



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRÉNÉES

Toulouse, le 25/08/16

Autorité environnementale
Préfet de région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées
<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr>

**Aménagement d'une liaison interurbaine
télécabine du Louron
Communes de Germ et de Loudenvielle (65)
Communauté de communes de la Vallée du Louron**

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement sur le dossier
d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et sur le
dossier de demande d'autorisation d'exécution des travaux**

N° Garantie: 2445 et 2506

Ref. : 520De-65-LoudenvielleGerm-Telecabine-AEavis

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| I PRESENTATION DU PROJET ET CADRE JURIDIQUE..... | 3 |
| I.1 Présentation et justification du projet..... | 3 |
| I.2 Cadre juridique..... | 4 |
| I.3 Enjeux environnementaux..... | 4 |
| II COMPLETUDE ET PORTEE DE L'ETUDE D'IMPACT..... | 4 |
| II.1 Complétude de l'étude d'impact..... | 4 |
| II.2 Portée de l'étude..... | 4 |
| II.3 Études des variantes et choix du projet..... | 5 |
| III ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET..... | 5 |
| III.1 Milieu naturel..... | 5 |
| III.1.1 Zonages réglementaires et d'inventaires..... | 5 |
| III.1.2 Fonctionnalités écologiques..... | 6 |
| III.1.3 Biodiversité..... | 6 |
| III.2 Milieu humain..... | 8 |
| III.2.1 Paysage..... | 8 |
| III.2.2 Risques naturels..... | 9 |
| III.2.3 Captages d'eau potable..... | 10 |
| IV. CONCLUSION..... | 10 |

I PRESENTATION DU PROJET ET CADRE JURIDIQUE

I.1 Présentation et justification du projet

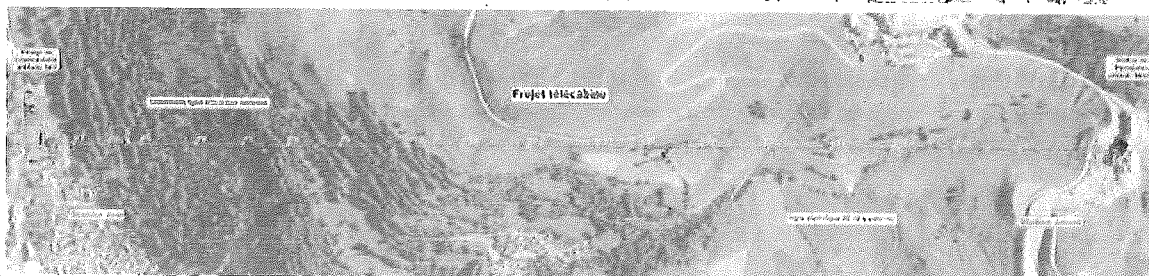
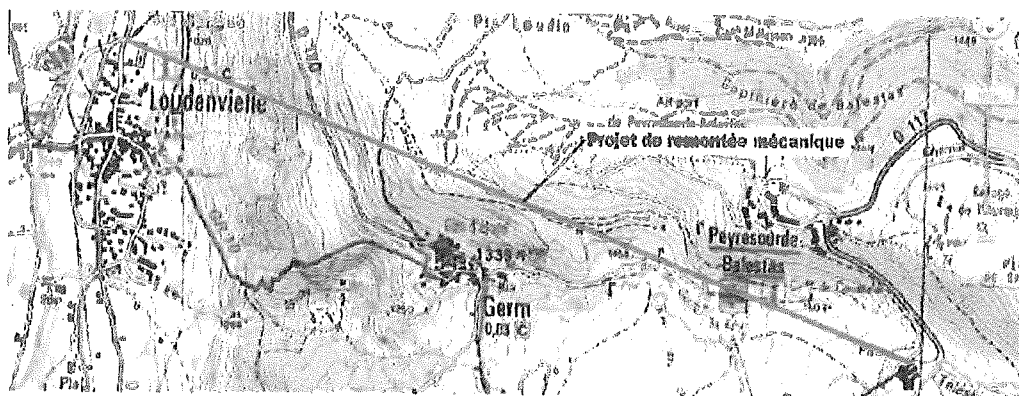
Le projet de construction d'une télécabine (liaison téléportée) entre le village de Loudenvielle, dans la vallée du Louron, et le domaine skiable de Peyragudes, porté par la communauté de communes de la vallée du Louron, se situe sur les communes de Germ et de Loudenvielle.

