

Syndicat Mixte Ouvert Haute-Garonne Montagne

Communes de Bagnères-de-Luchon et de Saint-Aventin

A – Rapport du Commissaire Enquêteur

Concernant l'enquête publique préalable aux
Autorisations d'Exécuter des Travaux
à Bagnères-de-Luchon (DAET-RM 031042 210001)
et à Saint-Aventin (DAET- RM 031470 210001) pour
le remplacement de la télécabine de Superbagnères,



Photo : l'actuelle gare amont de la télécabine au pied du Grand Hôtel de Superbagnères

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

Rapport du commissaire enquêteur (112 pages + annexes)

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 unique et les conclusions et l'avis motivé du commissaire enquêteur concernant cette DAET sont indissociables.

SOMMAIRE

Table des matières

COMPOSITION DU DOSSIER.....	2
SOMMAIRE.....	3
1 Objet et contexte de l'enquête publique	6
1.1 L'objet de l'enquête publique.....	6
1.2 La station de Superbagnères et sa télécabine	6
1.3 Le maître d'ouvrage du projet de renouvellement de la télécabine	7
1.3.1 Le transfert de compétence des communes au syndicat mixte Haute-Garonne Montagne	7
1.3.2 La maîtrise d'ouvrage du remplacement de la télécabine	8
1.3.3 La maîtrise d'ouvrage des opérations connexes	9
1.3.3.1 les abords de la gare aval de la télécabine	9
1.3.3.2 La création à Luchon d'un parc relais de 600 places et d'un pôle multimodal	9
1.3.3.3 L'aménagement du plateau de Superbagnères.....	9
1.3.3.4 L'aménagement et la protection des espaces naturels entre le domaine skiable de Superbagnères et Bagnères de Luchon.....	10
1.3.3.5 La régulation du trafic sur la RD 46	10
1.4 Le cadre administratif et juridique.....	11
1.4.1 Le classement des communes en zone de montagne.....	11
1.4.2 Le projet ne concerne pas une UTN Unité Touristique Nouvelle	11
1.4.3 Le régime d'autorisation des travaux au regard du droit de l'urbanisme et de l'environnement.....	12
1.4.4. Un projet soumis à étude d'impact.....	13
1.4.5. La nécessité d'une enquête publique	13
1.5 Une maîtrise foncière à parfaire.....	14
1.5.1 Station aval à Bagnères de Luchon	14
1.5.2 L'aménagement urbain et la création de stationnements à Bagnères de Luchon	15
1.5.3 Le layon entre Bagnères de Luchon et Superbagnères	16
1.5.3.1 La servitude institué par l'arrêté préfectoral du 22 janvier 1993.....	16
1.5.3.2 L'état parcellaire de la servitude de 1993	17
1.5.3.3 La consistance de la servitude de 1993.....	17
1.5.3.4 La prise en compte de la servitude de Enedis	19
1.5.4 Station amont à Saint Aventin.....	19
1.5.5 La requalification du plateau de Superbagnères	21
1.5.6 Synthèse foncière	22
1.6 La classification des terrains d'assiette au Plan local d'urbanisme	23
1.6.1 Ce que prévoit le Code de l'urbanisme pour l'implantation des remontées mécaniques	23
1.6.1.1 La délimitation dans les PLU des secteurs réservés aux remontées mécaniques.....	23
1.6.1.2 Dispositions applicables au titre des aménagements de domaine skiable.....	24
1.6.2 Le PLU de Bagnères de Luchon et la remontée mécanique	24
1.6.3 Le PLU de Bagnères de Luchon et les opérations connexes à la remontée mécanique	26
1.6.4 Le PLU de Saint Aventin.....	28
1.6.4.1 Dispositions applicables à la remontée mécanique	28
1.6.4.2 Dispositions applicables au réaménagement du plateau de Superbagnères	29
1.7 Les mesures de concertation et d'information en amont du projet.....	30
1.7.1 La publication d'une déclaration d'intention.....	30

1.7.2	L'absence de concertation préalable avec le public.....	33
1.7.3	L'information du public.....	33
1.7.4	La consultation préalable des personnes publiques.....	34
1.7.4.1	Au stade de la déclaration d'intention.....	34
1.7.4.2	Au stade de la demande d'autorisation d'exécuter des travaux.....	34
1.8	L'autorité organisatrice de l'enquête publique.....	35
1.9	Le dossier d'enquête publique.....	36
1.9.1	Elaboration du dossier.....	36
1.9.2	Composition du dossier d'enquête publique.....	36
1.9.2.1	DOSSIER DAET BAGNERES DE LUCHON.....	36
1.9.2.2	DOSSIER DAET SAINT-AVENTIN.....	39
1.9.3	Avis des Personnes Publiques.....	41
1.10	Synthèse : un bon dossier pour l'opération centrale mais un descriptif imprécis pour les opérations connexes.....	42
2.	Le projet de renouvellement de la télécabine de Superbagnères.....	43
2.1	Les enjeux du projet de reconstruction de la télécabine.....	43
2.1.1	La desserte de la station de Super Bagnères.....	43
2.1.2	La valeur patrimoniale de l'accès au site classé.....	44
2.1.3	La revitalisation de Saint Aventin.....	44
2.1.3.1	Le changement climatique et le tourisme de quatre saison.....	44
2.1.3.2	L'attractivité et la réhabilitation de l'immobilier de loisir ancien.....	46
2.1.4	L'attractivité de la station thermale et touristique de Luchon.....	46
2.1.5	Le transport inter-urbain et la multimodalité.....	47
2.1.6	Les enjeux environnementaux.....	48
2.2	Les objectifs du maître d'ouvrage.....	48
2.3	L'estimation des besoins.....	48
2.3.1.	La prévision de trafic de passagers de la télécabine.....	48
2.3.2.	Les fonctions de transport.....	49
2.4	Le programme de l'opération.....	50
2.5	Le projet de renouvellement.....	51
2.5.1	La solution retenue pour la télécabine.....	51
2.5.2	Le programme des gares et leur intégration urbaine et paysagère.....	52
2.5.2.1	La structure des gares.....	52
2.5.2.2	Saint Aventin.....	54
2.5.2.3	Bagnères de Luchon.....	55
2.5.3	Les services aux passagers.....	55
2.6	La préservation de l'environnement.....	56
2.6.1	La qualité de l'étude d'impact.....	56
2.6.2	La préservation des milieux naturels et forestiers.....	57
2.6.3	La protection des eaux thermales.....	58
2.6.4	Les terrassements de chantier et la gestion des chantiers.....	58
2.6.5	Les nuisances sonores.....	59
2.6.5.1	En phase de chantier.....	59
2.6.5.2	En phase d'exploitation.....	59
2.6.6	La préservation des paysages.....	60

2.6.7 En synthèse, une étude de qualité et une atteinte à l'environnement très limitée voire positive	60
2.6.8 Des engagements respectés lors des premières réalisations	61
2.6.9 Des engagements complémentaires pris sur demande des associations naturalistes	62
2.6.10 Mais un périmètre d'étude trop restreint générateur d'incertitudes.....	63
2.7 L'économie du projet	66
3. Préparation, organisation et déroulement de l'enquête publique	66
3.1. Pièces administratives	66
3.1.1. Désignation du commissaire enquêteur	66
3.1.2. Arrêté municipal d'ouverture d'enquête et avis d'enquête publique.....	67
3.2. La préparation de l'enquête publique	67
3.2.1. Transmission du dossier et demandes de compléments au dossier d'enquête	67
3.2.2. Réunions d'échange avec le maître d'ouvrage	68
3.2.3. Rédaction de l'arrêté et de l'avis d'enquête publique	69
3.2.4. Finalisation du dossier d'enquête publique	69
3.2.5. Les visites des lieux	70
3.3. Le déroulement de l'enquête publique	71
3.3.1. Durée de l'enquête et permanences du commissaire-enquêteur	71
3.3.2. Consultation du dossier soumis à l'enquête publique	71
3.3.3. Le registre d'enquête	74
3.3.4. Les mesures de publicité de l'enquête publique.....	74
3.3.4.1. Publication de l'avis sur le site internet de l'autorité organisatrice de l'enquête unique.	74
3.3.4.2. Affichage de l'avis	75
3.3.4.3. Publication dans la presse locale	75
3.3.4.4. Autres mesures de publicité	76
3.3.5. Le climat de l'enquête publique	76
3.3.6. Transfert et clôture du registre.....	77
3.3.7. Remise du Procès-Verbal de synthèse au Président du SMOHGM.....	77
4. Observations recueillies en cours d'enquête publique	78
4.1. Observations des Personnes Publiques Consultées	78
4.1.1 L'avis des communes concernées	78
4.1.2 L'avis de l'ABF et de la CDNPS Commission Départementale Nature, Paysages et Sites	79
4.1.3 L'avis de l'Autorité Environnementale.....	79
4.2. Bilan comptable des observations du public.....	79
4.3. Analyse des observations recueillies en cours d'enquête	80
4.3.1 Observations du public et réponses du maître d'ouvrage	80
4.3.2 Réponses du maître d'ouvrage aux questions du commissaire enquêteur	108
FIN DU RAPPORT	111
Liste des annexes jointes au rapport	112

1 Objet et contexte de l'enquête publique

1.1 L'objet 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, et financé à 80 % par le département de la Haute-Garonne.

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.

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 selon modalités exposées ci-après.

Ces dossiers de travaux soumis à demande d'autorisation, à étude d'impact et à enquête publique sont complétés par d'autres demandes d'autorisation administrative également présentées par le syndicat mixte Haute-Garonne Montagne, demandes d'autorisation non soumises à enquête publique mais complémentaires et liées aux présentes DAET, et incluses à ce titre dans le périmètre de l'étude d'impact:

- Sur le territoire de Bagnères de Luchon, une demande d'autorisation de défrichement pour élargir le layon de la télécabine,
- Sur chacune des deux communes, une demande de permis de démolir des installations en ligne et des stations amont et aval de la télécabine.

Les sites amont et aval feront par ailleurs l'objet de réaménagements, qui sont importants pour l'insertion de la télécabine et pour son usage futur, et qui ne sont pas inclus dans le périmètre des deux DAET bien que devant être inclus dans le périmètre de l'étude d'impact.

Sur l'extrémité amont, le site des pâturages de Superbagnères est classé au titre de la protection des sites depuis le 27 avril 1927.

Le site aval est situé dans le périmètre de protection de plusieurs bâtiments classés, dont la villa Tron à environ 50 mètres de la station projetée.

1.2 La station de Superbagnères et sa télécabine

La station de Superbagnères est ancienne ; elle a été créée au début du XXème siècle sur un plateau d'altitude exceptionnel qui surplombe de 1200 mètres la vallée de Bagnères de Luchon, station thermale réputée.

Son histoire est indissociable de l'histoire de la ville thermale.

La desserte se faisait à l'origine par un train à crémaillère accédant au plateau depuis le cœur de Luchon. La ligne fut inaugurée et ouverte au public à l'été 1912. Les motrices poussent alors deux wagons et conduisent les passagers sur le plateau en quarante-cinq minutes pour une distance de 6 km. Le petit train va permettre le développement de la station de ski, la

première dans les Pyrénées, ce qui constitue à l'époque une attraction supplémentaire pour Luchon.

Le petit train de Superbagnères sera aussi utilisé pour la construction du Grand Hôtel dont la première pierre est posée en 1913. L'édifice sera ouvert au public en 1922.

La construction d'une route d'accès à Superbagnères en 1962 conduit à la fermeture du petit train qui s'arrêtera définitivement en 1965. Pendant près de 30 ans la station ne fut plus desservie que par la route.

La télécabine actuelle a été construite en 1993.

s. historique : site internet de la commune de Saint-Aventin

La station se développe entre 1400 et 2100 m d'altitude, sur trois communes (le secteur du Céciré, le plus élevé, se situe sur la commune de Castillon de Larboust). De taille modeste, cette station familiale est desservie par 12 remontées mécaniques, et offre de belles vues sur la vallée de Luchon, les massifs du Vénasque, de la Maladeta, du Céciré et le Pic de l'Aneto, plus haut sommet des Pyrénées.

Elle comporte aussi un itinéraire de ski de fond de 3 km, un snow park, une piste de luge.

s. skiinfo.fr

Du fait de sa faible altitude, la station a conforté son enneigement par un réseau de 160 canons à neige. L'enneigement reste fragile, et a été notamment été insuffisant en 2019 et 2020.



1.3 Le maître d'ouvrage du projet de renouvellement de la télécabine

1.3.1 Le transfert de compétence des communes au syndicat mixte Haute-Garonne Montagne

Depuis fin 2018, année de dissolution d'un précédent syndicat intercommunal, d'évolution des statuts de la communauté de communes, et de création du syndicat mixte, la situation est la suivante :

Les deux communes de Saint-Aventin de de Bagnères de Luchon adhèrent à la communauté de communes des Pyrénées Haut-Garonnaises.

Au titre des compétences dites « supplémentaires », les statuts de la communauté adoptés par le conseil communautaire du 4 décembre 2018 donnent à celle-ci compétence pour, en lieu et place de ses communes membres, assurer la « Gestion, entretien, aménagement et développement des stations de ski du Mourtis, de Superbagnères et de Bourg-d'Oueil », et précisent par ailleurs que la communauté de communes peut « adhérer à un syndicat mixte ».

La communauté de communes a elle-même transféré cette compétence au syndicat mixte ouvert Haute-Garonne Montagne créé à compter du 1er août 2018 par arrêté préfectoral du 27 juillet 2018.

Le syndicat mixte "Haute-Garonne Montagne" a vocation à gérer les stations de montagne haut-garonnaises de Luchon Superbagnères, du Mourtis et de Bourg d'Oueil, ainsi que d'assurer l'aménagement touristique de leur espace de montagne et leur développement touristique.

Ce syndicat est composé lors de sa création du Département de la Haute-Garonne (80 % des sièges et des contributions courantes), de la Communauté de Communes des Pyrénées Haut Garonnaises, et, à titre transitoire, des communes historiquement impliquées dans ces stations et anciennement adhérentes de syndicats locaux dissous lors de la création de Haute-Garonne Montagne.

<https://www.haute-garonne.fr/service/haute-garonne-montagne>

Extrait des statuts du syndicat mixte :

Article 2 : Le SMO « Haute-Garonne Montagne » a pour objet d'assurer l'aménagement touristique des espaces de montagne composant le territoire des 3 stations suivantes : Luchon Superbagnères, Le Mourtis et Bourg d'Oueil.

Pour la réalisation de son objet statutaire, le syndicat est habilité à réaliser les actions suivantes :

- Etude et préfiguration d'un plan quatre saisons en montagne
- Actions en faveur d'un tourisme quatre saisons en montagne
- Développement et exploitation des domaines skiabiles, alpins et nordiques
- Gestion des remontées mécaniques et des pistes de ski relevant des articles L.342-7 et suivants du code du tourisme
- Création et gestion d'équipements touristiques
- Initiative et réalisation de zones d'aménagement concerté à vocation touristique dans les conditions prévues par les articles L311-1 et suivants du code de l'urbanisme

L'article 19 des statuts du syndicat mixte précise par ailleurs que « le financement des dépenses liées à la télécabine de la station Superbagnères est assuré par le Département, déduction faite des subventions reçues ».

1.3.2 La maîtrise d'ouvrage du remplacement de la télécabine

Le maître d'ouvrage de l'opération de remplacement de la télécabine est donc le syndicat mixte "Haute-Garonne Montagne", dont le siège social est domicilié à l'Hôtel du Département, Boulevard de la Marquette, 31090 Toulouse. Le pilotage du syndicat mixte Haute Garonne Montagne est assuré par la Direction Générale Déléguée au développement et à l'attractivité des Territoires.

L'équipe du syndicat en charge de la station de Superbagnères et du changement de télécabine est installée à Bagnères de Luchon.

1.3.3 La maîtrise d'ouvrage des opérations connexes

Les principales opérations en interface avec le renouvellement de la télécabine sont non comprises dans le périmètre des deux Demandes d'Autorisation d'Exécuter des Travaux DAET objets de la présente enquête publique, mais doivent être incluses dans le périmètre de l'étude d'impact de celles-ci et donc prises en compte dans les décisions à intervenir concernant les DAET.

Ces opérations connexes, dont les études ont été engagées tardivement et n'ont pu être jointes à l'évaluation environnementale (sauf abords de la gare aval) et aux premiers projets de DAET déposés en novembre 2020, concernent :

1.3.3.1 *les abords de la gare aval de la télécabine*

A Bagnères de Luchon, l'opération d'accompagnement de la reconstruction de la station Aval concerne son insertion urbaine, la continuité urbaine des itinéraires modes doux et itinéraires PMR, l'accessibilité pour les curistes et touristes de vallée, l'organisation de l'intermodalité entre remontée mécanique, transports routiers collectifs et voitures particulières.

Cette opération est au cœur du Schéma Directeur d'Aménagement Urbain de la ville de Bagnères de Luchon, qui englobe un périmètre large (allée d'Etigny, Thermes, Casino, centre ancien, gare télécabine, gare SNCF) dont l'aménagement est sous maîtrise d'ouvrage municipale.

Une étude concernant la circulation routière en ville, le plan de circulation et les parkings, a été réalisée courant 2021.

Une première demande de permis d'aménager concernant les seuls espaces périphériques du site de la gare aval de la télécabine a fait l'objet d'un permis d'aménager en 2021 au profit de la ville de Bagnères de Luchon maître d'ouvrage de ce projet d'aménagement urbain.

Le périmètre du permis d'aménager couvre l'actuel rond-point existant autour de la gare aval de la télécabine, les amorces des voies au droit du rond-point, et l'allée Gallieni reliant la gare aval à l'allée d'Etigny.

1.3.3.2 *La création à Luchon d'un parc relais de 600 places et d'un pôle multimodal*

La création d'un parc relais d'environ 600 places à proximité du site de la gare SNCF, relié par une navette à la gare de la télécabine, permettra de constituer un pôle d'échange multimodal sur le site de la gare SNCF et de capter sur Luchon le trafic automobile existant actuellement en direction de Superbagnères.

Aucune étude spécifique n'est à ce jour engagée sur ce secteur, alors que la réalisation du projet conditionne la réduction des stationnements sur le plateau de Superbagnères. Le dernier bulletin municipal de Bagnères de Luchon (bulletin T4 2021), comportant un dossier sur le schéma mobilité – stationnement de la ville, a confirmé la réalisation de cette opération en plusieurs phases échelonnées entre 2022 et 2028. L'engagement du projet d'ensemble est subordonné aux capacités financières de la ville de Bagnères de Luchon, aux travaux de réouverture de la ligne SNCF Montréjeau-Luchon, et lié au rythme prévisionnel d'augmentation du débit de la télécabine.

1.3.3.3 *L'aménagement du plateau de Superbagnères*

A Saint Aventin, le renouvellement de la télécabine est à l'origine d'un programme global de réaménagement des parkings et, plus largement, de l'ensemble des espaces publics du site amont : insertion de la gare amont, aménagement de promenades et de

continuités PMR, réaménagement des liaisons avec le domaine skiable et les services au public, démolition de bâtis dégradés, large renaturation de sites,...

Le projet d'aménagement urbain sur le plateau de Superbagnères a été étudié mi 2021 sur la base de réflexions préalables menées par le CAUE31 et de discussions menées avec l'Architecte des Bâtiments de France. Le schéma d'ensemble qui en résulte a été validé le 29 juillet 2021 en comité de pilotage présidé par le SMOHGM et associant les collectivités concernées, communes, communauté de communes, CD31, la DDT31 Direction départementale des territoires de la Haute-Garonne, la DREAL, l'ABF Architecte des bâtiments de France. Ce projet d'aménagement urbain a été intégré à l'étude d'impact soumise par le SMOHGM à l'Autorité Environnementale et à la CDNPS Commission départementale nature, sites et paysages.

Le conseil municipal de Saint-Aventin a indirectement approuvé ce schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères en décidant d'engager une modification du PLU qui permette de le prendre pleinement en compte, par délibération n° 2021-45 du 23 novembre 2021.

Les assemblées délibérantes des autres collectivités concernées (SMOHGM, CD31, ..) ne se sont formellement pas prononcées sur ce projet ni sur son financement.

Cette opération d'aménagement est prévue d'être réalisée sous maîtrise d'ouvrage du syndicat mixte Haute-Garonne Montagne, à l'exception essentiellement du réaménagement du site de l'actuel garage à dameuses, qui serait assuré par la commune.

Le transfert de domanialité des terrains d'assiette de la restructuration des parkings, de la commune de Saint Aventin au Syndicat Mixte, n'a pas encore fait l'objet d'une délibération.

1.3.3.4 L'aménagement et la protection des espaces naturels entre le domaine skiable de Superbagnères et Bagnères de Luchon

Entre Superbagnères et Bagnères de Luchon, divers aménagements doivent être réalisés pour augmenter l'attractivité du site notamment pour son utilisation dans le cadre d'un tourisme estival, et pour protéger le site d'une fréquentation sauvage ou en surnombre (aménagement des pistes VTT et interdiction des VTT hors piste, etc.). Cette opération sera sous maîtrise d'ouvrage du SMOHGM au titre des compétences statutaires de celui-ci.

Elle est esquissée dans la note « Réponse aux demandes de compléments Natura 2000 » de septembre 2021, note qui a été jugée satisfaisante par la DDT31.

Le SMOHGM a engagé les premiers conventionnements à cet effet.

1.3.3.5 La régulation du trafic sur la RD 46

Entre Bagnères de Luchon et Saint Aventin, le trafic automobile est prévu de diminuer fortement, par report du trafic sur la télécabine.

Cette réduction devra être accompagnée par une régulation du trafic sur la RD 46 pour donner son plein effet aux aménagements envisagés, rabattre les flux vers le nouveau parc relais de Bagnères de Luchon et la nouvelle télécabine, et limiter l'accès et le stationnement à Superbagnères, y compris le stationnement sauvage après réduction du nombre de places de parking.

Cette opération d'information des usagers et de régulation du trafic n'est pas identifiée dans le dossier d'enquête, qui n'en présente ni la nécessité, ni les principes, ni la maîtrise d'ouvrage, ni le planning probable ou souhaitable, malgré une observation à ce propos de l'Autorité Environnementale dans chacun de ses avis.

La prise en compte tardive des opérations connexes au remplacement de la télécabine affecte le projet d'ensemble et en dégrade la qualité, car ces opérations connexes sont à des stades très divers de maturation et de validation.

Sur demande de l'ABF et de l'Autorité Environnementale, le SMOHGM a présenté des projets syndicaux ou municipaux de haute valeur pour les deux sites principaux, concernant l'environnement des gares amont et aval de la nouvelle télécabine.

Des principes convaincants ont par ailleurs été produits en septembre 2021, en réponse aux demandes de complément à l'étude d'incidences Natura 2000 de la DDT31, pour la protection des espaces naturels entre Superbagnères et Bagnères de Luchon, principes généraux qui restent à être précisés.

Les deux autres opérations connexes, indispensables pour le succès de l'opération d'ensemble, restent à être étudiées, concernant le parc relais 600 places et le pôle multimodal de la gare SNCF de Luchon et la régulation du trafic sur la RD 46.

1.4 Le cadre administratif et juridique

1.4.1 Le classement des communes en zone de montagne

Le classement des communes en zone de montagne se fait par arrêté interministériel, en application de l'article 3 de la loi Montagne du 9 janvier 1985.

Bagnères de Luchon et Saint Aventin ont été classées en zone de montagne par l'arrêté du ministre de l'agriculture du 26 juin 1961, renouvelé le 20 février 1974, et toujours classées en zone montagne depuis.

En conséquence, la télécabine de desserte de Superbagnères relève du statut d'une remontée mécanique définie à l'article L342-7 du Code de Tourisme, et non d'un système de transport public guidé régi par le Code des Transports.

1.4.2 Le projet ne concerne pas une UTN Unité Touristique Nouvelle

L'article R 122-8 du Code de l'urbanisme définit les Unités Touristiques Nouvelles structurantes pour lesquelles les procédures d'urbanisme sont plus lourdes, et parmi lesquelles figurent notamment les opérations comportant

- La création, l'extension ou le remplacement de remontées mécaniques, lorsque ces travaux ont pour effet : a) La création d'un nouveau domaine skiable alpin ; b) L'augmentation de la superficie totale d'un domaine skiable alpin existant, dès lors que cette augmentation est supérieure ou égale à 100 hectares ;
- La création d'une remontée mécanique n'ayant pas pour objet principal de desservir un domaine skiable, pouvant transporter plus de 10 000 personnes par jour sur un dénivelé supérieur à 300 mètres.

La remontée mécanique prévue est sans incidence sur le domaine skiable. Elle peut par contre être considérée comme n'ayant pas pour objet principal de desservir un domaine skiable, et elle pourra transporter plus de 10 000 personnes par jour (soit 5 000 A/R) sur un dénivelé de plus de 300 mètres.

Elle pourrait à ce titre relever de l'article R122-8 CU.

Toutefois, l'opération ne concerne pas la création d'une remontée mécanique, mais le remplacement d'une remontée mécanique existante « en lieu et place », sur le tracé de celle-ci.

Le tracé, l'implantation des gares aval et amont - ainsi que le dénivelé - restent inchangés, de même que la gamme de capacité : la télécabine actuelle a une capacité de 1500 personnes / heure, la nouvelle télécabine est prévue pour atteindre à terme une capacité de 2500 personnes / heure.

La nouvelle télécabine pourra plus commodément que la télécabine actuelle emporter des vélos ou des personnes à mobilité réduite: il y a là une véritable amélioration par rapport à l'infrastructure vétuste existante, en capacité comme en service apporté, mais le projet ne comporte pas un changement d'échelle ni de concept qui conduirait à considérer qu'il s'agit en réalité d'une création d'infrastructure et non d'un remplacement.

Par ailleurs, l'opération ne relie pas deux domaines skiabiles, et ne comporte aucune création d'hébergement touristique.

Le SCOT, au travers de son DOO, pourrait néanmoins définir des seuils locaux faisant rentrer l'opération dans la catégorie des UTN locales. Tel n'est pas le cas, le DOO du SCOT Comminges Pyrénées prévoyant (règle de compatibilité C28) que le SCOT localise et définit la consistance des UTN structurantes, et, règle de compatibilité C29, que les PLU / PLUi localisent et définissent la consistance des UTN locales. Lesdites UTN ne sont pas définies au SCOT. Le SCOT Comminges Pyrénées ne fixe donc pas de seuils différents de ceux de la réglementation nationale.

Factuellement, l'opération ne relève donc pas de la réglementation des UTN Unités Touristiques Nouvelles, ni structurantes ni locales.

1.4.3 Le régime d'autorisation des travaux au regard du droit de l'urbanisme et de l'environnement

L'article L 472-1 du Code de l'urbanisme prévoit que les travaux de construction des remontées mécaniques sont soumis à deux autorisations :

- La première, qui tient lieu de permis de construire, est délivrée avant l'exécution des travaux, sur la base d'une demande d'autorisation d'exécution des travaux (DAET).
- La deuxième, qui tient lieu de déclaration d'achèvement des travaux, est délivrée avant mise en exploitation sur la base d'une demande d'autorisation de mise en exploitation (DAME).

Ces autorisations sont délivrées par l'autorité ayant compétence pour délivrer les autorisations d'urbanisme (ici le maire de chacune des deux communes de Bagnères de Luchon et de Saint Aventin), mais sur avis conforme du préfet du département au titre de la sécurité de la remontée mécanique.

Les règles applicables aux permis de construire s'appliquent (règles du PLU, le cas échéant avis conforme de l'ABF, autorisation de défrichement, etc ...).

En outre, en application de l'article L122-1-1 du Code de l'environnement, lorsque le projet est soumis à évaluation environnementale (et donc à enquête publique), la délivrance de l'autorisation prend obligatoirement en compte l'étude d'impact, l'avis des personnes publiques devant être consultées ainsi que le résultat de la consultation du public.

La liste des personnes publiques devant être ici consultées pour avis est précisée à l'article L122-1-V du Code de l'environnement. Il s'agit de l'Autorité Environnementale et des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet.

Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, dès leur adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans les délais, sont mis à la disposition du public sur le site internet de l'autorité compétente lorsque cette dernière dispose d'un tel site ou, à défaut, sur le site de la préfecture du département.

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage.

J'ai demandé à ce que les collectivités territoriales intéressées par le projet soient consultées, et que leurs avis soient joints au dossier d'enquête.

1.4.4. Un projet soumis à étude d'impact

L'article R122-2 du Code de l'environnement soumet à évaluation environnementale, au titre de la catégorie de projets n°43 « Pistes de ski, remontées mécaniques et aménagements associés », la création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure.

L'article L122-1 du Code de l'environnement, qui définit les évaluations environnementales, en définit ainsi le contenu et le périmètre :

« III.-L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître "d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage.

(...)

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 ».

Le périmètre de l'étude d'impact n'est donc pas celui de chacune des deux DAET, il s'agit d'un périmètre unique qui doit prendre en compte l'ensemble de l'opération, opérations connexes incluses.

Les opérations connexes que j'ai identifiées pour la présente opération sont décrites ci-dessus en § 1.4.3.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le projet soumis à la commission des sites et à l'Architecte des Bâtiments de France pour le site amont de Saint Aventin, comporte plusieurs opérations connexes qui auraient dû être incluses dans le périmètre de l'étude d'impact en application la logique du raisonnement et de l'article L122-1 du Code de l'environnement.

Le réaménagement du plateau de Superbagnères, incluant la suppression du parking public du Techous, la réduction du parking central et la requalification du site, a été intégré au dossier à l'occasion de sa deuxième présentation à l'Autorité Environnementale et à la CDNSP Commission départementale nature sites et paysages.

Par contre le périmètre de l'étude d'impact dans sa deuxième version n'intègre que très imparfaitement l'aménagement et la protection des espaces naturels entre le domaine skiable de Superbagnères et Bagnères de Luchon, et ne prend en compte ni la création d'un parc relais à Luchon ni la régulation du trafic automobile sur la RD 46.

L'étude d'impact, aussi approfondie et sérieuse soit-elle pour son objet principal, n'est pas exhaustive dans la prise en compte des opérations connexes.

1.4.5. La nécessité d'une enquête publique

L'article L123-2 du Code de l'environnement stipule : « Font l'objet d'une enquête publique préalablement à leur autorisation, 1) les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 », sous diverses exceptions non concernées ici.

L'article L123-1 précise l'objet de cette enquête publique : « L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. ».

Commentaires du commissaire enquêteur :

Chaque DAET doit ainsi faire l'objet d'une enquête publique environnementale avant que chacun des deux maires ne décide des suites à donner à la demande d'autorisation qui lui a été soumise. S'agissant d'un projet unique, et d'une étude d'impact unique, les deux collectivités ont naturellement choisi d'organiser une enquête publique unique plutôt que deux enquêtes distinctes.

L'opération, qui n'intercepte aucun cours d'eau et qui, selon l'étude d'impact qui justifie ce point de façon détaillée, ne se situe pas, même partiellement, sur une zone humide, ne nécessite pas d'enquête publique au titre de la loi sur l'eau.

Enfin, signalons que l'opération ne se situe pas, même partiellement, sur un secteur nécessitant la prescription d'un diagnostic archéologique ou de travaux d'archéologie préventive.

1.5 Une maîtrise foncière à parfaire

Commentaire du commissaire enquêteur :

La maîtrise foncière nécessaire à l'exécution des travaux objets des DAET doit être démontrée, en application de l'article R 472-4 du code de l'urbanisme.

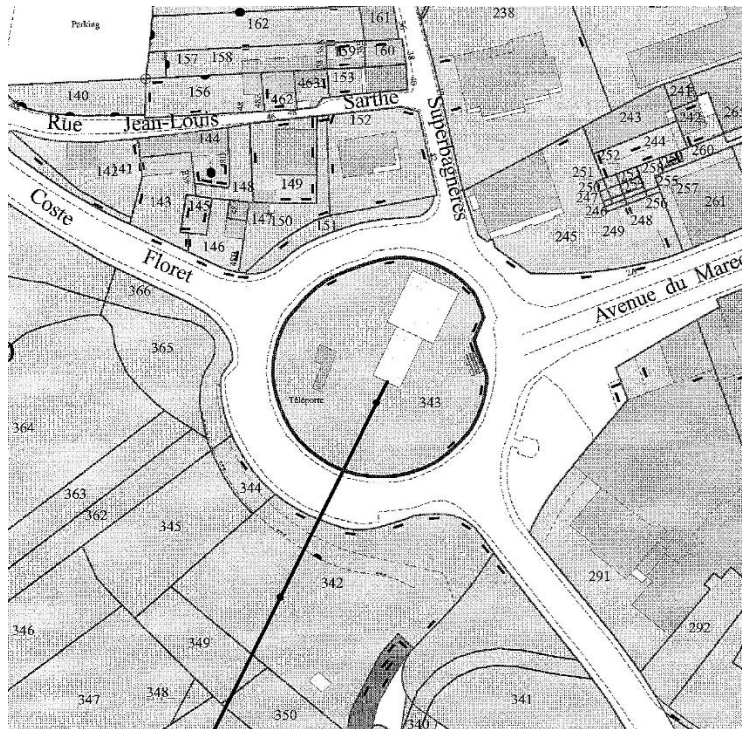
Cette obligation n'est pas établie pour la maîtrise foncière nécessaire à l'exécution des travaux objets des opérations connexes non incluses dans le périmètre des DAET. J'ai cependant vérifié cette maîtrise foncière pour les opérations connexes décrites, car elle conditionne la faisabilité de ces opérations dont la réalisation est indispensable au succès – et à la pertinence - de l'opération principale.

1.5.1 Station aval à Bagnères de Luchon

La station, actuelle comme future, est construite au milieu du rond-point situé à l'extrémité sud de l'avenue du Maréchal Galliéni. Le rond point délimite une parcelle cadastrée sous le numéro AI 343, d'une surface cadastrale de 1 983 m², propriété de la commune de Bagnères de Luchon selon la fiche cadastrale au 09/02/2021.

La parcelle fait l'objet, au titre de la servitude Loi montagne de 1993, de la servitude suivante inscrite à l'état parcellaire: « Terrassement déblai-remblai, implantation bâtiment gare aval + accès piétons, engazonnement et traitement paysager des abords ».

Les aménagements périphériques à la nouvelle gare aval sont modifiés par rapport à la situation actuelle prise en compte par la servitude (ajout accès bus, minéralisation du parvis, ..). En tout état de cause, la cession de la parcelle au SMOHGM est en cours.



