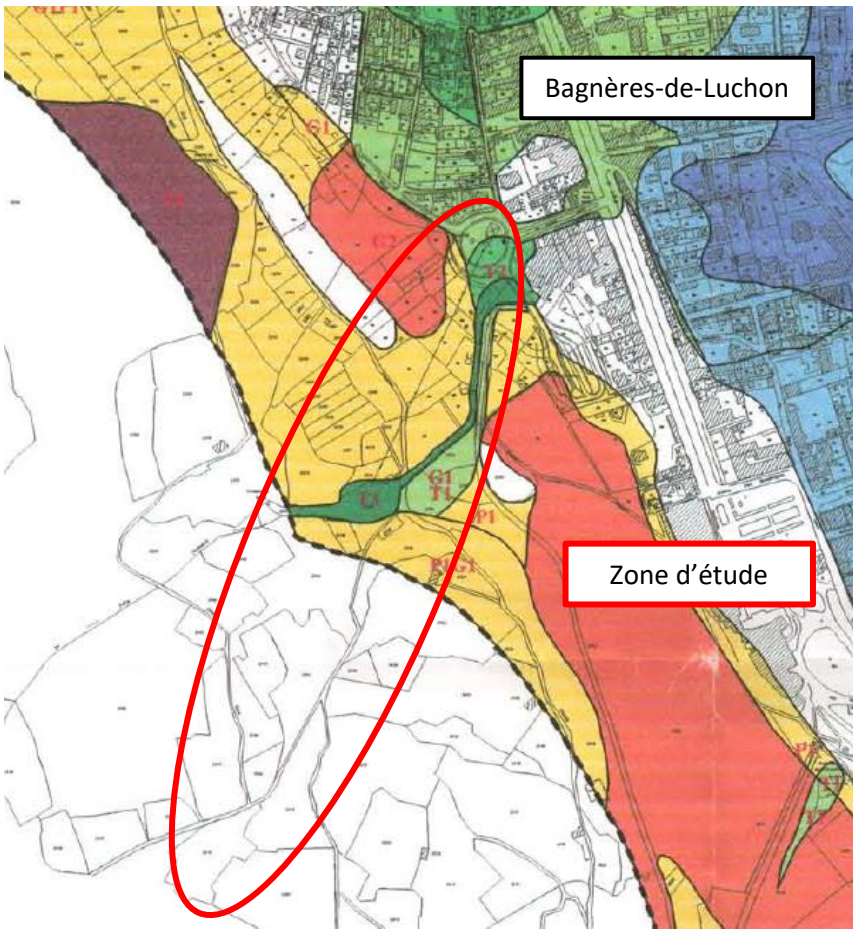
Le périmètre retenu pour les PPRn s'est focalisé sur les zones à enjeux des communes (zones d'urbanisation anciennes et futures). En dehors du fond de vallée, la commune dispose de documents prospectifs (carte d'aléas notamment) élaborés dans le cadre du PPRn.

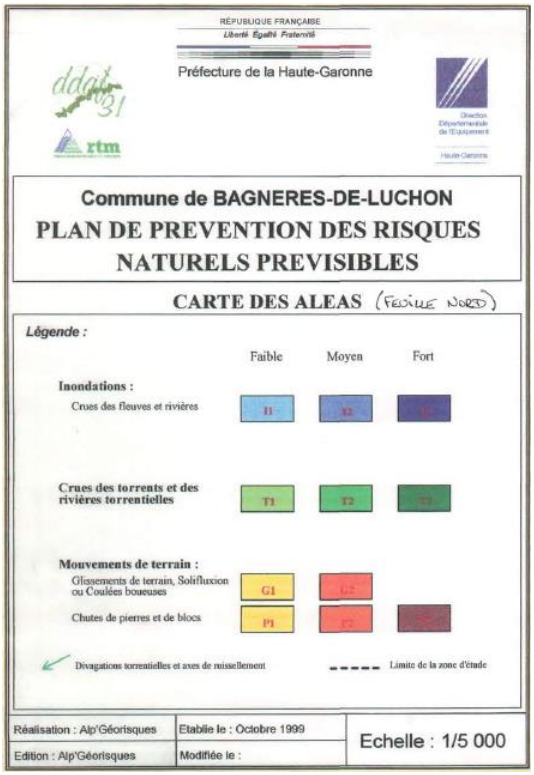
Pour le reste du territoire, et en particulier les domaines skiables d'altitude, ceux-ci ne sont pas couverts ni réglementés par un périmètre du PPRn.