Il vise à articuler deux pôles structurants et urbanisés du territoire, le village de Loudenvielle en fond de vallée et la station de Peyragudes sur le versant de Peyresourde, tout en cherchant à dynamiser les activités de loisirs de proximité en aval et à l'amont et à réduire les circulations routières sur la voie d'accès à Peyragudes (transports des séjournants par navettes électriques et télécabine). Il vise également à intégrer la station de Val Louron qui se rapprocherait de celle de Peyragudes via le fond de vallée.

Le projet comporte :

- la réalisation d'une remontée mécanique d'une longueur de 3 015 m (dénivelé de 645 m) équipée de télécabines 10 places et comportant 22 pylônes d'une hauteur comprise entre 6,20 m et 22,29 m, pour un débit pouvant atteindre 2 000 personnes/heure ;
- la création d'une gare aval (embarquement) en terminaison nord du village et en bord de la RD 25, à proximité d'un site d'activités de Loudenvielle (centre thermo-ludique de Bahiéra) ;
- la création d'une gare amont motrice, sur le secteur du parking contigu aux bâtiments Sérias et Privilège ;
- la surélévation de la ligne haute tension « Bordères-Tramezaygues » (croisement de la ligne de télécabine par en-dessous de la ligne électrique) ;
- le croisement avec la ligne haute tension « Germ-Peyresourde Balests » qui sera enterrée dans la zone de l'intersection ;
- des opérations de terrassements (340 m³ pour le modelage du terrain autour de la gare aval et 1 300 m³ en déblai au droit de l'intersection avec la ligne « Bordères-Tramezaygues »).

Le projet est associé à la mise en place d'un circuit de navettes pour transporter les usagers vers les centres d'hébergement. Le projet prévoit une exploitation de l'appareil en hiver et en été. Des périodes d'exploitation de nuit sont également envisagées, probablement en hiver d'où des dispositifs d'éclairage prévus (éclairage d'exploitation des stations, éclairage d'ambiance des véhicules et éclairage doux des fûts de pylônes).



Plans de situation

I.2 Cadre juridique

En application des articles L.145-9 et R.145-3 du Code de l'urbanisme, le projet a fait l'objet d'une procédure d'autorisation de création d'unité touristique nouvelle (UTN). L'autorisation a été délivrée par arrêté préfectoral en date du 11 septembre 2015, l'avis de l'Autorité environnementale ayant été rendu le 12 mai 2015.

En application de l'article R.122-2 du Code de l'environnement (CE), le projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact au titre de la rubrique 41° de l'annexe à cet article « création d'une remontée mécanique de loisirs transportant plus de 1 500 passagers par heure ».

En application de l'article L.472-1 et suivants du Code de l'urbanisme, le projet est soumis à autorisation d'exécution des travaux.

En application des articles L.121-1 et suivants du Code de l'expropriation, de l'article R.153-14 du Code de l'urbanisme et des articles L.342-18 et suivants du Code du tourisme, le projet fait l'objet d'un dossier de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Germ-Louron et d'un dossier de servitude liée aux zones de la loi montagne. En application de l'article R.104-12 du Code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme de la commune de Germ doit faire l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de sa mise en compatibilité.