Par délibération N° 20200029 du 28 février 2020, modifiée par délibération N° 20200134 du 14 septembre 2020, le conseil municipal de Bagnères de Luchon a approuvé la cession de cette parcelle à l'euro symbolique au syndicat mixte ouvert Haute -Garonne Montagne afin de lui permettre d'édifier la nouvelle gare aval de la télécabine de Superbagnères.

La cession correspondante n'est pas encore intervenue, peut-être en attente de la définition précise du projet qui supprime le rond-point qui dessinait la limite de la parcelle AI 343, ou n'est pas encore enregistrée au service de la publicité foncière, mais en tout état de cause le syndicat mixte dispose bien formellement de l'autorisation de la ville de Bagnères de Luchon d'édifier sa nouvelle station sur cette parcelle.

Un ajustement sera néanmoins nécessaire, pour deux raisons :

- Le projet de réaménagement de la voirie publique communale comporte la création d'une voie de retournement bus sur ladite parcelle 343, et empiète sur une part importante de cette parcelle au sud-ouest de celle-ci,
- Les installations de chantier de la nouvelle station empièteront nécessairement sur le domaine public routier actuel au nord de la parcelle, qui sera ensuite réaménagé et piétonnisé.

Commentaire du commissaire enquêteur :

La maîtrise foncière pour la station aval est assurée à la fois par l'accord de cession de sa parcelle d'assiette exprimé par le conseil municipal de Bagnères de Luchon, par la probable affectation de la parcelle dans son ensemble au service public de remontée mécanique désormais assuré par le SMO Haute-Garonne Montagne, et in fine par l'engagement de cession de la parcelle au SMOHGM.

Une mise à jour des limites et du statut de la parcelle reste nécessaire pour prendre en compte l'évolution des projets.

1.5.2 L'aménagement urbain et la création de stationnements à Bagnères de Luchon

Le projet de réaménagement urbain autour de la future gare aval, reliant celle-ci à l'allée d'Etigny, se déroulera sur le domaine public routier de la commune de Bagnères de Luchon, sous réserve des quelques ajustements évoqués au paragraphe précédent.

La maîtrise foncière de cette partie du projet urbain communal est donc assurée.

Le projet de création d'un parc relais de 500 à 600 places à proximité de la gare SNCF, indispensable pour pouvoir réduire le stationnement sur le plateau de Superbagnères, est prévu sur des délaissés ferroviaires déjà propriétés de la commune. Il s'agit des parcelles suivantes :

- AC329, 353 m²,
- AC315, 8 199 m²
- AB152, 7 301 m²

La parcelle AC315, sur laquelle devrait être édifié le parc relais, a servi pour y entreposer des produits divers. Elle a à ce titre déjà fait l'objet de travaux de dépollution en prévision d'un projet, aujourd'hui abandonné, de logements sociaux..

La maîtrise foncière du projet de parc relais communal est donc assurée.

Commentaire du commissaire enquêteur :

La maîtrise foncière pour l'aménagement urbain, les stationnements urbains, et la création d'un parc relais sur le site de la gare SNCF de Luchon, est assurée.

Interrogée, SNCF Réseau confirme que les travaux de remise en service de la voie ferrée Montréjeau – Luchon seront sans incidences sur la disponibilité effective du terrain d'assiette du parc relais communal projeté.

1.5.3 Le layon entre Bagnères de Luchon et Superbagnères

1.5.3.1 La servitude institué par l'arrêté préfectoral du 22 janvier 1993

Dans le cadre de l'article 53 de la loi n°85-30 du 9 janvier 1985 dite loi Montagne, article désormais codifié à l'article L342-20 du Code du tourisme, l'arrêté préfectoral du 22 janvier 1993 a institué une servitude pour l'installation d'une ligne téléportée entre Bagnères de Luchon et Superbagnères, au profit de la commune de Bagnères de Luchon.

La servitude est d'une largeur de 20 mètres. Elle permet, selon les parcelles, le survol des parcelles concernées, le cas échéant l'implantation de supports pour une emprise au sol unitaire inférieure à 4 m², et les accès nécessaires à l'implantation, l'entretien et la protection des installations.

Cette largeur de la servitude, 20 mètres, est suffisante pour permettre le remplacement de la télécabine malgré l'élargissement de son emprise. La zone à défricher ressort ainsi à 18 mètres de large dans le dossier de demande d'autorisation de défrichement, largeur suffisante pour permettre le passage des cabines et le respect des distances de précaution au regard du risque incendie.

Instituée à l'origine au profit de la commune de Bagnères de Luchon, la servitude a été dans un premier temps transférée de plein droit, en application du Code général des collectivités territoriales, au syndicat intercommunal de gestion et d'aménagement de la station de ski de Superbagnères, puis transférée au syndicat mixte ouvert Haute Garonne Montagne à l'occasion de la création de celui-ci et de la dissolution concomitante du syndicat intercommunal initial.

L'article 8 de l'arrêté préfectoral du 27 juillet 2018 créant le syndicat mixte ouvert Haute Garonne Montagne, précise ainsi : « L'ensemble des biens, droits et obligations des syndicats intercommunaux précités sont transférés au SMO « Haute Garonne Montagne ».

1.5.3.2 L'état parcellaire de la servitude de 1993

L'arrêté préfectoral du 22 janvier 1993 indique dans son article 6 que la servitude sera notifiée à chaque propriétaire concerné, accompagnée d'un extrait de l'état parcellaire.

La nature et la portée de la servitude instituée en 1993 après enquête publique sont explicitées, pour chaque parcelle, dans l'état parcellaire annexé à l'arrêté précité et notifié aux propriétaires.

Certaines parcelles ne sont ainsi frappées que d'une servitude de coupe d'arbres, de survol par la télécabine et d'accès pour les opérations d'entretien, d'autres comportent en outre une servitude d'implantation de supports, d'autres enfin, en bout de ligne, doivent supporter des travaux de terrassement et d'édification de bâtiments.

Le commissaire enquêteur a alerté le maître d'ouvrage, par mail du 16 février 2021, sur le fait que le dossier foncier prévu d'être mis à l'enquête publique ne prenait pas en compte la diversité des servitudes individuelles instituées par l'arrêté préfectoral du 22 janvier 1993, et que la possibilité d'implanter les pylônes de la nouvelle télécabine n'était pas établie.

Par mail du 18 février 2021, l'assistant à maîtrise d'ouvrage a produit un plan et un état foncier récapitulatif montrant que seule la parcelle cadastrée sous le numéro AI 357, propriété de la commune de Bagnères de Luchon, n'était pas déjà assujettie à une servitude d'implantation d'un pylône alors qu'il était prévu qu'elle en porte un dans le cadre de la réalisation de l'opération de remplacement de la télécabine.

S'agissant d'une parcelle propriété de la commune de Bagnères de Luchon, il est supposé que l'obtention de l'autorisation requise n'est qu'une formalité.

Le dossier DEAT initial comportait la seule servitude de 1993, sans son annexe.

Le commissaire enquêteur a demandé à ce que sa partie foncière soit complétée par ajout :

- De l'état parcellaire individuel annexé à la servitude 1993,
- D'un tableau de correspondance entre les références cadastrales de l'état parcellaire de 1993, et les références cadastrales actuelles des parcelles concernées,
- Du plan fourni par le maître d'oeuvre superposant sur un plan cadastral l'implantation actuelle et l'implantation future des pylônes de la télécabine.

1.5.3.3 La consistance de la servitude de 1993

L'arrêté préfectoral du 22 janvier 1993 et son état parcellaire annexé décrivent, pour chaque parcelle, la consistance de la servitude.

La servitude d'implantation de pylônes est rédigée de façon très stricte : la servitude loi montagne autorise ici une emprise au sol de 4 m² pour les pylônes de la télécabine.

La servitude de 1993 ne consiste donc pas dans une servitude générale de survol et d'implantation indépendante de l'ouvrage prévu, mais traduit de façon pointilleuse ce qui fut prévu à l'époque, en 1993.

Sa rédaction pose deux questions :

- a) la servitude initiale est-elle réduite au projet technique présenté en 1993, mis à l'enquête publique et objet des indemnités définies à l'époque, ou n'est-elle liée qu'au tracé et est-elle indépendante de l'expression technique du projet de 1993 susceptible d'être rénové ou renouvelé ?
- b) quelle est la portée de la limite à 4 m² par pylône prévue à l'arrêté préfectoral de 1993 ?

Avis du commissaire enquêteur :

Faute de limite ou de réserve inscrite à l'arrêté préfectoral, je considère que la servitude de 1993 permet le renouvellement de l'installation, mais dans la limite de l'objet de la servitude inscrite pour chaque parcelle à l'état parcellaire notifié à chaque propriétaire.

L'étude d'impact faisant état de dimensions importantes (25 m² pour les travaux de terrassement nécessaires à l'implantation des pylônes, et 16,5 m² en moyenne pour la semelle béton des pylônes), supérieures à la surface de 4 m² prévue par l'arrêté de 1993, j'ai saisi le maître d'ouvrage pour avis.

Monsieur Ceschin, chef de service Urbanisme à Haute-Garonne Ingénierie, assistant du SMOHGM, m'a répondu comme suit le 1^{er} décembre 2021 :

Vous m'avez interrogé, dans le cadre de l'enquête publique en cours sur les DAET pour le remplacement de la télécabine de Superbagnères, lors d'une conversation téléphonique ce lundi 29 novembre, sur une éventuelle incohérence entre la servitude loi montagne instaurée par arrêté préfectoral du 22 janvier 1993 qui autorise une emprise au sol de 4 M² pour les pylônes de la télécabine et l'étude d'impact qui indique page 544 (dans le chapitre X sur les mesures préventives, compensatoires et d'accompagnement / B les mesures de réduction / 2. Mesures de réduction au regard des risques naturels / 2.1. risques de glissement de terrain et chutes de blocs / 2b) préconisation pour les fondations) une surface moyenne de fondation pour les pylônes d'environ 16.50 M² (3.5 x 5 mètres).

Après analyse des différents documents, je vous confirme que cette apparente contradiction ne pose pas de problème. En effet :

- *La rédaction de l'arrêté préfectoral, dans son article 1, point 2 prévoit : « l'implantation des supports de lignes de la liaison téléportée dont l'emprise au sol est inférieure à 4 M² et les travaux de drainage et protection de terrain ».*
Nous pouvons conclure de cette rédaction que la notion d'emprise au sol, définie à l'article R420-1 du code de l'urbanisme, comme « la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus. », s'applique aux pylônes, dont le fût n'atteindra jamais une emprise au sol de 4 M² et non aux fondations.
Il convient d'ailleurs de préciser qu'en matière d'urbanisme, les fondations des bâtiments, de même que les terrasses et autres constructions s'arrêtant au niveau du sol, ne sont jamais comptées dans l'emprise au sol des projets.
- *De plus, l'implantation des pylônes et la réalisation des massifs de fondation qui leur sont liés, sera effectuée uniquement sur des emprises de propriétés de collectivités publiques. A savoir, la commune de Bagnères-de-Luchon pour les pylônes 1 (parcelle 343), 2 (parcelle 342), 3 (parcelle 357) et 4 et 5 (parcelle 2148) / Etat pour les pylônes 6 et 7 (parcelle 3), 8, 9 et 10 (parcelle 9) et 11 et 12 (parcelle 22) / la commune de Saint-Aventin pour les pylônes 13, 14 et 15 (parcelle 900).*

Commentaire du commissaire enquêteur :

L'emprise au sol des constructions autorisées au titre de la servitude ne peut s'apprécier au regard du seul code de l'urbanisme, l'atteinte aux biens du propriétaire devant nécessairement prendre en compte sa dimension réelle et non la seule dimension administrative telle que retenue par le code de l'urbanisme.

Ceci étant, la commune de Bagnères de Luchon a émis un avis favorable au projet de nouvelle télécabine, par délibération DEL20210042 du 3 mai 2021.

Elle semble avoir ainsi implicitement exprimé un avis favorable à l'implantation d'un pylône sur une parcelle non prévue dans la servitude de 1993, et admis une emprise au sol effective des pylônes largement supérieure aux seuls 4 m² prévus par cette servitude.

Je recommande qu'une autorisation explicite soit obtenue par le SMOHGM, plutôt qu'une acceptation implicite pouvant générer davantage de difficultés que de droits.

1.5.3.4 La prise en compte de la servitude de Enedis

Enedis est titulaire d'une servitude d'utilité publique permettant l'implantation de la ligne électrique haute tension 63 kvA double traversant le site.

Le Préfet de la Haute-Garonne, dans son avis initial du 8 janvier 2021 émis sur le projet de DAET au titre de la sécurité de la remontée mécanique, confirme la nécessité de déplacer ces lignes, et prend acte de ce qu'un accord reste à conclure entre Enedis et le syndicat mixte Haute Garonne Montagne.

Il renouvelle son alerte dans son deuxième avis du 12 octobre 2021.

Par courrier du 18 octobre 2021, le SMOHGM s'est engagé auprès de Enedis à financer l'enfouissement de la ligne haute tension pour un montant maximum de 800 000 €, et demandé la suppression de la ligne HT pour les opérations de pose du câble de la nouvelle télécabine en août 2022.

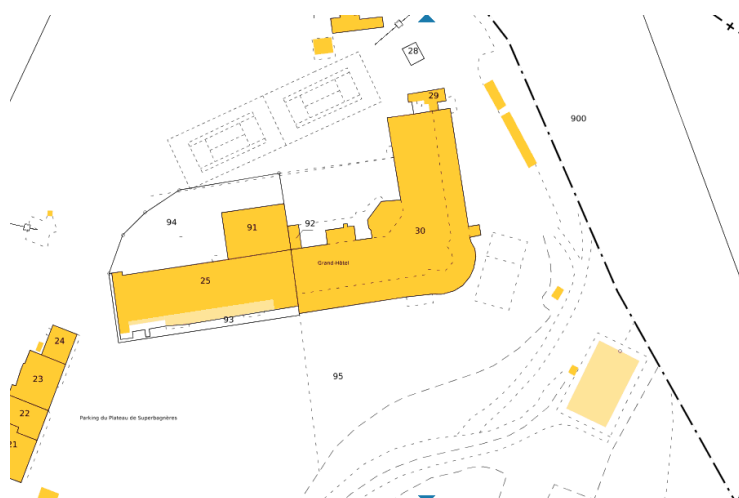
Avis du commissaire enquêteur :

Sans attendre la convention à intervenir entre Enedis et le SMOHGM, la lettre d'engagement président du SMOHGM du 12 octobre 2021 témoigne d'un accord de Enedis pour l'enfouissement de sa ligne HT.

1.5.4 Station amont à Saint Aventin

Au cadastre, la station se situe sur une grande parcelle de 41 447m² qui englobe également le parvis du Grand Hôtel et l'actuel parking haut de Superbagnères.

Cadastrée, la parcelle n° AA 95 relève du domaine privé de la commune de Saint-Aventin.



Au pied du parvis du Grand Hôtel, la construction de la nouvelle station interceptera un chemin qui dessert des constructions qualifiées de garages privés dans l'étude du CAUE.

Ces locaux techniques, propriétés de la commune de Saint-Aventin, s'avèrent désaffectés. Il est prévu de les démolir dans le cadre de la première phase du réaménagement du plateau. Le site restera en tout état de cause accessible par le chemin mis en impasse.



Zones rudérales

Source : Epode 2018

Photo : le chemin qu'il est prévu d'intercepter.

L'état parcellaire annexé à l'arrêté préfectoral de 1993 instituant une servitude au profit de la commune de Bagnères de Luchon pour l'établissement d'une télécabine, englobe bien les terrains qui étaient alors nécessaires à Saint-Aventin.

Sont ainsi incluses dans le périmètre de la servitude plusieurs parties de parcelles appartenant à la commune de Saint-Aventin pour un total d'emprise projet de 1ha 28a 49ca sur le site de Superbagnères, et de 8a 20ca à La Soulan, les travaux susceptibles d'être réalisés au titre de la servitude sont, selon l'Etat parcellaire individuel annexé à la servitude, page 18 : Terrassement déblai-remblai, Implantation bâtiment gare amont + accès piétons, Engazonnement et traitement paysager de l'ensemble.

La servitude couvre bien l'ensemble des travaux à réaliser en gare amont.

Par délibération 2020-56 du 9 octobre 2020, rectifiée à la demande du commissaire enquêteur par délibération 2021 – 13 du 23 mars 2021, le conseil municipal a approuvé la cession à l'euro symbolique au syndicat mixte Haute-Garonne Montagne d'une partie de la parcelle AA 95 pour une surface initialement estimée à 8900 m² environ et en a autorisé la prise de possession anticipée.

L'implantation des pylônes de départ, et le survol par la ligne d'une parcelle communale de prairie au départ de la station amont, ne sont pas mentionnés dans la servitude de 1993, ni inclus dans le périmètre de la cession autorisée en mars 2021 par le conseil municipal de Saint-Aventin.

La commune de Saint-Aventin a émis un avis favorable au projet de nouvelle télécabine, par délibération n° 2021-12 du 29 mai 2021.

Elle semble avoir ainsi implicitement exprimé un avis favorable à l'implantation des pylônes de départ sur une parcelle non prévue dans la servitude de 1993, et admis une emprise au sol effective des pylônes supérieure aux seuls 4 m² prévus par cette servitude.

Avis du commissaire enquêteur :

Je recommande qu'une autorisation explicite de la commune de Saint-Aventin soit obtenue par le SMOHGM, plutôt qu'une acceptation implicite pouvant générer davantage de difficultés que de droits.



Périmètre de la parcelle objet de la délibération autorisant la cession à Superbagnères. Il est à noter que cette parcelle est suffisante pour la construction de la gare amont, mais qu'elle ne permet ni la réduction des stationnements par le SMOHGM, ni la démolition des infrastructures désaffectées.

1.5.5 La requalification du plateau de Superbagnères

Aux termes du dossier de DAET, la maîtrise d'ouvrage de la requalification du plateau de Superbagnères serait assurée par le syndicat mixte Haute-Garonne Montagne déjà en charge de l'aménagement et de la gestion du domaine skiable.

La commune est propriétaire du foncier correspondant, qui a fait l'objet de plusieurs baux emphytéotiques, et de nombreux bâtiments.

Le périmètre (notamment choix des bâtiments transférés) et les conditions du transfert du foncier communal au syndicat mixte (transfert en pleine propriété ou seulement bail longue durée) sont en cours de discussion.

Par délibération n° 2021-45 du 23 novembre 2021 (jointe en annexe), le conseil municipal de Saint-Aventin a décidé d'autoriser le maire à engager une procédure de modification du PLU communal, avec pour principal objectif de mettre le PLU communal en cohérence avec le Schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères validé en Comité de pilotage du 29 juillet 2021 et intégré au nouveau dossier de DAET déposé en août 2021.

Par cette décision, la commune a validé le schéma d'aménagement retenu, qui ne figurait pas dans le premier dossier de DAET sur lequel la commune a émis un avis favorable le 29 mai 2021.

Commentaire du commissaire enquêteur :

La très large maîtrise foncière du plateau de Superbagnères par la commune de Saint-Aventin, et l'accord indirectement exprimé par celle-ci le 23 novembre 2021 sur le schéma

d'aménagement intégré au deuxième dossier de DAET, garantissent que le SMOHGM disposera bien de la maîtrise foncière nécessaire à la mise en œuvre du Schéma d'aménagement.

Les accords fonciers doivent être régularisés avant dépôt des demandes de permis de démolir et de permis d'aménager correspondant à la première phase de travaux.

1.5.6 Synthèse foncière

Commentaire du commissaire enquêteur

Le syndicat mixte Haute Garonne Montagne, maître d'ouvrage de l'opération de remplacement de la télécabine de Superbagnères, est titulaire de l'ensemble des droits fonciers nécessaires à la réalisation de cette opération sur les parcelles propriété privées.

Les autres parcelles nécessaires à la mise en œuvre des deux DAET et de leurs opérations d'accompagnement, sont propriété des deux communes.

Certaines autorisations restent à être formalisées sur des parcelles relevant du domaine privé des deux communes de Bagnères de Luchon et de Saint Aventin.

- à Bagnères de Luchon, la parcelle forestière cadastrée sous le numéro AI357, doit faire l'objet d'une autorisation d'implantation d'un pylône support de la nouvelle télécabine, autorisation non inscrite dans l'état parcellaire annexé à la servitude de 1993,
- à Saint Aventin, une autorisation sera de même nécessaire pour l'implantation de pylônes et le survol de la ligne sur les parcelles communales au départ amont de la télécabine, autorisations curieusement oubliées dans l'état parcellaire annexé à la servitude de 1993,
- les deux communes doivent autoriser une emprise au sol des massifs de fondation des pylônes pour la surface prévisionnelle de ces massifs, soit environ 20 à 25m² par pylône, et non pour les 4m² prévus dans la servitude de 1993,
- sur les deux communes, les délibérations de leurs conseils municipaux respectifs autorisant la cession des terrains d'assiette des gares amont et aval au profit du syndicat mixte Haute Garonne Montagne, n'ont pas encore été mises en œuvre et restent à être concrétisées.
- à Saint-Aventin, les modalités de mise à disposition du foncier nécessaire à la mise en œuvre du schéma d'aménagement du plateau, doivent être définies.

Concernant l'occupation du domaine public, une autorisation temporaire d'occupation sera nécessaire à Bagnères de Luchon, pour l'occupation du domaine public routier durant les travaux de construction de la gare aval, sur la partie du giratoire devant être à terme désaffectée et aménagée en esplanade piétonnière devant la gare aval de la télécabine.

Enfin, l'accord conclu entre Enedis et le SMOHGM pour le déolacement de la ligne électrique haute tension doit être finalisé.

1.6 La classification des terrains d'assiette au Plan local d'urbanisme

1.6.1 Ce que prévoit le Code de l'urbanisme pour l'implantation des remontées mécaniques

1.6.1.1 La délimitation dans les PLU des secteurs réservés aux remontées mécaniques

Le règlement du PLU peut en application de l'article L 151-38-2^{ème} alinéa du code de l'urbanisme « délimiter les zones qui sont ou peuvent être aménagées en vue de la pratique du ski et les secteurs réservés aux remontées mécaniques en indiquant, le cas échéant, les équipements susceptibles d'y être prévus ».

L'article R 151-48 du même code traduit en nécessité la possibilité citée ci-dessus :

« Dans les zones U, AU, A et N, le ou les documents graphiques du règlement font, en outre, apparaître, s'il y a lieu :

(...)

3° Les zones qui sont ou peuvent être aménagées en vue de la pratique du ski et les secteurs réservés aux remontées mécaniques en application du deuxième alinéa de l'article L. 151-38 en indiquant, le cas échéant, les équipements et aménagements susceptibles d'y être prévus ».

Ces dispositions ne sont pas nouvelles. Ainsi, dans leur précédente version, en vigueur entre 2012 et 2015, elles étaient codifiées à l'article R 123-11, qui stipulait déjà:

« Les zones U, AU, A et N sont délimitées sur un ou plusieurs documents graphiques.

Les documents graphiques du règlement font, en outre, apparaître s'il y a lieu :(...)

j) Les zones qui sont ou peuvent être aménagées en vue de la pratique du ski et les secteurs réservés aux remontées mécaniques en indiquant, le cas échéant, les équipements et aménagements susceptibles d'y être prévus ».

Ces zones ou secteurs se superposent donc aux zonages d'urbanisme, et peuvent être à cheval sur différents zonages

Les textes ci-dessus sont de portée générale, et ont vocation à s'appliquer à tout PLU.

Toutefois, le législateur visait initialement les remontées mécaniques dédiées à la pratique du ski. Selon la doctrine, un doute peut subsister quant à l'application de ces textes aux projets de transport par câble non réservé aux skieurs :

*« Une question subsiste toutefois, **sans réponse certaine**. Est-il nécessaire de délimiter les secteurs « réservés aux remontées mécaniques » de l'article L. 151-38 du Code de l'urbanisme (...) lorsqu'une commune de montagne souhaite mettre en œuvre un projet de transport par câbles non réservé aux skieurs ? Certes, le législateur visait initialement les PLU de montagne et les remontées mécaniques dédiées à la pratique du ski. Mais, dans la mesure où les dispositions sont inscrites dans le Code de l'urbanisme au sein des articles relatifs à l'écriture de tout PLU (et non pas dans les dispositions d'urbanisme particulières applicables aux zones de montagne), notre interprétation incline en faveur de la nécessité de délimiter ces secteurs pour tout projet de remontées mécaniques, où qu'il se situe ».*

In : Jean-François Joye, Sabine Marie Moulin. L'implantation des remontées mécaniques et le droit de l'urbanisme : l'émergence d'une logique territoriale. Remontées mécaniques et le droit. Regards croisés, dir. Ph. Yolka, J-F. Joye, Presses USMB-LGDJ, 2019, page 201. hal-02157088

Commentaire du commissaire enquêteur :

Si un professeur de droit public à l'Université Savoie Mont Blanc ne clôt pas la question, le commissaire enquêteur, qui n'est pas juriste et n'a pas à dire le droit, se gardera de le faire.

Mon avis prendra donc en compte l'absence de certitude concernant l'obligation pour le remplacement de la télécabine de Superbagnères de se situer à l'intérieur d'un périmètre délimité au PLU en application de l'article L151-38 2^{ème} alinéa du Code de l'urbanisme.

1.6.1.2 Dispositions applicables au titre des aménagements de domaine skiable

En outre, au titre des « aménagements de domaine skiable », s'applique l'article L473-2 du Code de l'urbanisme, qui stipule:

« Dans les communes pourvues d'un plan local d'urbanisme, les équipements et aménagements destinés à la pratique du ski alpin et les remontées mécaniques ne peuvent être respectivement réalisés qu'à l'intérieur des zones ou à l'intérieur des secteurs délimités en application du second alinéa de l'article L. 151-38.

Dans les communes pourvues d'un plan d'occupation des sols opposable lors de la publication de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, cette disposition s'applique, le cas échéant, à partir de l'approbation de la première modification ou révision de ce plan ».

Commentaire du commissaire enquêteur :

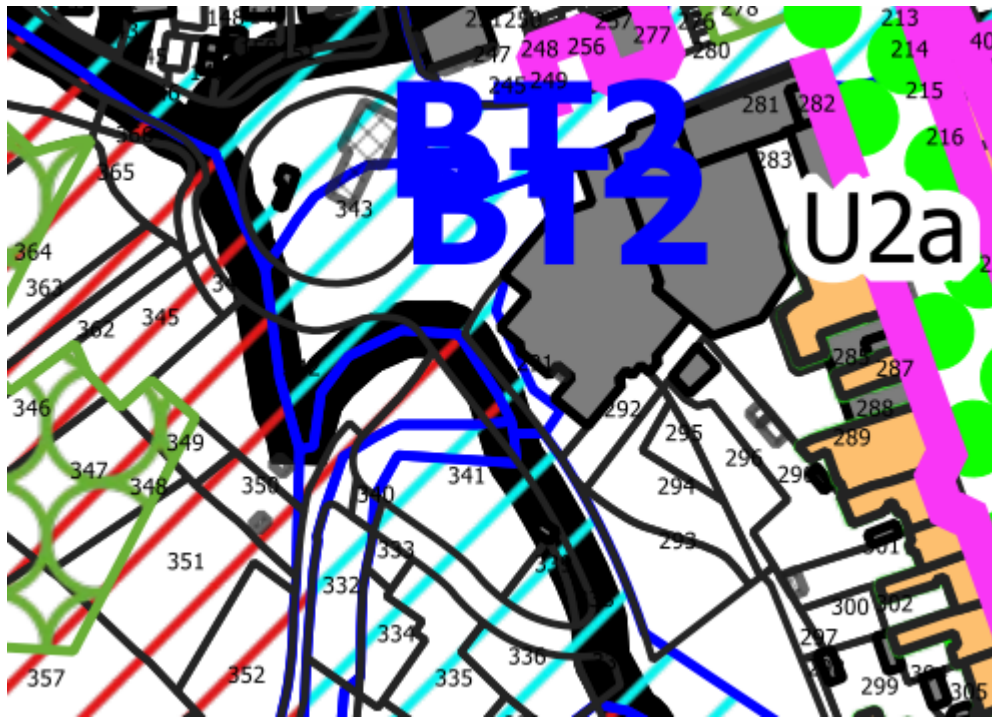
Cet article ne semble pas applicable à la commune de Bagnères de Luchon, car la télécabine n'est pas située sur son domaine skiable ni ne le dessert directement, et la télécabine n'est pas, pour Luchon, un équipement dédié exclusivement à la pratique du ski.

Sur la commune de Saint Aventin, le champ de neige, qui porte le tronçon communal de la télécabine, est identifié au PLU comme secteur de remontée mécanique. De surcroît la « télécabine de Luchon » est expressément indiquée au règlement graphique du PLU de Saint-Aventin.

1.6.2 Le PLU de Bagnères de Luchon et la remontée mécanique

Le Plan Local d'Urbanisme de Bagnères de Luchon a été approuvé le 30 août 2019. La version en vigueur résulte de la première révision simplifiée du PLU, approuvée le 28 décembre 2020 à l'occasion de la reconstruction du refuge de Venasque.

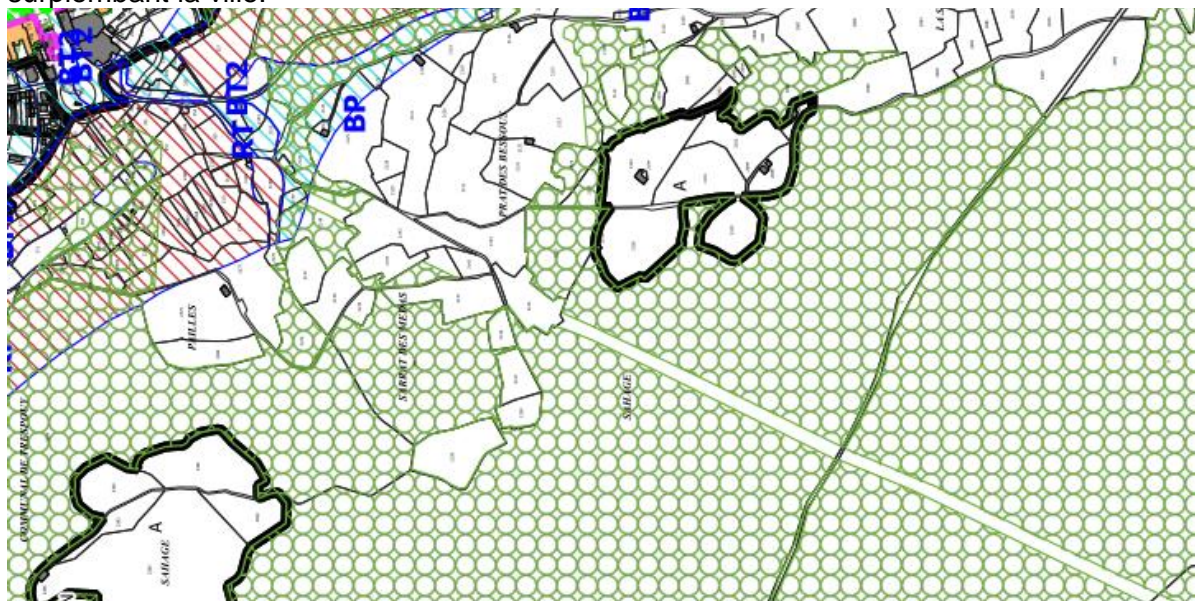
La parcelle cadastrée sous le numéro 343, sur laquelle est construite la gare aval actuelle, et sur laquelle doit être construite la future gare aval, est située en zone urbaine, zone U2a, et en zone bleue du PPRN Plan de prévention des risques naturels de la commune.



Le règlement écrit du PLU autorise, en zone U2a, « les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif ».

Au sud du giratoire actuel, le tracé de la télécabine se situe en zone naturelle, zone N. Le bas du tracé de la télécabine se situe en zone rouge du PPRN.

Le secteur d'implantation de la télécabine n'est pas indiqué au règlement graphique du PLU. Le layon de la télécabine apparaît toutefois « en creux », par interruption du zonage délimitant un EBC, « Espace boisé classé à conserver ou à créer », sur les espaces forestiers surplombant la ville.



L'article N2 du règlement écrit du PLU précise que, dans le secteur Ns, les équipements sportifs liés à la pratique du ski et de la randonnée, en particulier les remontées mécaniques de la station de Superbagnères, peuvent être autorisées sous la seule réserve de respect du PPRN.

Le tracé de la télécabine est situé en dehors du secteur Ns.

Le règlement du secteur N permet néanmoins la reconstruction de la télécabine, car :

- Le secteur Ns ne correspond qu'au domaine skiable, et n'a expressément pour vocation que d'autoriser la réalisation d'équipements sportifs,
- L'article N1 du règlement autorise en zone N la construction d'infrastructures de transport. Or la télécabine, qui relie deux espaces urbains, est bien une infrastructure de transport et non uniquement un équipement sportif. Elle n'en reste pas moins une remontée mécanique.

Commentaire du commissaire enquêteur :

La reconstruction à neuf de la télécabine, même en lieu et place de la télécabine existante, pourrait nécessiter la délimitation formelle au règlement graphique du PLU d'un secteur tel que prévu aux articles L 151-38 et R 151-48 du Code de l'urbanisme.

Toutefois, l'intention inscrite au règlement graphique du PLU au travers d'un corridor interrompant l'EBC sur le tracé de la télécabine, est sans aucune ambiguïté la préservation de la télécabine et non la reforestation de son layon, et le maintien de la télécabine dans l'axe formé par l'interruption de l'espace boisé classé.

Par ailleurs, pour faire suite à mon interrogation sur ce sujet auprès de l'Agence technique départementale, le PLU de Bagnères de Luchon a été mis à jour par ajout, au tableau des servitudes d'utilité publique, de la servitude Loi Montagne de 1993, par arrêté du maire de Bagnères de Luchon n° ARR-2021-0069 du 22 mars 2021, reçu en Préfecture le 23 mars 2021. Ont ainsi été reportés dans les annexes au PLU l'arrêté préfectoral du 22 janvier 1993, son état parcellaire, et un tableau de correspondance des parcelles suite à une modification du cadastre intervenue depuis l'arrêté préfectoral.

Je considère donc que, dans l'hypothèse où l'inscription d'un secteur de l'article L151-38 CU resterait néanmoins nécessaire, son absence au PLU de Bagnères de Luchon ne relèverait que d'une erreur matérielle car les annexes au PLU définissent le tracé de la télécabine et le règlement graphique du PLU fait apparaître sans aucune ambiguïté à la fois le maintien d'une remontée mécanique et son tracé, ce dernier étant précisément visible entre deux EBC. Le règlement écrit des zones U2a et N permet la reconstruction de la télécabine.

