

Département de la Haute-Garonne

Commune de Bagnères de Luchon

## **B – Conclusions et avis du Commissaire Enquêteur**

Concernant l'enquête publique préalable à  
l'Autorisation d'Exécuter des Travaux  
à **Bagnères de Luchon,**

pour le remplacement de la télécabine de Superbagnères,



Photo la future gare aval de Bagnères de Luchon et son parvis

**Enquête publique unique du 8 novembre 2021 au 7 décembre 2021, prescrite par arrêté du 13 octobre 2021  
du maire de Bagnères de Luchon**

Conclusions et avis du commissaire enquêteur **(18 pages)**  
Commissaire enquêteur: Jean René ODIER.

**Destinataire légaux (article R123-19 Code de l'Environnement) :**

Monsieur le maire de la commune de Bagnères de Luchon, autorité organisatrice de l'enquête publique.

Copie : Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Toulouse

**Destinataires désignés en outre à l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique:**

Monsieur le Président du Syndicat Mixte Ouvert Haute-Garonne Montagne, maître d'ouvrage.

Monsieur le Maire de la commune de Saint-Aventin.

## COMPOSITION DU DOSSIER

Les documents rédigés par le commissaire enquêteur dans le cadre de la présente enquête unique s'articulent de la façon suivante:

**Document A : Le rapport d'enquête publique, rapport unique concernant les deux DAET Demande d'Autorisation d'Exécuter des Travaux**

Auquel sont associées toutes les annexes au rapport.

**Document B : Les conclusions et l'avis du commissaire enquêteur concernant la DAET présentée sur Bagnères-de-Luchon**

**Document C : Les conclusions et l'avis du commissaire enquêteur concernant la DAET présentée sur Saint-Aventin**

Pour chacune des deux DAET Demande d'Autorisation d'Exécuter des Travaux mises à l'enquête publique, le rapport d'enquête publique et les conclusions et l'avis motivé du commissaire-enquêteur sont indissociables.

# SOMMAIRE

COMPOSITION DU DOSSIER.....	2
SOMMAIRE .....	3
1. Objet et organisation de l'enquête publique .....	4
2. Conclusions concernant le déroulement de l'enquête publique et le dossier d'enquête publique.....	5
2.1. Le déroulement de la procédure d'enquête publique .....	5
2.2. La qualité du dossier d'enquête et de l'information fournie au public .....	7
2.3. Conclusion concernant le dossier et le déroulement de l'enquête publique .....	9
3. Conclusions concernant les avantages et les inconvénients du projet de remplacement de la télécabine de Superbagnères sur la commune de Bagnères de Luchon.....	10
3.1. Avantages et inconvénients du programme retenu .....	10
3.2. Avantages et inconvénients du projet retenu, en matière de prise en compte de l'intérêt des tiers .....	12
3.3. Avantages et inconvénients du projet retenu, en matière d'environnement : .....	14
4. Les engagements et garanties complémentaires apportés par le maître d'ouvrage .....	16
5. Avis du commissaire enquêteur .....	18

# 1. Objet et organisation de l'enquête publique

La présente enquête concerne le remplacement de la télécabine de Superbagnères qui relie le centre de Bagnères de Luchon au plateau de Superbagnères, et la reconstruction de ses gares amont et aval.

Construite en 1993, la télécabine actuelle arrive en fin de vie. Ses composants électroniques ou électriques ne sont plus fabriqués, de même que les cabines, ce qui compromet les opérations de maintenance et a conduit depuis une dizaine d'année à envisager le remplacement de l'ensemble.

Le projet est porté par le syndicat mixte ouvert Haute-Garonne Montagne. Le remplacement de la télécabine de Superbagnères est prévu aux statuts du Syndicat mixte Haute Garonne Montagne qui est donc bien compétent pour cela, et a été engagé sur décision de son comité syndical. Le projet est statutairement financé à 80 % par le département de la Haute-Garonne.

L'avant-projet de l'opération de remplacement de la télécabine a été approuvé par délibération du comité syndical du SMOHGM du 23 mars 2021

Les deux demandes d'autorisation d'exécution des travaux concernent deux communes mais un seul ouvrage, elles font donc l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique uniques.

Les deux communes, par délibérations concordantes, ont confié à la commune de Bagnères de Luchon la responsabilité d'organiser une enquête publique unique pour les deux DAET.

Formellement, l'enquête porte sur les deux demandes d'autorisation d'exécution des travaux (DAET), tenant lieu de permis de construire, déposées par le Syndicat mixte Haute-Garonne Montagne respectivement auprès des communes de Bagnères de Luchon (DAET-RM 031042 210001) et de Saint Aventin (DAET n° RM031470 210001) dans le cadre du remplacement de la télécabine assurant la liaison entre Bagnères de Luchon et la station de Superbagnères sur la commune de Saint-Aventin.

L'arrêté du maire de Bagnères de Luchon prescrivant une enquête publique unique sur les deux DAET pour la reconstruction de la télécabine de Superbagnères n° ARR-2021-0376 du 13 octobre 2021, reçu en Préfecture le 15 octobre 2021, en a défini les modalités rappelées ci-après :

L'enquête s'est déroulée sur 30 jours, du lundi 8 novembre 2021 à 9h00 au mardi 7 décembre 2021 à 16h30.