En application de l'article L.122-1 du CE, le dossier est soumis à l'avis du préfet de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, autorité administrative compétente en matière d'environnement (Autorité environnementale) qui en a accusé réception le 8 juillet 2016 (dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique) et le 10 août 2016 (dans le cadre de la demande autorisation d'exécution des travaux). L'étude d'impact transmise à l'Autorité environnementale est datée de juin 2016. L'Autorité environnementale rend son avis dans les deux mois suivant la réception du dossier. Son avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il sera inclus dans le dossier d'enquête publique prévu par l'article L.132-2 du CE et publié sur le site internet de la DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées.

En application de l'article R.414-19 du CE, le projet est soumis à évaluation des incidences Natura 2000 pour les sites suivants : zone spéciale de conservation FR7300935 « Haut Louron : Aygues Tortes, Caillauas, Gourgs Blancs, Gorges de Clarabide, pics de Pichadères et d'Estiouère, montagne de Tramadits », zone spéciale de conservation FR7300880 « Haute vallée d'Oô » et zone de protection spéciale FR7312009 « Vallée du Lis, de la Pique et d'Oô ». L'étude d'impact présentée à l'Autorité environnementale contient bien l'évaluation des incidences Natura 2000.

Enfin, il est prévu de réaliser un dossier de demande de dérogation pour le déplacement, la perturbation ou la destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats au titre des articles L.411-1 et suivants du CE.

I.3 Enjeux environnementaux

Compte tenu de la sensibilité de l'aire d'étude, de la nature du projet et des incidences potentielles de celui-ci, les enjeux identifiés par l'Autorité environnementale sont :

- la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques ;
- la prise en compte du paysage et des risques naturels.

II COMPLETUE ET PORTEE DE L'ETUDE D'IMPACT

II.1 Complétude de l'étude d'impact

Le contenu d'une étude d'impact est précisé dans l'article R.122-5 du CE. Celle-ci comporte l'ensemble des items réglementaires exigés.

Par ailleurs, le résumé non technique contient les principales informations issues de l'étude d'impact concernant les caractéristiques du projet, les sensibilités environnementales, les impacts du projet et les mesures environnementales prévues. Il est clair et bien illustré.

II.2 Portée de l'étude

Une étude d'impact doit porter sur un projet dans son ensemble (aménagements principaux et annexes liés et nécessaires à celui-ci, effets et mesures) en phases travaux et exploitation.

L'étude prend en considération les travaux et aménagements listés dans le paragraphe I.1 du présent avis pour l'état initial de l'environnement, l'évaluation des impacts et la définition des mesures.

Néanmoins, l'Autorité environnementale signale que le dossier relatif à la création d'UTN évoquait des opérations d'aménagement de cheminements piétons, d'optimisation de stationnements existants et de création de 5 parcs de stationnement, opérations pour lesquelles elle recommandait dans son avis du 12 mai 2015 des compléments. Dans l'étude d'impact de juin 2016, la présentation de ces aménagements et l'évaluation de leurs impacts ne sont pas développées alors que les études techniques du projet peuvent être considérées comme avancées (demande d'autorisation d'exécution de travaux déposée).

Il convient donc de compléter l'étude d'impact par une description des aménagements projetés, et concernant l'accès à la gare aval (cheminements piétons et création de parkings), par une analyse des impacts sur l'environnement et, le cas échéant, une présentation des mesures environnementales prévues.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique que la gare de départ se situe en zone périurbaine, ouverte à l'urbanisation par le plan local d'urbanisme de Loudenvielle. L'analyse des effets cumulés du projet avec les projets connus ne mentionne aucun effet cumulé (le seul projet identifié sur le secteur étant celui de l'aménagement du front neige de Peyresoure Privilège qui a déjà débuté). Toutefois, il aurait été pertinent d'apporter des éléments d'analyse sur les effets cumulés potentiels avec le projet de développement du « nouveau quartier nord du village ».

II.3 Études des variantes et choix du projet

Cinq variantes ont été examinées pour relier la vallée du Louron à la station de Peyragudes. Les solutions diffèrent par la position du tracé de la liaison téléportée et, pour l'une d'entre elles, par la position de la gare de départ, en rive gauche de la Neste.