Je considère donc que la reconstruction de la télécabine, en lieu et place de la télécabine actuelle, est bien conforme au PLU communal.

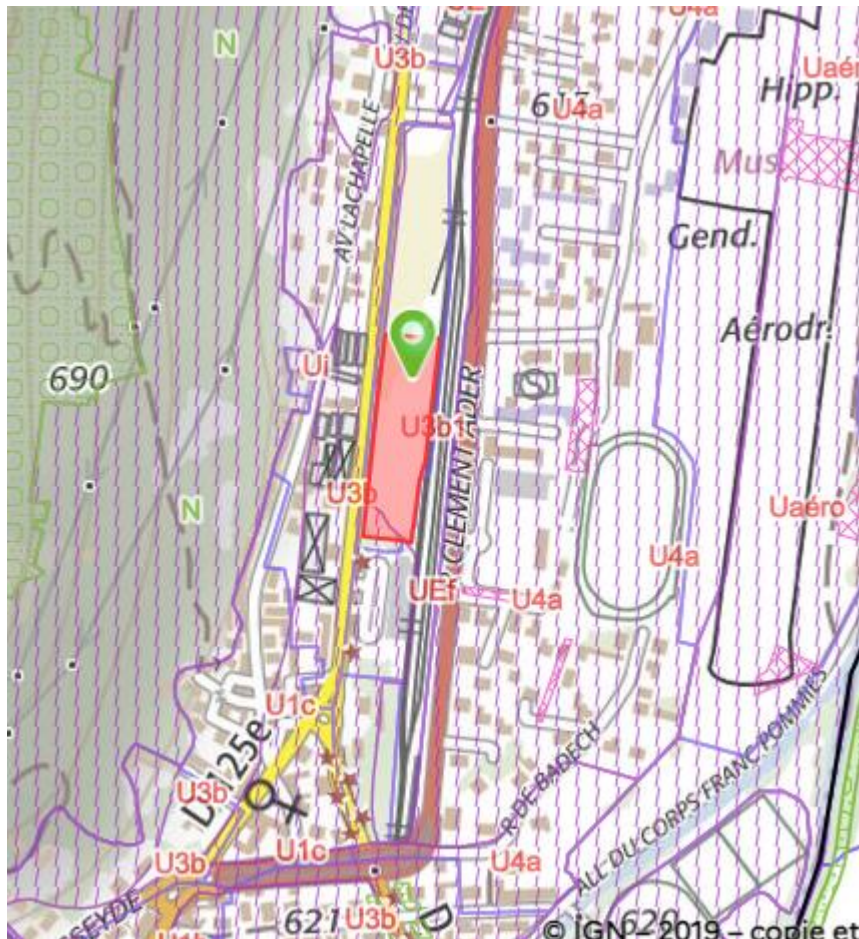
Ceci étant, dans l'hypothèse où une erreur matérielle affecterait le règlement graphique du PLU, cette erreur ne devrait pas se traiter par l'ignorance du règlement graphique, mais par sa correction.

1.6.3 Le PLU de Bagnères de Luchon et les opérations connexes à la remontée mécanique

Les terrains disponibles au nord de la gare, sur l'ancienne zone ferroviaire de triage et de dépôt de Bagnères de Luchon, concernent essentiellement les grandes parcelles AC 0315, longue de 177 mètre, de 8200 m², et AB 0152, longue de 157 mètres, de 7 300 m².

Ces délaissés ferroviaires ont été cédés par la SNCF à la commune.

Ces parcelles forment au PLU le secteur U3b1 : « secteur à vocation résidentielle et d'activités économiques à proximité de la gare ».



Le Règlement du PLU très imprécis, n'interdit pas la réalisation d'équipements publics. Toutefois, la réalisation de 600 places de parking consommera la plus grande partie de ces parcelles, ce qui ne paraît pas conforme à leur vocation « résidentielle et d'activités économiques ».

L'opération de création d'un pôle multimodal et de 600 places de stationnement est prévue d'être réalisée en plusieurs phases, sur six ans entre 2022 et 2027. (s. : bulletin municipal de Luchon, T4 2021, p 11).

Ce délai est plus que suffisant pour modifier le PLU et permettre ainsi la réalisation de l'ensemble du programme d'équipements publics prévu sur ce secteur.

La rédaction du PADD Plan d'aménagement et de développement durable, avec lequel le Règlement doit rester cohérent, ne facilitera pas cette modification car il priorise de façon très explicite l'accroissement de l'offre en stationnement à proximité de la télécabine et non sur le pôle gare SNCF :

Extrait page 4 du PADD, « Conforter le tourisme » :

- Les liaisons avec le domaine skiable par l'intermédiaire du téléporté sont favorisées :
 - grâce à l'amélioration de l'accès automobile par la voie de contournement ouest en projet
 - grâce à l'accroissement de l'offre en stationnements aux abords de l'équipement.

Extrait page 16 PADD : « Stationnement »

- Stationnement

L'enjeu est l'augmentation de l'offre en stationnement pour répondre aux besoins des habitants, des curistes et touristes, dans trois secteurs prioritaires :

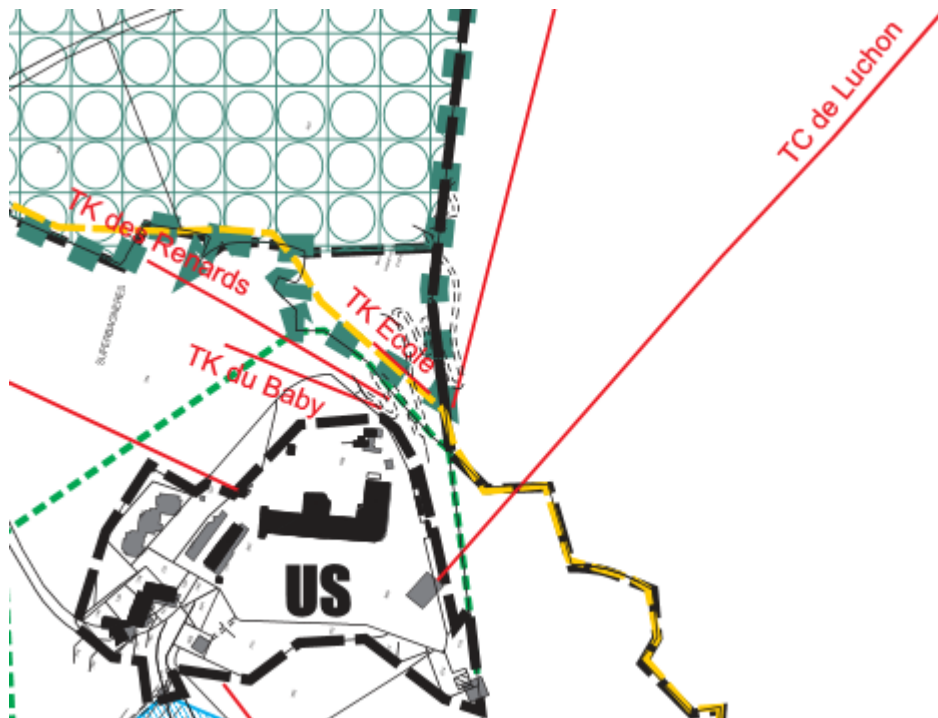
- dans le quartier thermal avec 150 à 200 places pour décharger le stationnement sur voie et sur l'esplanade des Thermes.
- au téléporté avec l'agrandissement du parking existant et l'aménagement de parkings le long de la future déviation en liaison avec le centre ancien.
- dans le centre ancien pour les habitants et les riverains

1.6.4 Le PLU de Saint Aventin

1.6.4.1 Dispositions applicables à la remontée mécanique

La gare amont se situe en zone urbanisée, secteur US du PLU de Saint Aventin.

La télécabine traverse ensuite brièvement, avant d'entrer sur le territoire de Bagnères de Luchon, la zone naturelle, secteur NS du règlement graphique du PLU de Saint Aventin correspondant au champ de neige de la station de Superbagnères. Le tracé de la « Télécabine de Luchon » est explicitement inscrit au règlement graphique : (ci-dessous extrait du règlement graphique du PLU) :



La zone US, d'une surface d'environ 7,3 hectares, comprend un seul site : Superbagnères. Aux termes du règlement écrit du PLU, cette zone est « destinée à l'accueil d'activités de loisirs et de tourisme. Elle est donc réservée principalement aux constructions et installations liées à l'exploitation de la station de Superbagnères ».

L'article US2 du Règlement du PLU y autorise notamment « Les constructions nécessaires à l'exercice des activités sportives d'hiver et d'été ».

Les autres articles du règlement du PLU semblent respectés par le projet pour ce qui concerne la hauteur et l'aspect extérieur du bâtiment. Toutefois le projet ne répond pas à plusieurs règles qui concernent :

- Les terrassements : le PLU demande de « limiter au maximum les terrassements » alors qu'ici le projet augmente volontairement ces terrassements pour limiter l'impact visuel de la station amont,
- La toiture terrasse, non autorisée au règlement,
- Le respect d'un retrait de 6 mètres par rapport à la limite des emprises publiques (le projet intercepte un chemin qui pourrait être considéré comme ouvert à la circulation publique, et l'emprise exacte du parking public de Superbagnères peut être discutée).

Toutefois, l'article 4 des clauses générales du Règlement écrit exonère les infrastructures publiques du respect de la plupart de ces clauses sous réserve de « justifications techniques » :

ARTICLE 4 – EQUIPEMENTS PUBLICS

Dans toutes les zones, l'édification d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux divers (eau potable, assainissement, gaz, électricité, télécommunications, ouvrages pour la sécurité publique, etc...) des voies de circulation terrestres, ferroviaires, aériennes ou aquatiques peut être autorisé même si les installations ne respectent pas le corps de règle de la zone concernée. Toutes justifications techniques doivent être produites pour démontrer les motifs du choix du lieu d'implantation.

Ces ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (pylônes, château d'eau, réservoir, émetteur-récepteur...) sont autorisés dans toutes les zones du PLU et ne sont pas soumis aux dispositions des articles 3 à 14 du règlement du PLU.

Le projet est ainsi conforme au PLU de Saint-Aventin.

Il n'en reste pas moins qu'une modification du PLU (procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU) aurait ici permis d'éviter de déroger à des règles importantes du PLU, de lever les approximations et incertitudes, et de sécuriser le projet tout en garantissant de façon transparente son insertion urbaine.

En zone NS, qui concerne le départ de la ligne de télécabine, sont admis :

1. Les aménagements nécessaires à l'exercice des activités sportives d'hiver et d'été
3. Les ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation du domaine skiable, des services publics et à l'exploitation hydraulique

La reconstruction de la télécabine est nécessaire à l'activité des activités sportives d'hiver et d'été et au fonctionnement du service public de transport.

Le PLU de Saint Aventin permet l'aménagement projeté.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le projet de reconstruction de la télécabine est compatible avec le PLU de Saint-Aventin, au prix de larges dérogations à son Règlement écrit.

1.6.4.2 Dispositions applicables au réaménagement du plateau de Superbagnères

Le projet de réaménagement du plateau de Superbagnères prévoit, outre la création d'un belvédère en prolongement du parvis du Grand Hôtel, en toiture-terrasse de la nouvelle gare amont de la télécabine, des démolitions d'infrastructures anciennes, l'ouverture d'un passage entre le Grand Hôtel et le bâtiment Aneto, la suppression et la renaturation d'une partie importante du parking, le déplacement et l'intégration paysagère des locaux techniques (garage à dameuses, ..).

Le PLU de Saint-Aventin en vigueur comporte une orientation d'aménagement pour le secteur de Superbagnères, qui prévoit notamment la construction d'une nouvelle résidence de tourisme de 100 à 150 lits à un emplacement que le nouveau schéma d'aménagement dédie à un parking, sur le site de l'actuel garage à dameuses.

Une évolution du document d'urbanisme est donc nécessaire.

Les objectifs d'une modification du PLU ont été définis par une délibération du conseil municipal de Saint-Aventin du 23 novembre 2021 :

Cette modification du Plan Local d'Urbanisme a pour objectif d'actualiser le PLU en cohérence avec les dispositions actées par le schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères et par conséquent :

- Créer une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), en remplacement de l'orientation d'aménagement actuelle, qui traduise les objectifs définis dans le schéma d'aménagement validé le 29 juillet 2021 ;
- Revoir la pertinence du zonage du PLU sur le secteur du plateau de Superbagnères et notamment la limite entre les zones US et NS, pour prendre en compte les orientations du schéma d'aménagement ;
- Réinterroger le règlement écrit des zones US et NS, afin de mieux encadrer les constructions et aménagement possibles en fonction de l'OAP ;
- Corriger des erreurs matérielles dans le règlement ou apporter des précisions à certains articles en vue d'éviter des interprétations erronées.

La procédure de modification du PLU a été engagée par arrêté du maire de Saint-Aventin n° 2021-80 A du 25 novembre 2021.

Commentaires du commissaire enquêteur :

La reconstruction de la télécabine et l'aménagement de ses abords vont générer un surcroît d'attractivité sur le plateau de Superbagnères. La refonte des règles d'urbanisme applicables est nécessaire pour cadrer toute évolution future du site. L'inscription dans le PLU 2010 du schéma d'aménagement défini en 2021 apportera une garantie importante quant à l'évolution du site classé.

1.7 Les mesures de concertation et d'information en amont du projet

1.7.1 La publication d'une déclaration d'intention

Aux termes de l'article L121-18 du Code de l'environnement, une déclaration d'intention doit être publiée par le maître d'ouvrage avant le dépôt de la demande d'autorisation.

La communication au public de cette déclaration d'intention a pour objet de permettre l'exercice d'un droit d'initiative citoyenne pour participer, au travers de la concertation, à la préparation de la décision à venir.

Le droit d'initiative permet à tout citoyen, association agréée pour la protection de l'environnement, ou encore collectivité de demander au préfet l'organisation d'une concertation préalable, si celle-ci n'a pas eu lieu, sur des projets soumis à une déclaration d'intention (Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement).

La déclaration d'intention du maître d'ouvrage est publiée sur un site internet et comporte les éléments suivants :

- 1° Les motivations et raisons d'être du projet ;
- 2° Le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;
- 3° La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;
- 4° Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- 5° Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées ;
- 6° Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public.

La note publiée par le syndicat mixte Midi Pyrénées Montagne valant déclaration d'intention du remplacement de la télécabine de Superbagnères, rédigée par le cabinet Epode, est datée de mars 2020. Elle comporte les points suivants :

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

La note valant déclaration d'intention est ainsi formellement complète.

Elle précise en outre utilement la nature et la portée du droit d'initiative, récent dans notre droit et donc encore peu connu, ainsi que les modalités principales d'exercice de ce droit d'initiative :

« Conformément aux dispositions des articles L121-17-1 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 ».

Toutefois, par une présentation synthétique erronée de l'article L121-17-1 CE, la note, ainsi que sa page de présentation sur le site de la Préfecture de la Haute-Garonne, laissent par contre entendre, à tort, que le maître d'ouvrage a déjà décidé d'engager une concertation avec le public. En effet, il y est indiqué en introduction:

« 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 du garant, le maître d'ouvrage doit procéder à une déclaration d'intention qui peut donner lieu (...) à un « droit d'initiative ».

Cette mention erronée est regrettable car elle conduit à considérer à tort qu'une concertation sera organisée en tout état de cause, et qu'en conséquence l'exercice du droit d'initiative ne serait pas nécessaire ni utile, et le public est au final ainsi dissuadé de recourir à ce nouveau droit d'expression et de participation.

La déclaration d'intention, et l'erreur qui l'accompagne, ont été publiées le 19 juin 2020 sur le site de la préfecture de la Haute-Garonne :

<https://www.haute-garonne.gouv.fr/Publications/Declarations-d-intention-enquetes-publiques-et-avis-de-l-autorite-environnementale/Eau/Declaration-d-intention-relative-au-remplacement-de-la-telecabine-de-Superbagneres>



Accueil > Publications > Déclarations d'intention, enquêtes publiques et avis de l'autorité environnementale > Eau > Déclaration d'intention relative au remplacement de la télécabine de Superbagnères

Eau

Autorisation loi sur l'eau

Captage d'eau potable

Déclaration d'intention

Déclaration d'intention - projet d'extension de l'usine d'eau potable du Fousseret

Déclaration d'intention - Usine de traitement d'eau potable sur la commune de SAUBENS

Déclaration d'intention pour la création de l'usine d'eau potable sur la commune de Carbonne

Déclaration d'intention relative au projet de reprise des circulations de la ligne Montréjeau-Luchon

Déclaration d'intention relative au remplacement de la télécabine de Superbagnères

Enquêtes publiques en cours ou programmées

Déclaration d'intention relative au remplacement de la télécabine de Superbagnères

Mise à jour le 19/06/2020

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

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 L121-16 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.

> déclaration d'intention - format : PDF   - 1,19 Mb

La note publiée y indique que « la période de déclaration d'intention est ouverte du 22 juin au 22 octobre 2020 ». Cette indication de la durée pendant laquelle le droit d'initiative peut être exercé est utile, mais il est possible que la date limite indiquée ne soit ici qu'approximative. Le Code de l'environnement prévoit un délai de quatre mois à compter d'une date de publication, dont on peut penser qu'il s'agit de la date la plus tardive des deux publications requises par l'article R121-25 CE. Faute de précisions quant à la date de publication sur le site internet de la personne publique maître d'ouvrage, et compte tenu d'une publication le 19 juin sur le site de la Préfecture, rien n'indique ici que la date limite du 22 octobre 2020 corresponde exactement à l'expiration de ce délai de quatre mois.

Il est toutefois peu probable que cette imperfection-ci ait affecté les conditions de participation du public à la définition du projet.

La déclaration d'intention a été par ailleurs mise en ligne :

- sur le site internet institutionnel du département de la Haute Garonne, à la page Haute-Garonne Montagne qui présente la politique montagne du département,
- sur le site internet de chacune des deux communes de Saint Aventin (en page Infos diverses) et de Bagnères de Luchon (en page Urbanisme, avec pour ce dernier site l'indication « publiée du 12 juin au 12 octobre 2020 »),
- mais, et c'est dommage, pas sur le site grand public du Syndicat mixte Haute-Garonne Montagne, site qui diffuse les informations sur l'actualité des stations et les activités qui y

sont programmées, et où se commercialisent les forfaits de ski : <https://luchon.eliberty.fr/fr/>



Sur le site internet de Bagnères de Luchon, page Urbanisme :

DÉCLARATION D'INTENTION DE LA TÉLÉCABINE DE SUPERBAGNÈRES

Publiée le 12 juin 2020 jusqu'au 12 octobre 2020

[PDF ci-joint](#)

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.

1.7.2 L'absence de concertation préalable avec le public

Au final, ce projet stratégique pour la station et pour Luchon n'a pas fait l'objet d'une concertation organisée par le maître d'ouvrage en amont de sa définition, ni au travers du droit d'initiative du public ni à l'initiative du maître d'ouvrage lui-même, ni pour la définition du système de transport (besoins à satisfaire, objectifs poursuivis), ni concernant l'insertion urbaine ou environnementale du projet.

Cette absence peut se comprendre car le projet paraissait largement consensuel, et même salvateur, à ceci près que le projet n'était pas défini et que seul le principe était connu.

L'absence de concertation préalable est regrettable, car elle a contribué aux aléas programmatiques du projet.

L'association des professionnels du ski et du tourisme 4 saisons aurait facilité et enrichi la définition des objectifs fonctionnels à atteindre et du programme à réaliser.

L'association du public aurait également pu éviter l'impasse du projet initial, qui associait maladroitement immeuble de bureau et gare aval, au prix de difficultés d'insertion de l'immeuble et d'une attention insuffisante au niveau d'accessibilité à atteindre par le système de transport.

1.7.3 L'information du public

Depuis 2014, où le changement de télécabine a été déclaré urgent par voie de presse, le public a été davantage informé de l'intervention du Conseil départemental de la Haute-Garonne, venant relayer les capacités financières insuffisantes des communes, que du projet lui-même.

Un article du 25 août 2020, dans Le Petit Journal, a utilement repris la description sommaire du projet qui était alors publiée dans le cadre de la Déclaration d'Intention du maître d'ouvrage. D'autres médias ont également pu la relayer.

En décembre 2020, alors que les stations de ski subissaient la fermeture de leurs remontées mécaniques dans le cadre de la lutte contre la Covid 19, un article d'Actu_Toulouse (et sans doute d'autres médias) soulignait le rôle de transport public interurbain de la télécabine de Superbagnères, laissée de ce fait en fonctionnement par le Préfet de la Haute-Garonne.

Pour utiles qu'elles soient, ces rares informations ne sont pas au niveau qui aurait été nécessaire compte tenu de l'importance du projet global.

Revue de presse :

2010 12 24 La Dépêche - Dix millions pour changer la télécabine.pdf

2014 06 12 La Dépêche Bagnères-de-Luchon. Changer la télécabine _ le prix et l'urgence de la nécessité .pdf

2014 11 28 Tarbes7.fr - Luchon va investir 46 millions d'ici 2020.pdf

2017 12 29 Les Echos - La Haute-Garonne va reprendre trois stations de ski .pdf

2018 06 25 Toulouse7.com - fréquentation estivale et horaires élargis.pdf

2019 12 29 La Dépêche - Du VTT et de la rando, en attendant la neige.pdf

2020 01 21 La Dépêche - étude mobilités - Un comité de pilotage pour dessiner la ville de demain.fr.pdf

2020 08 25 Le petit journal - Une nouvelle télécabine en novembre 2021 - Comminges - Bagnères-de-Luchon.pdf

2020 12 11 Actu_Toulouse - La télécabine considérée comme transport inter urbain.pdf

1.7.4 La consultation préalable des personnes publiques

1.7.4.1 Au stade de la déclaration d'intention

L'article L 121 - 18 du Code de l'environnement stipule :

« (...) L'autorité administrative compétente pour autoriser le projet informe les régions, les départements et les communes dans lesquels se trouve tout ou partie du territoire mentionné dans la déclaration d'intention. Elle peut informer d'autres collectivités territoriales ainsi que leurs groupements. Elle peut également informer des associations ou fédérations d'associations agréées au titre de l'article L. 141-1 dans le cadre de la région ou du département dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention ».

Commentaire du commissaire enquêteur :

Malgré les prescriptions de l'article L 121-18 du Code de l'environnement, aucune des deux communes compétentes pour autoriser le projet sur son territoire, n'a consulté la région, le département, ni même la commune voisine concernée par la même déclaration d'intention.

L'abstention des deux communes, venant après la grande discrétion du maître d'ouvrage, a privé celui-ci de potentielles remarques pertinentes sur les insuffisances du programme initial.

1.7.4.2 Au stade de la demande d'autorisation d'exécuter des travaux

En application de l'article L122-1-1 du Code de l'environnement, lorsque le projet est soumis à évaluation environnementale (et donc à enquête publique), la délivrance de l'autorisation prend obligatoirement en compte l'étude d'impact, l'avis des personnes publiques devant être consultées ainsi que le résultat de la consultation du public.

La liste des personnes publiques devant être ici consultées pour avis est précisée à l'article L122-1-V du Code de l'environnement. Il s'agit de l'Autorité Environnementale et des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet.

Commentaire du commissaire enquêteur :

En application de l'article L122-1 du Code de l'environnement, chaque commune aurait dû, là encore, consulter sa voisine, ainsi que la communauté de communes (qui avait la compétence « Remontées mécaniques » avant de la déléguer au syndicat Haute-Garonne Montagne). Par message électronique du 13 février 2021, le commissaire enquêteur leur a rappelé l'obligation de procéder à ces consultations.

1.8 L'autorité organisatrice de l'enquête publique

La télécabine est installée sur les deux communes de Bagnères de Luchon (où est située la gare aval) et de Saint Valentin (où est située la gare amont sur le site de Superbagnères). Le remplacement de la télécabine et la reconstruction des deux gares nécessitent donc l'obtention d'une autorisation d'exécution des travaux valant permis de construire sur chacune des deux communes, autorisation nécessitant au préalable l'organisation d'une enquête publique. S'agissant d'une installation unique, avec un dossier d'étude d'impact unique, la solution d'une enquête publique unique aux deux communes s'imposait.

Cette enquête unique est prévue à l'article L123-6-1 du Code de l'environnement, qui stipule :

« Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par la présente section dès lors que les autorités compétentes pour prendre la décision désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. (...)

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du ou des projets, plans ou programmes.

Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises ».

Les deux collectivités, saisies par le Syndicat mixte Haute Garonne Montage de demandes d'autorisation d'exécutions de travaux soumises à enquête publique, ont donc décidé de confier à l'une d'entre elles l'ouverture et l'organisation d'une enquête publique unique.

L'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise est le maire, qui a pouvoir pour délivrer les autorisations d'urbanisme demandées.

Les deux collectivités ont néanmoins préféré soumettre la question à leurs conseils municipaux respectifs, qui ont également décidé d'un partage des coûts par moitié.

Par délibération n° 2020 – 72 du 7 décembre 2020, reçue en Préfecture le 7 décembre 2020, le conseil municipal de la commune de Saint Avenin a décidé de désigner la commune de Bagnères de Luchon pour ouvrir et organiser l'enquête publique unique sur les demandes d'autorisation d'exécution des travaux.

Par délibération n° DEL20200209 du 28 décembre 2020, reçue en Préfecture le 31 décembre 2020, le conseil municipal de la commune de Bagnères de Luchon a de son côté accepté « que la commune soit désignée autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique unique (...)»

Ma désignation comme commissaire-enquêteur de l'enquête unique par le président du Tribunal Administratif de Toulouse le 27 janvier 2021 a été effectuée dans ce cadre.

L'autorité organisatrice de la présente enquête publique est la commune de Bagnères de Luchon.

1.9 Le dossier d'enquête publique

1.9.1 Elaboration du dossier

Le dossier d'enquête publique a été établi par le cabinet Epode, assistant du maître d'ouvrage.

Le service en charge du dossier, à l'origine l'antenne locale du SMOHGM, a été renforcé par le service Urbanisme de l'Agence Technique Départementale ATD31

1.9.2 Composition du dossier d'enquête publique

L'énoncé ci-après des pièces du dossier d'enquête publique reprend le titre des pièces telles qu'elles figurent au dossier dématérialisé.

1.9.2.1 DOSSIER DAET BAGNERES DE LUCHON

A/ DOSSIER DAET

1/ PRÉSENTATION DE L'INSTALLATION

a/ Mémoire descriptif

b/ Caractéristique technique

c/ Organisation de la maîtrise d'œuvre

2/ NOTE SUR LES MESURES DE PRÉSERVATION ET DE RÉHABILITATION DU MILIEU NATUREL

3/ ÉCHÉANCIER DE LA CONSTRUCTION DE L'INSTALLATION

4/ PLAN DE SITUATION

5/ IMPLANTATION DE L'INSTALLATION

a/ Profil en long

b/ Insertion paysagère

6/ NOTE DE CALCUL

a/ Pour 1500 personnes / heure b/ Pour 2500 personnes / heure

c/ Avis conforme au titre de la sécurité

7/ NOTE SUR LES DISPOSITIONS POUR L'ÉVACUATION DES USAGERS

a/ Plan de sauvetage TC4 b/ Plan de sauvetage TC10

c. Plan ORSEC

d. Tableau accès

e/ Note complémentaire sur l'évacuation des usagers

f/ Plan de situation des pistes utilisées dans le cadre de l'évacuation

8/ RISQUES NATURELS PRÉVISIBLES

- a/ Étude géotechnique préalable
- b/ Attestation vis-à-vis du risque avalanche c/ Note sur les risques naturels

9/ INCIDENCE NATURA 2000

- a/ Dossier initial
- b/ Courrier de demande de complément d'information de la DDT 31 c/ Réponse à la demande complément du SMO

10/ ÉTUDE D'IMPACT

- a/ Courrier du SMO présentant le complément à l'étude d'impact, suite au premier avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)
- b/ Étude d'impact
- c/ Courrier du CGEDD du 13 septembre 2021, accusant réception du dépôt d'un dossier complet au 17 août 2021 et fixant le délai de réponse à 2 mois
- d/ Capture d'écran du site du CGEDD, onglet avis rendus, au 18 octobre 2021, montrant l'absence d'avis dans les délais impartis, valant avis favorable
- e/ Avis du CGEDD suite à la commission du 03 novembre 2021
- f/ Mémoire en réponse du SMO à l'avis du CGEDD du 03 novembre 2021

B/ PIÈCES COMPLÉMENTAIRES AUX DOSSIERS DE DAET

1/ SERVITUDE LOI MONTAGNE AUTORISATION D'OCCUPER LE SOL

- a/ Plan du parcellaire
- b/ Tableau du parcellaire avec propriétaires
- c/ Arrêté préfectoral instituant la servitude de survol des terrains et d'implantation des pylônes
- d/ Annexe à l'arrêté préfectoral présentant l'état parcellaire
- e/ Tableau de correspondance des numéros de parcelles, suite à une réforme d'une partie du cadastre
- f/ Délibération du conseil municipal de Bagnères-de-Luchon cédant au SMO la parcelle correspondant à la gare de départ de la télécabine
- g/ Plan parcelle C3 Bagnères de Luchon

2/ AUTORISATION DE DÉFRICHEMENT

- a/ Arrêté préfectoral d'autorisation de défrichement b/ Plan de situation du défrichement

3/ PERMIS DE DÉMOLIR

- a. Arrêté PC démolir
- b. IndA Planches photographiques
- c. IndB Descriptif du projet
- d. IndB document cerfa
- e. Liste des parcelles indA
- f. Plan de masse (indA)
- g. Plan de situation (indA)
- h. Recepissé permis de démolir Luchon
- i. Sommaire indB
- j. Page de garde indB

4/ AVIS COMMISSION DÉPARTEMENTALE SÉCURITÉ

- a/ Dossier sécurité a. Plans grand format b. Notice sécurité c. Façades
- d. Plan de masse

- e.RDC
- f R+1
- g. R+2
- h/ Avis préfet sur la sécurité d'un établissement recevant du public
- i/ Arrêté sécurité & accessibilité d'un établissement recevant du public

5/ AVIS COMMISSION DÉPARTEMENTALE ACCESSIBILITÉ

- a/ Dossier accessibilité
- a.Plans grand format b.Façades
- c.RDC
- d.R+1
- e.R+2
- f.Notice accessibilité ERP
- g.Notice accessibilité RM
- h/ Avis préfet sur l'accessibilité d'un établissement recevant du public
- i/ Arrêté sécurité & accessibilité d'un établissement recevant du public

6/ AVIS DES COLLECTIVITÉS SUR LE PROJET

- a/ Délibération de la commune de Bagnères-de-Luchon
- b/ Délibération de la commune de Saint-Aventin
- c/ Délibération de la commune de Castillon-de-Larboust
- d/ Délibération de la communauté de communes des Pyrénées Haut- Garonnaises

C/ PERMIS DE CONSTRUIRE GARE

1/ DOSSIER PERMIS DE CONSTRUIRE

- a/ CERFA permis de construire b/ Plan de masse
- c/ Coupe
- d/ Plan toiture e/ Façades
- f/ Insertion g/ Notice
- h/ Attestation parasismique i/ Attestation RT 2012

2/ PERMIS D'AMÉNAGER ABORDS GARE

- a.Avis PA gare avale
- b.Cerfa_luchon modifiable
- c.Cerfa_luchon signé
- d.Coupes et vues_A1 – SIGNÉ
- e.EP-EU-AEP_201126 – SIGNÉ
- f.Etat actuel Terrain_A1 – SIGNÉ
- g.Etude impact_PDG – SIGNÉ
- h.Hypothèse d'implantation_A3 – SIGNÉ
- i.Liste des pieces -SIGNÉ
- j.Notice SIGNE
- k.NOTICE_201126 – SIGNÉ
- l.Photographie lointaine_A3 – SIGNÉ
- m.Photographie proche_A3 – SIGNÉ
- n.Plan de composition_A1 -SIGNÉ
- o.Plan de situation – SIGNÉ
- p.Secs_201126 – SIGNÉ
- q. Annexe 01_Schéma_PDG - SIGNÉ

3/ AVIS ARCHITECTE DES BATIMENTS DE France

D/ NOTE DE PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE (article R123-8 du code de l'environnement 3°, 4°, 5° et 6°)

1.9.2.2 DOSSIER DAET SAINT-AVENTIN

A/ DOSSIER DAET

1/ PRÉSENTATION DE L'INSTALLATION

- a/ Mémoire descriptif
- b/ Caractéristique technique
- c/ Organisation de la maîtrise d'œuvre

2/ NOTESUR LES MESURES DE PRÉSERVATION ET DE RÉHABILITATION DU MILIEU NATUREL

3/ ÉCHÉANCIER DE LA CONSTRUCTION DE L'INSTALLATION

4/ PLAN DE SITUATION

5/ IMPLANTATION DE L'INSTALLATION

- a/ Profil en long
- b/ Insertion paysagère

6/ NOTE DE CALCUL

- a/ Pour 1500 personnes / heure
- b/ Pour 2500 personnes / heure
- c/ Avis conforme au titre de la sécurité

7/ NOTE SUR LES DISPOSITIONS POUR L'ÉVACUATION DES USAGERS

- a/ Plan de sauvetage TC4
- b/ Plan de sauvetage TC10
- c. Plan ORSEC
- d. Tableau accès
- e/ Note complémentaire sur l'évacuation des usagers
- f/ Plan de situation des pistes utilisées dans le cadre de l'évacuation

8/ RISQUES NATURELS PRÉVISIBLES

- a/ Étude géotechnique préalable
- b/ Attestation vis-à-vis du risque avalanche c/ Note sur les risques naturels

9/ INCIDENCE NATURA 2000

- a/ Dossier initial
- b/ Courrier de demande de complément d'information de la DDT 31
- c/ Réponse à la demande complément du SMO

10/ ÉTUDE D'IMPACT

- a/ Courrier du SMO présentant le complément à l'étude d'impact, suite au premier avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)

- b/ Étude d'impact
- c/ Courrier du CGEDD du 13 septembre 2021, accusant réception du dépôt d'un dossier complet au 17 août 2021 et fixant le délai de réponse à 2 mois
- d/ Capture d'écran du site du CGEDD, onglet avis rendus, au 18 octobre 2021, montrant l'absence d'avis dans les délais impartis, valant avis favorable
- e/ Avis du CGEDD suite à la commission du 03 novembre 2021
- f/ Mémoire en réponse du SMO à l'avis du CGEDD du 03 novembre 2021

B/ PIÈCES COMPLÉMENTAIRES AUX DOSSIERS DE DAET

1/ SERVITUDE LOI MONTAGNE AUTORISATION D'OCCUPER LE SOL

- a/ Plan du parcellaire
- b/ TC Luchon tableau parcelles
- c/ Arrêté préfectoral instituant la servitude de survol des terrains et d'implantation des pylônes
- d/ Annexe à l'arrêté préfectoral présentant l'état parcellaire
- e/ Tableau de correspondance des numéros de parcelles, suite à une réforme d'une partie du cadastre
- f/ Délibération du conseil municipal de Saint-Aventin cédant au SMO la parcelle correspondant à la gare d'arrivée de la télécabine

2/ AUTORISATION DE DÉFRICHEMENT

- a/ Arrêté préfectoral d'autorisation de défrichement b/ Plan de situation du défrichement

3/ PERMIS DE DÉMOLIR

- a. Arrêté PC démolir
- b. IndA Planches photographiques
- c. IndB Descriptif du projet
- d. IndB document cerfa
- e. Liste des parcelles indA
- f. f. Plan de masse (indA)
- g. Plan de situation (indA)
- h. Recepissé permis de démolir St Aventin
- i. Dossier évaluation
- j. Sommaire indB
- k. Page de garde indB

4/ AVIS COMMISSION DÉPARTEMENTALE SÉCURITÉ

- a/ Dossier sécurité
- a. Plans grand format
- b. Notice sécurité
- c. Façades
- d. RDC
- e. R+1
- f/ Avis préfet sur la sécurité d'un établissement recevant du public
- g/ Arrêté sécurité & accessibilité d'un établissement recevant du public

5/ AVIS COMMISSION DÉPARTEMENTALE ACCESSIBILITÉ

- a/ Dossier accessibilité
- a. Plans grand format
- b. Façades
- c. RDC d. R+1
- e. Notice accessibilité RM

f. Notice accessibilité ERP_ST AVENTIN

g/ Avis préfet sur l'accessibilité d'un établissement recevant du public

h/ Arrêté accessibilité & sécurité d'un établissement recevant du public

6/ AVIS DES COLLECTIVITÉS SUR LE PROJET

a/ Délibération de la commune de Bagnères-de-Luchon

b/ Délibération de la commune de Saint-Aventin

c/ Délibération de la commune de Castillon-de-Larboust

d/ Délibération de la communauté de communes des Pyrénées Haut- Garonnaises

C/ PERMIS DE CONSTRUIRE GARE

1/ DOSSIER PERMIS DE CONSTRUIRE

a/ CERFA permis de construire

b/ Plan de masse

c/ Coupe

d/ Plan toiture

e/ Façades

f/ Insertion

g/ Notice

h/ Attestation parasismique

2/ AVIS DE LA COMMISSION DÉPARTEMENTALE DE LA NATURE DES PAYSAGES ET DES SITES (CDNPS)

a/ Avis de la CDNPS du 28 septembre 2021

b/ Procès-verbal de la commission du 28 septembre 2021

D/ NOTE DE PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE (article R123-8 du code de l'environnement 3°, 4°, 5° et 6°)

1.9.3 Avis des Personnes Publiques

Les avis favorables reçus des trois communes concernées et de la communauté de communes sont purement formels.