Le siège de l'enquête a été fixé à la mairie de Bagnères de Luchon, toute information sur le projet pouvant par ailleurs être obtenue auprès du Syndicat Mixte Ouvert Haute-Garonne Montagne, à l'établissement de celui-ci à Bagnères de Luchon.

Six permanences pour accueillir le public et recevoir ses observations ont été assurées à la mairie de Bagnères de Luchon le lundi 8 novembre 2021 de 9h00 à 12h00, le samedi 20 novembre 2021 de 9h00 à 12h00, et le mardi 7 décembre de 14h00 à 16h30, et à la mairie de Saint-Aventin le lundi 8 novembre de 13h00 à 16h00, le samedi 20 novembre de 13h00 à 16h00, et le mardi 7 décembre de 8h00 à 12h00.

Le public a pu consulter le dossier aux jours et heures habituels d'ouverture des deux mairies. Le dossier sous forme dématérialisé a pu également être consulté sur un poste informatique mis gratuitement à la disposition du public en communes, sur le site internet de la commune de Bagnères de Luchon, ainsi que à l'adresse :

<https://www.registre-numerique.fr/reconstruction-ascenseur-valleen-superbagneres>

Le public pouvait consigner ses observations sur un registre à feuillets non mobiles, en mairies, aux jours et heures habituels d'ouverture de celles-ci.

Les observations et propositions ont pu aussi être adressées pendant cette même période, par correspondance au commissaire enquêteur en mairie de Bagnères de Luchon.

Un registre dématérialisé a été mis en place, accessible à l'adresse <https://www.registre-numerique.fr/reconstruction-ascenseur-valleen-superbagneres> où les observations et propositions du public transmises de façon dématérialisée étaient accessibles.

Enfin, une adresse électronique a également été mise en place. Pendant toute la durée de l'enquête publique, toutes observations ou propositions ont pu également être envoyées par courrier électronique à l'adresse suivante : [reconstruction-ascenseur-valleen-superbagneres@mail.registre-numerique.fr](mailto:reconstruction-ascenseur-valleen-superbagneres@mail.registre-numerique.fr)

L'accueil de la mairie de Bagnères de Luchon et la salle de réunion où se sont tenues les permanences du commissaire enquêteur et où le public pouvait accéder au dossier et au registre d'enquête, sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

A Saint-Aventin, la mairie n'est pas accessible aux PMR.

9 contributions ont été reçues, regroupant 36 observations.

Le dossier fait l'objet d'un avis favorable, exprès ou par défaut, des collectivités territoriales concernées, d'un avis favorable du Préfet de la Haute-Garonne au titre de la sécurité des remontées mécaniques, d'un avis favorable de la sous-commission départementale d'accessibilité et de sécurité incendie pour chacune des deux stations amont et aval, d'un avis favorable de l'Architecte des Bâtiments de France au titre de la gare aval de Luchon.

## 2. Conclusions concernant le déroulement de l'enquête publique et le dossier d'enquête publique

### 2.1. Le déroulement de la procédure d'enquête publique

L'engagement de la procédure a été fait par application des textes en vigueur :

La publicité de l'enquête publique a été faite conformément aux textes applicables :

- L'arrêté municipal d'ouverture d'enquête et l'avis d'enquête publié et affiché comportent les mentions obligatoires,
- Les publications ont été faites en nombre et délais conformes aux textes,
- L'avis d'enquête a été publié sur le site internet de chacune des deux communes, ainsi que sur le site gestionnaire du registre dématérialisé,
- L'affichage de l'avis d'enquête a été effectué en mairies et en divers lieux des communes, dont les gares aval et amont actuelles de la télécabine, et sur la façade des locaux du Syndicat mixte ouvert Haute-Garonne Montagne. .

L'efficacité de la publicité a été renforcée par des encarts d'information ou de rappel dans les magazines communaux papier ou numériques, ainsi que sur leurs sites internet.

Les permanences pour accueillir le public et recevoir ses observations ont été assurées en nombre (6) et avec des horaires larges, incluant un samedi.

Le dossier, aisément accessible, consultable et téléchargeable sur le site gestionnaire du registre numérique, y a fait l'objet de 1 892 téléchargements de fichiers et de 1 800 visualisations de fichiers de la part de 192 visiteurs différents

Les statistiques de téléchargement ou de consultation du dossier sur le site internet de Bagnères de Luchon ne sont pas disponibles.

**9 contributions** ont été reçues : déclarations orales lors des permanences ou écrites sur les registres papier ou numérique, ou transmises par courrier, regroupant **36 observations**.

L'enquête s'est déroulée conformément aux textes en vigueur et aux prescriptions de l'arrêté du 15 octobre 2021, sans incident à signaler.