Une analyse multicritères développe, pour chaque variante, l'étude des caractéristiques de la ligne, de la servitude « loi montagne », de la prévention des risques naturels, des documents d'urbanisme, de l'insertion paysagère et environnementale et des fonctionnalités de l'ouvrage (accessibilité, potentialités de développement d'activités à proximité...). En particulier, un tableau de synthèse permet d'apprécier les impacts des différentes variantes en ce qui concerne les thématiques « paysage » et « milieu naturel ». L'analyse menée conduit au choix de la variante 4 avec une implantation de la gare d'arrivée dans le prolongement de la résidence Sérias.

Si la démarche d'analyse comparative est convenable et le choix de la variante globalement justifié par analyse des principaux champs de l'environnement, l'évaluation des impacts des différentes solutions sur la biodiversité (colonne intitulée « autres éléments milieu naturel » dans le tableau de synthèse) aurait pu être davantage détaillée pour mieux comprendre les « notes » attribuées à ce sujet.

III ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

III.1 Milieu naturel

III.1.1 Zonages réglementaires et d'inventaires

La station de Peyragudes se situe de part et d'autre d'une ligne de crête séparant la vallée du Louron de celle du Larboust. L'emprise de la future remontée se localise dans la vallée du Louron à une altitude variant entre 960 m et 1 600 m. Le projet prévoit une implantation de la gare de départ dans des prairies de fauche bordant la RD 25, une ligne survolant des prairies de fauche et une gare d'arrivée intégrée à l'urbanisation existante de la station.

Concernant les zonages environnementaux, le dossier indique :

- pour le réseau Natura 2000 : l'existence, à 1,1 km au sud-ouest de la zone d'étude, de la zone spéciale de conservation FR7300935 « Haut Louron : Aygues Tortes, Caillauas, Gourgs Blancs, Gorges de Clarabide, pics de Pichadères et d'Estiouère, montagne de Tramadits » et à respectivement 3,7 km et 4,3 km au sud-est de la zone d'étude, la zone spéciale de conservation FR7300880 « Haute vallée d'Oô » et la zone de protection spéciale FR7312009 « Vallée du Lis, de la Pique et d'Oô » ;
- pour les zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) : la localisation du projet au sein de la ZNIEFF de type 2 « Vallée du Louron », la proximité immédiate des ZNIEFF de type 2 « Garonne amont, Pique et Neste » et de type 1 « La Neste du Louron et ses affluents », et l'existence de 9 autres ZNIEFF dans un rayon de 2,3 km.

L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence notable sur les espèces et habitats appartenant aux sites Natura 2000 concernés compte-tenu :

- pour les habitats, de la faible emprise des travaux et de l'abondance des formations similaires ;

- pour les espèces (hormis l'avifaune), de l'absence de relation des populations recensées sur le site du projet avec celles des sites Natura 2000. Pour l'avifaune, l'étude considère une incidence non significative pour les oiseaux du site « Vallée du Lis, de la Pique et d'Oô », les risques de collision avec les câbles de la télécabine et les modifications des habitats étant respectivement réduits par la mise en place de dispositifs de visualisation et par la remise en état du site après les travaux.

III.1.2 Fonctionnalités écologiques

Le dossier présente une analyse de la situation du projet vis-à-vis du schéma régional de cohérence écologique. Il indique que, bien que situé dans une zone à forte densité de réservoirs de biodiversité, le projet n'est directement implanté dans aucun réservoir et survole le ruisseau de Germ (réservoir de biodiversité de cours d'eau à préserver).

De manière plus locale, l'étude d'impact indique que la zone du projet se situe dans un secteur constitué d'espaces bocagers et de prairies où les continuités écologiques semblent assurées. Le domaine skiable représente une zone d'insécurité pour les espèces mais sans réel effet de coupure et les pelouses qui le constituent permettent le passage de la faune des milieux ouverts. Enfin, les remontées mécaniques génèrent des couloirs potentiellement accidentogènes pour l'avifaune.