Les avis favorables concernant la sécurité et l'accessibilité des gares et du système de transport ne posent pas de difficulté. Est seulement à signaler, dans l'avis émis par le Préfet au titre de la sécurité du système de transport, la demande du SDIS de disposer de 120 m³ d'eau distribuable en 2 heures.

Selon les informations fournies par Réseau 31, il s'avère que le réservoir d'eau potable de la station contient 650 m³, est régulièrement réalimenté depuis le lac d'Arbesquens, pour une consommation constatée de 150 m³ maximum en temps ordinaire.

L'avis de l'ABF Architecte des Bâtiments de France, exprimé le 03/09/2021 à l'issue d'une longue phase d'évolution du projet pour en améliorer l'insertion, est un accord sur le projet de gare aval, sous réserve d'être saisi ultérieurement pour accord sur des éléments de finition ou d'exécution.

La Commission départementale des sites a émis, pour Saint-Aventin, un avis favorable sans opposition (une abstention) le 28 septembre 2021.

La DDT a jugé suffisants et suffisamment argumentés les éléments fournis au titre du dossier Natura 2000 le 12 octobre 2021.

L'Autorité Environnementale maintient, dans son deuxième avis, des recommandations qui concernent presque exclusivement les opérations connexes au remplacement de la télécabine, critiquant leur manque de détail, l'absence de leur évaluation approfondie (émission de gaz à effet de serre, impact des aménagements amont sur l'agriculture, impact des aménagements aval sur l'artificialisation des sols, ..), et leur traitement distinct de l'opération principale sans les inclure dans un périmètre unique d'évaluation environnementale.

Avis du commissaire enquêteur :

Les avis reçus sont favorables, y compris concernant l'insertion du projet dans le site classé de Superbagnères et dans le site patrimonial remarquable de Luchon.

Je rejoins toutefois les préoccupations exprimées par l'Autorité Environnementale concernant leur manque de détail ou d'évaluation, d'autant que le maître d'ouvrage, dans sa réponse à l'Autorité Environnementale, exprime sa réticence à préciser le rythme de réalisation des opérations connexes nécessaires à la limitation de l'accès au plateau par les véhicules particuliers.

Reste enfin à obtenir l'autorisation ministérielle d'exécuter des travaux en site classé.

1.10 Synthèse : un bon dossier pour l'opération centrale mais un descriptif imprécis pour les opérations connexes

Commentaires du commissaire enquêteur :

Le dossier d'enquête est de bonne qualité s'agissant du remplacement de la télécabine. Il détaille largement ses incidences à l'égard des riverains, ainsi que ses impacts potentiels sur l'environnement et les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. La note descriptive de la procédure informe clairement le public quant au traitement qui sera réservé à ses observations et à la place de l'enquête publique dans le processus global de décision.

Il ne précise toutefois pas suffisamment les objectifs du maître d'ouvrage, les besoins à satisfaire, le programme de l'opération.

Les opérations connexes sont moins, voire peu détaillées, alors que leur contribution au succès de l'opération d'ensemble doit être déterminante.

Le volume du dossier papier le rend difficile à manipuler. Par contre, le dossier dématérialisé, qui comporte un sommaire détaillé très clair, est facilement accessible.

2. Le projet de renouvellement de la télécabine de Superbagnères

2.1 Les enjeux du projet de reconstruction de la télécabine

2.1.1 La desserte de la station de Super Bagnères

Dans son rapport public annuel 2015 la Cour des Comptes a examiné l'avenir des stations de ski des Pyrénées. Elle y constate que les stations de ski des Pyrénées doivent faire face à une érosion continue de leur fréquentation, et que le financement des investissements structurants y est souvent compromis.

La Cour des comptes formulait notamment les recommandations suivantes :

- à l'État : prendre en compte le caractère structurant des sports d'hiver dans les schémas de coopération intercommunale.
- aux régions et départements : contribuer à l'élaboration d'un projet de territoire avec toutes les parties prenantes, et choisir les projets d'investissement en fonction du projet de territoire et des besoins de la clientèle.

C'est dans ce contexte que la prise de compétence « station de ski » par la communauté de communes des Pyrénées Haut Garonnaises d'une part et la création du syndicat mixte Haute Garonne Montagne d'autre part, financé essentiellement par le département de la Haute-Garonne, ont été les première étape du financement du remplacement de la télécabine de Superbagnères.

Le remplacement de la télécabine est jugé nécessaire depuis plus de 10 ans (article La Dépêche du midi, 24 décembre 2010, pour un coût alors estimé à 10 millions d'euros), mais n'a jamais pu être financé avant les changements institutionnels intervenus en 2018.

Après une trentaine d'années de service, la télécabine construite en 1993 est devenue obsolète. Son système n'est plus maintenu par son constructeur Pomagalski, et le dossier d'enquête précise que les pièces détachées, n'étant plus fabriquées, vont venir à manquer.

La télécabine est, avec la route départementale D46, la principale porte d'entrée de la station : elle assurerait en hiver jusqu'à 60 % des accès à la station, selon l'estimation du maître d'ouvrage (étude d'impact, §9.2 accès au plateau, page 347). (nota : cette estimation n'est pas étayée par un comptage du trafic. En raison de la dégradation de la performance technique de la télécabine, l'estimation de sa part modale est par ailleurs revue à la baisse dans des proportions importantes dans les mémoires en réponse à l'Autorité environnementale ou aux observations du Procès Verbal d'enquête).

Malgré l'incertitude concernant son impact réel, la télécabine paraît donc totalement indispensable à la desserte hivernale de la station.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le premier enjeu du remplacement de la télécabine est donc le maintien de l'accès à la station de Superbagnères par un transport en commun accessible depuis le centre de Luchon.

Le report modal sur la télécabine des flux en provenance de Luchon, majoritairement composée de résidences secondaires ou meublés de tourisme, en est le corollaire.

2.1.2 La valeur patrimoniale de l'accès au site classé

L'accès au plateau de Superbagnères s'est fait durant 50 ans par un train à crémaillère. Après 20 ans d'interruption du système de transport collectif, il est désormais assuré, depuis 30 ans, par une télécabine.

Cette histoire et cette ancienneté ont fini par associer l'image de Luchon au plateau et à son accès.

La télécabine, perçue comme prolongement de la station thermale vers les sommets des Pyrénées, a ainsi acquis en elle-même une valeur patrimoniale.

Toutes proportions gardées, cette situation rejoint celle signalée dans le Rapport à la commission supérieure des sites, perspectives et paysages du 1er octobre 2020, concernant la requalification des espaces d'accueil du Montanvers et le nouvel accès à la Mer de Glace, où est rappelée l'appréciation de l'inspecteur général Michel Brodovitch concernant « l'importance : de préserver un mode d'exploitation touristique datant du XVIIIème siècle et devenu en soi une valeur patrimoniale ».

En outre, le site des pâturages d'Arbesquens n'est pas classé pour la richesse de ses fourrages mais pour la beauté de ses paysages sur la chaîne des Pyrénées. Or, comme l'expose l'article L350-1 du code de l'Environnement, « Le paysage désigne une partie de territoire **telle que perçue par les populations**, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels ou humains et de leurs interrelations dynamiques ».

Autrement dit, sans personne pour regarder, point de paysage.

Le maintien de l'accès par télécabine au site des pâturages d'Arbesquens est nécessaire à la préservation de l'objet du site classé de Superbagnères.

Le renouvellement de la télécabine relève donc bien d'un enjeu patrimonial.



Photo : l'ancien train à crémaillère

2.1.3 La revitalisation de Saint Aventin

2.1.3.1 Le changement climatique et le tourisme de quatre saisons

.

L'article L 122-15 du Code de l'urbanisme conditionne la programmation des projets touristiques au respect d'un principe de prudence face aux effets du changement climatique en zone de montagne :

« Le développement touristique (...) [prend] en compte (...) la vulnérabilité de l'espace montagnard au changement climatique. Il contribue à l'équilibre des activités économiques et de loisirs, notamment en favorisant la diversification des activités touristiques ainsi que l'utilisation rationnelle du patrimoine bâti existant et des formules de gestion locative des constructions nouvelles ».

La forte diminution de l'enneigement va contraindre l'activité ski.

Le 1er Cahier Régional Occitanie sur le Changement Climatique, publié en 2021 par le RECO, Réseau d'Expertise sur le Changement climatique en Occitanie, qui regroupe laboratoires universitaires de recherche et instituts de recherche, fait état des prévisions suivantes :
« En ce qui concerne les projections futures, l'épaisseur du manteau neigeux dans les Pyrénées centrales pourrait diminuer de moitié d'ici 2050 à 1800 m d'altitude, et la période de permanence de la neige au sol pourrait se réduire de plus d'un mois par an. »

Le même rapport suggère par contre (p 157) que la fraîcheur du plateau pourrait faciliter le développement d'un « tourisme de fraîcheur », et que sa saison touristique pourrait être prolongée, notamment au printemps ou en automne, grâce à l'adoucissement général des températures.

Il serait fort imprudent de considérer le changement climatique comme une opportunité pour la station.

Mais trois éléments doivent être pris en compte :

- selon les publications du RECO, Superbagnères ne ferait pas partie des stations de ski devant cesser son exploitation vers le milieu du siècle, car bénéficiant de précipitations et de ressources en eau suffisantes,
- l'augmentation des températures estivales dans les plaines augmentera l'attractivité « fraîcheur » du plateau en été,
- les automnes et printemps bénéficieront de températures plus clémentes compatibles avec l'accueil de touristes.

Le développement touristique du plateau doit être étudié dans ces nouvelles perspectives.

La note d'orientation du CAUE, d'octobre 2020, issue du premier dossier de DAET, suggère ainsi en synthèse que le plateau pourrait devenir « une terrasse, un jardin, un balcon de Bagnères de Luchon et de ses activités, notamment thermales, à l'image de ce qu'était le lieu au début du 20ème siècle, à savoir un lieu de villégiature »

Une note de février 2021 de Hervé Saulnier Conseil, intitulée « Synthèse des mobilités de personnes, de livraisons de marchandises et d'évacuation de déchets » expose que : « une meilleure stratégie de prix et l'amélioration des conditions d'accueil pour les piétons sur le plateau devraient permettre d'atteindre un taux d'usage du téléporté proche de celui atteint en hiver. (..)

La politique de diversification visera à capitaliser sur le paysage et proposer un accès aux grandes ballades pour les adultes.

Le développement d'une offre pour les familles avec enfants permettra un accueil à tous au grand air. »

Selon les termes de l'étude d'impact, la télécabine doit à minima pouvoir accueillir dans de bonnes conditions de sécurité et de confort des utilisateurs relevant d'autres pratiques que le ski alpin, incluant l'accès au nouveau balcon de la station thermale, la découverte des grands

paysages, la pratique du VTT, le parachutisme, et l'accès au Grand Hôtel comme aux autres hébergements d'altitude.

La disponibilité de la télécabine, opérant depuis le centre-ville de Luchon, est un atout important dans cette évolution, par l'attraction qu'elle représente et sa commodité de transport.

Commentaires du commissaire enquêteur :

La capacité de la télécabine à permettre le développement d'un tourisme non dépendant de l'enneigement, est un enjeu fondamental.

Toutefois, aucun document ne traduit cette nécessité en objectifs fonctionnels ou en élément de programme, à tel point que les premiers projets de gare aval ne permettaient pas, jusqu'en mars 2021, l'embarquement des VTT sauf par deux étages d'escalier...

L'attractivité du plateau semble dépendre au moins autant du tourisme que des sports de pleine nature.

Pour cela, l'aménagement de promenades, d'aires d'accueil pour touristes et curistes, nécessite encore une étude de programme et un accompagnement paysager et architectural.

2.1.3.2 L'attractivité et la réhabilitation de l'immobilier de loisir ancien

Le risque existe d'une dégradation de l'immobilier de loisirs ancien, si la faiblesse des locations ne couvre pas les charges d'entretien et de grosses réparations.

L'ancien hôtel Aneto, dont deux étages sont en ruine depuis très longtemps à quelques mètres du Grand Hôtel, témoigne de ce que le risque est réel.

L'attractivité du site qui sera apporté par la nouvelle télécabine doit permettre de conforter les réinvestissements à faire par les propriétaires.

Le site internet du Village Club du Soleil de Superbagnères présente ainsi l'établissement:

*Dominant les pistes, le "Grand Hôtel" de Superbagnères évoque une belle époque très raffinée et offre un 360° unique sur toute la chaîne des Pyrénées. Tous les plaisirs de l'altitude vous y sont offerts. **Petit plus**, la ville de Luchon accessible depuis la station en seulement 8 minutes en télécabine.*

Cette appréciation très mesurée témoigne de l'ampleur des efforts à accomplir, notamment concernant le réaménagement du plateau et la régulation de ses accès, pour que la télécabine en devienne un atout maître et pas seulement un « petit plus ».

2.1.4 L'attractivité de la station thermale et touristique de Luchon

L'activité des thermes de Luchon diminue de façon régulière. Le nombre de curistes est ainsi passé de 13 400 en 2011 à 11 500 en 2018 et 10700 en 2019 (s : La Dépêche et CNETh).

Dans son rapport 2018 sur la régie de l'Espace Bien Etre adossé aux thermes de Bagnères de Luchon, la Chambre Régionale des Comptes a noté que la commercialisation de l'Espace Bien Etre est très insuffisante.

<https://www.ccomptes.fr/fr/publications/regie-luchon-forme-et-bien-etre-bagneres-de-luchon-haute-garonne>

La population de Bagnères de Luchon décroît. (2 600 habitants en 2007, 2 300 en 2017).

Pour un peu plus de 2000 habitants, la commune compte 17 hôtels, 5 résidences de tourisme, 3 campings, 3800 résidences secondaires ou logements occasionnels proposés à la location. (s. Insee – données communales).

Au-delà du ski ou des activités de montagne, le renforcement de l'attractivité de la station thermale et touristique est donc vitale pour la commune.

D'autant plus que l'attractivité globale de la station (thermalisme, ski, vacances d'été), est elle aussi, comme l'activité thermale, en diminution. Selon une note de synthèse du 10 février 2021 établie par le cabinet Hervé Saulnier Conseil, *Synthèse des mobilités de personnes, des livraisons de marchandises et d'évacuation des déchets*, l'érosion du nombre global de nuitées est faible mais constante : les droites de régression linéaires indiquent une baisse sur 8 ans de 5 % sur l'été, et de 11 % sur les saisons d'hiver.

Le remplacement de la télécabine et une accessibilité rénovée permettront la création d'un belvédère sur les sommets pyrénéens, accessible depuis le centre-ville à une clientèle non sportive et servant directement l'attractivité de la ville, à l'instar de ce que sont (ou furent) le funiculaire du Revard pour Aix les Bains, les bulles de la Bastille pour Grenoble, ou, à l'étranger, la télécabine du Renon pour Bolzano.

2.1.5 Le transport inter-urbain et la multimodalité

La télécabine de Superbagnères relie deux zones urbanisées.

C'est à ce titre d'ailleurs que le préfet de la Haute-Garonne n'a pas prescrit la fermeture de cette remontée mécanique en décembre 2020 dans le cadre des mesures de lutte contre la Covid19 alors que les autres remontées mécaniques des stations étaient fermées. A Cauterets par exemple les remontées mécaniques partant des sites urbanisés de Cauterets ou du Pont d'Espagne mais ne desservant pas un site urbanisé en amont, la télécabine du Lys et le télésiège du lac de Gaube, ont été fermées en application des règles de confinement.

Bien que soumise au régime des remontées mécaniques du Code du tourisme et non au régime des Transports publics du Code des transports, cette liaison interurbaine devrait permettre à l'échelle du petit territoire concerné de « *poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports (notamment : l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ; le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ; la diminution du trafic automobile* »
s. : *L'implantation des remontées mécaniques et le droit de l'urbanisme, 2019, Presses USMB, déjà cité, page 199.*

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le renouvellement de la télécabine doit pour cela être accompagné par une gestion des stationnements, des navettes urbaines à Luchon, une régulation des accès à la RD46.

2.1.6 Les enjeux environnementaux

Aucune extension du domaine skiable n'étant programmée ni recherchée au travers du remplacement de la télécabine, les principaux enjeux environnement concernent, au-delà du changement climatique:

- la préservation des milieux naturels : la télécabine traverse un vaste domaine forestier classé en Espace Boisé Classé par la commune de Bagnères de Luchon et, en partie supérieure, classé en zone Natura 2000.
- la préservation des paysages : le layon de la télécabine est visible de loin, et le site amont est classé pour la qualité de ses paysages.
- les nuisances sonores, liées à l'implantation des gares aval et amont en site urbanisé,
- la diminution de la circulation automobile et de ses nuisances,
- la préservation des eaux thermales.

2.2 Les objectifs du maître d'ouvrage

Compte tenu du contexte d'urgence financière qui a présidé à la création du Syndicat Mixte ouvert Haute-Garonne Montagne, l'objectif premier du maître d'ouvrage était de sauver la télécabine en la remplaçant –et en la finançant – avant qu'il ne soit trop tard.

Les objectifs détaillés du maître d'ouvrage n'ont pas fait l'objet à ma connaissance d'une délibération explicite du Syndicat Mixte Haute Garonne Montagne.

Ils peuvent néanmoins être déduits des statuts du syndicat mixte, dont l'objet comporte, outre l'aménagement et la gestion des domaines skiables des stations et des remontées mécaniques relevant de l'article L342-7 du code du Tourisme, les actions suivantes :

- Etude et préfiguration d'un plan quatre saisons en montagne,
- Actions en faveur d'un tourisme quatre saisons en montagne,
- Création et gestion d'équipements touristiques.

Il apparaît que ces objectifs implicites ne recouvrent qu'une partie des enjeux de l'opération d'ensemble et que, malgré l'urgence, le renouvellement de la télécabine doit être complété par des volets complémentaires dont la réalisation est indispensable et encore peu étudiée.

2.3 L'estimation des besoins

2.3.1. La prévision de trafic de passagers de la télécabine

Dans son édition du 25 août 2020, le Petit Journal indique que la télécabine actuelle transporte en moyenne entre 150 000 et 400 000 personnes en hiver, selon l'enneigement de la station, et 60 000 en été. La télécabine serait saturée durant les vacances de février, cette information ne faisant toutefois l'objet d'aucune quantification.

Aucune prévision de trafic n'est indiquée dans les dossiers de demande d'autorisation d'exécution de travaux soumis à enquête publique, ni dans l'étude d'impact associée.

A ma demande, le maître d'ouvrage, représenté par son assistant à maîtrise d'ouvrage, m'a communiqué le 11 février 2021 une note de synthèse du bureau d'études Hervé Saulnier Conseil sur les prévisions de flux, non datée, présentant un flux de 253 000 allers/retours en hypothèse dite basse, basée sur la saison 2017 – 2018, et un flux de 330 000 allers / retours en hypothèse haute.

Aucune quantification de la saturation en période de pointe n'y figure, ni des délais d'attente correspondants.

La note n'explique pas non plus le besoin d'une capacité de 2 500 personnes / heure.

Les réponses du maître d'ouvrage au Procès Verbal de synthèse de l'enquête publique (cf 4 ème partie ci-dessous) sont plus explicites.

Il y apparait que le débit la télécabine, très dégradé aujourd'hui par rapport au débit nominal de 1500 personnes / heures, doit revenir à ce niveau pour pouvoir élargir dans des conditions satisfaisantes la demande hivernale en jour de pointe, mais que seul un débit supérieur permettra d'absorber le surcroît de fréquentation résultant d'une réduction du trafic automobile.

Encore le débit réel actuel de la télécabine est-il mal mesuré : il oscille entre 750 p/h (observation du public, annoncée comme chronométrée, 900 p/h dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage au premier avis de l'Autorité environnementale, ou 1 200 p/h dans le mémoire en réponse au PV de synthèse ...

Avis du commissaire enquêteur :

L'estimation des besoins à satisfaire est aussi imprécise que la présentation des objectifs du maître d'ouvrage.

En matière de capacité de la télécabine, le dossier d'enquête publique ne comporte pas d'état initial fiable (le débit actuel oscille entre 750 p/h et 1500 p/h selon les documents). Le maître d'ouvrage a prévu de revenir, en première phase, au débit théorique de la télécabine de 1993, soit 1500 personnes / heure. Cet objectif limité semble permettre d'absorber les files d'attente actuellement générées en période de pointe par la vétusté d'un matériel fonctionnant en mode dégradé.

Le dossier affirme par ailleurs la volonté du maître d'ouvrage de gagner en part modale, mais n'explique ni les avantages / inconvénients d'un report modal pour les usagers (par exemple, le dossier ne prend pas en compte la rupture de charge sur le parc relais aval), ni les moyens à mettre en œuvre pour parvenir à porter un trafic « courant » de 1500 p/h au trafic cible de 2500 p/h.

Le besoin final est donc valorisé à hauteur de 2500 p/h sans réelle analyse de ce que signifie ou nécessite ce débit.

2.3.2. Les fonctions de transport

Le dossier n'explique pas les opportunités ou contraintes de transport de matériel sportif, de fret ou d'ordures ménagères.

Le maître d'ouvrage semble avoir abandonné en mars 2021 l'hypothèse du transport du fret, notamment faute d'espace disponible dans la gare aval trop réduite en volume pour pouvoir accueillir une petite plate-forme logistique. (Quoique la présentation du projet faite en

Commission départementale des sites du 28 septembre 2021 comportait encore cette fonction, probablement par erreur).

Mais rien ne démontre que tout transport de fret ou de messagerie doive être abandonné faute de pouvoir être parfaitement optimisé. En dehors de quelques heures de pointe par an, la capacité de la remontée mécanique et de l'ascenseur de la gare aval à absorber du fret semble robuste, et une hypothèse « 0% de fret » n'est pas davantage justifiée que l'hypothèse précédente « 100 % du fret ».

L'obligation de décarbonner les transports et notamment les livraisons dites du « dernier kilomètre » pourra conduire à faire évoluer les usages de la télécabine, surtout si cet objectif est pris en compte dans la régulation du trafic sur la RD46.

Commentaire du commissaire enquêteur :

La fonction Fret, abandonnée dans sa totalité sans justification probante, devrait être ultérieurement réétudiée et prise en compte dans l'aménagement du plateau.

2.4 Le programme de l'opération

Le programme détaillé de l'opération ne semble pas avoir été formellement approuvé avant la conception de celle-ci.

Le commissaire enquêteur a demandé ce programme à plusieurs reprises.

Aucune réponse n'a été apportée à ses diverses demandes.

L'opération étant d'abord une opération d'infrastructure, elle n'est pas obligatoirement soumise aux bonnes pratiques prescrites par la loi MOP sur la maîtrise d'ouvrage publique et ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, qui imposent l'approbation d'un programme par le maître d'ouvrage public avant la conception de celui-ci (quoique le projet initial comportait la réalisation d'un immeuble de bureaux au sein de la gare aval, opération qui ne relève pas nécessairement de l'infrastructure).

Cette absence d'obligation formelle n'a pas aidé au bon déroulement du projet, dont le programme a fluctué dans des proportions notables.

La première version de l'avant-projet sommaire de la gare aval, rejetée par l'Architecte des Bâtiments de France en raison d'un volume trop important, comportait semble-t-il un étage de bureaux dédiés au Syndicat Mixte Haute Garonne Montagne.

Une seconde version, datée de septembre 2020, qui a été communiquée au commissaire enquêteur après sa nomination et figure encore sur de nombreuses planches du dossier (étude d'impact, dossier d'incidences Natura 2000, ..), ne comportait plus que quatre bureaux, sans accueil ni salle de réunion, dont on se demande à quels besoins fonctionnels ils pouvaient répondre, et par contre sans ascenseur public pour accéder à l'espace d'embarquement situé en R+2, interdisant de ce fait l'embarquement ou le débarquement des vélos, et rendant très inconfortable l'accès des curistes ou des familles peu sportives ou à mobilité limitée, voire l'accueil de brancards.

Les insuffisances des fonctions assurées dans cet avant-projet de la gare aval ainsi conçue montrent l'intérêt qu'il y aurait eu à définir et approuver un programme détaillé avant la conception de cet immeuble.

Le projet in fine retenu en février 2021 supprime les bureaux de la gare aval et crée un ascenseur public généreux desservant tous les niveaux de la station.

En gare amont, le projet daté d'octobre 2020, dont les planches figurent encore par exemple dans le dossier d'incidence Natura 2000, ne prévoit pas d'ascenseur PMR pour rejoindre le

parvis du Grand Hôtel et la terrasse belvédère de la station. L'ascenseur a été ajouté sur les versions suivantes.

Commentaire du commissaire enquêteur :

L'absence de programme approuvé préalablement à la conception fragilise l'opération. Les errements des versions initiales du projet aval, qui ne permettaient pas l'emport de vélos, en sont le témoignage.

Connaitre les objectifs du maître d'ouvrage et les besoins à satisfaire est nécessaire à la bonne information du public, nécessaire aussi au commissaire enquêteur pour analyser le projet.

Faute de programme détaillant les objectifs du maître d'ouvrage et les besoins à satisfaire, le commissaire enquêteur a cherché à reconstituer celui-ci, au moins sommairement, au travers de l'analyse des enjeux de l'opération et des documents généraux disponibles.

Cette recherche ne peut se substituer au travail d'un programmiste, de telle sorte qu'aucune certitude n'existe aujourd'hui que les plans finalement retenus répondent correctement à des besoins mal exprimés.

2.5 Le projet de renouvellement

2.5.1 La solution retenue pour la télécabine

Plusieurs composants majeurs de la télécabine de 1993 sont arrivés en fin de vie, dont les cabines elles-mêmes (un tiers d'entre elles sont déjà trop fragilisées pour être agréées par le STRMTG pour le transport de VTT), et les automatismes électriques dont les cartes ne sont plus fabriquées.

Le dossier d'enquête justifie de façon succincte qu'un « retrofit », renouvellement partiel de l'installation comportant la réutilisation des infrastructures en ligne, imposerait de rester dans les charges admissibles actuelles par les pylônes et portiques, ce qui interdit en pratique d'augmenter la capacité globale de la télécabine.

Le mémoire en réponse au PV de synthèse de l'enquête publique explicite mieux les contraintes et limites d'un « retrofit », tant en terme de programme qu'en terme de contraintes ultérieures d'exploitation.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Les avantages et inconvénients détaillés de la solution alternative consistant en un renouvellement partiel de l'installation, dite du « retrofit », ne sont pas exposés dans le dossier d'enquête, ni le bilan global de ces avantages et inconvénients.

Ce défaut de justification est d'autant plus regrettable que le programme de l'opération, auquel est supposée répondre la solution retenue, n'est pas non plus présenté.

Un complément de justification, important, est fourni dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage au Procès Verbal de synthèse des observations reçues, ci-après en chapitre 4.

Ce complément de justification est convaincant, sous réserve d'adhérer à l'objectif d'augmentation du débit de la télécabine au-delà de sa capacité actuelle de 1500 p/h.

Le dossier indique que l'augmentation du débit effectif au-delà de 1500 p/h résultera d'un transfert modal. J'estime que ce transfert modal ne peut être garanti par la seule attractivité de la télécabine, et qu'il nécessitera la mise en œuvre de mesures coercitives pour freiner l'accès au plateau par voitures particulières.

En définitive, le choix de renouveler à neuf la télécabine au lieu de simplement la rénover, me paraît aller de pair avec la régulation du trafic sur la RD46.

Le choix du maître d'ouvrage s'est donc porté vers la reconstruction à neuf de la télécabine.

Le choix du tracé s'est imposé de lui-même : tout autre tracé que le tracé actuel aurait posé des difficultés de maîtrise foncière et aurait nécessité l'obtention d'une nouvelle servitude d'utilité publique « loi montagne », aurait affecté l'espace forestier classé EBC au PLU, aurait eu un impact environnemental beaucoup plus important (défrichement d'un nouveau layon, incertitudes quant à l'interception d'une zone humide, etc.). La procédure administrative elle-même aurait été plus complexe, imposant de recourir à une procédure d'UTN Unité Touristique Nouvelle au titre de la création d'une nouvelle télécabine d'une capacité de plus de 10 000 passagers / jour (+ de 5 000 A/R).

Malgré les contraintes fortes que cela pose en termes de planning (démontage et reconstruction de l'infrastructure doivent se faire entre deux saisons hivernales, en 7 mois essais compris), le maître d'ouvrage a donc au final retenu la solution du remplacement de la télécabine, en lieu et place de la télécabine existante, sur son exact emplacement actuel : les gares aval et amont ne sont pas déplacées, le tracé de la télécabine reste celui couvert par la servitude d'utilité publique de 1993 toujours en vigueur.

Sur ces bases, l'optimisation du profil en long de la télécabine a permis de diminuer de façon importante le nombre de pylônes, qui passent de 28 à 15, au prix d'un rehaussement de ceux-ci. La hauteur moyenne des pylônes passe de 13 m à 15,5 m, avec 5 pylônes de plus de 20 mètres contre un actuellement.

La dimension des cabines retenues, de 10 places assises, permet l'emport d'un fauteuil roulant, d'un vélo ou d'un blessé sur brancard.

La capacité de l'installation, de 1 500 voyageurs / h au départ avec 44 cabines (capacité identique à la capacité actuelle théorique, mais supérieure de 66 % au débit d'exploitation de 900 p/h actuellement pratiqué), pourrait être portée à 2 500 voyageurs / heure par ajout de cabines.

2.5.2 Le programme des gares et leur intégration urbaine et paysagère

2.5.2.1 La structure des gares

Alors que les gares actuelles sont ouvertes, structures industrielles bâties comme des stations d'altitude, totalement étrangères à leur environnement et bruyantes, les futures gares amont et aval de la télécabine seront des objets d'architecture, fermées et donc plus silencieuses, en partie revêtues de pierre et ainsi mieux intégrées à leur environnement bâti, bâtiments conçus aussi pour apporter des services aux usagers, et accessibles aux PMR.



Simulations 3D de la gare aval
Source : A-Team - octobre 2020



Simulations 3D de la nouvelle gare amont
Source : A-Team - Octobre 2020)



Insertion paysagère de la nouvelle gare amont (A-Team, 2020)

2.5.2.2 Saint Aventin

La gare amont reste la gare motrice. Le bâtiment accueille, outre les quais d'embarquement et de débarquement, la motorisation de l'infrastructure, un garage – atelier pour les cabines, et divers locaux de service.

L'ensemble est enterré au pied du parvis du grand hôtel. Ses façades sont enterrées sous un talus enherbé, ou couvertes d'un revêtement de pierres rappelant le grand hôtel proche.

Sa toiture, enherbée, est conçue comme un belvédère.

La beauté des vues sur les Pyrénées et la vallée est au cœur du classement du site de 1927.

L'aménagement d'un belvédère sur les Pyrénées et la vallée paraît être une nécessité, tant l'aménagement actuel du plateau de Superbagnères est misérable, se limitant essentiellement à un parking peu digne de son environnement et de la volonté d'accueillir les visiteurs de la station thermale de Luchon.

L'utilisation de la toiture terrasse prévue pour la gare amont est une hypothèse logique, mais insuffisamment justifiée. A ce stade, elle relève davantage du geste architectural que d'un programme d'aménagement du plateau.

Notons tout d'abord que tout le front Sud et Est du plateau dispose d'une vue superbe sur la chaîne des Pyrénées. La toiture – terrasse de la gare amont ne dispose pas d'un avantage particulier à cet égard. Le lieu ne se prête pas plus qu'un autre à l'installation d'une guinguette de station thermale ou d'un quelconque espace de service ou d'agrément. Par contre, ce belvédère serait, en limite de façade c'est-à-dire, à ses postes d'observation préférentiels, soumis à une ambiance sonore forte : entre 55 et 60 dBA selon les cartes jointes à l'étude d'impact, soit peu éloigné du seuil de 60dBA qui correspond au seuil réglementaire pour la construction d'une nouvelle infrastructure routière.