Les principaux risques identifiés sur la carte des aléas des deux PPR sont les suivants :

- **PPRn Bagnères-de-Luchon** (partie basse de la zone d'étude) : aléa faible à fort en ce qui concerne les crues torrentielles et un aléa faible pour les glissements de terrain/chutes de pierres.
- **PPRn Saint-Aventin** (partie haute de la zone d'étude) : aléa moyen de risque d'avalanche situé non loin de la gare amont.

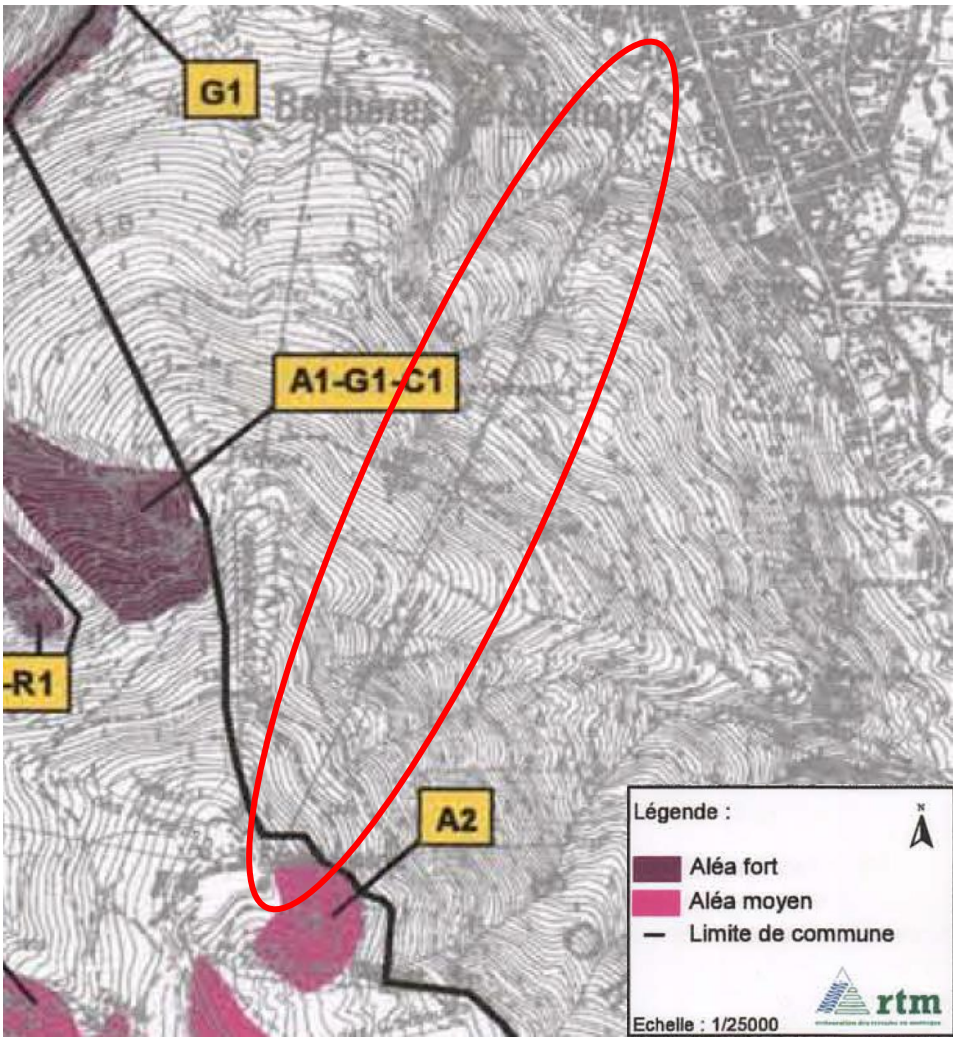
Les règlements des PPRn autorisent les aménagements projetés avec le respect de certaines prescriptions.