En termes d'impact du projet sur les fonctionnalités écologiques, l'étude signale que la faible emprise au sol induit « peu d'effet de coupure ». Seuls les risques de collision avec les câbles pour l'avifaune représentent des effets « notables ». L'étude d'impact considère que le layon déboisé n'entraîne pas de « discontinuité significative d'habitat ». S'agissant des corridors et réservoirs liés au réseau hydrographique, ils peuvent être dégradés en phase chantier mais seront maintenus en phase exploitation.

III.1.3 Biodiversité

➤ Habitats naturels et flore

L'analyse de la flore et des habitats repose sur des données bibliographiques ainsi que sur des inventaires naturalistes réalisés sur 4 journées en 2012 (20 et 21 juin, 18 juillet et 7 octobre) complétées le 30 octobre 2015 une fois l'implantation des pylônes connue précisément.

Le dossier liste, cartographie et décrit les 28 habitats naturels présents dans la zone d'étude. Parmi les 12 habitats potentiellement concernés par le projet, 8 sont d'intérêt communautaire (parmi lesquels 3 sont d'intérêt prioritaire : gazons à Nard raide, prairies à agrostis et festuca et pelouses à canche flexueuse) et 3 relèvent de zones humides (communauté à Reine des prés et bois de Frênes et d'Aulnes près du lac de Génos Loudenvielle, et prairie humide atlantique et subatlantique sur le plateau). D'une manière générale, la zone d'étude est dominée par des prairies de fauche de montagne et des pelouses colonisées de landes à callune sur les versants plus pentus. L'étude signale également que le plateau de Germ accueille des sources alimentant ponctuellement des formations de bas-marais alcalins et de mégaphorbiaies pour former un complexe d'habitats humides.

Concernant la flore, considérée comme commune, riche et diversifiée, le dossier indique plus de 200 espèces recensées sur la zone d'étude dont la drosera à feuilles rondes, espèce protégée, localisée sur le plateau de Germ à distance de la zone du projet.

Le projet entraînera :

- la destruction de la couverture végétale et de la roche en place résultant des terrassements nécessaires aux travaux (aires des gares de départ et d'arrivée et zones d'implantation des pylônes au nombre de 22 pour une surface unitaire de 25 m², les secteurs les plus sensibles se situant entre les pylônes 18 et 21). Pour les gares, les terrassements se font principalement au sein d'habitats artificiels ;
- la réalisation d'un layon d'une largeur minimale de 20 m au droit du passage de la ligne de la télécabine entraînant le déboisement, dans un secteur de colonisation forestière spontanée, de 1,9 ha de bois (frênes, noisetiers et haies et, en amont, zones de broussailles) soit 7,6 % de la surface de ce type d'habitats sur la zone d'étude et environ 1 % sur la zone du versant concerné. Les calculs affinés indiquent une surface de bois réellement concernée de 1,21 ha et soixante arbres supprimés.

Aucun impact prévisible sur des zones humides ou sur des espèces floristiques à enjeux n'est attendu.

Les mesures, dont certaines bénéficient également à la faune (maintien des habitats d'espèces) relèvent de :

- l'évitement : implantation des pylônes et des gares hors stations à drosera à feuilles rondes et hors milieux sensibles (zones humides, ruisseaux), utilisation d'hélicoptères pour les travaux et absence de création de

pistes nouvelles d'accès aux zones de chantier, balisage des aires de chantier et interdiction de mise en dépôt définitive sur le site de déchets ;

- la réduction : sensibilisation du personnel, utilisation privilégiée de la pelle mécanique à chenilles, voire d'une pelle araignée, équipement du chantier et des engins par des dispositifs anti-pollution, mise en place de système de protection des zones humides et du ruisseau (tranchées de rétention, filtres à paille...), mise en œuvre des terrassements en dehors des périodes pluvieuses et restauration des drainages de surface, récupération, réservation et réutilisation de la terre végétale sur les espaces terrassés, revégétalisation des emprises chantier avec des mélanges d'espèces adaptées, mesures spécifiques à la coupe des arbres (émondage, recépage...), gestion des phases de coupe pour les secteurs déboisés (abattage directionnel, zone de débitage...), gestion des effluents des gares par raccord aux réseaux d'assainissement du village et de la station.