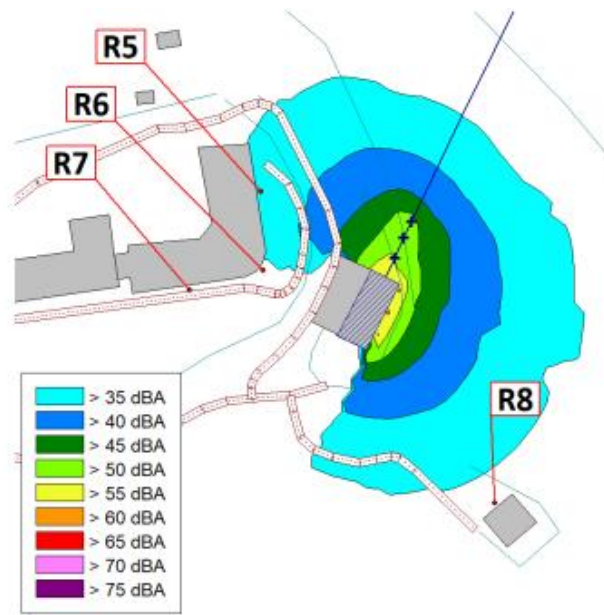
Commentaire du commissaire enquêteur :

La station d'altitude doit être aménagée comme le balcon d'une station thermale et touristique.

Mais l'intérêt d'aménager ce belvédère nécessaire à la station d'altitude à l'endroit le plus bruyant du plateau n'est pas démontré.

L'intervention d'un architecte paysagiste pourrait utilement compléter le travail déjà entrepris.

Résultat des calculs pour la future gare amont (étude d'impact, étude acoustique) :



2.5.2.3 Bagnères de Luchon

La gare aval de Bagnères de Luchon a fait l'objet d'un travail important d'insertion urbaine. Pour les propriétés voisines, elle apportera des nuisances sonores très réduites par rapport à la situation actuelle du fait de sa couverture complète. Le réaménagement de l'allée Galliéni vers les allées d'Etigny, la refonte du parvis, et un ascenseur largement dimensionné jusqu'au quai d'embarquement, faciliteront l'accès à pied à la télécabine et le maintien (ou la reconquête ...) d'un taux élevé d'usage par les résidents du centre-ville élargi, qu'ils soient skieurs, curistes ou touristes.

2.5.3 Les services aux passagers

Les gares comporteront divers services, actuellement inexistantes ou distants :

- Toilettes publiques en gares amont et aval,
- Halls d'attente couverts en gares amont et aval,
- En gare amont, local secours pour l'accueil des blessés,
- En gare aval, billetterie et consigne à skis.

Les cabines, outre leur dimension permettant l'accueil de fauteuils roulants, de vélos ou de brancards, ce qui constitue de précieuses nouveautés, seront éclairées et sonorisées, ces deux derniers services étant très importants pour l'accès des curistes et touristes non sportifs à la station d'altitude, ainsi que pour l'usage nocturne de l'équipement.

Curieusement, le premier projet arrêté par le SMOHGM pour la gare aval de Bagnères de Luchon, refusé par l'ABF Architecte des Bâtiments de France, ne permettait pas aux vélos

d'accéder au quai d'embarquement par ascenseur, malgré le caractère accentogène d'un vélo dans une file d'attente sur escalier, mais comportait par contre les bureaux du SMOHGM.

Le second projet arrêté par le SMOHGM, qui figure à l'étude d'impact, ne permet toujours pas aux vélos d'accéder au quai d'embarquement par ascenseur, mais maintient par contre une poignée de bureaux administratifs dans le bâtiment, sans salle de réunion.

Une troisième version enfin, retenue par le président du SMOHGM le 17 février 2021 pour la DAET, évacue les locaux administratifs qui ont peu à faire dans ce bâtiment, et crée un vaste ascenseur permettant d'accueillir confortablement vélos et personnes peu sportives ou à mobilité réduite.

Cette dernière version offre un service de qualité aux passagers de toutes catégories. Son apparition tardive, non expliquée, ne peut résulter que d'un défaut de démarche programmatique.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Les services aux passagers, tels qu'ils sont prévus, constituent un progrès indéniable par rapport à la situation actuelle.

Mais, faute de programme explicite et d'explicitation des besoins à satisfaire, la pertinence et la cohérence des solutions retenues ne peut être totalement vérifiée.

A titre d'exemple : la consigne à skis en gare aval sera inaccessible en dehors des heures d'ouverture de la gare. Cela résulte-t-il d'une contrainte ou d'une volonté ? Dans ces conditions, quel est l'intérêt de ne positionner cette consigne qu'en gare aval ?

Par ailleurs, pourquoi pas de consigne à sacs en gare amont (pique nique, etc..) ?

Hall d'attente couvert : son utilité est avérée en gare amont, mais il n'est pas certain qu'elle le soit en gare aval : quand il pleut à Luchon, quelle est la longueur de la file d'attente pour monter ?

2.6 La préservation de l'environnement

2.6.1 La qualité de l'étude d'impact

L'évaluation environnementale effectuée par le maître d'ouvrage est de qualité pour ce qui concerne le projet de renouvellement de la télécabine.

Les 1000 pages de l'étude d'impact (version 08/2021, annexes incluses) et de son résumé non technique sont largement documentées, les analyses sont justifiées, tous les chapitres sont traités de façon approfondie.

L'inventaire faune – flore a été effectué à diverses périodes de l'année par des naturalistes professionnels, dont plusieurs sont de surcroît des naturalistes de renom.

Parmi ceux-ci : Sylvain Fremaux, ornithologue réputé, longtemps chargé de mission de Nature Midi-Pyrénées, a recherché des espèces rares susceptibles d'être trouvées dans le secteur, notamment la chouette de Tengmaln, inscrite au formulaire standard de données du site Natura 2000. M Fremaux m'a confirmé n'avoir détecté aucune chouette de Tengmaln dans le secteur malgré un temps significatif passé à son écoute.

La recherche de zones humides a fait l'objet d'une prospection systématique, portant tant sur le sol que sur les espèces présentes.

La carte ci-dessous présente l'emplacement des sondages effectués dans ce cadre, qui couvrent abondamment toute la zone concernée :

Les avis officiels reçus, comme les commentaires reçus à l'occasion de l'enquête publique, témoignent de ce que la qualité de l'évaluation environnementale est globalement reconnue par le milieu associatif, et par l'autorité environnementale : le CGED Conseil Général du Développement Durable, critique l'absence d'intégration des opérations connexes mais ne s'exprime qu'à minima sur l'opération principale.

Mail du 12 octobre 2021 de la DDT31 au maître d'ouvrage :

« Les compléments fournis au titre de l'évaluation Natura 2000 ont été jugés suffisants par le service en charge de cette thématique. Les réponses sont suffisamment argumentées pour lever les interrogations et conviennent pour le dossier d'enquête publique ».

La qualité de l'évaluation environnementale du projet a été également reconnue, pour ce qui la concerne, par la Commission des sites qui a examiné le projet au titre du site classé des pâturages de Superbagnères, et a exprimé un avis largement favorable (une abstention, pas d'opposition).



nouvelle télécabine.

L'analyse du commissaire enquêteur est fondée sur les données de cette évaluation environnementale, dont seuls les principaux résultats sont décrits ici.

2.6.2 La préservation des milieux naturels et forestiers

Le projet s'inscrit dans le layon de la télécabine existante et ne porte atteinte à aucun autre espace naturel ou forestier.

Les défrichements nécessaires ne concernent que la mise à niveau du layon actuel de la télécabine, nécessaire pour trois raisons :

- un élargissement de l'emprise de la télécabine,
- la restauration du gabarit initial du layon, qui s'est érodé au fil des années et ne répondrait plus aux limites à respecter en cas de feux de forêt.
- la suppression des arbustes ayant poussé sous le trajet des cabines et pouvant affecter les opérations de secours en cas d'évacuation des cabines – et à plus court terme l'Autorisation de Mise en Exploitation de la

Photo : le layon dans son état mi 2021

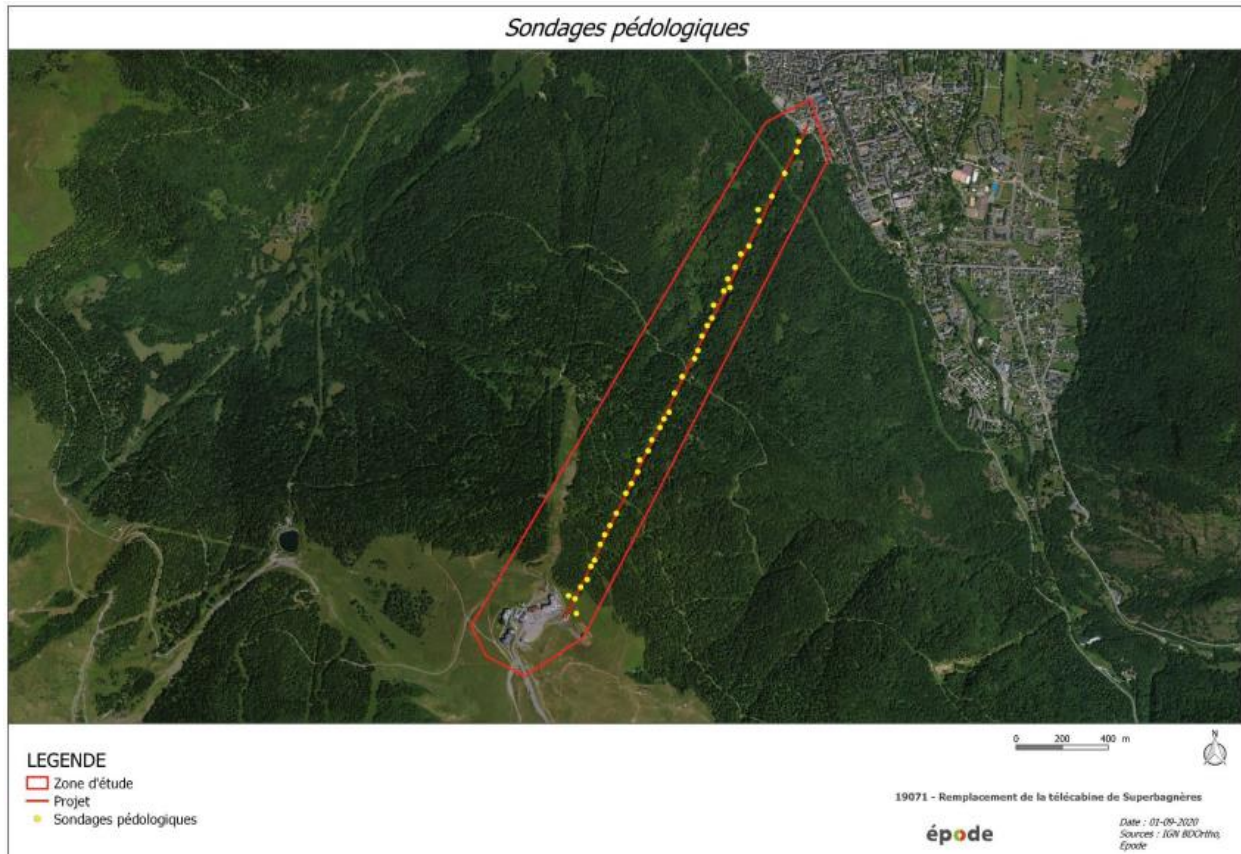
Le layon remis à niveau fera 18 mètres de large, contre 16 actuellement, et reste contenu dans l'emprise des 20 mètres de la servitude instaurée en 1993 sur le tracé de la télécabine.

La surface à défricher est au final très faible, environ 7 000 m².

Le chantier et ses terrassements constituent un risque de dissémination d'une espèce invasive présente dans le quart inférieur du layon, la Balsamine de l'Himalaya. Mais il peut constituer aussi une opportunité pour chercher à éradiquer ou limiter la propagation de cette

plante, par fauchage ou arrachage programmé à l'occasion des travaux avant la floraison annuelle de cette plante en mai - juin, et financé au titre du remplacement de la télécabine.

Le projet n'affecte aucune zone humide : aucune espèce hygrophile n'a été observée dans la zone d'étude, aucun habitat hygrophile ou milieu humide n'a été trouvé à l'occasion des 47 carottages effectués sur le tracé du site en août 2020 dans l'emprise du projet (soit un tous les 50 mètres environ).



2.6.3 La protection des eaux thermales

La préservation de la qualité de sa ressource en eau thermale est vitale pour Bagnères de Luchon.

Le projet, comme la télécabine initiale implantée en 1993, n'impacte aucune des nombreuses sources présentes dans le massif surplombant la station.

2.6.4 Les terrassements de chantier et la gestion des chantiers

Les terrassements liés aux voies d'accès seront très limités, car :

- les accès de chantier aux pylônes actuels à démonter existent généralement déjà. S'agissant d'accès à des chantiers de montagne souvent très contraints, ils ne supprimeront pas le recours à l'hélicoptère, mais au moins ils limiteront le recours à des terrassements supplémentaires. Le maître d'ouvrage s'est formellement engagé à ne créer aucun accès supplémentaire.

- le nombre de pylônes futurs est divisé par deux, et, du fait du profil altimétrique du layon qui n'a bien sûr pas été modifié depuis 1993, les nouveaux pylônes à implanter sont majoritairement accessibles par les accès aux pylônes existants.

Comme pour le défrichage, le maintien de l'axe actuel de la télécabine est la solution qui minimise les terrassements nécessaires sur le tracé de la ligne et l'atteinte à l'environnement.

2.6.5 Les nuisances sonores

2.6.5.1 En phase de chantier

Le chantier de la gare aval va être long pour les riverains, car, au chantier de la gare proprement dit, va s'ajouter un chantier possiblement long de déviation des réseaux, et un chantier de reconstitution des espaces publics.

La pièce PA 08c Notice technique du permis d'aménager déposé sur Bagnères de Luchon, indique ainsi que « le réseau d'assainissement des eaux usées est en amiante-ciment, et que sa dépose est nécessaire sur un linéaire d'au minimum 80 mètres ». Une déviation préalable du réseau est donc nécessaire, opération longue.

Les nuisances les plus importantes sont programmées pour le mois d'Avril 2022, avec la démolition au brise roche hydraulique des massifs et fondations béton de l'actuelle gare aval. Ce type d'opération est extrêmement nuisant, et il serait souhaitable qu'aucun locataire ne séjourne durant cette période dans les hébergements touristiques proches.

Avis du commissaire enquêteur :

La durée globale des perturbations dans ce secteur très urbain n'est pas précisée, une information des riverains sera en tout état de cause nécessaire.

Le maître d'ouvrage a prévu d'informer les riverains des diverses phases de chantier, je lui recommande de s'associer à la ville de Bagnères de Luchon pour informer les riverains sur le chantier dans son ensemble, et pas seulement pour la partie SMOHGM.

2.6.5.2 En phase d'exploitation

La nouvelle télécabine apportera une amélioration par rapport à la situation existante, par la couverture des stations, par la mise en œuvre de panneaux absorbant les ondes sonores, par la fermeture des stations à l'exception des espaces de transit des cabines, lesquels sont tournés vers le côté opposé aux bâtiments existants, et enfin par la technologie retenue qui serait moins bruyante que la précédente.

Au global, le gain est d'environ 15dBA en façade des bâtiments riverains les plus proches. Il s'agit d'un gain très important : l'impression acoustique à l'oreille humaine double tous les 10 dBA.

Ce gain est d'autant plus important que les niveaux sonores existants sont élevés et nuisant. La situation future comportera encore des nuisances sonores, dont certaines excédant les niveaux normés pour les troubles de voisinage, mais l'amélioration globale n'en restera pas moins très importante.

Une mesure des niveaux sonores effectivement atteints sera nécessaire, ainsi que la mise en œuvre de mesures complémentaires si le niveau sonore mesuré dépasse les prévisions issues de simulations.

2.6.6 La préservation des paysages

L'évaluation environnementale qualifie de forts les enjeux liés à la préservation des paysages sur le plateau de Superbagnères.

	Layon au lisières trop nettes, visibles en vision rapprochée et éloignée	INTEGRATION	FAIBLE	
Séquence amont : plateau de Superbagnères et gare amont	Réglementaire : Site classé « pâturages communaux situés sur le plateau de Superbagnères, à Arbesquens »	PRESERVATION	FORT	FORT
	Covisibilité : secteur visible depuis de nombreux points de vue	INTEGRATION PRESERVATION	FORT	
	Vues remarquables : panorama exceptionnel (à préserver et valoriser)	PRESERVATION VALORISATION	FORT	
	Accumulation de bâtiments et d'équipements peu qualitatifs et éclectiques	INTEGRATION	FORT	
	Espaces publics peu lisibles et peu qualitatifs	VALORISATION	FORT	

Tableau : Extrait de l'étude d'impact sur les enjeux environnementaux. Le paysage, un enjeu majeur.

Cet enjeu est d'autant plus important que le choix d'une télécabine débrayable conduit à devoir stocker les cabines dans un garage à créer, et que le volume de la gare amont sera beaucoup plus important que le volume actuel.

Le choix d'enterrer le garage et la station amont permet de limiter au maximum l'atteinte aux vues remarquables et d'améliorer l'intégration paysagère et architecturale de la gare amont au pied du Grand Hôtel historique du début du XXème siècle.

Pour les façades qui resteront visibles, le choix d'un revêtement de pierre comparable à celui utilisé pour le Grand Hôtel va dans le même sens.

De façon plus incertaine, ces excellentes préventions seront complétées par un réaménagement qualitatif du plateau.

2.6.7 En synthèse, une étude de qualité et une atteinte à l'environnement très limitée voire positive

L'évaluation environnementale est de qualité.

Le CGEDD Conseil Général du Développement Durable, a reconnu sa complétude : « Sur le plan formel elle comporte l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R.122-5 du code de l'environnement ».

Le CGEDD exprime un ensemble de recommandations ou d'analyses critiques concernant les opérations connexes au projet, qui sont imparfaitement décrites, ne font pas l'objet d'une programmation ferme, ne sont pas incluses dans l'évaluation notamment pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou la cohérence du projet d'ensemble face à l'évolution climatique et la diminution à venir de l'enneigement.

Mais pour ce qui concerne l'atteinte aux milieux naturels ou aux paysages, le CGEDD ne pointe que le risque de subsistance d'une « atteinte résiduelle du projet sur les sites Natura 2000 après les mesures d'évitement et de réduction prévus. »

Les compléments apportés à ce sujet par le maître d'ouvrage sur demande de la DDT31, et joints au dossier d'enquête publique, ont été produits après soumission du dossier à l'Autorité Environnementale, qui n'a pu les prendre en compte. Ces compléments ont été jugés « suffisants » par la DDT31 par mail du 12 octobre 2021 « *Les compléments fournis au titre de l'évaluation Natura 2000 ont été jugés suffisants par le service en charge de cette thématique. Les réponses sont suffisamment argumentées pour lever les interrogations et conviennent pour le dossier d'enquête publique* ».

La qualité de l'évaluation environnementale du projet a été également reconnue, pour ce qui la concerne, par la formation Sites et Paysages de la Commission départementale des sites qui a examiné le 5 octobre 2021 le projet au titre du site classé des pâturages de Superbagnères, et a émis un avis favorable (pas d'avis défavorable, une abstention).

La nature du projet, remplacement d'un équipement de transport téléporté en lieu et place d'un précédent équipement, permet d'éviter l'impact d'une fermeture de la télécabine, et de limiter considérablement les impacts sur l'environnement qui résulteraient de la création d'un nouvel équipement dans un nouveau corridor forestier.

Avis du commissaire enquêteur :

Le renouvellement de la télécabine améliorera l'intégration paysagère actuelle, les impacts sonores de la télécabine aux abords des stations, la diminution du trafic automobile vers Superbagnères. Le projet sera également l'occasion de mettre en œuvre nombre de mesures de protection de la faune et de la flore dans le layon et à proximité de celui-ci, à l'initiative du maître d'ouvrage, sur suggestion de l'OFB ou sur demande de l'association Nature Comminges.

Je considère que ce projet a, en ce qui concerne l'environnement, un bilan globalement positif sur les sites qu'il traverse ou dessert.

2.6.8 Des engagements respectés lors des premières réalisations

Le layon a été défriché en septembre – octobre 2021, période de moindre gêne pour la faune et l'avifaune. L'autorisation de défrichement, attachée à la servitude Loi Montagne en vigueur, est en effet séparable des DAET et pouvait être mise en œuvre sans attendre celles-ci.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Il est intéressant de constater que les engagements pris par le maître d'ouvrage dans l'étude d'impact ont été tenus à l'occasion de ce premier chantier.

J'ai demandé que me soient communiqués les comptes-rendus d'intervention de l'ONF, en charge de ces travaux.

Il en ressort que le maître d'ouvrage a précisément notifié à l'ONF les mesures à prendre, et que l'entreprise a bien rendu compte de leur exécution. La première visite de chantier a eu lieu le 29 septembre 2021, en présence du maître d'ouvrage, de l'ONF et de l'écologue recruté par le maître d'ouvrage, le BE AMIDEV, après diffusion par AMIDEV d'une note détaillée sur les mesures environnementales préconisées dans l'étude d'impact.

La mise en œuvre des mesures ci-après, extraites de l'étude d'impact, ont ainsi fait l'objet de comptes rendus de l'ONF :

ME3 : mise en défens de la station d'Asaret d'Europe par un écologue avant le début du chantier

MR6 : Traitement des espèces invasives

MR12 : Calendrier de travaux : défrichage en septembre-octobre

MR13 : Passage d'un écologue avant le défrichage – recherche de nichées, prospection des nouvelles cavités, vérification des arbres à gîtes

M14 : Suppression sur le chantier des éléments favorables aux amphibiens, reptiles et mammifères terrestres. Notamment suppression des ornières et tranchées.

MR17 et MR26: Traitement des lisières des zones défrichées. Lisières non rectilignes et étagement de la végétation.

MR31 : Balisage des zones à couper.

MA2 : Conservation en bordure du layon des arbres sénescents abattus

2.6.9 Des engagements complémentaires pris sur demande des associations naturalistes

Dans sa note d'octobre 2021 apportant des compléments aux évaluations Natura 2000, le maître d'ouvrage précise que, dans le cadre de la concertation engagée entre le SMOHGM et les associations locales de Protection de la Nature, le maître d'ouvrage s'est engagé sur des mesures complémentaires promues par les associations pour limiter l'incidence indirecte sur les milieux naturels de l'augmentation de leur fréquentation:

Les mesures qui seront mises en place dans le suivi du projet sont notamment :

- augmentation des zones de défens du Grand tétras à définir avec les acteurs locaux,
- restauration des clôtures girondines,
- balisage stricte des pratiques VTT, randonnées, raquettes et autres,
- non balisage ou, mieux, l'interdiction aux usages non professionnels, du sentier dit « des vaches », qui traverse une zone de reproduction tout à fait essentielle pour le maintien de l'espèce et sa reproduction dans le domaine skiable. Si cette mesure n'est pas quantifiable en termes de surface, elle est à nos yeux une des mesures les plus immédiate et efficace pour la conservation locale du Grand tétras,
- sensibilisation du public, des sociaux professionnelles et acteurs locaux via des animations, des sentiers pédagogiques et la présence d'éco volontariat...
- suivi de fréquentation et mise en place de mesure corrective au besoin en lien avec le travail déjà réalisé par Nature Comminges,
- réalisation de panneaux d'information généraux et campagne de communication.

Je n'ai pas identifié dans le dossier d'enquête publique de mesures utiles complémentaires à celles énoncées ci-dessus.

L'association Nature Comminges s'est abstenue lors de la délibération de la Commission départementale Nature Sites et Paysages. Dans le mémoire qu'elle a déposé dans le cadre de l'enquête publique, l'association Nature Comminges n'a pas exprimé d'opposition au projet, mais un avis réservé, et a réitéré sa demande de prise en compte par le maître d'ouvrage de plusieurs paquets de mesures, concernant :

- le déroulement du chantier,
- la maîtrise de l'augmentation de la fréquentation, notamment estivale,
- un plan d'actions en faveur du grand tétras,
- une augmentation de la surface des secteurs protégés réglementairement et/ou par des mesures physiques, notamment pour atteindre une équivalence des surfaces protégées avec les 7 700 m² de surfaces défrichées dans le layon.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Dans son mémoire en réponse au Procès-Verbal de synthèse des observations du public, le maître d'ouvrage répond favorablement à chacun des points présentés par l'association Nature Comminges.

Je n'ai pas identifié dans le dossier d'enquête publique de mesures utiles complémentaires à celles-ci.

2.6.10 Mais un périmètre d'étude trop restreint générateur d'incertitudes

La bonne qualité de l'étude d'impact est toutefois affectée par un périmètre trop restreint.

L'étude d'impact remise à l'appui de la première DAET a pris en compte le renouvellement de la télécabine et le projet de réaménagement de l'espace public entre la gare aval et l'allée d'Etigny.

Mais l'évaluation ne prenait pas suffisamment en compte le périmètre d'étude prescrit par l'article L122-1 du Code de l'environnement(*) et in fine demandé par l'Architecte des Bâtiments de France et par l'Autorité Environnementale.

Dans son avis de novembre 2021, l'autorité environnementale rappelle que, à ses yeux, les enjeux liés à la maîtrise de la circulation et du stationnement dans Bagnères de Luchon, sur la RD46 et sur le plateau de Superbagnères, priment ici sur les enjeux liés à la seule télécabine, milieux naturels et paysage. L'AE demande ainsi à plusieurs reprises que soient précisées les dynamiques de maîtrise du stationnement aval et amont, et de maîtrise du trafic sur la route départementale.

La problématique est la suivante :

Le choix de reconstruire à neuf la télécabine au lieu de renouveler l'installation sur les pylônes et portiques existants, a notamment pour objectif d'augmenter sa capacité. Comme le souligne l'Autorité Environnementale, « *l'opération de reconstruction de la télécabine de Superbagnères est conçue comme l'affirmation d'un « ascenseur valléen » destiné à terme à devenir la voie d'accès privilégiée au plateau* ».

L'amélioration de la desserte du plateau de Superbagnères et de ses aménités doivent s'accompagner d'une reconquête du plateau, par suppression de stationnements et renaturation de parkings.

A défaut, la sécurisation de l'avenir du site induite par le renouveau de la télécabine pourrait indirectement générer une augmentation de sa fréquentation par des véhicules pour une clientèle de passage ou résidentielle, d'autant que le PLU actuel de Saint Aventin encourage encore la poursuite de la construction de résidences de tourisme sur le plateau classé.

Il est donc nécessaire(*) d'étudier et de programmer dans le même temps la réduction des stationnements sur Superbagnères, la réalisation d'un (ou plusieurs) parcs relais à Bagnères de Luchon, connectés par navette à la gare aval de la télécabine, et, pour éviter du stationnement sauvage sur l'ensemble du site, la régulation du trafic automobile sur la RD 46 desservant Superbagnères depuis Luchon.

(*) : Dans sa Réponse au 2^{ème} avis de l'Autorité Environnementale du 3 Novembre 2021, le maître d'ouvrage conteste l'obligation d'une évaluation globale, estimant que la reconstruction de la télécabine aurait pu se faire sans réaménagement du plateau et diminution de ses parcs de stationnement.

Je considère que cette hypothèse est théorique, et qu'elle n'aurait pas permis au maître d'ouvrage de recueillir l'avis sans observation de l'ABF, ni l'avis favorable de la CDNSP. Cette formulation est par contre préoccupante, en ce qu'elle considère que la réduction du trafic automobile et du stationnement sur le plateau, parce qu'ils impliquent d'autres maîtres d'ouvrages, pourraient ne pas engager la responsabilité du maître d'ouvrage de la télécabine.

Quoi qu'en dise le SMOHGM, quand deux infrastructures de transport relient deux points donnés, la diminution volontariste de capacité de l'une et l'augmentation volontariste de capacité de l'autre sont nécessairement interdépendantes.

Une large incertitude existe quant aux modalités pratiques d'augmentation du nombre de places de stationnement sur Luchon et de régulation du trafic sur la RD46¹ et, en conséquence, du rythme effectif de diminution des stationnements à Superbagnères.

¹ Le dossier d'incidence Natura 2000 d'août 2021, indique à ce sujet que, à terme, « l'hiver, tous les usagers à la journée voyageront jusqu'à la station grâce au nouvel ascenseur

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage au deuxième avis de l'Autorité environnementale semble inverser le raisonnement : ce ne sont pas le parc relais de Luchon et la régulation du trafic sur la RD46 qui permettront de réduire de façon volontariste les stationnements sur Superbagnères, mais ce serait la diminution naturelle du stationnement sur Superbagnères générée par l'attractivité de la nouvelle télécabine, qui permettra d'y rythmer la suppression des places de stationnement et l'augmentation nécessaire du débit de la télécabine (par augmentation du nombre de cabines), ainsi que des stationnements sur Luchon.

Il est ainsi précisé qu'un comptage pendant 10 ans sera réalisé sur la RD46 en période de pointe estivale et hivernale afin d'apprécier la fréquentation du site et d'ajuster en conséquence le débit de la télécabine².

Or l'attractivité de la télécabine sera affectée par les temps et les inconforts (modestes au demeurant et usuels au départ aval d'une station de ski), du stationnement et du transfert des skieurs depuis le long parc relais de la gare SNCF de Luchon vers la gare aval de la télécabine (la parcelle dédiée proche de la gare SNCF fait 300 mètres de long, et une grande partie du site devra être utilisée si 600 places y sont aménagées).

La diminution du trafic automobile vers le plateau d'altitude ne peut pas être spontanée, elle ne peut être que contrainte et régulée dans le cadre d'une vision et d'un programme d'ensemble.

Commentaire du commissaire enquêteur :

L'évaluation environnementale jointe à la deuxième DAET prend en compte le réaménagement des espaces publics du plateau de Superbagnères, au travers du schéma d'aménagement validé par son comité de pilotage mais non confirmé par une instance décisionnelle.

Mais l'Autorité Environnementale souligne à juste titre que, si le remplacement de la télécabine a été étudié et évalué, une incertitude et un défaut d'évaluation existe sur les autres dimensions du projet global.

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale, conteste l'existence d'un projet global, au profit d'un ensemble de projets locaux potentiellement complémentaires.

Cette présentation est peu satisfaisante, car la requalification et la renaturation du site classé sont moins garanties dans un tel contexte.

L'étude ne prend par ailleurs pas en compte un aménagement du plateau, balcon de Luchon, à usage de station d'agrément pour une clientèle thermale ou urbaine.

Un urbaniste ou un paysagiste pourraient utilement concevoir un réaménagement du plateau de Superbagnères qui ne se limite pas à la gestion de ses places de stationnement.

valléen, les modalités de gestion de la route adaptée à cette nouvelle réglementation restent à préciser ».

² Les modalités de gestion de la route ne seraient donc étudiées qu'au bout de dix ans ?

J'ai constaté que ce comptage n'avait pas été commandé pour l'hiver 2022, et ai suggéré de la commander sans attendre.

Commentaires du commissaire enquêteur :

J'ai analysé dans ce rapport la faisabilité du projet d'ensemble au titre des questions foncières et d'urbanisme.

Malgré quelques difficultés de phasage liées aux documents d'urbanisme actuels, la faisabilité du projet d'ensemble est avérée.

Compte tenu des réserves et prudenances exprimées par le SMOHGM, cette faisabilité du projet d'ensemble doit être confortée par l'engagement des collectivités maîtres d'ouvrage, la commune de Bagnères de Luchon pour la création d'un parc relais, le SMOGHM pour l'aménagement du plateau de Superbagnères, le Conseil départemental de la Haute Garonne pour la régulation de trafic sur la RD 46.

2.7 L'économie du projet

Le dossier d'enquête publique ne comporte aucun élément concernant l'économie du projet, dont le coût annoncé est de 18 millions d'euros hors taxes.

L'évaluation socio-économique du projet, obligatoire dans les projets soumis à déclaration d'utilité publique, n'est pas obligatoire ici.

Néanmoins, le prix de revient de l'opération et l'exploitabilité future de l'ouvrage peuvent être pris en compte pour apprécier la qualité du projet et la proportionnalité de son atteinte à l'environnement et aux intérêts des tiers.

Le coût prévisionnel du projet de télécabine n'appelle pas d'observations de ma part, ni le coût des projets connexes lorsqu'il est connu.

Ce choix justifié de reconstruire la télécabine en lieu et place de l'infrastructure existante induit de grandes contraintes de délais qui pourront augmenter les coûts.

3. Préparation, organisation et déroulement de l'enquête publique

3.1. Pièces administratives

3.1.1. Désignation du commissaire enquêteur

Par décision N° E21000011 / 31 du 27 janvier 2021, le Président du Tribunal Administratif de Toulouse m'a désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique ayant pour objet *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 et de Saint-Aventin dans le cadre du remplacement de la télécabine assurant la liaison entre Bagnères-de-Luchon et Superbagnères.*

3.1.2. Arrêté municipal d'ouverture d'enquête et avis d'enquête publique

Les deux DAET déposées respectivement à Saint-Aventin et à Bagnères de Luchon portent sur un projet unique. Elles font donc l'objet d'une enquête unique.

Par délibération N°2020-72 du 7 décembre 2020, la commune de Saint-Aventin a désigné la commune de Bagnères de Luchon comme autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique unique.

Par délibération N° DEL20200209 du 28 décembre 2020, la commune de Bagnères de Luchon a accepté que la commune soit autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique unique.

Le maire de la commune de Bagnères de Luchon a prescrit et organisé l'enquête publique par arrêté municipal n° ARR-2021-0376 du 13 octobre 2021, reçu en Préfecture le 15/10/2021.

3.2. La préparation de l'enquête publique

3.2.1. Transmission du dossier et demandes de compléments au dossier d'enquête

Une première présentation du projet et de son état d'avancement a été effectuée le 1^{er} février 2021 par réunion téléphonique avec l'assistant à maîtrise d'ouvrage, concernant la seule opération de remplacement de la télécabine.

Les projets de DAET étant transmis le même jour par voie dématérialisée, accompagnés des premiers dossiers disponibles demandés par le commissaire enquêteur concernant les opérations connexes d'aménagement urbain à Bagnères de Luchon et à Superbagnères.