Extrait de la carte des aléas du PPR de Bagnères-de-Luchon

Source : PPRn de Bagnères-de-Luchon



Extrait de la carte des aléas du PPR de Saint-Aventin

Source : PPRn de Saint-Aventin

Incidences :

Les incidences du projet sur les risques naturels ne peuvent être connues à ce jour, car les études spécifiques n'ont pas été réalisées. Les études de risque torrentiel et géotechnique permettront de s'assurer de la faisabilité du projet et définiront les préconisations à respecter. Le risque avalanche ne concerne ni la gare amont ni le layon de la télécabine. Aucune étude spécifique n'est donc nécessaire.

3. LE MILIEU NATUREL

Le remplacement de la télécabine se fera en lieu et place ce qui permet d'utiliser le même layon et donc d'éviter la destruction de milieux à enjeu écologique fort, comme les boisements.

L'emprise des gares et des pylônes concerne des secteurs à faibles enjeux écologiques : zones rudérales, clairières herbacées et des pelouses alpines et subalpines acidiphiles. De plus, la zone d'étude n'est concernée par aucun habitat d'intérêt communautaire. Néanmoins, des habitats présentent des enjeux comme les boisements. Ces forêts abritent des espèces protégées faunistique et floristique. Un entretien du boisement doit être effectué, car depuis de nombreuses années il n'est plus réalisé et de ce fait, des arbres menacent la ligne. Cette coupe d'arbres a pour objectif de sécuriser les personnes et les biens.

Concernant les milieux d'intérêts écologiques, le layon de la télécabine est concerné par un site Natura 2000 (ZPS) « **Vallées du Lis, de la Pique et** d'Oô ». Le projet fera donc l'objet d'une évaluation des incidences au titre de Natura 2000, intégré à l'étude d'impact.

Les inventaires écologiques n'ont pas relevé la présence de zones humides sur le layon de la télécabine. Néanmoins, ils doivent être complétés par une étude pédologique en 2020.

Incidences :

- En phase travaux : le projet aura des incidences multiples sur le milieu naturel tel que la destruction d'une surface d'habitats naturels (milieux rudéraux, pelouses et clairières), le dérangement des espèces faunistiques, la destruction d'espèces communes pour la flore, la coupe d'arbres…

- En phase d'exploitation, le projet n'aura pas d'incidences sur les habitats et la flore. En effet, l'utilisation de la remontée mécanique n'engendrera pas plus d'impact qu'à l'heure actuelle. Le projet s'inscrit sur un versant déjà équipé et fréquenté depuis de très nombreuses années. Lors du fonctionnement de la remontée mécanique, il existe des risques de collisions entre les câbles, les galliformes de montagne et l'avifaune. Des solutions avec mise en place de visualisateurs seront étudiées.

L'ensemble des impacts en phase travaux et exploitation seront étudiés et la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) sera mise en œuvre.

4. LE PAYSAGE

La partie haute du layon de la télécabine, dont la gare d'arrivée, est concernée par un site classé : les « **pâturages communaux situés sur le plateau de Superbagnères, à Arbesquens** ». Il conviendra donc d'avoir une vigilance particulière concernant l'intégration paysagère du projet et de contacter les services de l'Etat, soit la DREAL, et les ABF (Architecte des Bâtiments de France) pour échanger avec eux sur le projet.

En ce qui concerne les covisibilités, le site d'étude est visible depuis la vallée de la Pique, en se dirigeant vers le sud vers Bagnères-de-Luchon, depuis la route départementale. Il est identifiable par le layon de la télécabine, qui crée un tracé rectiligne vert clair dans le boisement, et par les équipements présents au sommet, sur le plateau de Superbagnères, qui se découpent sur le ciel.