Il est seulement à signaler que la réponse du maître d'ouvrage à l'avis du CGEDD Conseil Général du Développement Durable agissant en qualité d'Autorité Environnementale, n'a été jointe au dossier que le 12 novembre 2021, donc 4 jours après le début de l'enquête. Je considère que cela n'a pas affecté de façon significative l'information fournie au public, car :

- L'Autorité Environnementale n'ayant pas émis son avis dans le délai prescrit par le code de l'environnement, elle était légalement réputée n'avoir pas d'observation à formuler. De ce fait, la réponse du maître d'ouvrage au mémoire technique de l'AE avait perdu son caractère obligatoire.
- La réponse du maître d'ouvrage au mémoire technique de l'AE a été mis à la disposition du public dans des délais très brefs, qu'il n'était pas possible de réduire davantage, le retard apporté à cette communication au public étant de la seule responsabilité de l'Autorité Environnementale.
- Il ressort des statistiques de consultation du dossier sur le site Registre Numérique, que le premier avis de l'autorité environnementale et la réponse du maître d'ouvrage à ce premier avis, étaient incluses à l'étude d'impact qui a fait l'objet de 105 visualisations. Le deuxième avis de l'autorité environnementale n'a repris que des points déjà inclus au premier avis. L'objet des griefs de l'AE et la première réponse du maître d'ouvrage étaient donc connus du public qui disposait sur ces sujets d'un bon niveau d'information.

Il est par ailleurs à noter que les deux DAET ont fait l'objet de plusieurs modifications en cours d'étude, et que les dossiers soumis à l'enquête publique ne sont pas les dossiers soumis à l'avis des collectivités territoriales concernées.

Les écarts principaux concernent :

- A Saint-Aventin, l'adjonction au dossier du nouveau schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères, et, dans la gare de la télécabine, la création d'un ascenseur pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'atteindre le parvis du Grand Hôtel sans avoir à emprunter la rampe skiable extérieure,
- A Bagnères de Luchon, l'adjonction au dossier du projet d'aménagement du secteur de la gare aval et le nouveau schéma de stationnement de la ville. la suppression des locaux administratifs du syndicat mixte Haute-Garonne Montagne, et la création d'un ascenseur de larges dimensions permettant un accès confortable au quai d'embarquement au niveau R+2.

J'estime que ces écarts n'ont pas affecté l'avis exprimé par les deux communes, parfaitement informées par ailleurs de ces évolutions. Notamment, à Bagnères de Luchon, le projet d'aménagement du secteur de la gare aval et le nouveau schéma de stationnement sur la ville ont été définis par la ville elle-même.

Au final, j'estime donc que l'enquête publique a été organisée et s'est déroulée de façon satisfaisante.

## 2.2. La qualité du dossier d'enquête et de l'information fournie au public

Le dossier d'enquête publique est lourd, composé de nombreuses pièces de natures très différentes (dossier DAET, dossier d'Autorisation de défrichement, dossier de Permis de démolir, Etude d'impact, ..).

Il est accompagné de trois notes de synthèse non techniques, claires et facilement accessibles au public, et bien référencées en tête du dossier papier et de l'arborescence du dossier dématérialisé.

Ces notes de synthèse exposent correctement :

- L'opération objet de la DAET, et ses opérations connexes (défrichement, démolition de l'actuelle installation, projet d'aménagement urbain à Bagnères de Luchon, intentions d'aménagement du plateau de Saint-Aventin,
- Les caractéristiques de la télécabine future (capacité, accessibilité, ..),
- La procédure d'enquête publique : sa place dans le processus global de prise de décision, le traitement réservé aux observations du public, les décisions susceptibles d'être prises à l'issue de l'enquête publique, les textes applicables, les avis reçus.

Par ailleurs, une synthèse non technique de l'étude d'impact figure en tête de cette étude détaillée.

Cette synthèse est bien construite, et fournit une information accessible et cohérente avec l'étude d'impact détaillée.

J'estime que l'information donnée au public au travers des notes de synthèse, tout particulièrement aux usagers et riverains, est suffisante pour leur apporter une bonne connaissance générale du projet et de ses impacts.

Le dossier détaillé, complété sur demande du commissaire-enquêteur, comporte par ailleurs une information précise et justifiée concernant, notamment :

- Les caractéristiques de l'opération projetée,
- L'absence de risque d'atteinte à la ressource en eau thermale,
- La diminution importante des nuisances sonores qui résultera de la couverture des stations amont et aval, même si des niveaux supérieurs aux normes subsisteront,
- La limitation forte de l'atteinte aux milieux naturels qui résulte du choix de remplacer la télécabine dans son layon actuel,

- La maîtrise foncière de l'opération au travers de la servitude de 1993 ou des délibérations récentes des communes de Saint-Aventin et de Bagnères de Luchon.

Par contre certaines données ne figurent pas au dossier ou n'y sont pas précisées.

Le programme initial de l'opération (objectifs du maître d'ouvrage et besoins à satisfaire) n'a pas détaillé.

Le dossier ne permet ainsi que imparfaitement de connaître la capacité de l'infrastructure projetée à couvrir les besoins (fréquentation à l'heure de pointe, évolution des usages, supportabilité des coûts d'exploitation en basse saison, ..).

L'état initial lui-même, déterminant dans l'estimation des évolutions à apporter, n'est pas explicité de façon rigoureuse. Le dossier de DAET et d'étude d'impact présentent la télécabine actuelle comme ayant une capacité de 1500 personnes / heures, ce qui conduit à retenir une capacité cible de 2 500 personnes / heure pour la nouvelle télécabine. Or, l'étude d'impact, telle qu'amendée pour être soumise au deuxième avis de l'Autorité Environnementale, indique que le débit actuel a déjà été ramené à 900 p/h. Une observation du public confirme que la machine est réglée à 900 p/h, mais que de nombreuses cabines ne montent pas à plein, ce qui conduit à un débit maximal en période de pointe de 750 p/h. En réponse au PV de synthèse de l'enquête publique, le maître indique que la capacité actuelle est de 1200 p/h.