Une première analyse de la composition du dossier a été communiquée en retour par le commissaire enquêteur le 3 février 2021 concernant les points principaux suivants :

- le dossier ne présente pas le programme de l'opération. Communiquer le programme approuvé ou la délibération en tenant lieu.
- le dossier ne comporte pas de prévision d'évolution du trafic par type (skieurs, piétons, vélos, .): est-ce qu'une hypothèse de travail a été établie ? ou un objectif ?
- l'avis de l'ABF joint au dossier, concernant l'insertion du projet dans le site classé de Saint-Aventin, n'est pas un avis conforme. Quelles suites sont prévues ?
- le dossier ne comporte pas d'état parcellaire illustrant la maîtrise foncière de l'ensemble de l'opération.
- le dossier ne décrit pas le fonctionnement commercial de l'ascenseur de la station aval, qui se situe à l'extérieur des lignes de contrôle au RdC et débouche en R+2 à l'intérieur de ces lignes de contrôle, ni sa capacité (accès impossible aux vélos, fret , ...).

La première question du 3 février 2021 du commissaire enquêteur, concernant le programme formalisé de l'opération et les besoins à satisfaire, n'a pas reçu de réponse du maître d'ouvrage, malgré de nombreux rappels concernant le programme.

Les trois derniers points (situation foncière, insertion à Superbagnères, aménagement station aval) ont fait l'objet de mises à jour lourdes du dossier, dans le cadre du traitement du premier avis reçu de l'Autorité Environnementale ou en complément de celui-ci, se traduisant in fine par le dépôt en août 2021 de nouvelles DAET demandes d'autorisation d'exécuter des travaux.

Durant le mois de février 2021, le commissaire enquêteur a fait part au maître d'ouvrage de plusieurs points à traiter :

- Le projet de dossier d'enquête ne comporte pas les avis requis par l'article L122-1-V du Code de l'environnement (avis des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet), alors qu'il s'agit d'une pièce obligatoire du dossier. Ces avis ont été demandés aux collectivités concernées, et in fine joints au dossier. Ces avis ont été exprimés sur la base des premiers dossiers de DAET. Le dossier ayant beaucoup évolué sur Saint-Aventin, où le projet global s'inscrit désormais dans la perspective d'une requalification du plateau de Superbagnères, un avis complémentaire de la commune restera nécessaire.
- Le projet de dossier d'enquête ne comporte pas la note de présentation de la procédure d'enquête publique, dont le contenu est prescrit à l'article R 123-8 CE § 3 à 5. Cette note a été in fine jointe au dossier d'enquête.
- La maîtrise foncière de l'opération reste toujours à démontrer sur la base d'un état parcellaire comparant le projet actuel à la servitude de 1993, et de délibérations des collectivités. Un dossier foncier complet a été in fine joint au dossier d'enquête, incluant les délibérations prises ou modifiées à cet effet.
- Les arrêtés municipaux pris au titre de la sécurité et de l'accessibilité des établissements recevant du public ne sont pas correctement rédigés. Ils autorisent les travaux, lesquels ne peuvent être autorisés que par les DAET valant permis de construire, là où ils devraient simplement autoriser la délivrance de ces autorisations (article L111-8 CCH, désormais recodifié à l'article L 122-3 CCH). Ces arrêtés ont été repris, sans que leur nouvelle rédaction ne réponde exactement au texte du CCH.
- La pièce H des DAET initialement déposées, « Dispositions de sauvetage », est adaptée au sauvetage et à l'évacuation d'une clientèle de skieurs valides et équipés, mais paraît éloignée des besoins d'une clientèle urbaine de curistes ou visiteurs âgés mal équipés et aux capacités de déplacement très incertaines. Les dossiers mis à l'enquête publique ont été complétés.

Les échanges sur le contenu du dossier et son environnement se sont ensuite poursuivis jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, notamment sur des points concernant la lutte contre les espèces invasives, la protection du site classé, les plans locaux d'urbanisme, la régulation du trafic sur la voie d'accès au plateau, la disponibilité du réseau de défense contre l'incendie....

3.2.2. Réunions d'échange avec le maître d'ouvrage

En complément de la réunion de présentation du 1^{er} février, une nouvelle réunion de présentation du projet s'est tenue au Conseil Départemental de la Haute-Garonne, le 25 février à 9h30, associant :

- Madame Bajolle, directrice générale déléguée au développement et à l'attractivité des territoires au Conseil départemental de la Haute-Garonne, et à ce titre en charge du SMOHGM Syndicat mixte ouvert Haute-Garonne montagne,
- Monsieur Baptiste Rabasse, en charge du projet au sein du SMOHGM
- Monsieur Jean René Odier, commissaire enquêteur.

Cette réunion a permis de confirmer l'implication forte du département de la Haute-Garonne et la décision du maître d'ouvrage de modifier profondément la gare aval, par suppression des bureaux initialement prévus pour le SMOHGM et par ajout d'un ascenseur de large capacité, apte notamment à l'emport des VTT et brancards.

La réunion n'a par contre pas permis de recueillir des précisions sur les deux points à l'ordre du jour, le programme de l'opération et le contenu d'une politique du tourisme 4 saisons.

3.2.3. Rédaction de l'arrêté et de l'avis d'enquête publique

Sur la base des échanges intervenus entre l'ATD Agence Technique Départementale, conseil du maître d'ouvrage, et le commissaire enquêteur, les projets d'arrêté municipal et d'avis d'enquête publique ont été mis au point pour une enquête publique se déroulant, initialement, en avril 2021. Après demande par le CGED d'une reprise du dossier et dépôt de nouvelles DAET la 11 août 2021 saisine reçue par l'Autorité Environnementale le 17 août 2021, l'enquête publique a été programmée du 8 novembre 2021 au 7 décembre 2021.

Commentaire du commissaire enquêteur :

La concertation avec le commissaire enquêteur, prévue à l'article R 123-9 du code de l'environnement, concernant l'organisation de l'enquête publique, a été complète et positive.

3.2.4. Finalisation du dossier d'enquête publique

Une réunion de calage final du dossier d'enquête et d'organisation de l'enquête publique a réuni par visio-conférence le SMOHGM, ses conseils l'ATD31 et le BET Géode, le Pôle Application du droit des sols du PETR Pays Comminges-Pyrénées, les deux communes de Saint-Aventin et de Bagnères de Luchon, et le commissaire enquêteur, le lundi 11 octobre à 10h30.

A cette occasion, le commissaire enquêteur a demandé que soient transmis ou joints au dossier les éléments suivants :

- Planning pluri-annuel des nuisances sonores les plus importantes, pour toute la durée du chantier sur le site de la gare aval (chantiers gare + déviations de réseaux + permis d'aménager), (non reçu)
- Complément à la note sur les dispositions pour l'évacuation des usagers, adaptant la note standard aux caractéristiques de la nouvelle clientèle attendue,
- Accord de la commune de Saint-Aventin sur le projet de schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères, qui ne figurait pas au dossier initial soumis à l'avis de la commune.

Le dossier finalisé en date du 3 novembre 2021, mis en ligne au premier jour de l'enquête, comportait un constat d'absence d'avis de l'Autorité Environnementale à l'issue des deux mois suivant sa saisine, le 18 octobre 2021, complété par l'avis in fine reçu le 3 novembre 2021.

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis émis hors délai par l'AE a été joint au dossier et mis en ligne le 12 novembre 2021.

Avis du commissaire-enquêteur :

L'Autorité Environnementale était légalement réputée n'avoir pas d'observations à formuler à l'issue du délai de 2 mois à compter de la date de réception de sa seconde saisine, soit à compter du 18 octobre 2021. De ce fait, il ne peut être tenu rigueur au porteur du projet de n'avoir communiqué au public sa réponse au deuxième avis de l'AE que 4 jours après l'ouverture de l'enquête, le 12 novembre 2021, cette réponse ayant perdu son caractère obligatoire.

Le deuxième avis de l'Autorité Environnementale renouvelle pour l'essentiel des observations déjà formulées dans son premier avis, auxquelles le maître d'ouvrage avait apporté une première réponse jointe au dossier d'enquête.

La communication tardive de la réponse du maître d'ouvrage au deuxième avis de l'Autorité Environnementale n'a donc pu affecter la bonne information du public que de façon très marginale, et je considère qu'elle est sans incidence sur le bon déroulement de l'enquête.

Plusieurs mises à jour du dossier ont par ailleurs été faites après ouverture de l'enquête :

Les procès-verbaux favorables de la commission départementale de sécurité et d'accessibilité des immeubles recevant du public ont été intégrés au registre les 10 et 12 novembre 2021. Ces PV venaient en substitution des avis favorables de la commission prononcés en janvier 2001 au vu des premières versions de DAET.

Les arrêtés municipaux donnant un accord sur les travaux au titre de la sécurité et de l'accessibilité des immeubles recevant du public, ont été joints au dossier le 16 novembre 2021. Ces arrêtés venaient en substitution des arrêtés précédemment pris en février 2021 au vu des premières versions de DAET.

La délibération du Conseil Municipal de Saint-Aventin relative à la cession du terrain d'assiette de la gare amont, comportait un numéro de parcelle erroné. La délibération rectificative a été mise en ligne le 24 novembre, mention en étant faite en page d'accueil du site.

La page d'accueil du site Registre Numérique comportait ainsi cet avertissement :

Mise à jour du dossier d'enquête : le 12 novembre à 12h

- Ajout du mémoire en réponse du SMO à l'avis du CGEDD du 03 novembre 2021
- Pour la commune de Saint-Aventin : l'avis du Préfet sur la sécurité d'un établissement recevant du public

Mise à jour du dossier d'enquête : le 24 novembre à 12h

- Remplacement de la délibération du Conseil Municipal de St-Aventin relative à la cession de parcelle de la commune au profit du SMOHGM suite à une erreur de numéro sur la première délibération (initialement parcelle n° 036 section OB au profit de la parcelle 095 section AA)

Maître d'ouvrage

syndicat mixte ouvert Haute-Garonne montagne

76, Avenue Jean Jaurès

31110 Bagnères-de-Luchon

3.2.5. Les visites des lieux

Une visite des lieux et périmètres protégés impactés par l'opération d'ensemble s'est déroulée le mardi 17 août de 9h00 à 12h00 (sites du Techous, du plateau de Superbagnères et de la gare amont à Saint-Aventin, site gare aval et allée de Gallieni à Luchon).

Le commissaire enquêteur a par ailleurs visité le lundi 8 novembre à 16h00 les autres sites de Bagnères de Luchon concernés par le schéma directeur de mobilité et de stationnement, tout

particulièrement le quartier de la gare SNCF où doit être implanté le futur parc relais de la télécabine.

3.3. Le déroulement de l'enquête publique

3.3.1. Durée de l'enquête et permanences du commissaire-enquêteur

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

Six permanences pour accueillir le public et recevoir ses observations ont été assurées dans les mairies de Bagnères de Luchon et de Saint-Aventin

- le lundi 8 novembre 2021 de 9h00 à 12h00 à Bagnères de Luchon et de 13h00 à 16h00 à Saint-Aventin,
- le samedi 20 novembre 2021 de 9h00 à 12h00 à Bagnères de Luchon et de 13h00 à 16h00 à Saint-Aventin,
- et le mardi 7 décembre 2021 de 9h00 à 12h00 à Saint-Aventin et de 14h00 à 16h30 à Bagnères de Luchon.

3.3.2. Consultation du dossier soumis à l'enquête publique

Le public a pu effectivement consulter le dossier aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies de Bagnères de Luchon et de Saint-Aventin.

Le dossier sous forme dématérialisé a pu également être consulté sur le site internet du registre dématérialisé mis en place pour l'enquête publique à l'adresse <https://www.registre-numerique.fr/reconstruction-ascenseur-valleen-superbagneres> .

Le site registre-numérique donnait accès au dossier au travers d'un sommaire détaillé très lisible, les noms des pièces apparaissant en clair et non par le seul nom du fichier informatique, souvent réducteur et codé. Chaque pièce était aisément téléchargeable par simple clic.

Photo : extrait de l'accès au dossier numérique : un accès facile et clair.

f. TC Luchon plan de situation des pistes utilisées dans le cadre de l'évacuation	8.34 Mo	Q	↓
8 - Risques naturels previsibles			
a. TC Luchon étude géotechnique	28.82 Mo	Q	↓
b. TC Luchon risque avalanche	305.08 Ko	Q	↓
c. TC Luchon note sur les risques naturels	179.75 Ko	Q	↓
9 - Incidence Natura 2000			
a. TC Luchon dossier d incidence N2000	5.18 Mo	Q	↓
b. TC Luchon demande cplts Natura2000	392.92 Ko	Q	↓
c. TC Luchon compléments NATURA 2000 - Sept 2021	2.76 Mo	Q	↓
10- Etude d impact			
a. TC Luchon courrier d accompagnement dossier de l étude d impact	850.98 Ko	Q	↓
b. TC Luchon étude d impact	298.08 Mo	Q	↓
c. TC Luchon accusé de réception et notification délais (2 mois)	181.69 Ko	Q	↓

Le dossier était par ailleurs accessible sur le site internet de la commune de Bagnères de Luchon, et par le site internet de Saint-Valentin qui renvoyait, par lien internet, sur le site du registre numérique.

Le dossier était enfin accessible depuis un poste informatique dédié mis gratuitement à la disposition du public dans les mairies de Bagnères de Luchon et de Saint-Aventin

Le commissaire enquêteur a constaté que le dossier était bien accessible en ligne sur les sites précités à l'ouverture de l'enquête, le lundi 8 novembre 2021 à 9h00.

L'accès au dossier par le site internet de Saint-Valentin comportait la même facilité qu'un accès direct, et le lien de renvoi a permis de garantir l'unicité du dossier consulté.

Le dossier mis en ligne au titre de l'enquête unique sur le site internet de Bagnères de Luchon, s'il faisait mention de la DAET déposée à Saint-Valentin et du site Registre-Numerique, ne présentait que les pièces de procédure et le dossier de la DAET déposée à Bagnères de Luchon.

Les statistiques de consultation du site de Bagnères de Luchon ne sont pas disponibles pour mesurer l'effet pratique de cet écart dans l'information du public. J'estime que l'effet pratique de cet écart est faible, car l'évaluation environnementale unique aux deux DAET présente les plans de la gare amont, les conditions de son insertion dans le site et les caractéristiques principales du projet de requalification du plateau de Superbagnères. En pratique, ce sont donc essentiellement les plans de détail de la gare amont, le permis de démolir et les avis reçus au titre de la sécurité et de l'accessibilité de la gare amont qui manquaient au dossier mis en ligne à Bagnères de Luchon.

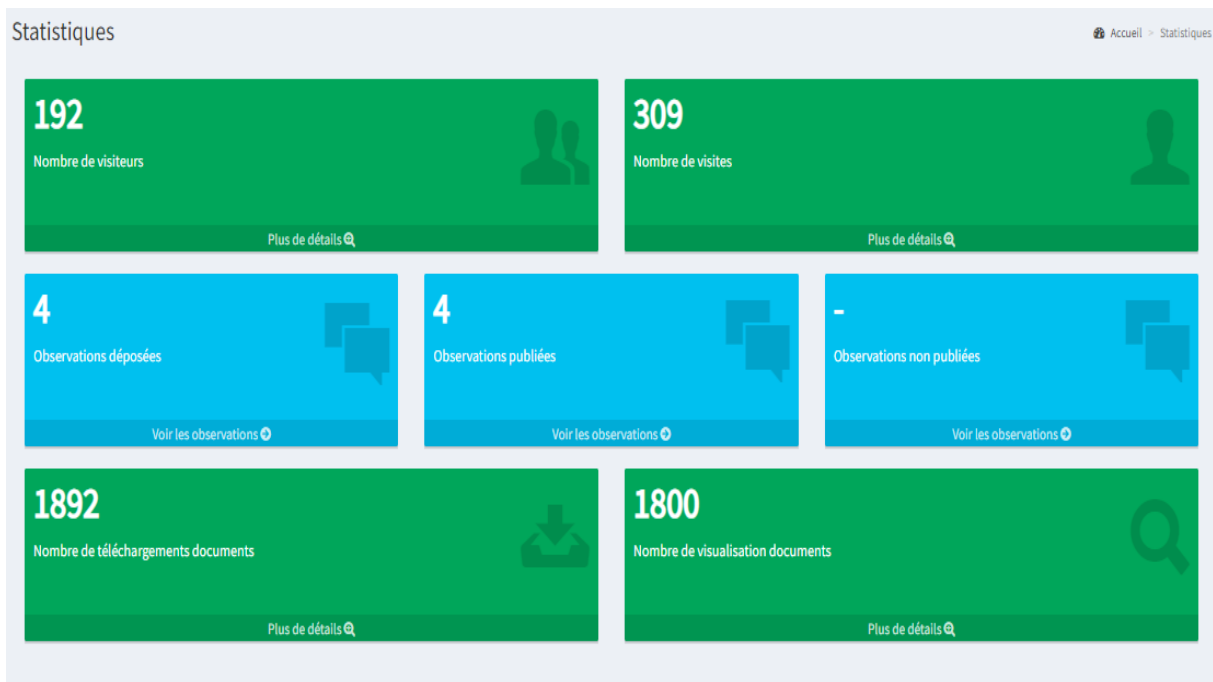
Les dossiers papier des deux communes se sont de même avérés incomplets, chacun d'entre eux présentant la DAET propre à la commune, et non le projet d'ensemble objet de l'enquête unique.

Sur signalement du commissaire enquêteur au SMOHGM au premier jour de l'enquête, chaque dossier papier a été le jour même complété des pièces manquantes, les pièces en doublon (tout particulièrement l'étude d'impact unique) n'étant toutefois pas dupliquées.

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

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** provenant majoritairement de Paris, Bordeaux et Toulouse, et, de façon plus marginale, du territoire (12 de Saint Gaudens - Luchon, 4 de Tarbes) selon décompte au 7 décembre 2021 du prestataire gestionnaire du site registre-numérique.fr.

Les dossiers visualisés ou téléchargés le plus fréquemment sont l'étude d'impact (64 visualisations, 3 téléchargements), et les plans des gares.



La dématérialisation de la mise à disposition du dossier d'enquête montre une fois encore son efficacité, le nombre de consultations, satisfaisant pour ce dossier sans opposition connue, étant sensiblement plus important que ce qui aurait pu résulter de la seule mise à disposition du dossier en mairies à une période d'absence des propriétaires et occupants des résidences secondaires.

Il est par ailleurs possible que les habitants de la vallée aient consulté le dossier sur le site de la ville de Luchon.

Avis du commissaire enquêteur :

Le nombre de visites, de consultations et de téléchargements de fichiers à partir du site Registre Numérique s'est avéré élevé.

Ces bons résultats ont été facilités par la bonne ergonomie du dossier mis en ligne, par la qualité et la clarté de son arborescence, et par une efficace information du public au travers des publications municipales complétées par divers articles de presse.

Ces résultats témoignent d'une bonne communication au public des éléments du dossier d'enquête.

Le nombre de consultations ou de téléchargements du dossier sur le site de Bagnères de Luchon n'est pas disponible; il est susceptible d'être lui aussi significatif.

Selon leurs dires, les services communaux des deux communes n'ont pas eu connaissance d'une consultation des dossiers papier en dehors des permanences du commissaire enquêteur, sauf, à Saint-Aventin, d'une consultation par des conseillers municipaux déjà informés par ailleurs.

Compte tenu du succès des consultations sur le site Registre Numérique et des corrections apportées aux dossiers papier dès l'ouverture de l'enquête publique, j'estime que les

imperfections des dossiers papier et du dossier mis en ligne sur le site internet de la commune de Bagnères de Luchon, n'ont pas affecté la bonne information du public, ou n'ont pu dans le pire des cas l'affecter que de façon très marginale.

3.3.3. Le registre d'enquête

Le public pouvait consigner ses observations sur un registre à feuillets non mobiles paraphé par le commissaire enquêteur, aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie, à Bagnères de Luchon et à Saint-Aventin.

Les observations et propositions du public pouvaient aussi être adressées au commissaire-enquêteur pendant cette même période, par correspondance à l'adresse suivante : Monsieur le commissaire enquêteur - Mairie de Bagnères de Luchon – 23 allée d'Etigny – 31110 Bagnères de Luchon.

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

Les observations et propositions du public transmises par courrier électronique étaient prévues d'être accessibles sur le site <https://www.registre-numerique.fr/reconstruction-ascenseur-valleen-superbagneres>

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.

3.3.4. Les mesures de publicité de l'enquête publique

3.3.4.1. Publication de l'avis sur le site internet de l'autorité organisatrice de l'enquête unique

L'avis d'enquête a été dûment publié sur le site internet de la commune de Bagnères de Luchon autorité organisatrice de l'enquête publique, conformément à la réglementation, mais avec une visibilité faible.

Aucune mention de l'enquête publique ne figurait en premières pages du site dans les brèves d'actualité. L'avis d'enquête, était accessible par un chemin d'accès de faible visibilité (mairie-luchon / services / urbanisme) ne pouvant guère être emprunté que par un public en recherche de ces documents .

L'avis a été publié le 14 octobre 2021, dans les délais réglementaires.

Extrait site internet de la commune de Luchon :



URBANISME

L'URBANISME À LUCHON

Bagnères-de-Luchon, chef-lieu du canton luchonnais d'une superficie de 5243 ha 87 a 32 ca, compte 2537 habitants.

La Commune connaît une affluence très forte de population saisonnière, elle peut compter jusqu'à 12300 habitants. Les résidences secondaires représentent 60 % du parc logement. Le bureau de l'urbanisme est situé au rez-de-chaussée de la Mairie au 23, allée d'Etigny.

HORAIRES D'OUVERTURE

Du lundi au vendredi de 8h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00

OUVERTURE D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PORTANT SUR LES DEMANDES D'AUTORISATION D'EXECUTION DES TRAVAUX (DAET) POUR LA RECONSTRUCTION DE L'ASCENSEUR VALLEEN DE SUPERBAGNERES DU 8 NOVEMBRE AU 7 DECEMBRE 2021 INCLUS

Publié le 14 octobre 2021

[Avis d'enquête publique ci-joint](#)

[Arrêté ci-joint](#)

En complément de l'arrêté N° ARR-2021-0376 du 13 octobre 2021 de Monsieur le maire de Bagnères-de-Luchon, portant ouverture d'une enquête publique unique sur les demandes d'autorisation d'exécution des travaux (DAET) pour la reconstruction de l'ascenseur valléen de Superbagnères et notamment de ses articles 2 et 7, il est précisé que :

« La possibilité pour le public d'émettre des observations et propositions, sur le registre d'enquête dématérialisé, à l'adresse www.registre-numerique.fr/reconstruction-ascenseur-valleen-superbagneres et par courrier électronique à l'adresse reconstruction-ascenseur-valleen-superbagneres@mail.registre-numerique.fr, est ouverte du lundi 08 novembre 2021 à 9.00 heure, au mardi 07 décembre 2021 à 16.30 heures, 24 heures sur 24. »

3.3.4.2. Affichage de l'avis

L'avis affiché a respecté les dimensions règlementaires : format A2, caractères noirs sur papier de couleur jaune, mention Avis d'enquête publique en caractères de 2 cm au minimum.

L'avis a été affiché en plusieurs endroits: en façade des mairies, sur les gares amont et aval, en façade des locaux du maître d'ouvrage SMOHGM à Saint Aventin et Bagnères de Luchon.

La permanence de l'affichage jusqu'à la fin de l'enquête a été attestée par les services des deux mairies.

Le commissaire enquêteur a lui-même constaté l'affichage de l'avis en bon état en façades des mairies lors de chacune de ses permanences.

3.3.4.3. Publication dans la presse locale

L'avis d'enquête publique a été publié à deux reprises dans La Dépêche du Midi, éditions Haute-Garonne (journal habilité à recevoir les annonces légales par arrêté préfectoral du Préfet de Haute Garonne du 15 décembre 2020) et dans La Voix du Midi, édition Haute-Garonne (journal habilité à recevoir les annonces légale par arrêté préfectoral du 15 décembre 2020).

La Dépêche du Midi, le mardi 19 octobre 2021
La Voix du Midi, le jeudi 21 octobre 2021,

Publication renouvelée durant la première semaine d'enquête, le Mardi 9 novembre 2021 dans La Dépêche du Midi et le Jeudi 1 novembre 2021 dans La Voix du Midi.

3.3.4.4. Autres mesures de publicité

L'enquête publique a fait l'objet de plusieurs mesures complémentaires de publicité dans des supports de forte visibilité (mention dans le bulletin municipal ou news lettre communale, articles de presse), mesures efficaces en pratique.

Plus précisément :

- Le remplacement de la télécabine, l'annonce de l'enquête publique et les principales modalités d'organisation de celle-ci ont fait l'objet d'une pleine page (page 37) du bulletin municipal trimestriel T4 2021 diffusé à tous les foyers de la commune de Bagnères de Luchon,
- Dans le même numéro du bulletin municipal de Luchon, un dossier sur l'aménagement de la ville autour de l'ascenseur valléen, abondamment illustré, présente la réorganisation de l'espace public autour de la gare aval, la création de parkings, l'échéancier prévisionnel de ces aménagements. Ce dossier complète bien l'annonce de l'enquête publique.
- La commune de Saint-Valentin a diffusé les 8 et 16 novembre à tous ses abonnés des informations et rappels concernant l'enquête publique en cours, via sa news letter et par la plate forme numérique PanneauPocket qui diffuse ses informations municipales.
- Un article du 24 novembre 2021 dans la Dépêche du midi rappelle les données du projet ainsi que les dates de l'enquête publique en cours.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le principe du projet de remplacement de la télécabine, évoqué de longue date comme une nécessité, était nécessairement connu des riverains, des professionnels, des habitants et propriétaires de toute la vallée.

Toutefois, faute de concertation préalable, les modalités du remplacement de la télécabine, ainsi que les opérations connexes de réaménagement des stationnements et espaces publics sur les deux communes, n'ont été portées à la connaissance du public qu'à l'occasion de l'enquête publique.

Il est donc heureux que la publicité donnée à cette enquête publique ait été large et efficace, même si elle semble avoir surtout touché les propriétaires de résidences secondaires.

3.3.5. Le climat de l'enquête publique

Le public a abondamment profité des bonnes possibilités d'accès au dossier en ligne.

Il ne s'est ni déplacé ni mobilisé pour exprimer ses observations.

Les relations entre le commissaire-enquêteur, les communes et le maître d'ouvrage ont toujours été aisées et collaboratives malgré les nombreuses demandes du commissaire enquêteur, malgré aussi les difficultés liées à la complexification du dossier intégrant l'aménagement de ses abords.

Il est toutefois à noter que les questions du commissaire enquêteur afférentes au programme de l'opération n'ont pas reçu de réponse, aucun programme n'étant communiqué, malgré de multiples relances du commissaire enquêteur, ce qui est surprenant pour une opération de cette ampleur.

3.3.6. Transfert et clôture du registre

Les registres papier ont été clos et signés par le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête, le 7 décembre 2021 à 16h30 pour Bagnères de Luchon et 16h45 pour Saint Aventin, conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement.

Au préalable, le commissaire enquêteur a vérifié l'absence de tout message en instance reçu sur la boîte mail dédiée à l'enquête.

Le registre numérique a été clôturé automatiquement :

REGISTRE NUMERIQUE
ENQUÊTE PUBLIQUE DÉMATÉRIALISÉE

[Le dossier](#) [Consulter les contributions](#) [Déposer votre contribution](#)

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE SUR L'ÉTUDE D'IMPACT DES DEMANDES D'AUTORISATION D'EXÉCUTION DES TRAVAUX (DAET) POUR LA RECONSTRUCTION DE L'ASCENSEUR VALLÉEN DE SUPERBAGNÈRES

OUVERT LE 08/11/2021 À 09 HEURES PAR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR, CE REGISTRE EST CLOS DEPUIS LE 07/12/2021 À 16 HEURES 30

Après leur clôture par le commissaire enquêteur, les registres d'enquête ont été conservés par le commissaire-enquêteur jusqu'à l'envoi de son rapport à la commune de Bagnères de Luchon autorité organisatrice, les registres étant joints à cet envoi.

3.3.7. Remise du Procès-Verbal de synthèse au Président du SMOHGM

La remise du Procès Verbal de synthèse a fait l'objet d'une rencontre avec le Président du SMOHGM le 16 décembre 2021 à 14h30, précédée d'une transmission électronique du document le 9 décembre 2021.

La date limite de réception du mémoire en réponse du maître d'ouvrage était ainsi fixée au 25 décembre 2021.

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage a été reçu sous forme dématérialisée par le commissaire enquêteur le 24 décembre 2021

4. Observations recueillies en cours d'enquête publique

4.1. Observations des Personnes Publiques Consultées

Les avis des personnes publiques consultées sont joints au dossier d'enquête publique dans une pièce spécifique.

Outre les avis obligatoires liés à la sécurité de l'infrastructure, à la sécurité incendie et à l'accessibilité des gares amont et aval, les avis requis concernaient :

- Les communes concernées et la communauté de commune, au titre de l'article L122-1-V du code de l'environnement,
- L'architecte des bâtiments de France, ainsi que la Commission départementale NPS pour la station amont en site classé,
- L'autorité environnementale, ici le CGEDD Conseil Général de l'Environnement et de Développement Durable.

4.1.1 L'avis des communes concernées

Les avis des trois communes directement concernées (Bagnères de Luchon, Saint Aventin et Castillon de Larboust) et de la CCPHG communauté de communes Pyrénées Haut Garonnaises ont été sollicités à ma demande (demande par mail du 13 février 2021).

Les avis favorables obtenus ne sont pas motivés, ils sont purement formels et apportent peu à la bonne information du public.

Ces avis ont été obtenus sur la base du dossier de janvier 2021, objet de la première saisine de l'Autorité Environnementale. La commune de Saint-Aventin a ainsi été saisie d'un dossier ne comportant pas le réaménagement du plateau de Superbagnères.

Or, le schéma d'aménagement du plateau tel que validé en comité de pilotage du 29 juillet 2021, prévoit des parkings à la place des résidences de tourisme prévues à l'OAP Orientation d'aménagement et de programmation du Plan Local d'Urbanisme, c'est-à-dire, pour la commune, des dépenses au lieu des recettes escomptées.

J'ai donc demandé que le schéma d'aménagement du plateau, tel que validé en comité de pilotage de juillet 2021, fasse l'objet d'une approbation du conseil municipal de Saint-Aventin ou d'un accord par tout moyen.

Cet accord a été obtenu au travers de la délibération n° 2021-45 du conseil municipal de Saint-Aventin du 23 novembre 2021, fixant les objectifs à atteindre par la modification du PLU à engager par le maire. La modification du PLU communal a pour objet explicite de rendre le PLU compatible avec le schéma d'aménagement du juillet 2021 :

- Créer une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), en remplacement de l'orientation d'aménagement actuelle, qui traduise les objectifs définis dans le schéma d'aménagement validé le 29 juillet 2021 ;

Avis du commissaire enquêteur :

L'avis favorable du 29 mars 2021 du Conseil municipal de Saint-Aventin, exprimé sur un premier dossier de DAET et d'étude d'impact ne comportant pas encore le schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères, a été complété par la délibération du 23 novembre 2021 décidant d'intégrer au PLU communal le schéma d'aménagement du plateau.

Je considère que l'avis favorable de la commune de Saint-Aventin concerne bien ainsi le projet d'ensemble soumis à l'enquête publique.

4.1.2 L'avis de l'ABF et de la CDNPS Commission Départementale Nature, Paysages et Sites

L'avis de l'ABF pour Luchon est un avis favorable, sous réserve d'être à nouveau consulté sur divers détails architecturaux.

L'avis de la CDNPS pour Saint Valentin est favorable, sans oppositions.

4.1.3 L'avis de l'Autorité Environnementale

Le deuxième avis du CGEDD critique l'absence de précisions concernant plusieurs projets connexes (régulation du trafic sur la RD46, et création d'un parc relais à Luchon) et l'absence d'évaluation environnementale unique prenant en compte le périmètre global du projet d'ensemble, opérations connexes incluses.

Concernant le strict périmètre des DAET, l'Autorité environnementale demande un complément de démonstration concernant l'atteinte à la zone Natura 2000, dossier sur lequel la DDT31 a ensuite exprimé un satisfecit concernant les compléments apportés.

Avis du commissaire enquêteur :

A l'issue des réponses complémentaires du maître d'ouvrage, le seul point en instance concerne l'intégration dans un projet unique du projet objet des DAET et des projets connexes présentés dans le dossier.

4.2. Bilan comptable des observations du public

Les courriers adressés au commissaire enquêteur par voie postale ou remis en main propre, ont été numérotés et reportés sur le registre d'enquête.

Le bilan des visites et interventions du public, tous modes confondus, est détaillé dans le tableau suivant :

Permanences en mairies de Luchon et de Saint-Aventin	Nombre de visites	Déclarations orales et remise de contributions	Contributions sur le registre papier	Contributions sur le registre dématérialisé	Courriers électroniques reçus à l'adresse dédiée	Correspondance Postale adressée au CE
8 novembre	2	2	0	0	0	0
30 novembre	1	1	0			0
7 décembre	2	2	0			0
Hors permanences			1	3	1 (doublet)	0
Total :	5	5	1	3	-	0

Lors des permanences il y a eu **5 visites**, pour des observations ou pour des demandes d'informations sur le dossier qui ont été fournies par le commissaire enquêteur :

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**.

En complément, le commissaire-enquêteur a entendu à sa demande, dans le cadre de l'article L. L123-13 du code de l'environnement :

- Le maire de Saint-Aventin, ainsi que M Oustalet, conseiller municipal, le 7 décembre 2021.
- Le responsable de secteur de l'ONF Office National des Forêts, le 6 décembre 2021.
- Le directeur de projet de SNCF Réseau en charge de la réouverture de la ligne Montréjeau-Luchon, le 6 décembre 2021.

4.3. Analyse des observations recueillies en cours d'enquête

4.3.1 Observations du public et réponses du maître d'ouvrage

Les observations sont regroupées par thème ou par lieu.

La liste complète et numérotée des observations reçues est jointe en annexe au Procès-Verbal de synthèse.

Les chiffres entre parenthèse correspondent au numéro de l'observation.

Les questions complémentaires éventuelles du commissaire enquêteur ou ses demandes de précisions adressées au maître d'ouvrage sont précédées du symbole ⇨

Concertation préalable

Une observation (20) regrette l'absence de toute concertation avant la finalisation du projet, alors que les options possibles justifiaient un débat.

Avis du commissaire enquêteur :

Je partage cette observation. Une concertation préalable, associant notamment les professionnels du tourisme et les associations de défense de l'environnement, aurait facilité et sécurisé la définition du programme d'ensemble.