Les impacts sur les habitats naturels sont jugés « négligeables » à « faibles ».

➤ Faune

L'analyse de la faune s'appuie sur des données bibliographiques ainsi que sur des observations de terrain effectuées d'avril à septembre 2012 (7 journées dont 2 soirées).

S'agissant de la faune (207 espèces recensées dont 126 protégées), l'étude d'impact fait ressortir des enjeux liés :

- aux milieux humides, habitats du desman des Pyrénées, de 5 espèces d'amphibiens (notamment l'euprocte des Pyrénées) et supports d'une bonne diversité entomologique (6 espèces d'odonates, lépidoptères, orthoptères) ;
- à la préservation des zones de pâtures, de lisières et de haies, corridors de déplacement et habitats de chasse favorables aux chiroptères (diversité relativement élevée de la zone avec possibilités de gîtes à proximité immédiate de la zone d'étude) ;
- à la présence de rapaces locaux (gypaète barbu, aigle royal, vautour fauve, vautour percnoptère, circaète Jean le Blanc, milan royal), à la présence potentielle de la perdrix grise de montagne, ces espèces étant sensibles au risque de collision avec les lignes de la télécabine. L'étude indique également la présence d'oiseaux inféodés aux milieux ouverts (tarier des prés, torcol fourmilier, pie grièche écorcheur...);
- enjeux faibles à moyens concernant les reptiles (coronelle lisse) avec des habitats favorables représentés par une grange en ruine, un amas de pierre près de l'ancienne station d'épuration et une friche à proximité de la future gare de départ.

Le projet est susceptible d'entraîner la destruction et le dérangement d'individus (de manière temporaire ou permanente), de la perte, diminution ou dégradation d'habitats de reproduction, de nourrissage et de chasse (de manière temporaire ou permanente) et un risque de collision des oiseaux avec le linéaire de câble. Le dossier rappelle le contexte assez anthropisé (aménagement et fréquentation) de la zone d'étude et la présence de milieux similaires à proximité des milieux impactés.

Le projet prévoit les mesures suivantes d'évitement et de réduction suivantes :

- déboisement minimal pour obtenir le layon de passage de la ligne ;
- implantation des gares et des pylônes en dehors des habitats les plus sensibles ;
- réalisation des coupes d'abattage hors période de reproduction de l'avifaune (janvier à août) ;
- utilisation de l'héliportage (avec validation des plans de vol) ;
- balisage des aires de chantier, protection physique des zones d'intérêt pour la faune, repérage des arbres à cavité ;
- effarouchement de la faune lors de la mise en place du chantier, capture et déplacement des amphibiens et reptiles ;
- mise en place de dispositifs de visualisation des câbles pour l'avifaune.

Les impacts résiduels sur la faune sont considérés comme « non significatifs », excepté en ce qui concerne les habitats d'espèces liées aux boisements (avifaune et chiroptères), d'où une mesure de compensation qui consiste en la restauration de la zone bocagère de prairies de fauche (60 frênes émondés, 4,19 ha de débroussaillage et 1,88 ha de remise en état de prairies par dessouchage).

Avis de l'Autorité environnementale

Dans l'ensemble, pour le volet biodiversité, l'état initial, la description des impacts et la définition des mesures se révèlent satisfaisants.