L'étude d'impact présente les opérations connexes, concernant notamment les réaménagements des sites amont et aval dont les dossiers disponibles sont annexés à l'étude d'impact, mais n'intègre pas en un projet unique l'ensemble de ces opérations.

Pour Bagnères de Luchon, cela concerne :

- Le projet de réaménagement de l'espace urbain entre la gare aval et les allées d'Etigny. Ce projet a fait l'objet d'un permis d'aménager après avis conforme de l'ABF Architecte des Bâtiments de France,
- Le nouveau schéma municipal de stationnement et de mobilité, qui prévoit l'augmentation de la capacité de stationnement, principalement sur les sites du cimetière et de la gare SNCF,
- l'organisation d'une navette municipale entre les sites de stationnement et les principaux pôles urbains : gare de la télécabine, casino et thermes notamment,
- une éventuelle restriction d'accès et de stationnement sur le site amont de Superbagnères est évoquée sans être précisée, qui impacterait directement les modalités d'accès à la gare aval de la télécabine et l'usage des stationnements de Bagnères de Luchon.

Pour préserver et requalifier le site amont, site protégé, et pour bénéficier pleinement de l'attractivité d'une télécabine neuve et fiable, le projet d'ensemble prévoit :

- La suppression de 500 places environ de stationnement sur le plateau de Superbagnères,
- La création de places supplémentaires à Bagnères de Luchon, notamment d'un parc relais de 600 places sur le site de la gare SNCF, relié par navettes à la gare aval de la télécabine,
- L'incitation des automobilistes à laisser leur voiture en bas
- et enfin, dans les derniers documents, l'hypothèse ténue d'une régulation de trafic intervenant en dernier ressort.

L'analyse des besoins en stationnement, tant amont que aval, est fournie de manière approximative. Et, surtout, les modalités d'une régulation du trafic sur la RD46 ne sont pas définies.

Avis du commissaire enquêteur :

Le dossier d'enquête apporte au public une information de bonne qualité concernant le projet de reconstruction de la télécabine.

Concernant les opérations connexes à la reconstruction de la télécabine, il apporte une très bonne information concernant le réaménagement de l'espace public entre la télécabine et les allées d'Etigny, une information de principe mais incomplète en pratique concernant le futur schéma municipal de stationnement et de mobilité, et ne traite quasiment pas de la régulation des accès automobiles à la RD46.

### 2.3. Conclusion concernant le dossier et le déroulement de l'enquête publique

Avis du commissaire enquêteur :

La publicité de l'enquête, strictement conforme aux prescriptions du code de l'environnement, a bénéficié d'une très bonne visibilité dans les supports de communication des deux communes (site internet, bulletin municipal, affichage lumineux, ..).

La visibilité de l'avis d'enquête affiché était elle aussi satisfaisante, les affiches ayant été largement posées.

Le décompte, par le site internet Registre Numerique, des visualisations et des téléchargements des éléments du dossier d'enquête permettent de conclure à une bonne information du public dans le cadre de la présente enquête.

Le dossier à disposition du public, clair et très structuré, était suffisant pour une bonne connaissance générale du projet, était toutefois imprécis concernant la gestion des projets connexes : transfert des stationnements sur le site aval avec création de parkings et d'un circuit de navettes vers la gare aval, et régulation du trafic sur la route d'accès à Superbagnères.

Au final, j'estime ainsi que l'enquête publique s'est correctement déroulée et a permis d'atteindre les objectifs définis à l'article L123-1 du code de l'environnement « assurer l'information et la participation du public » concernant le strict objet des DAET, mais qu'elle n'a pas permis d'aborder suffisamment la question de la régulation du trafic sur la RD46.

### 3. Conclusions concernant les avantages et les inconvénients du projet de remplacement de la télécabine de Superbagnères sur la commune de Bagnères de Luchon