Les vues remarquables se trouvent principalement sur le secteur amont du site d'étude, au niveau du plateau de Superbagnères. En effet, la majorité du tracé n'offre que des perceptions fermées,

notamment par la présence du boisement, mais la vue s'ouvre en arrivant sur le plateau sommital, permettant un panorama à 360°.

Vue depuis le plateau de Superbagnères

Source : Épode 2018

Incidences :

Le projet n'aura pas une incidence importante sur le paysage puisque le remplacement de la télécabine se fera en lieu et place. De plus, les échanges avec les services de l'État ont pour objectif d'améliorer la situation actuelle en ce qui concerne l'intégration de la gare amont qui se situe en site classé. Les incidences vis-à-vis du site classé seront évaluées lorsque le projet final sera validé. Un travail sera effectué sur le choix des matériaux et l'intégration au bâti existant.

5. CIRCULATION, FLUX, PARKING

Actuellement, la commune de Bagnères-de-Luchon met à disposition plusieurs parkings pour satisfaire la clientèle qui utilise la télécabine pour accéder à Superbagnères. Toutefois, le remplacement de la télécabine va accroitre fortement le débit et donc le nombre d'usagers. Il est donc indispensable de repenser la circulation, la gestion des flux et le nombre de parkings disponibles pour la clientèle. Pour répondre à l'ensemble de ces questions, une étude spécifique doit être réalisée et permettra d'évaluer les incidences du projet sur ces thématiques et les solutions envisagées.

La commune de Bagnères-de-Luchon lance une étude de mobilité sur l'ensemble de la ville. Les résultats de l'étude seront utilisés pour répondre à cette problématique sur les flux, les mobilités et les stationnements.

6. ACOUSTIQUE

Le bruit est un phénomène complexe : la sensibilité au bruit varie selon un grand nombre de facteurs liés aux bruits eux-mêmes (l'intensité, la fréquence, la durée…), mais aussi aux conditions d'exposition (distance, hauteur, forme de l'espace, autres bruits ambiants) et à la personne qui les entend (sensibilité personnelle, état de fatigue…).

La partie basse du projet se situe dans la ville de Bagnères-de-Luchon et donc dans une zone d'agglomération comprenant des habitations. La partie haute du projet est également localisée à proximité d'habitations.

Incidences :

Une étude acoustique est donc nécessaire pour identifier les incidences du projet et sera réalisée par un expert et intégrée à l'étude d'impact. Néanmoins, les gares sont déjà une source importante de bruit à l'heure actuelle et plus particulièrement en hiver au regard de la fréquentation.

Pour répondre à l'analyse des incidences potentielles, le projet de télécabine, compte tenu de son débit de plus de 1500 personnes/heure, est soumis à étude d'impact.

F. SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

La précédente version du projet reposait sur un déplacement de l'axe de la télécabine pour atteindre le sommet du plateau de Superbagnères à hauteur de l'anacien hôtel Aneto.

Cette variante possédait de nombreux avantages notamment en ce qui concerne la gestion des flux et l'accessibilité en gare amont. Toutefois, cette solution a été abandonnée en raison des évolutions réglementaires, du délai de réalisation et des impacts trop importants sur l'environnement et le paysage.

La solution actuelle est le produit d'une longue réflexion menée entre professionnels et exploitants du domaine. L'objectif était de trouver le projet le plus respectueux de l'environnement tout en respectant le délai imparti. Le remplacement en lieu et place a donc été choisi.

G. MODALITES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC DEJA ENVISAGEES

Le syndicat mixte de la station de Superbagnères travaille en concertation avec les différentes communes concernées par le projet, soit Saint-Aventin et Bagnères-de-Luchon. Des discussions sont engagées et permettent une collaboration entre les différents acteurs. Des réunions sont organisées pour informer les communes sur l'état d'avancement du projet. Elles sont donc en accord avec celui-ci et accompagnent le syndicat mixte dans cette démarche puisqu'une étude de mobilité est menée en parallèle par la ville de Bagnères-de-Luchon.

Les différents services de l'Etat sont également intégrés aux échanges et discussion pour mieux répondre à leurs attentes.