Desserte multimodale de Superbagnères :

Une observation (1) concerne la desserte de Superbagnères :

- Il serait prudent de créer une voie de secours de desserte de Superbagnères par les chemins forestiers existants.

En complément, le commissaire enquêteur note que, selon le responsable ONF du secteur interrogé le 6 décembre 2021, la route de desserte de Superbagnères est sécurisée par les travaux en cours, mais le massif peut être sujet à des glissements de terrain pouvant affecter l'accès au layon par les pistes forestières pour des opérations d'entretien ou de secours. Une route forestière aurait ainsi été perdue dans la ravine de Castelviel en 2013.

⇒ Questions : Réponse du maître d'ouvrage aux observations du public

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage :**

L'accès voiture à la station de Superbagnères se fait actuellement via les RD 125 et 46, sur une distance d'environ 17.5 km depuis le centre de Bagnères-de-Luchon. Ces 2 routes, qui sont de la compétence du conseil départemental de la Haute-Garonne, ont fait l'objet de nombreux travaux de sécurisation des secteurs les plus exposés ces dernières années, permettant une bonne sécurité de ce trajet.

S'agissant de routes de montagnes, elles peuvent donc faire l'objet de restrictions de circulation, voire de coupures ponctuelles en fonction des intempéries, comme dans la plupart des routes d'accès aux sites de montagne, station de sports et / ou villages traditionnels. Le Conseil départemental en assure la maintenance avec des moyens conséquents qui permettent de réduire ces désagréments, dans les meilleurs délais.

La création d'une voie de secours, répondant aux normes de circulation des divers véhicules (voitures particulières, mais surtout cars) représenterait un investissement conséquent hors de proportion par rapport aux enjeux d'accessibilité de la station, d'autant que l'objectif avec le remplacement de la télécabine est de réduire cet accès. Enfin, la réalisation d'une telle voie en zones naturelles à forts enjeux environnementaux (site classé, zone Natura 2000, zone de protection du Grand Tétrás, espaces boisés classés du PLU, ...) impliquerait des impacts écologiques importants et nécessiterait des autorisations administratives difficiles à obtenir.

Avis du commissaire enquêteur :

J'adhère à la réponse du maître d'ouvrage, tant en ce qui concerne la sécurisation de l'accès routier actuel (les travaux de sécurisation sont en voie d'achèvement) qu'en ce qui concerne le bilan environnemental très négatif de l'éventuelle création d'une voie routière de secours.

⇒ **Réponse du maître d'ouvrage au constat de l'ONF :**

Le SMO est conscient de la nécessité de surveiller les routes forestières et de procéder à des entretiens réguliers pour maintenir l'accès des secours au layon. Ces entretiens doivent intervenir de la manière la plus légère possible et dans les emprises existantes, afin de ne pas avoir d'impact sur l'environnement naturel de ces routes.

De plus, les accès sont possibles des deux côtés du layon, en passant également par la route de Castillon de Larboust. Les évacuations peuvent donc se faire en partant côté Artigue, pour ensuite être véhiculé vers Castillon du Larboust, ou bien vers la Plateau de Superbagnères par les pistes

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage.

La gestion de l'accès des secours au layon de la télécabine ne paraît pas poser de difficultés importantes car l'accès peut, comme le souligne le maître d'ouvrage, être effectué des deux côtés du layon.

Dans ce cadre, la gestion technique de ces accès relève du futur DAME Dossier d'Autorisation de Mise en Exploitation, et non de la présente DAET.

Gestion des stationnements :

Une observation (2) s'étonne de la localisation du parc de stationnement à créer à Luchon sur le secteur de la gare, alors que ce foncier serait affecté à d'autres usages.

Deux observations (14) et (35) indiquent que l'éloignement du parking et le recours à une navette pourront être dissuasifs pour la clientèle qui partira à Peyragudes ou multipliera les stationnements anarchiques.

Une observation (13) demande le maintien du parking du Techous (contraire à l'avis de Nature Comminges - 24). A défaut, la régulation de l'accès à la RD46 est indispensable (15).

En complément, le commissaire enquêteur note :

- que la remarque (2) est conforme au PLU communal, qui n'identifie pas ce site comme dédié à des équipements publics,
- que la question de la régulation du trafic sur la RD46 a été posée à deux reprises par l'Autorité Environnementale, sans réponse du maître d'ouvrage.

⇒ Le planning prévisionnel de réalisation sur le site de la gare SNCF d'un parc relais municipal de 600 places environ, entre 2022 et 2027, peut-il être précisé avec indication de la capacité envisagée pour chacune des phases prévisionnelles de cet aménagement ?

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage**

L'aménagement du parking sur le site de la gare SNCF relève de la compétence de la commune de Bagnères-de-Luchon. Il va devoir accompagner, à la fois, la réouverture en 2024 de la desserte de la commune par la voie ferrée et la suppression progressive d'une partie des places de parking sur le secteur Superbagnères / Techous en fonction de l'augmentation du débit de la nouvelle télécabine.

La cohérence entre ces divers chantiers doit être assurée par la participation des différents partenaires aux comités de suivi de la mise en œuvre du schéma d'aménagement du plateau et du schéma directeur de Bagnères-de-Luchon.

Le comité de suivi du schéma directeur de Bagnères-de-Luchon mis en place à l'initiative de la commune devra intégrer un collège sur l'intermodalité, notamment autour de la gare, en associant la commune, le SMO, le département, la communauté de communes des Pyrénées Haut-Garonnaises, la SNCF et la région.

L'aménagement du parking par la commune de Bagnères-de-Luchon sur le site de la gare, se fera en 4 phases sur le foncier appartenant à la commune ; le projet de construction de logements sociaux initialement prévu étant abandonné.

La répartition des places suivant les phases est indiquée dans le schéma d'aménagement (page 15), soit 32 places pour le parking 1 avec aménagement des arrêts bus et navette. Ces travaux devraient intervenir en préparation de la réouverture de ligne ferroviaire à partir de 2022 et la montée en puissance de la nouvelle télécabine. Ensuite les travaux devraient se répartir de la manière suivante : 185 places pour le parking 2, 185 places pour le parking 3 et 185 places pour le parking 4, entre 2023 et 2027. (Voir extrait du bulletin municipal n°5 d'octobre, novembre et décembre 2021, joint).

Le maintien du parking de Téchous ne présente pas d'intérêt, au-delà des quelques places à conserver pour le fonctionnement du restaurant, car il concerne quasi exclusivement les visiteurs à la journée, pour lesquels l'objectif est de transférer leur accès au plateau par la nouvelle télécabine.

Avis du commissaire enquêteur :

Concernant l'observation (13) sur le maintien du parking du Téchous. J'adhère à la réponse du maître d'ouvrage, mais à la condition que celui-ci se donne les moyens de transférer sur la télécabine l'accès au plateau par les visiteurs à la journée.

A défaut, comme l'indique très justement l'observation (15), « la régulation de l'accès à la RD46 est indispensable ». Or le maître d'ouvrage ne répond pas à cette observation (15), pas plus qu'il n'a répondu aux deux recommandations successives du CGEDD de préciser les modalités pratiques de régulation de l'accès à la RD46 desservant le plateau. Le maître d'ouvrage indique seulement « L'hiver, tous les usagers à la journée voyageront jusqu'à la station grâce au nouvel ascenseur valléen, les modalités de gestion de la route adaptées à cette nouvelle réglementation restent à préciser », page 21 étude d'impact, réponse au premier avis du CGEDD.

Concernant la destination du site du parking de la gare SNCF: le maître d'ouvrage ne répond pas sur son adéquation avec le PLU communal qui affecte le secteur à de l'habitat et à des activités et non à un équipement public. Je prends acte de ce que la commune de Bagnères de Luchon s'est clairement engagée à réaliser le parking, par approbation de son schéma directeur urbain et par présentation du projet à la population (plusieurs pages ont été consacrées au projet dans le dernier bulletin municipal). Il lui restera à faire évoluer le PLU.

Concernant le rythme d'augmentation du nombre de places de stationnement sur le parking de la gare SNCF: le maître d'ouvrage rappelle le rythme inscrit dans le schéma directeur urbain annexé à l'étude d'impact, qui comporte (pages 15 et 36) une première tranche de parking municipal de 185 places en 2025 -2026 (venant en sus de 32 places réalisées d'ici 2024 sur terrain SNCF, ayant vocation à desservir la gare SNCF et non la télécabine) et un achèvement du parking en 2029. Le maître d'ouvrage précise : « Le parking va devoir accompagner, à la fois, la réouverture en 2024 de la desserte de la commune par la voie ferrée et la suppression progressive d'une partie des places de parking sur le secteur Superbagnères / Téchous en fonction de l'augmentation du débit de la nouvelle télécabine ».

J'admets qu'un décalage puisse exister entre la mise en service de la télécabine et la livraison de la première tranche du parking aval, car l'étude a montré qu'il reste des disponibilités en places de stationnement en centre-ville de Luchon.

Mais par contre l'affirmation du maître d'ouvrage selon laquelle la suppression de places de parkings à Superbagnères sera faite en fonction de l'augmentation du débit de la télécabine est ambiguë.

La réponse du maître d'ouvrage au premier avis du CGEDD, dans l'étude d'impact pages 27 à 32, ainsi que l'étude d'impact d'août 2021 elle-même, intégrée à la seconde DAET, pages 433, 439, ou page 450, précisent le planning de suppression des places de stationnement à Superbagnères, cette suppression étant présentée comme certaine et comme la principale composante de la requalification du plateau (également page 442).

Cette position est conforme aux attentes de l'ABF Architecte des Bâtiments de France exprimées dans son avis du 1^{er} février 2021 prononcé au vu de la première version de DAET, position qui me paraît résumer le consensus qui a ensuite présidé aux travaux et avis des uns et des autres :

Parallèlement à cette opération, afin de redonner à ce site classé exceptionnel ses valeurs d'origine, la suppression du parking du plateau de Superbagnères ainsi que le parking intermédiaire sera réalisée avec la remise des sols dans leur état naturel.

Seul l'accès aux riverains et un stationnement limité pourront être autorisés.

Dans ces conditions, le maître d'ouvrage fait naturellement dépendre l'augmentation du débit de la télécabine du rythme de suppression des places de stationnement sur le plateau, et non l'inverse (voir par exemple le mémoire en réponse à l'avis du CGEDD du 3 novembre 2021, pages 4-5, ou l'étude d'impact page 405).

Mais ces expressions ne sont pas constantes, le maître d'ouvrage conditionnant aussi la diminution des places de stationnement à l'augmentation de la fréquentation de la télécabine, ce qui ne garantit pas que les actions prévues sur le plateau soient réalisées dans un délai raisonnable (mémoire du maître d'ouvrage en réponse au PV de synthèse, ou étude d'impact pages 502-503).

Je considère que la réduction des places de stationnement sur le plateau n'est pas une option, c'est un attendu, et le maître d'ouvrage doit se donner les moyens de l'obtenir ou de la provoquer. La levée des ambiguïtés du projet sur ce point fera l'objet d'une réserve.

Capacité de la ligne : besoins à satisfaire :

La nécessité d'augmenter le débit jusqu'à 2500 personnes / heure est contestée (3 observations) ou redoutée.

Une observation (4) signale qu'avec l'apport d'un système informatique de réservation horaire il ne semble pas nécessaire d'augmenter le débit de la télécabine pour seulement 15 jours par an de forte affluence.

L'observation (10) précise que le débit actuel de la télécabine n'est pas de 1500 p/h mais de 750 p/h. C'est ce niveau qui doit servir de référence.

De plus, augmenter fortement le débit ne fera que reporter la file d'attente au départ des remontées de Techous (11).

Au regard des nuisances actuelles, Nature Comminges craint les effets d'une sur fréquentation sur le site de Superbagnères (21).

En complément, le commissaire enquêteur note :

- que l'observation (10) paraît partagée par le maître d'ouvrage, qui indique pp 380 et 391 de l'étude d'impact que le débit réel d'exploitation actuel n'est que de 900 p/h (pour un débit théorique de 1500 p/h), et qui n'envisage pas d'augmenter ce débit au-delà de 1500 p/h à la mise en service de la nouvelle installation, avec 44 cabines,
- que le maître d'ouvrage semble même avoir envisagé une hypothèse de départ avec seulement 36 cabines (source : pièce E de la DAET, Profil en long, du cabinet Eric, qui cite une situation provisoire à 36 cabines et un maximum à 61 cabines, maximum inférieur lui aussi au maximum de 73 cabines cité à l'étude d'impact v08-2021 pages 405 et 426).

Questions

- ⇒ Réponse du maître d'ouvrage aux observations du public
- ⇒ Quel débit serait nécessaire pour absorber avec 20' d'attente environ une fréquentation en jour de pointe base saisons 2017-2019, à stationnement inchangé
- ⇒ En cas de commande de cabines supplémentaires au-delà des 44 cabines initiales, quels sont les délais nécessaires à leur livraison et à leur intégration et mise en service effective
- ⇒ Pouvez-vous fournir une justification des choix capacitaires effectués

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage**

Historiquement le débit définitif théorique à 1 500p/h s'est fait de façon progressive :

- 44 cabines mises en ligne lors de la construction en 1993, portant le débit à 500p/h,
- 30 autres de plus e 1995, portant le débit à 900p/h,
- 50 en 2003 portant le débit final à 1 500p/h à travers 124 cabines.

Le cartouche du profil en long du constructeur Pomagalski récapitule cette évolution :



TELECABINE
LUCHON-SUPERBAGNERES
LUCHON-SUPERBAGNERES
HAUTE-GARONNE

PROFIL EN LONG
CARACTERISTIQUES

		UTILISATION			
		PROVISOIRE		DEFINITIVE	
TYPE DE L APPAREIL	TC4PL				
SENS DE MARCHÉ	DROITE	DEBIT (h)	500.	900.	1500. P/h
LONGUEUR	2665. m	VITESSE (h)	5.00	5.00	5.00 M/S
DENIVELLATION	1145. m	ESP ENTRE VEHICULES	144.00	80.00	48.00 m
PENTE MOYENNE (h)	48. ‰	NO DE VEHICULES	44	74	124
TYPE VEHICULE	4 PLACES	TD HYDRAU./BRIN	6800	6800.	6800. DAN
DIAM. CABLE	47.40 mm	PRESSIION VERIN	74.	74.	74. BARS
LARGEUR VOIE	4.60 m	MOTEUR ELECT	NP.355 KM7		
ORIGINE DU LEVE DE TERRAIN :		MOTEUR THERM	VM VB130T		
CH. CLARAC 09100 PANGERS					
F	AJOUTE DEBIT PROVISOIRE 900 P/H POUR 74 CABINES.	26.10.93	R. BAZIN	BE	
E	MODIF HAUTEUR PILES 7.67\rightarrow7.82 CALAGE 120M\rightarrow70M	11.06.93	GAILLET	BE	
D	NOSE A JEAN APRES RELEVÉ SUR BÉTON DU 10.17.93.93	13.05.93	GAILLET	CH. CLARAC	
C	AJOUT N° PLAN BÉTON P1 61-62 DÉCARLAGE+MASSIFS ST-SM	01.10.92	GAILLET	BE	
B	MODIF TERRASSEMENT 61-62+P1+FRACE DES DEVERS	23.09.92	GAILLET	BE	
A	NOSE A JOUR	04.09.92	GAILLET	BE	
NO	NATURE DE LA MODIFICATION	DATE	MODIFIE PAR	ORIGINE	
DATE	15.09.92	ETUDE PAR : GAILLET			
ECHELLES : 1/3000. 1/100.		C12188_F		VISA :	
				VÉRIFIE PAR : HEUVILLE	

Cependant, le débit maximum actuel de la télécabine est de 1420p/h et non de 1500p/h car, en raison de la tempête Barbara du 21 octobre 2020, six cabines en opération de maintenance ont été détériorées et n'ont pas pu être remises en services, la fabrication de ce type de cabine étant définitivement arrêtée.

Le débit de la TC4 actuelle est également affecté en raison de la dégradation de la vitesse de 5m/s initiale à 4,5m/s. Ceci est dû à la vitesse de circulation des cabines en gares et à la configuration des quais qui ne laissent que peu de temps à la clientèle pour glisser ses skis ou snowboard dans les racks à skis et embarquer dans les cabines avec des ouvertures de portes exigües.



De ce fait, le SMOHGM est quasiment toujours obligé de mettre un opérateur en place pour faciliter l'embarquement/débarquement.

Le temps d'attente observé a été, à certaines périodes (vacances de février et w. end de janvier, voir certains de mars) supérieur à 20mn. Certains commentaires sur les réseaux sociaux font part jusqu'à plus d'1h30 d'attente avant d'embarquer, confier un des commentaires relevés dans le réseau social "Skipass du 10 février 2017" où il est dit :

« La télécabine n'a fonctionnée qu'à partir de 14h un jour de grande affluence (problème électrique). Enormément d'attente (1h-1h30) pour regagner Luchon en télécabine à 17h à la fermeture des pistes ».

Ceci s'expliquant par non seulement une vitesse d'exploitation dégradée mais également des arrêts intempestifs dus à des mauvais embarquements/débarquements, au non remplissage systématique et automatique des cabines au complet (4 personnes) et également à des pannes fugitives électriques dues à l'obsolescence des composants électroniques.

Ceci explique dans un premier temps, que le projet de nouvelle télécabine est calé sur un débit de 1500 pers/h. l'objectif de reconquête de la clientèle sur ce mode de transport passe dans un premier temps sur un objectif consistant à retrouver le niveau d'utilisation originel, perdu notamment par le manque de fiabilité de l'appareil actuel vieillissant.

Une fois cet objectif atteint, l'accroissement du débit de la nouvelle infrastructure se fera de manière progressive, en rapport avec les résultats des deux autres études qui se sont déroulées de façon concomitante :

- Schéma directeur urbain sur la ville de Bagnères de Luchon,*
- Schéma directeur d'aménagement du Plateau de Superbagnères*

Le projet de remplacement de la télécabine actuelle prévoit une augmentation du débit en intégrant une diminution progressive des stationnements présents au niveau du plateau de Superbagnères. Il y a donc bien un effet corolaire.

La volonté des élus locaux, du Département et du Président du Syndicat Mixte Haute Garonne Montagne est de progressivement limiter le nombre de véhicules sur le Plateau de Superbagnères et ce en augmentant proportionnellement la capacité de transport de la télécabine. L'étude portant sur l'aménagement du Plateau de Superbagnères conduit à dire à ce jour que le parc de stationnement permet d'accepter 630 véhicules et que dans la configuration projetée celui-ci passera à 231 places à terme.

L'augmentation progressive du débit ne sera obtenue que par achat complémentaires de cabines.

En temps normal (hors période de pénurie mondiale comme actuellement), il faut compter une intersaison entre le moment où une commande est passée et le moment où les cabines sont livrées pour être mises en place, réceptionnées au préalable avec les services d'un maître d'œuvre et du STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés- autorité de tutelle).

Pour le moment, en raison de la baisse de la production due à la pandémie de la Covid 19, il faut compter une année, les temps de fabrication s'étant allongés.

Avis du commissaire enquêteur :

La démarche proposée par le maître d'ouvrage est cohérente, consistant à reconquérir en premier lieu la clientèle de proximité de la télécabine, avant de mettre en œuvre par paliers successifs l'augmentation de capacité de la télécabine et du parc relais aval, associées à la diminution de capacité des parkings amont. Mais dans l'expression du maître d'ouvrage le déterminant de cette évolution reste l'amélioration de l'attractivité de la télécabine, sans mesures coercitives sur l'accès des véhicules particuliers au plateau.

Concernant l'observation du public (4) (mise en œuvre d'une réservation horaire par internet), j'estime que la formule peut être pertinente pour améliorer l'accueil des skieurs, mais que la télécabine, si elle est conçue comme un système de transport et pas seulement comme une attraction touristique, doit être capable d'absorber le trafic à son heure de pointe.

Concernant l'observation du public (11) (report de la file d'attente au départ des remontées mécaniques du Téchous), son traitement par le maître d'ouvrage est nécessaire dans le cadre d'une gestion globale du domaine skiable. Toutefois, les aménagements correspondants ne concernent pas le périmètre du projet de renouvellement et d'insertion de la nouvelle télécabine.

Tourisme 4 saisons :

Une contribution développe plusieurs observations (16 à 19) sur l'attractivité de Superbagnères notamment en été. La station ne pourra pas développer de façon importante l'activité VTT car ses pistes sont trop raides et trop difficiles. Elle doit s'appuyer sur la beauté de ses paysages pour accueillir des touristes. Un petit train aurait pour cela été plus attractif qu'une télécabine.

Les tarifs de la télécabine sont trop élevés si une alternative existe par la route.

Nature Comminges prend acte du développement d'activités hors-piste, et demande (25) le « débalisage » du sentier des vaches en zone Natura 2000, la remise à plat du tracé des itinéraires balisés, l'interdiction physique et réglementaire du « hors-piste » (28).

⇒ Réponse du maître d'ouvrage aux observations du public :

En préambule, il convient de rappeler que le projet de remplacement de la télécabine n'a pas pour objectif principal d'augmenter de manière significative la fréquentation de la station, mais plutôt de reporter l'accès à celle-ci de la route vers un transport plus respectueux de l'environnement.

Le SMO est conscient du problème posé par la difficulté des pistes de VTT actuelles et une réflexion est engagée pour essayer d'améliorer ce point, sans pour autant arriver à un développement trop important de cette activité qui pourrait avoir des impacts forts sur l'environnement.

Au-delà des pistes de VTT, un compromis doit être trouvé entre le nécessaire développement des activités « 4 saisons » indispensable à l'attractivité de la station et la protection d'un environnement de qualité.

Afin de maîtriser le développement de ces nouvelles activités, notamment « hors-pistes », le SMO en fera une évaluation en continu et les résultats feront l'objet de discussions au sein du comité de suivi, auquel sera intégré l'association Nature Comminges, pour décider des actions à mettre en œuvre.

Rappelons que le 29 juin 2021, la Mairie de St Aventin a pris un arrêté municipal réglementant la pratique du VTT enduro.

Le « débalisage » du sentier des vaches fait partie des actions prioritaires du SMO dans le cadre des mesures d'accompagnement du remplacement de la télécabine.

Avis du commissaire enquêteur :

Le maître d'ouvrage annonce ou confirme ici diverses mesures de suivi ou de protection du site dans le cadre du développement des activités « 4 saisons », réponses qui sont développées plus loin dans le paragraphe « Mesures d'évitement, de réduction et compensation aux atteintes à l'environnement dans les espaces naturels ». Ces réponses sont adaptées, et globalement satisfaisantes, pour ce qui concerne l'atteinte à l'environnement en lien avec le développement des activités de sport de pleine nature.

Je signale toutefois que l'arrêté municipal du 29 juin 2021 du maire de Saint-Aventin, réglementant la pratique du VTT, n'interdit en rien le hors-piste et n'a en pratique ni pour objet ni pour effet de préserver l'environnement ; le comité de suivi annoncé aura donc à revenir sur cette question.

Mais concernant le développement de l'activité sur 4 saisons, le maître d'ouvrage ne relève pas l'observation du public signalant, à juste titre selon moi, l'intérêt qu'il pourrait y avoir à cibler une clientèle plus touristique que sportive cherchant un accès au grand paysage, à la fraîcheur, aux petites promenades, ce qui n'enlèverait rien à l'accueil d'étape des randonneurs empruntant le GR10.

Je recommande au maître d'ouvrage de s'approprier la question, car une part importante de l'aménagement et de la mise en valeur du plateau peut en dépendre.

Ce point ne fera toutefois pas l'objet d'une réserve de ma part, car la priorité sur le plateau concerne la suppression des parkings en lien avec la reconstruction de la télécabine, et non les aménagements piétons et d'ambiance, qui pourront être étudiés séparément.

Bilan des avantages et inconvénients d'un rétrofit de l'installation plutôt que sa reconstruction à neuf :

Une observation (3) signale que le rétrofit d'installations obsolètes permet de gagner des décennies de fonctionnement ainsi que du confort pour l'utilisateur, pour un coût très inférieur au coût d'une reconstruction à neuf. L'observation (12) estime également qu'un rétrofit aurait été suffisant.

Le commissaire enquêteur constate par ailleurs qu'une solution de ce type est en elle-même une mesure d'évitement des atteintes à l'environnement.

⇒ Questions : Pourquoi le maître d'ouvrage présente-t-il cette solution, comme « impossible » dans l'étude d'impact

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage**

Cette éventualité a été évoquée dans l'étude d'impact en page 390 et 391 à travers une variante d'hypothèse appelée "mise aux normes de la structure existante". Cette variante n'a pas été retenue car elle s'est avérée trop contraignante et sans certitude de viabilité technique et réglementaire. De plus, elle ne permettrait pas de répondre aux divers objectifs fixés à ce projet, au-delà du simple remplacement d'un matériel vieillissant et obsolète (meilleure attractivité de la télécabine, augmentation du débit, réduction de l'accès au plateau, diminution du stationnement, requalification du plateau...). C'est pourquoi, le choix s'est porté sur le remplacement de cette télécabine avec une nouvelle technologie proposée dans les variantes 1 et 2.

"Qu'est-ce que le rétrofit ? Par définition cela consiste à modifier ou restaurer des fonctions technologiques dans des systèmes vieillissants. Il s'agit de remplacer des pièces obsolètes ou usées par des pièces neuves tout en maintenant la configuration de l'appareil. C'est une remise en état, une mise aux normes ou une adaptation à un besoin nouveau d'une installation existante en gardant certains éléments et en changeant d'autres.

*"Le réaménagement permet en quelque sorte le recyclage d'anciennes machines pour les rénover ou en fabriquer des versions améliorées".
Avant d'évoquer dans le détail ce que pourrait être le reconditionnement de la télécabine de Bagnères de Luchon il est avant tout nécessaire d'en rappeler ses principales caractéristiques :*

Rappel des caractéristiques de l'appareil

DESIGNATION	CARACTERISTIQUES
Constructeur	Poma
Type	Télécabine 4 places
Années de construction	1993
Nombre de grandes inspections réalisées	2 (dernière en 2018) - 3^{ème} théoriquement projetée en 2023
Dénivellation	1146m
Longueur de l'installation	2666m
Débit horaire théorique	1500p/h
Vitesse d'exploitation théorique	5m/s
Durée théorique du trajet	8mn53s
Nombre de pylônes	28
Galet diamètre/nombre :	C330/128 & S450/270 (total nb 398)
Nombre théorique de cabines	124
Espacement entre cabines	48m
Puissance du moteur	692Kw
Coût de la dernière GI (2018)	445 901,33€HT

Qu'est-ce qu'imposerait techniquement le reconditionnement (rétrofit) ?

En s'étant rapproché du constructeur de façon à techniquement projeter un éventuel reconditionnement de cet appareil, il en ressort qu'il faudrait procéder, aux opérations suivantes :

- Changement complet des mécaniques dans chacune des gares,
- Rénovation complète de l'architecture électrique dans chaque gare comme en ligne,
- Changement des potences et des balanciers de lignes,
- Changement du multipaires (ligne de sécurité),
- Changement du câble,
- Changement des cabines et de leurs suspentes,
- Probablement reprise des génies civils des niveaux de quai d'embarquement de gares,
- Suivant les nouvelles caractéristiques de la ligne, **il n'est pas impossible de supprimer et de créer de nouveaux massifs béton de ligne,**
- **Changement de la motorisation et du système de tension.**

Le reconditionnement ("rétrofit") implique que les composants d'origine restants (1993) soient soumis aux contrôles de Grande Inspection, opération qui consiste à soumettre à un examen approfondi et complet les principaux composants d'un téléphérique. Généralement, cet examen consiste en un contrôle non destructif à l'issue d'un démontage. Même si la plupart des composants seraient neufs, pour ceux restant d'origine ils seraient soumis à contrôle TOUS LES CINQ ANS.

Le remplacement de certains composants va néanmoins se heurter à la difficulté de trouver sur le marché certaines pièces. En effet les évolutions technologiques, notamment en matière d'architecture électrique, font que les fournisseurs et/ou constructeurs n'en assurent plus la distribution ou avec des délais d'attente trop contraignants entraînant un risque de ne pas pouvoir remettre en route l'appareil dans le temps imparti.

Effectivement, comme l'explique M Cattai, quelques rares exemples ont montré qu'il est possible de "rétrofit" ce type d'appareil mais SANS POUR AUTANT apporter de plus-value

par exemple en termes de débit horaire, puisqu'il **n'est pas possible techniquement d'imposer plus de "charges"** au droit des massifs bétons supportant les pylônes. Pour la plupart des opérations ayant fait l'objet de cette transformation, cette intervention démontrait un intérêt car à l'origine ils n'étaient exploités qu'à leur débit **provisoire et non définitif**. Il restait donc, à travers le reconditionnement, une certaine marge de manœuvre évolutive permettant d'accepter un débit supplémentaire.

M Cattai évoque dans son courrier un total d'une quinzaine de journées annuelles de forte fréquentation. Mais faut-il rappeler que face à la problématique de vétusté de l'appareil, des arrêts intempestifs dus à des pertes de courant fugitifs et au débit restreint, une grande majorité des clients préfèrent se rendre actuellement en voiture sur le Plateau de Superbagnères et éviter par ailleurs de faire la queue en fin d'après-midi pour rejoindre Bagnères de Luchon.

Le projet de remplacement de la télécabine par un appareil neuf fonctionnant avec une vitesse plus élevée, des cabines confortables et un débit évolutif, a pour objectif d'encourager une mobilité douce et par conséquent de diminuer conséquemment l'empreinte carbone.

Maintien du débit ?

Les génies civils bétons des gares et de la ligne ont été dimensionnés à l'époque pour supporter un débit horaire de 1500p/h. Ainsi les notes de calcul justifiant les efforts imposés ont déterminé des épaisseurs, diamètres et caractéristiques d'acier **ne permettant pas d'accepter plus de contraintes**.

Il est même probable que les hypothétiques nouvelles caractéristiques de ligne **puissent dégrader le débit actuel**.

Par ailleurs la longueur de l'appareil (2,6km) ainsi que sa dénivelée (1146m) font que cet appareil pourrait être classé comme "hors norme". La tension et la motorisation en font un "appareil atypique" et il apparait difficile de lui imposer de nouvelles contraintes.

Transformation à travers quelques photos ?

- **Les gares**

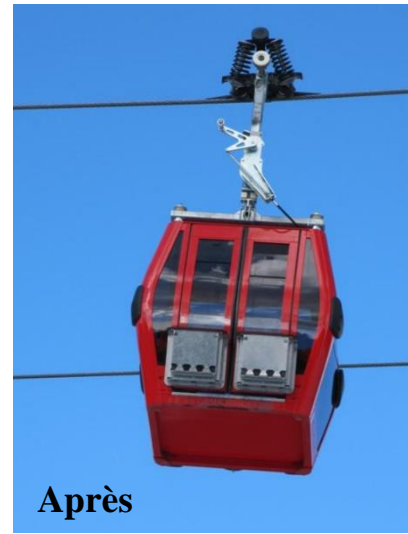


Avant



Après

- **Les cabines**



Cabines SP4 avec double pince S

Cabine Diamond6 et sa pince Oméga T

- *Les pylônes*



Conservation de certains pylônes mais changement des potences Ou ajout de pylônes

- **L'armoire de commande et l'architecture électrique**

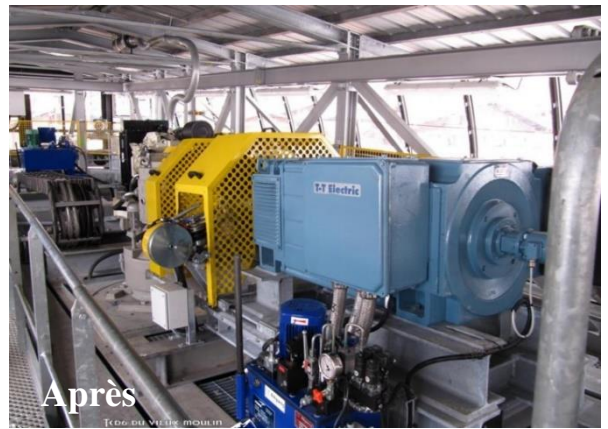
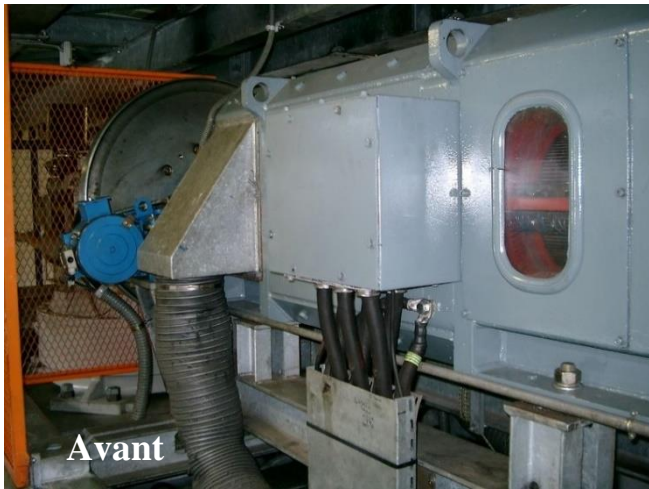


- **Trainage des cabines en gares**



Technologie passant d'un entraînement par cardans à un système de poutres à pneus

- **Motorisation**



- **Nécessité de l'adaptation de l'architecture des gares par rapport aux nouvelles cabines (reprise des génies civils béton des quais d'embarquement)**



Sur le plan réglementaire

Sur le plan réglementaire le reconditionnement d'un tel appareil n'est pas aussi simple que l'on pourrait le penser. En effet, la réglementation du transport par câble, à travers le "Guide RM2 – version 2 du 18 mai 2016", stipule que l'on entend par **modification substantielle**, toute modification qui remet en cause de manière significative **les caractéristiques principales de l'installation, l'emplacement et la nature des ouvrages ou la capacité de transport** ...

Par ailleurs, en matière d'instruction, la réglementation précise :

*Pour les téléphériques, nouveaux **ou modifiés** substantiellement, "le maître d'ouvrage veille à l'établissement **d'une analyse de sécurité** destinée à déterminer les constituants de sécurité et les sous-systèmes en application de l'article 4-1 du décret 2003-426 du 09 mai 2003 modifié. Les installations nouvelles et leur génie civil, leurs sous-systèmes ainsi que leurs constituants de sécurité doivent satisfaire aux exigences essentielles figurant à l'annexe II du décret 2003-426 du 9 mai 2003".*

Si des caractéristiques, des sous-systèmes ou des constituants de sécurité significatifs d'installations existantes font l'objet de modifications nécessitant une nouvelle autorisation de mise en service, ces modifications et leurs incidences sur l'installation dans son ensemble doivent remplir les exigences essentielles figurant à l'annexe II du décret 2003-426 du 9 mai 2003.