#### 3.1. Avantages et inconvénients du programme retenu

##### Avantages :

- La desserte touristique du site classé du plateau de Superbagnères, par train à crémaillère puis par télécabine, est assurée depuis 1912, malgré une interruption entre 1967 et 1993. Cette desserte depuis la station thermale de Luchon comporte ainsi en elle-même une valeur patrimoniale. Le renouvellement de l'équipement en place depuis près de 30 ans permet la préservation de ce patrimoine historique.
- La télécabine actuelle est vétuste et d'un entretien de plus en plus difficile voire hasardeux si ses éléments électro-mécaniques ne sont plus fabriqués. Le renouvellement de la télécabine est donc indispensable pour la desserte du plateau de Superbagnères qui constitue un belvédère d'altitude pour la station thermale de Luchon, un lieu de séjour, et un site touristique majeur à l'échelle du canton, tant en été qu'en hiver.
- Dans sa réponse au Procès Verbal de synthèse de l'enquête publique, le maître d'ouvrage a justifié de façon convaincante son choix de reconstruire l'installation à neuf, sans chercher à en conserver l'infrastructure (massifs de fondation et pylônes), par l'augmentation de capacité nécessaire au report modal des voitures vers la télécabine pour l'accès au plateau.
- Pour ce qui concerne plus spécifiquement la commune de Bagnères de Luchon, la desserte de Superbagnères par câble permet de desservir un balcon d'altitude prolongeant la station touristique et thermale par un système de transport attractif et peu nuisant.
- Le dossier de DAET de Bagnères de Luchon décrit bien l'insertion de la station aval dans un site réaménagé pour des visiteurs non skieurs, touristes ou curistes. Le projet d'ensemble inclut un réaménagement de l'espace public entre le site de la gare aval et les allées d'Etigny, offrant un espace piéton généreux et sûr, qui facilite et agrémenté l'accès à la gare par tout piéton ou PMR, skieurs et curistes inclus.
- Le projet, tel que modifié en mars 2021, permet d'accueillir dans la télécabine des vélos, poussettes, personnes marchant difficilement, ... il permet ainsi d'ouvrir son usage à d'autres utilisateurs que les seuls skieurs, sur quatre saisons.

##### Inconvénients :

- Les besoins à satisfaire et le programme de l'opération n'ont pas fait l'objet d'une écriture technique détaillée, ce qui a contribué à devoir revoir profondément le projet en cours de conception (suppression d'une partie des locaux administratifs du syndicat, puis suppression de la totalité de ces locaux, ajout d'un ascenseur

PMR à Saint-Aventin, ajout d'ascenseurs garantissant la continuité du système de transport à Bagnères de Luchon). Ces évolutions successives majeures, même si certaines sont dues aux demandes de l'ABF Architecte des Bâtiments de France pour améliorer l'intégration des gares, attestent de ce que les besoins à satisfaire et les objectifs du maître d'ouvrage n'ont pas été suffisamment définis en amont.

- La capacité de l'installation (cabines, fréquence, dimensionnement des files d'attente, etc ..) n'est pas justifiée de façon rigoureuse dans le dossier, qui ne précise par exemple pas quelle est la demande à l'heure de pointe du matin ou à l'heure de pointe du soir, éléments pourtant déterminants dans la conception d'une infrastructure de transport.
- La méconnaissance du débit réel de transport de l'infrastructure existante a pu affecter la détermination de la capacité à atteindre.
- L'impact de ces approximations affecte particulièrement la quantification des stationnements, de leur suppression à Superbagnères au profit de parcs relais à aménager à Bagnères de Luchon,
- Concernant le programme, l'avant-projet faisant l'objet de la DAET de Saint-Aventin comporte un poste de secours, mais l'avant-projet faisant l'objet de la DAET initiale de Bagnères de Luchon ne comportait pas d'ascenseur permettant d'accueillir les brancards, lesquels devaient être descendus par escalier sur deux étages. De même, les fonctions à satisfaire pour permettre le développement d'un tourisme sur quatre saisons ne sont pas exposées. En gare aval, le projet initial soumis au premier avis des instances consultées permettait le transport de vélos en cabine, mais ne permettait pas d'accéder au quai d'embarquement avec ces vélos, sauf à les porter sur deux étages, solution non réaliste, aussi accidentogène qu'inconfortable.  
L'absence d'un programme détaillé explicite ne permet pas de garantir absolument que le projet in fine conçu correspond bien aux besoins à satisfaire, lesquels ne sont toujours pas explicités.  
Je considère toutefois que le risque d'un défaut résiduel important est faible, au vu de l'ampleur des modifications et corrections apportées.
- J'estime ainsi que les questions résiduelles ne concernent que des fonctions accessoires, qui pourront faire l'objet d'évolutions dans ou à l'extérieur des gares. A ce titre, le dossier ne justifie ni le dimensionnement ni l'emplacement du local de consigne à skis en gare aval (pourquoi le local est-il inaccessible en dehors des heures d'ouverture de la gare aval. Dans ces conditions, pourquoi n'est-il installé qu'en gare aval et pas en gare amont ? Pourquoi une consigne à skis et pas pour les sacs à pique-nique ?, etc ..).

Bilan concernant les avantages et inconvénients du programme:

Avis du commissaire enquêteur :

La reconstruction de la télécabine est nécessaire; le maître d'ouvrage a à ce titre retenu les bonnes options : reconstruction plutôt que rénovation, et strict maintien de l'infrastructure dans son tracé actuel.

Le système de transport retenu, in fine accessible aux vélos et aux PMR, proposant des cabines sonorisées et éclairées de 10 places, permet de satisfaire les besoins variés d'une clientèle diversifiée, y compris en dehors des périodes de ski.

Le programme complété comporte la requalification des abords de la gare aval et son intégration dans l'espace urbain des allées d'Etigny, et inclut une perspective de régulation du trafic sur la RD46 susceptible de donner son plein effet à la requalification du plateau de Superbagnères et de ramener au centre de Luchon le flux piéton des utilisateurs de la télécabine.

Toutefois la gestion du système de transport alternatif à la voiture (parc relais et navette) et de la régulation du trafic sur la RD46 ne sont pas précisés.

### 3.2. Avantages et inconvénients du projet retenu, en matière de prise en compte de l'intérêt des tiers

#### Avantages :

- Le projet permet la poursuite de l'activité des nombreux professionnels du tourisme hivernal qui dépendent de la desserte de la station d'altitude de Superbagnères : exploitation du domaine skiable, services divers aux skieurs, commerces, restauration et immobilier touristique.
- Le maintien d'une télécabine, qui passe nécessairement par son remplacement, est nécessaire pour éviter la perte d'attractivité et de valeur du patrimoine immobilier locatif situé de Bagnères de Luchon.
- Compte tenu de l'importance de l'économie touristique et de l'immobilier locatif touristique sur la commune, une part importante des habitants a un intérêt économique ou patrimonial direct dans la réalisation de l'opération projetée.
- Situé dans l'emprise de la télécabine actuelle, le projet et ses possibles nuisances n'affectent pas de nouveaux riverains, au-delà des riverains actuels,
- Les nuisances sonores aux riverains sont prévues en forte diminution, selon des modes de calcul non vérifiables par un public non expert mais largement documentés et justifiés dans l'étude d'impact. La diminution de l'impact sonore en façade des immeubles riverains de la gare aval est d'environ 15db.
- La mise en place en 1993 d'une servitude de survol et d'implantation de supports permet d'éviter tout litige foncier sur le tracé du projet qui reprend exactement l'axe prévu à la servitude d'utilité publique de 1993. Sur Bagnères de Luchon, aucun propriétaire privé n'est impacté par la construction des nouveaux pylônes.
- Le projet ne comporte pas de création de nouveaux stationnements à proximité de la gare aval, ni d'incitation à y accéder par voitures particulières.
- Aucune opposition n'a été enregistrée ou reçue durant l'enquête publique, alors que de nombreuses consultations du dossier sont intervenues. Cette absence de

toute opposition ou réserve exprimée laisse supposer l'absence de préjudice ressenti par les riverains du projet.

- Le remplacement de la télécabine permettra aux habitants des deux communes, de bénéficier d'un transport en commun performant entre le plateau et le centre de Bagnères de Luchon.

#### Inconvénients :

- La servitude d'implantation et de surplomb instaurée par arrêté préfectoral du 22 janvier 1993 ne précise pas le niveau de remise en état exigé à l'issue de l'exploitation. Compte tenu des coûts et des impacts environnementaux d'une démolition complète des massifs de fondation en béton des anciens pylônes, la démolition de ces massifs de fondation n'est prévue que sur une profondeur de quelques dizaines de centimètres. Compte tenu de la superficie limitée de chaque plot béton (4 m<sup>2</sup>), compte tenu également de l'environnement montagnard souvent rocheux de ces pylônes, cette profondeur me semble toutefois compatible avec une renaturation ultérieure du site conforme, ou au minimum compatible, à son état initial.
- Sans bon déploiement des solutions de stationnement en parc relais et d'usage de la navette vers la gare aval, du stationnement mal maîtrisé pourrait affecter le centre de Luchon.

#### Bilan concernant les avantages et inconvénients du projet retenu, en matière de prise en compte des intérêts des tiers:

##### Avis du commissaire enquêteur

Le projet, en améliorant la desserte de Superbagnères, prend bien en compte les intérêts patrimoniaux des propriétaires et les intérêts professionnels des prestataires et commerçants locaux, en renforçant l'attractivité de la station thermale et touristique de Luchon et en facilitant l'extension à terme de la saison touristique sur quatre saisons.

Le projet ne crée pour les riverains aucune nuisance visuelle ou sonore supplémentaire pour les riverains, et au contraire améliore la situation actuelle par forte diminution des émissions sonores et par une meilleure intégration architecturale et urbaine de la gare aval.

Le choix de maintenir la télécabine dans son layon actuel évite toute difficulté foncière.

Sans bon déploiement des solutions de stationnement en parc relais et d'usage de la navette vers la gare aval, du stationnement mal maîtrisé pourrait affecter le centre de Luchon.