Dans le cas d'une modification substantielle, les services en charge du contrôle de l'État constatent, le cas échéant, l'incompatibilité de l'application des règles techniques et de sécurité, contenues dans le présent guide, avec les règles techniques et de sécurité en vigueur lors de la délivrance de la première autorisation de travaux.

Dans ce cas, l'installation modifiée doit rester conforme au moins aux règles techniques et de sécurité d'origine, sous réserve que les nouvelles modifications apportées au téléphérique ne remettent pas en cause le niveau de sécurité global de l'installation.

Il y a donc, suivant la nature des modifications à opérer, une incertitude quant aux poursuites d'exploitation.

En matière d'instruction :

Article R342-17 du code du tourisme

(Inséré par Décret n°2007-934 du 15 mai 2007 - art. 1 JORF 16 mai 2007)

“Toute modification susceptible d'affecter la sécurité d'une remontée mécanique ou d'un tapis roulant fait l'objet d'une déclaration au préfet au moins un mois avant sa mise en œuvre. A cette fin, le maître d'ouvrage transmet au préfet un dossier décrivant la modification envisagée et comprenant, le cas échéant, le rapport de sécurité prévu par l'article 4 du décret n° 2003-426 du 9 mai 2003 susvisé pour la partie modifiée. Si, au vu du dossier transmis, il ressort que la modification envisagée remet en cause de manière significative les caractéristiques principales de l'installation, son emplacement et la nature des ouvrages ou sa capacité de transport, le préfet peut, dans un délai ne pouvant excéder un mois, **la soumettre à l'autorisation prévue à l'article L. 472-1 du code de l'urbanisme**”.

Ce qui équivaut, sur le plan administratif, à la même démarche qu'un appareil neuf. L'autorisation d'exécution des travaux portant sur la réalisation des remontées mécaniques tient lieu du permis de construire prévu à l'article L. 421-1 en ce qui concerne les travaux soumis à ce permis.

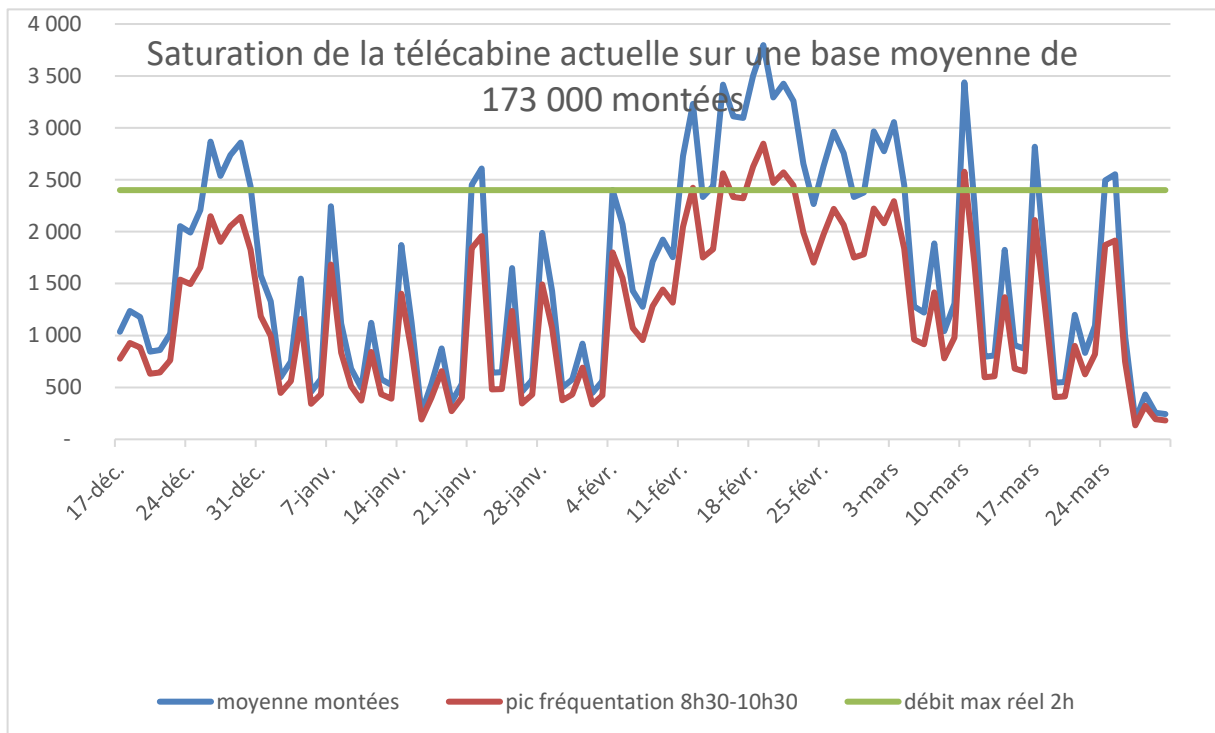
Les besoins en débit

L'analyse des données actuelles indique :

- Une moyenne de 333 585 passages entre 2015 et 2018,
- Un débit maximum réel de l'ordre 1200 p/h soit 80% du débit théorique,
- Une concentration de la fréquentation sur un créneau avec 75% des montées ayant lieu entre 8h30 et 10h30 et le retour en fin d'après-midi. NB : La fréquentation a été reconstituée à partir d'une référence.
-

Les épisodes de saturation (courbe rouge au-dessus de la droite verte) sont à minima de 8 jrs/an pouvant aller jusqu'à 20 jrs les bonnes années (ex 2017/2018- avec des attentes dépassant les **2h à 2h30**) qui touchent 37% des skieurs et des piétons. Ce mauvais fonctionnement explique qu'actuellement seulement 33% à 36% des skieurs empruntent le téléporté. Les autres empruntent leur véhicule et montent directement à Superbagnères. Ce score est très bas comparé, par exemple à St Gervais les Bains (Hte Savoie) dont 84% des clients du village empruntent le téléporté.

Le projet qui prévoit une réduction des stationnements sur le plateau pour améliorer l'expérience client vise à faire passer 80% des skieurs par le téléporté. Dans ce cas, le débit réel à terme projeté de 2500p/h est nécessaire afin de limiter le temps d'attente sur les périodes de forte affluence, ce qui serait incompatible avec la transformation de la télécabine actuelle.



A noter qu'avec la future télécabine, il sera possible modifier le nombre de cabines sur la ligne pour adapter le débit en fonction de la fréquentation de la station. Cela permettra de limiter l'usure des cabines, mais également la mécanique en réduisant les contraintes sur la ligne.

Conclusion

L'idée présentée par M Cattai peut paraître judicieuse, séduisante et intéressante dans certains cas, mais dans celui de Bagnères de Luchon, cette hypothèse abordée lors des différents scénarios évoqués dans l'étude d'impact, a été écartée pour les raisons suivantes :

1. **Contraintes techniques** imposées par la transformation :

- *Changement complet des mécaniques dans chacune des gares,*
- *Rénovation complète de l'architecture électrique dans chaque gare comme en ligne,*
- *Changement des potences et des balanciers de lignes,*
- *Changement du multipaires (ligne de sécurité),*
- *Changement du câble,*
- *Changement des cabines et de leurs suspentes,*
- *Probablement reprise des génies civils des niveaux de quai d'embarquement de gares,*
- *Suivant les nouvelles caractéristiques de la ligne, **il n'est pas impossible de supprimer et de créer de nouveaux massifs béton de ligne,***
- ***Changement de la motorisation et du système de tension,***

2. **Incertitudes administratives** relevées par l'appréciation ou non "d'une modification substantielle" conduisant probablement à monter et instruire le dossier comme un appareil neuf,
3. **Impossibilité technique** de faire évoluer le débit voir de le dégrader en fonction des nouvelles contraintes de descentes de charges (nouvelles cabines, nouvelles suspentes, application des nouvelles normes de sécurité sur les pylônes, ...),
4. **Coûts d'investissements et de réalisation d'opérations de grande inspection trop importants.** M Cattai annonce dans son courrier un gain hypothétique allant de 30 à 50% ce qui peut paraître financièrement intéressant mais qui exigerait avant tout un chiffrage précis du constructeur d'origine (Pomagalski) qui **seul serait à même de répondre de façon précise au montant de l'investissement. Tout autre constructeur se refuserait d'établir son propre chiffrage sur un matériel, des composants et des matériaux dont il n'a pas la maîtrise et l'origine.** Nous noterons au passage que le courrier de M Cattai date du 14 décembre 2020, nous ne vivions encore pas l'augmentation du coût des matières premières due au Covid. Il faut par ailleurs rappeler que les composants d'origine qui ne seraient pas remplacés seraient obligatoirement soumis aux contrôles liés aux opérations de grande inspection : contrôles visuels, contrôles non destructifs, ...ces coûts seraient répétitifs tous les 5 ans, conformément à la réglementation en vigueur,
5. **Va à l'encontre du réaménagement du Plateau et de la diminution du nombre de véhicules** en raison de l'impossibilité d'augmentation du débit. Ceci aurait pour conséquence de maintenir et d'entretenir le flux de véhicules entre Bagnères de Luchon et Superbagnères.

Avis du commissaire enquêteur :

Il ressort des écrits du maître d'ouvrage que le débit réel ne serait actuellement que de 900 personnes / heure, comme le signale le public, (et non de 1200 p/h comme affirmé dans le texte ci-dessus...). Le public a par ailleurs noté que ce débit de 900 p/h est lui-même théorique, déterminé en fonction de la vitesse de déplacement des cabines, alors que le débit réel prenant en compte le départ des cabines à 3 passagers au lieu de 4, serait vraisemblablement de 750 p/h seulement.

Dans ce cadre, la rénovation de la télécabine à hauteur de 1500 p/h ne correspondrait pas au maintien de la capacité actuelle, mais à son quasi doublement, et serait suffisant pour absorber la demande, ce qui explique d'ailleurs le dimensionnement retenu par le maître d'ouvrage à 1500 p/h pour 2023-2024.

Toutefois, le maître d'ouvrage est ici convainquant quand il indique que « le projet qui prévoit une réduction des stationnements sur le plateau vise à faire passer 80% des skieurs par le téléporté. Dans ce cas, le débit réel à terme projeté de 2500p/h est nécessaire afin de limiter le temps d'attente sur les périodes de forte affluence, ce qui serait incompatible avec la transformation de la télécabine actuelle ».

La reconstruction à neuf de la télécabine, plutôt que sa rénovation, est donc nécessaire, pour pouvoir supprimer les parkings amont.

Programme de la gare amont :

L'observation (5) regrette que l'escalier vers le parvis ne soit pas mécanisé.

⇒ Réponse du maître d'ouvrage :

La mise en place d'un escalier mécanique en sortie de la gare amont de la télécabine pour accéder au parvis du Grand-Hôtel a été envisagée. Au-delà du coût important de cet équipement, il présentait 2 inconvénients majeurs :

- ✓ *Sa protection contre les intempéries rendait le projet de bâtiment plus imposant et ne recueillait pas l'aval de l'architecte des bâtiments de France ;*
- ✓ *En milieu hostile, même en le protégeant, ce type d'équipement reste fragile et peut tomber facilement en panne. Dans ce cas, en attendant la remise en service, une utilisation normale est rendue difficile par des marches plus hautes, encore moins adaptée à des personnes avec un équipement de skieurs.*

Dans ces conditions il a été décidé de garder un escalier classique et de mettre en place un ascenseur permettant le déplacement des personnes à mobilité réduite.

Avis du commissaire enquêteur :
J'adhère à la réponse du maître d'ouvrage.

Accès aux résidences et parkings proches de la gare aval

Une observation (6) demande comment se feront les accès et sorties aux résidences proches de la gare aval ? L'observation (34) craint que la suppression du rond-point ne dégrade, outre l'accès à la rue de Superbagnères, l'accès aux parkings proches (Courtat, Sacampo, Office du Tourisme).

⇒ Réponse du maître d'ouvrage :

Monsieur Trilles, propriétaire au sein de la résidence d'Etigny, s'interroge sur le traitement de la sortie du parking de sa résidence, la plus proche de la télécabine, dans le cadre du réaménagement des abords de la gare aval dont l'arrêté accordant le permis d'aménager est joint au dossier d'enquête publique.

Le permis d'aménager est accordé au stade avant-projet des études et à ce niveau nécessite encore des précisions. C'est lors de la phase suivante, stade projet et consultation des entreprises, que le maître d'œuvre chargé de ce dossier précisera les conditions de réalisation des aménagements et notamment le maintien de tous les accès aux propriétés riveraines de l'opération, avec si nécessaire un travail de concertation avec les représentants de ces propriétés (particuliers, copropriétaires, syndics).

Il en sera de même pour les accès aux rues avoisinantes et autres parkings.

Il est, de toutes façons, exclu, dans le cadre de ce projet, de supprimer les accès aux bâtiments existants.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte de ce qu'il est exclu de supprimer les accès aux bâtiments existants.

Nuisances sonores et visuelles générées par la gare aval :

La propriétaire du 46 rue de Superbagnères à Luchon s'inquiète du niveau de nuisances sonores de la gare aval, et de son incidence sur l'ensoleillement de sa maison le matin.

⇒ Réponses du maître d'ouvrage :

Concernant les nuisances sonores : Dans le cadre du projet de remplacement de la télécabine de liaison entre Bagnères-de-Luchon et Superbagnères, le syndicat mixte "Haute-Garonne Montagne", a sollicité le BET VENATHEC-ACOUPLUS afin de réaliser une étude acoustique.

Les niveaux de bruit calculés au niveau de la gare aval en situation actuelle présentent des émergences globales allant jusqu'à 21,0 dBA et des émergences spectrales allant jusqu'à 24,5 dB à 500Hz. Les émergences calculées sont supérieures aux seuils de la réglementation relative aux bruits de voisinage.

Les futures gares de la télécabine sont fermées vis-à-vis de l'extérieur, notamment au niveau des quais d'embarquement ce qui apporte une plus-value positive pour le projet au niveau de l'acoustique. Seule la façade donnant vers l'axe de la ligne est ouverte pour assurer le passage des cabines, mais cette ouverture est opposée aux habitations.

Afin de limiter le niveau sonore à l'intérieur des gares, un revêtement absorbant est pris en compte au niveau des parois (murs et plafond).

Par ailleurs, la gare aval n'est pas motorisée. Elle est située dans un environnement urbain et nécessite une attention particulière vis-à-vis de son impact acoustique sur le voisinage. La motorisation de la télécabine de type direct drive est contenue dans la gare amont.

La machinerie de chaque station est composée entre autres des éléments suivants :

- *Les mécaniques d'entrées et de sorties de station servant de support au câble porteur-tracteur ainsi que de voies de roulement pour les cabines. Ces éléments de gare sont traités acoustiquement au niveau des rails de roulement, rails de manœuvre, guidages et trompettes d'entrée et de sortie de gare.*
- *Les groupes de synchronisation qui assurent la prise en charge des cabines en station afin de gérer les phases de décélération, d'accélération ainsi que les phases de déplacement et les dispositifs permettant le stockage de véhicules.*

*Après modélisation acoustique, il s'avère que la mise en place du projet au niveau de la gare aval génère un **gain important par rapport à la situation actuelle.***



Traitement acoustique des stations



Traitement acoustique des stations

Concernant les nuisances sonores engendrées par le chantier sur les logements proches de la gare aval. Il convient de noter que cette phase de travaux devrait se réaliser pendant une période de l'année principalement hors vacances scolaires, travaux de démolition et de reconstruction du gros œuvre d'avril à juin. Ainsi, l'impact en sera plus réduit.

De plus, le SMO fera une information des riverains avant le début des travaux et pendant tout le temps du chantier. Si nécessaire une concertation sera engagée avec les riverains (syndic, copropriétaires, ...).

Concernant l'ensoleillement et les conséquences du bâtiment projeté de la gare aval, il a été demandé au maître d'œuvre du bâtiment d'établir une "visualisation maquette Twin".

L'objectif étant de projeter les masques de la gare sur cette habitation.

Les images ci-dessous représentent les masques sur les mois d'avril, août et décembre à 11h30 et 13h30



Avril 11h



Avril 13h30



Août 11h



Août 13h30



Décembre 11h



Décembre 13h30

Une vidéo a été réalisée à partir du simulateur en repassant tous les mois de l'année sur un volant horaire allant de 8h30 à 17h30. Le tableau ci-dessous donne la correspondance entre les plages de temps de la vidéo et le mois de l'année concerné.

En visionnant la vidéo on peut constater, en automne et à l'amorce de l'hiver, que ce n'est pas tant le bâtiment qui crée un masque sur les résidences mais bien véritablement la verticalité du relief qui, au moment où le soleil est au plus bas sur l'horizon, ombre une partie du territoire de la ville de Luchon.

<i>Temps en secondes</i>	<i>Mois de l'année</i>
<i>De 0" à 5"</i>	<i>Janvier</i>
<i>De 10" à 15"</i>	<i>Février</i>
<i>De 15" à 20"</i>	<i>Mars</i>
<i>De 20" à 25"</i>	<i>Avril</i>
<i>De 25" à 30"</i>	<i>Mai</i>
<i>De 30" à 35"</i>	<i>Juin</i>
<i>De 35" à 40"</i>	<i>Juillet</i>
<i>De 40" à 45"</i>	<i>Août</i>
<i>De 45" à 50"</i>	<i>Septembre</i>
<i>De 50" à 55"</i>	<i>Octobre</i>
<i>De 55" à 1'00</i>	<i>Novembre</i>
<i>De 1'00 à 1'05</i>	<i>Décembre</i>

Avis du commissaire enquêteur :

Les réponses du maître d'ouvrage sont détaillées et montrent que l'impact sonore sur l'immeuble du 46 rue de Superbagnères sera grandement amélioré en phase d'exploitation, et que l'ensoleillement ne sera pas dégradé du fait de la nouvelle construction.

Je constate que la réponse concernant les incidences acoustiques du projet, qui vient en confirmation de l'étude acoustique annexée à l'étude d'impact, concerne tous les immeubles proches du projet de gare aval.

Concernant les nuisances acoustiques en phase de chantier, je prends acte du commentaire du maître d'ouvrage et de son engagement concernant la phase la plus bruyante du chantier, notamment la phase de démolition avec un brise roche hydraulique : « Il convient de noter que cette phase de travaux devrait se réaliser pendant une période de l'année principalement hors vacances scolaires, travaux de démolition et de reconstruction du gros œuvre d'avril à juin. Ainsi, l'impact en sera plus réduit. De plus, le SMO fera une information des riverains avant le début des travaux et pendant tout le temps du chantier. Si nécessaire une concertation sera engagée avec les riverains (syndic, copropriétaires, ...) ».

Compte tenu de cet engagement du maître d'ouvrage, je n'émettrai pas de réserve concernant les nuisances sonores en phase de chantier.

Je recommande toutefois au maître d'ouvrage :

- d'informer les riverains bien en amont du chantier. Les travaux de démolition au brise roche hydraulique (prévus ici pour avril 2022) génèrent un bruit insupportable. Les logements les plus proches du chantier ne doivent pas être loués durant cette période,
- de mettre en place la concertation évoquée ci-dessus pour toute la durée des chantiers sur site (chantiers télécabine + déviation des réseaux + aménagement de l'espace public communal), et pas seulement pour la durée du seul chantier de la télécabine, en s'associant pour cela à la ville de Bagnères de Luchon.

Mesures d'évitement, de réduction et compensation aux atteintes à l'environnement dans les espaces naturels :

Nature Comminges présente un complément à l'analyse de l'état initial (22), et demande la mise en œuvre de plusieurs groupes d'action, concernant le déroulement du chantier (23), la maîtrise de l'augmentation de la fréquentation, (26,28) un plan d'action en faveur du grand-tétrás (28), une augmentation de la surface des secteurs protégés règlementairement ou physiquement (27, 29), notamment pour atteindre une équivalence des surfaces protégées avec les surfaces défrichées.

L'association demande au final une notification écrite des ERC mentionnant le calendrier de leur réalisation.

- ⇒ Quelle est la position du maître d'ouvrage concernant les mesures ponctuelles ?
- ⇒ Quelle est la position du maître d'ouvrage concernant l'augmentation de surface des secteurs protégés ?
- ⇒ Comment le maître d'ouvrage entend-il gérer ces problématiques dans la durée ?

⇒ Réponses du maître d'ouvrage :

Dans le cadre du chantier de remplacement de la télécabine et plus largement de la mise en œuvre du schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères validé en

comité de pilotage le 29 juillet 2021, le SMO a décidé de la création d'un comité de suivi de la mise en œuvre de ces actions.

Ce comité de suivi se composera des partenaires institutionnels : Etat (Sous-préfecture, DREAL, DDT, ABF, OFB, ...), conseil départemental, communauté de communes des Pyrénées Haut-Garonnaises, communes (Saint-Aventin, Bagnères-de-Luchon, Castillon-de-Larboust) et des associations environnementales directement intéressées, notamment Nature Comminges.

L'objet de ce comité de suivi sera de faire un point régulier, une à deux fois par an, avec les différents partenaires, pour :

- ✓ Présenter l'état d'avancement des différentes actions en cours. A ce titre un planning sur les 6 ans à venir sera réalisé, intégrant les interventions en matière de constructions et aménagements, mais également les mesures d'accompagnement environnementales prévues ;*
- ✓ Débattre avec les partenaires de la mise en œuvre de ces actions et envisager des mesures pour les améliorer ou les compenser, dans le cadre d'une procédure ERC (éviter, réduire, compenser) ;*
- ✓ Envisager les actions complémentaires qui pourraient être engagées pour mieux gérer l'impact sur l'environnement, notamment, du développement touristique de la station sur les 4 saisons.*

Ce comité de suivi devrait être mis en place début 2022 et traitera en priorité de diverses demandes de l'association Nature Comminges.

Concernant les nuisances engendrées par la fréquentation :

Une augmentation progressive du débit pourrait effectivement avoir pour effet une augmentation de la fréquentation, principalement hors saison d'hiver. Un suivi de cette fréquentation et une canalisation stricte doublée d'un accompagnement via de l'animation, de la sensibilisation et des actions concrètes permettrait de rendre les espèces et les milieux naturels moins vulnérables.

Une concertation avec les associations locales de Protection de la Nature et du Cadre de vie a d'ailleurs été initiée avec une première réunion qui a eu lieu le lundi 20 septembre 2021. Le syndicat mixte et le Département se sont engagés à travailler de concert avec l'OFB et ces associations dont notamment Nature en Occitanie et Nature Comminges pour limiter l'incidence indirecte de cette augmentation de fréquentation.

Les mesures qui seront mises en place dans le suivi du projet sont notamment :

- Augmentation des zones de défens du Grand tétras à définir avec les acteurs locaux,*
- Restauration des clôtures girondines,*
- Balisage stricte des pratiques VTT, randonnées, raquettes et autres,*
- Non balisage ou, mieux, l'interdiction aux usages non professionnels, du sentier dit « des vaches », qui traverse une zone de reproduction du Grand Tétrás, tout à fait essentielle pour le maintien de l'espèce et sa reproduction dans le domaine skiable. Si cette mesure n'est pas quantifiable en termes de surface,*

elle est à nos yeux une des mesures les plus immédiates et efficace pour la conservation locale du Grand tétras,

- *Sensibilisation du public, des sociaux professionnelles et acteurs locaux via des animations, des sentiers pédagogiques et la présence d'éco volontariat...*
- *Réalisation de panneaux d'information généraux et campagne de communication.*

Un suivi de la fréquentation sera réalisé et des mesures correctives seront mises en place, au besoin, en lien avec le travail déjà réalisé par Nature Comminges.

L'ensemble de ces mesures fera l'objet d'une évaluation continue et de débat au sein du comité de suivi et seront dans ce cadre complétées en fonction des besoins.

Avis du commissaire enquêteur :

J'approuve pleinement la mise en œuvre de ces excellentes mesures, qui combinent l'association de toutes les parties, dont les services de l'Etat et les associations environnementaliste, et la recherche de toutes les solutions aux problèmes rencontrés.

Je constate par ailleurs que le maître d'ouvrage a mis en œuvre, durant la phase de défrichage du layon en octobre 2021, toutes les mesures ERC prévues à l'étude d'impact, ce qui crédibilise beaucoup ses engagements pris ci-dessus.

Je constate que cette approche respectueuse de l'environnement et des autres parties par le maître d'ouvrage a permis à l'association Nature Comminges d'émettre un avis réservé sur le projet dans le cadre de l'enquête publique, et non une opposition, et de s'abstenir dans le cadre de la commission départementale CDNPS.

Je considère que cette démarche partenariale est une garantie pour l'avenir, et qu'aucun point d'amélioration non encore traité ne parait rédhibitoire dans le cadre du projet soumis à enquête publique.

Je n'émettrai donc pas de réserves concernant les points d'amélioration possibles en matière d'évitement, de réduction et de compensation aux atteintes à l'environnement dans les espaces naturels.

D'autres observations (32 et 33) concernent les atteintes au paysage, et craignent qu'une peinture non neutre soit retenue pour les pylônes.

⇒ **Réponses du maitre d'ouvrage :**

L'étude d'impact préconise, en termes de colorimétrie, des tons neutres pour les différents éléments de la remontée (cabines, pylônes...), comme le gris foncé. Un fini mat sera préféré, afin d'éviter tout effet de reflet, de brillance, pouvant être très impactant visuellement.

Avis du commissaire enquêteur :

La réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante.

Divers :

Une observation (31) considère que les notes concernant l'évacuation des passagers s'avèrent discordantes, et demande leur amélioration,

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage :**

Les notes de sécurité concernant l'évacuation des passagers seront reprises dès que le projet technique final de la télécabine sera achevé.

Elles feront l'objet d'un accord des services de l'Etat en charge de la sécurité dans le cadre de la demande d'autorisation de mise en exploitation (DAME), qui devra être obtenue à la fin du chantier avant ouverture de la télécabine au public.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage.

4.3.2 Réponses du maître d'ouvrage aux questions du commissaire enquêteur

Ces questions du commissaire enquêteur au maître d'ouvrage, intégrées au Procès-Verbal de synthèse de l'enquête publique, viennent en complément des observations du public.

Evolution du nombre de places de stationnement à Superbagnères :

Le dossier d'incidences Natura 2000, d'août 2021, présente ainsi le compromis trouvé concernant l'évolution du stationnement à Superbagnères :

« Seuls les usagers logeant sur place dans un des 313 logements ou dans le Grand Hôtel (420 lits) auront accès au plateau en voiture. (...). Quelle que soit l'affectation future des locaux de l'Aneto (74 chambres actuellement désaffectées), ils ne pourront générer de demande supplémentaire de stationnement »

	Stationnement		Nb de voitures par hébergement sur site
	Avant	Après	
SuperB	330 pl.	201 pl.	313 (1/lgt) + 105 (1/4 pers. Gd Hôtel)
Téchous	300 pl.	30 pl.	
Total	630 pl.	231 pl.	env. 420

Un bilan de l'évolution des pratiques sera fait à l'issue de la troisième phase d'aménagement. Après quelques années de fonctionnement du nouvel ascenseur valléen, cette évaluation permettra d'apprécier la possibilité de réduire encore le nombre de places de stationnement sur le plateau.

Questions :

- ⇒ Quelle est la fréquentation résidentielle du site en période de pointe, justifiant que 231 places soient suffisantes pour un besoin exprimé de 420 places pour les seuls résidents (voire de 494 dans l'hypothèse d'une réouverture de l'Aneto) ?
- ⇒ Quelles mesures incitatives et coercitives à destination des résidents de Superbagnères et des skieurs à la journée le maître d'ouvrage et le CD31 entendent-ils mettre en œuvre sur site amont et sur sites aval pour diminuer le stationnement à Superbagnères ?
- ⇒ Au cas où le CD31 ne prévoirait pas de régulation des accès automobiles à la RD46 et à Superbagnères, quelles en seraient les motifs ? Quels en seraient les conséquences attendues par le SMOHGM ?

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage :**

Il convient de distinguer 3 types de places de stationnement sur la station de Superbagnères. Le traitement et la réduction de ces places sera différent selon les usagers concernés :

- ✓ *Les places destinées aux propriétaires des logements. Ces logements en copropriété sont au nombre de 313. Il conviendrait, théoriquement, de disposer d'une place par logement. Or les constats qui ont été réalisés empiriquement par le personnel de la station au cours du temps, démontrent que le cas où l'ensemble des logements est utilisé en même temps n'arrive jamais (constat de places libres sur les parkings actuels en fin de nuit). Ce constat devra être affiné de manière plus scientifique sur les prochaines années, notamment au fur et à mesure de la montée en puissance de la nouvelle télécabine et de la redistribution / réduction du stationnement. Avec 201 places pour 313 logements, il est possible de répondre à un taux d'occupation de 65 % ;*
- ✓ *Les places destinées aux utilisateurs du Grand Hôtel (105 places théoriquement avec 1 place pour 4 personnes) et éventuellement en cas de réouverture de l'Aneto (74 places). L'objectif pour ce type d'utilisateurs qui n'a pas besoin de beaucoup de bagages est de reporter leur accès sur le plateau par la télécabine. Des solutions d'incitation à laisser les véhicules à Bagnères-*

de-Luchon, voire à venir en transport en commun (car et / ou train), devront être négociées avec les gérants de ces établissements ;

- ✓ Les utilisateurs à la journée, skieurs en hiver ou pratiquants d'activités sur les autres saisons. Ce stationnement sera plus impacté par la réduction du nombre de places sur le parking des Téchous. L'objectif clairement affiché est de reporter l'accès de ces utilisateurs sur la télécabine.

Une évaluation systématique de l'impact de la nouvelle télécabine sera réalisée régulièrement, afin de vérifier son impact sur l'accès véhicules à la station et le stationnement, avec notamment la mise en place de comptages réguliers (SMO + direction de la voirie du conseil départemental).

Dans ce cadre, un comptage est prévu dès cet hiver, à minima jusqu'à fin janvier et si possible jusqu'à la fin des vacances scolaires de février, par le conseil départemental sur la RD 46. Ce comptage réalisé sur une saison d'hiver quasiment normale, avec l'ancienne télécabine en fonctionnement, permettra de disposer d'une base de comparaison fiable lors de la mise en service de la nouvelle télécabine.

Ces résultats seront partagés avec les partenaires dans le cadre du comité de suivi et permettront d'envisager les mesures d'accompagnement à la montée en puissance de la nouvelle télécabine.

Le principe retenu est de plutôt trouver, dans un premier temps, des incitations à utiliser la télécabine, notamment par une attractivité, une rapidité et surtout une fiabilité de celle-ci retrouvée. Des campagnes de communication informeront les usagers de la station des changements au niveau de la télécabine, d'autres actions pourront bien sûr être entreprises.

Dans un second temps, en fonction des résultats de la mise en service de la nouvelle télécabine, si les mesures incitatives ne s'avèrent pas suffisantes, des mesures coercitives (restrictions des conditions d'accès au plateau à partir du carrefour RD 125 / RD 46, en particulier) pourront être mise en œuvre sur les périodes les plus tendues, en accord avec le conseil départemental gestionnaire de la voirie et les communes de Saint-Aventin et Bagnères-de-Luchon.

Avis du commissaire enquêteur :

La réponse du maître d'ouvrage est importante, en ce qu'elle confirme sa volonté de transférer l'accès au plateau sur la nouvelle télécabine. Elle ouvre en outre la perspective de mesures coercitives pour, dans un deuxième temps, contraindre l'accès au plateau sur les périodes les plus tendues si les mesures incitatives ne s'avèrent pas suffisantes. Pour importante qu'elle soit, cette réponse n'est pas à la hauteur des enjeux.

Cette réponse du maître d'ouvrage, comme ses autres textes sur le sujet, comporte l'hypothèse que la nouvelle télécabine sera plus attractive qu'un trajet en véhicule particulier. Cette hypothèse est trop optimiste. Le temps de transport par télécabine doit prendre en compte le temps et l'inconfort de la rupture de charge sur le parc relais envisagé à proximité de la gare SNCF.

Le parking à côté de la gare SNCF fera environ 300 mètres de long (ce qui est difficile pour les familles avec enfants), et serait desservi par des navettes urbaines municipales et non par des navettes de l'exploitant du domaine skiable, à l'aller comme au retour.

J'estime qu'un raisonnement basé sur les seuls temps de transport entre la gare aval de la télécabine et le plateau, est biaisé. Cette approche n'est valable que pour les nombreux

habitants de Luchon capables de rejoindre à pied (avec ou sans navette) la gare aval de la télécabine. Pour tous les autres, le temps de transport complet entre un stationnement sur le parc relais de la gare SNCF et l'accès au plateau de Superbagnères, sera égal voire supérieur, et moins confortable, qu'un accès direct au plateau par voiture particulière.

J'estime donc qu'il est illusoire d'imaginer que les reports modaux se feront naturellement, sans contrainte. En conséquence, l'organisation du report modal entre véhicule particulier et télécabine nécessite une limitation de l'accès au plateau.

Ce point fera l'objet d'une réserve.

FIN DU RAPPORT

Le 06 janvier 2022

Le commissaire enquêteur

Jean René ODIER

Liste des annexes jointes au rapport

- Annexe 1 : Désignation du commissaire enquêteur du 27/01/2021
- Annexe 2 : Délibération du 7 décembre 2020 du conseil municipal de Saint-Aventin désignant la commune de Bagnères de Luchon en charge de l'enquête publique unique
- Annexe 3 : Délibération du 28 décembre 2020 du conseil municipal de Bagnères de Luchon acceptant la charge de l'enquête publique unique
- Annexe 4 : Arrêté municipal n° ARR-2021-0376 du 13/10/2021 maire de Bagnères de Luchon prescrivant une enquête publique unique sur les DAET pour la reconstruction de l'ascenseur valléen de Superbagnères
- Annexe 5 : Arrêté municipal n° ARR-2021-0069 du 22/03/2021 du maire de Bagnères de Luchon, portant mise à jour du PLU (servitude loi montagne)
- Annexe 6 : Arrêté municipal n° 2021-81 A du 25/11/2021 du maire de Saint-Aventin, prescrivant une modification du PLU (prise en compte du schéma d'aménagement du plateau de Superbagnères)
- Annexe 7 : Procès-verbal de synthèse des observations du public, avec en annexe détail de ces observations
(nota : le mémoire en réponse du maître d'ouvrage est intégré au rapport).