### 3.3. Avantages et inconvénients du projet retenu, en matière d'environnement :

#### Avantages :

- Milieux physiques : eaux et milieux aquatiques. Le projet n'affecte pas les milieux aquatiques, ni les zones humides. Le layon de la télécabine est situé à 330 mètres de la source thermale la plus proche (le captage Reine). La construction de la télécabine initiale n'a d'ailleurs eu aucun impact connu sur les eaux thermales, et le projet actuel ne prévoit pas de construction de nouveau pylône à proximité de la source la plus proche. Le projet n'intercepte aucun ruisseau (vérification assurée sur site par l'OFB).
- Milieux physiques : air et atmosphère.  
Dans sa réponse au Procès Verbal de synthèse de l'enquête publique, le maître d'ouvrage ouvre la perspective d'une régulation du trafic à terme sur la RD 46 desservant Superbagnères, et renouvelle son intention de réduire les stationnements sur le plateau.
- Espaces naturels. Le choix a été fait de reconstruire la télécabine en lieu et place de l'installation existante, dans son layon actuel. De ce fait, l'atteinte au paysage forestier sera très limitée et ne concernera en pratique que la rénovation du layon actuel. Lors de ma visite du site, j'ai constaté que le layon était insuffisamment entretenu, les cabines passant à très faible distance des branches au-dessus d'un milieu végétal dense, situation incompatible avec une défense contre l'incendie efficace. La rénovation du layon était donc pour partie inévitable même sans changement d'installation. L'impact résiduel est faible.  
Sur Saint Aventin, où le site des pâturages est classé, la gare est enterrée sous le niveau du parvis du Grand Hôtel, et le plateau fera l'objet d'un réaménagement comportant la suppression de tout ou partie du parking public. L'opération sera donc à l'origine d'une importante requalification du plateau classé.  
Pour ces raisons d'intégration et d'engagement de requalification du site, le projet a fait l'objet d'un avis sans observation de l'Architecte des Bâtiments de France et d'un avis favorable de la commission départementale des sites, avis auxquels j'adhère.
- Faune et flore : le maintien du projet dans son layon actuel minimise les impacts sur la faune et la flore. L'état des lieux a été conduit de façon méthodique par des spécialistes de toutes disciplines, dont certains réputés dans leur spécialité.  
En complément, je note que le chantier de défrichement conduit en octobre 2021 a bien été précédé, comme prévu à l'étude d'impact, du passage d'un écologue (recherche de nouvelles cavités, etc ..) et de la mise en œuvre de toutes les mesures prévues à l'étude d'impact et rappelées dans mon rapport (mise en défens d'une station d'espèce protégée, pas de création d'accès supplémentaire, etc ...).  
Le projet traverse une zone Natura 2000 en partie haute. L'Autorité Environnementale a estimé que le dossier ne démontre pas une totale absence d'incidences sur cette zone. Les justificatifs et les engagements complémentaires fournis par le maître d'ouvrage ont été jugés satisfaisants par la DDT 31, et après examen de cette partie du dossier, j'adhère à cette analyse.

Je note que les engagements complémentaires pris à cette occasion par le maître d'ouvrage consistent à reprendre les demandes communiquées par les associations environnementalistes lors d'une concertation tenue en septembre 2021, demandes qui me paraissent bien motivées et décrites, et qui excèdent la seule prise en compte d'atteintes résiduelles à l'environnement localisées dans le layon, au profit d'une gestion plus protectrice de l'ensemble du domaine.

En outre, dans le cadre de sa réponse au Procès-Verbal d'enquête établi par le commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage s'engage à associer les associations environnementales aux côtés des collectivités, de l'OFB, de la DREAL et de la DDT, au sein d'un comité de suivi de site.

- Pollutions et nuisances : la pollution sonore est prévue d'être en diminution forte (moins 15 dB) à proximité de la gare aval, du fait de la couverture de la gare et d'un système plus silencieux de lancement et débrayage des cabines.

Avis du commissaire enquêteur :

Le projet, amendé par les réponses et engagements complémentaires du maître d'ouvrage au Procès-Verbal d'enquête, comporte de nombreux points d'amélioration importants, concernant les paysages sur le site classé, les nuisances sonores, la faune et la flore.

#### Inconvénients:

- Milieux physiques : air et atmosphère.  
Les intentions du maître d'ouvrage en matière de report modal du trafic automobile sur la télécabine et de suppression de stationnements sur le plateau, ne sont pas suffisantes pour garantir la possibilité d'atteindre l'objectif de limiter de façon drastique le trafic automobile sur cette route par les skieurs ou visiteurs d'été. Le maître d'ouvrage escompte que la nouvelle attractivité de la télécabine, l'augmentation de son débit et la création de stationnements en aval permettront d'obtenir sans contrainte un report modal significatif.  
Je considère que cette hypothèse est trop optimiste, car elle ne prend pas en compte les contraintes et temps nécessaires pour un stationnement sur un parc relais à Luchon et un transfert en navette vers la gare aval de la télécabine.  
J'estime que des mesures coercitives de régulation du trafic automobile sont nécessaires pour obtenir un report modal suffisant, et obtenir aussi une réduction du gaz à effet de serre dû au trafic automobile transitant sur la RD.
- Faune et flore :  
L'accroissement de la fréquentation du massif pourrait générer un trafic supplémentaire en hors piste (VTT, randonneurs, voire raquettes en hiver), générateur de nuisances pour la flore ou la faune, notamment le Grand Tétrás.  
Je considère que les compléments apportés par le maître d'ouvrage à l'étude Natura 2000 règlent ce problème, sous réserve d'un suivi régulier qui pourra être obtenu au sein du comité de suivi de site dont la création est annoncée par le maître d'ouvrage.
- Faune et flore : l'incidence possible de la plus grande hauteur des câbles sur certains oiseaux, planeurs notamment, n'est pas évaluée. Le bilan global de la modification apportée sera en tout état de cause faible, car des balises visuelles seront positionnées en quinconce sur les câbles, alors qu'il n'y en a pas

actuellement, la ligne latérale d'éclairage public sera supprimée, un diagnostic a été fait de l'absence de la chouette de Tengmalm sur le site. Par ailleurs la modification pourrait être favorable au Grand Tétras dont les vols sont bas, et enfin l'OFB note que le léger élargissement du layon permettra aussi aux oiseaux qui l'empruntent de s'éloigner des câbles en longeant ses lisières.

Bilan concernant les avantages et inconvénients du projet retenu en matière d'environnement:

Avis du commissaire enquêteur

J'estime que le projet apporte sur Bagnères de Luchon des améliorations significatives par rapport à la situation initiale, notamment en diminuant les pollutions sonores et en améliorant l'insertion architecturale et urbaine de la gare aval.

Par contre, une amélioration du projet d'ensemble est nécessaire, qui ne concerne pas la DAET elle-même mais les conditions d'insertion des travaux qu'elle prévoit, concernant la limitation des accès des véhicules particuliers au plateau, et donc la régulation du trafic sur la RD46. Ce point fait l'objet d'une réserve.

#### 4. Les engagements et garanties complémentaires apportés par le maître d'ouvrage

Il résulte des conclusions ci-dessus que, si le projet comporte un bilan avantages / inconvénients très clairement favorable, plusieurs points ont nécessité des compléments ou une évolution significative pour en garantir les résultats positifs.

Depuis le dépôt des DAET Demandes d'autorisation d'exécuter les travaux de remplacement de la télécabine, le maître d'ouvrage a apporté diverses réponses, et pris des engagements, au travers de :

- Note complémentaire d'analyse des incidences Natura 2000, transmise à la DDT31 et jointe au dossier d'enquête,
- Comptes rendus d'intervention de l'ONF, Office National des Forêts, concernant le déroulement du chantier de défrichement en octobre 2021, qui attestent d'une très bonne mise en œuvre des mesures d'évitement ou de réduction prévues à l'étude d'impact,
- Mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale,
- Mémoire en réponse aux observations du public et du commissaire enquêteur regroupées dans le Procès-Verbal de synthèse de l'enquête publique.

En outre, la mairie de Bagnères de Luchon a présenté à la population, dans son bulletin municipal de T4 2021, le programme de création de parcs relais et zones de stationnement, et de création d'une navette organisant le rabattement des usagers vers la gare aval de la télécabine, vers les Thermes et le casino. Cette présentation publique conforte les annonces faites à ce propos dans l'étude d'impact de la DAET.

Au travers de ces engagements et garanties complémentaires, le maître d'ouvrage le Syndicat mixte ouvert Haute Garonne Montagne et la commune de Bagnères de Luchon ont ainsi apporté les éléments structurants suivants :

- mise en œuvre de toutes les préconisations des associations environnementales, telles que produites à l'enquête publique (à l'exception de la suppression de l'éclairage du layon),
- officialisation du schéma mobilité et stationnement de la ville de Bagnères de Luchon,
- ,acceptation du principe de mesures coercitives de régulation des accès à la RD46, dans l'hypothèse où les mesures incitatives ne seraient pas suffisantes, après une observation des évolutions sur une dizaine d'années.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Les engagements complémentaires ainsi apportés par le maître d'ouvrage et la commune de Bagnères de Luchon répondent positivement aux questions les plus importantes soulevées par la DAET déposée sur Bagnères de Luchon, et permettent de lever le doute sur la plupart des problèmes résiduels.

L'approbation et la présentation publique du schéma de mobilité et de stationnement de la ville de Bagnères de Luchon confortent les hypothèses figurant à l'étude d'impact de la DAET.

Le projet ainsi précisé comporte un bilan positif très favorable.

La mise en œuvre effective d'une régulation des accès à la RD46 est toutefois nécessaire, et fait l'objet d'une réserve, dont la levée conditionne l'expression de mon avis favorable.

Mon rapport comporte des recommandations, concernant notamment l'information des riverains des chantiers, la mise à jour du PLU de Bagnères de Luchon, le réexamen de la question du fret, etc... Ces recommandations ne sont pas reprises ici. J'estime qu'elles concernent des points qui, bien qu'importants, ne posent pas à ce stade de problème rédhibitoire pour la mise en œuvre du projet d'ensemble. Je les laisse donc à l'appréciation du maître d'ouvrage, en lui recommandant de les suivre ou de s'en inspirer, sans faire de leur levée une condition à l'expression de mon avis favorable.

## 5. Avis du commissaire enquêteur

Sur la base des analyses et avis que j'ai exposés dans mon rapport et dans mes conclusions,

Compte tenu des précisions apportées par le maître d'ouvrage en cours d'enquête,

Compte tenu tout particulièrement des engagements complémentaires apportés par le maître d'ouvrage en réponse à mon Procès-Verbal d'enquête publique,

J'estime que le projet de reconstruction de la télécabine de Luchon à Superbagnères présente un bilan global très positif, et que les engagements complémentaires importants du maître d'ouvrage formulés en réponse à mon Procès-Verbal de synthèse lèvent la quasi-totalité des doutes ou besoins d'amélioration que j'ai rencontrés au cours de l'enquête publique et de mon analyse du dossier.

J'estime en outre que ces réponses et compléments répondent de façon correcte au deuxième avis de l'Autorité Environnementale.

J'émet donc un **avis favorable** au projet de DAET Demande d'Autorisation d'Exécuter des Travaux présentée par le Syndicat mixte ouvert Haute-Garonne Montagne sur la commune de Bagnères de Luchon, sous la réserve suivante :

- Le maître d'ouvrage doit garantir un report modal progressif de la voiture vers la télécabine, en s'engageant à ce qu'une régulation des accès au plateau de Superbagnères soit effective au plus tard pour la saison hivernale 2024 – 2025.

Le 6 janvier 2022

Le commissaire enquêteur

Jean René ODIER