En ce qui concerne les habitats naturels, la flore et la faune, le dossier présente un état initial détaillé et exhaustif qui conduit à une appréciation satisfaisante des enjeux naturalistes de la zone d'étude. L'habitat « végétation des bas marais », localisé sur la cartographie des habitats naturels, n'apparaît toutefois pas dans le tableau récapitulatif des formations végétales et dans la description des habitats rencontrés. L'étude d'impact est à compléter en ce sens.

Les impacts du projet font l'objet d'une présentation détaillée et sont dans l'ensemble bien identifiés et évalués.

Le défrichement induit par la création du layon concerne des haies de frênes en bordure de prairies et des taillis de frênes et de noisetiers. L'étude d'impact ne permet pas de connaître précisément la surface et l'âge des taillis de frênes et de noisetiers à défricher. Elle demeure aussi imprécise sur la nécessité d'une autorisation de défrichement (« l'ouverture du layon (...) relèverait au titre du Code de forestier d'une demande de défrichement », « compte-tenu de la typologie de ce "boisement", le projet peut faire l'objet d'une exemption d'autorisation de défrichement au titre de l'article L.342-1 du Code forestier »). À ce stade d'avancement des études, il conviendrait d'indiquer avec certitude si le projet nécessite une autorisation de défrichement. Le cas échéant, des mesures compensatoires (article L.341-6 du Code forestier) sont à prévoir et l'étude d'impact devra être complétée par ces éléments.

Dans l'ensemble, pour le volet « biodiversité », les mesures prévues dans le cadre du projet sont bien décrites et adaptées aux enjeux. Concernant les zones humides cependant, le projet prévoit la mise en place de systèmes de protection (tranchées de rétention) qui représentent des moyens lourds potentiellement impactants sur les milieux naturels. L'Autorité environnementale recommande de privilégier l'emploi de bâches géotextiles de rétention (récupération des eaux de chantier) qui seront à évacuer dans le cadre de filières agréées. Il conviendrait également, d'une part de cartographier précisément le positionnement des pylônes 18 à 21 vis-à-vis des zones humides et des milieux aquatiques identifiés sur ce secteur, et d'autre part d'analyser les impacts indirects du projet sur les zones humides (modification de leur alimentation en eau...). Cette analyse permettrait de mieux démontrer l'absence d'impact du projet sur les zones humides.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale recommande de présenter un planning des travaux plus détaillé, en y inscrivant exactement les mois concernés par les types d'opérations et en y intégrant les mesures environnementales.

Enfin, l'étude d'impact ne prévoit aucune mesure de suivi, ni en phase travaux ni en phase exploitation. L'Autorité environnementale recommande un encadrement strict du chantier par un écologue, tout au long des travaux, et un suivi de la revégétalisation des zones terrassées dès la fin des travaux et après la mise en service de la télécabine. Enfin, concernant la mesure de restauration de la zone bocagère de prairies de fauche, il conviendrait de préciser les modalités de gestion des secteurs restaurés afin de s'assurer de la pérennité de cette mesure.

III.2 Milieu humain

III.2.1 Paysage

L'étude d'impact présente une analyse paysagère à l'échelle du grand paysage, marqué par l'agropastoralisme et par des arrières plans de haute montagne. Elle indique également l'absence de covisibilité avec les sites classés suivants : « Col de Peyresourde » à 1,5 km au nord-est, « Ormeau, place de l'église » à Loudenvielle, à 500 m au sud-ouest, et « Haute vallée du Luron » à 1,1 km au sud.

Pour chacune des unités paysagères, les enjeux architecturaux et paysagers sont identifiés : intégration architecturale des gares de départ et d'arrivée, minimisation de l'effet de layon induit par le passage de la ligne, croisement avec une ligne haute tension, abaissement de la hauteur des pylônes en passage en milieu ouvert, covisibilité avec deux granges agricoles et une route d'accès à la station.

Dans le cadre du projet, les installations seront de nature à créer des lignes de force du fait de l'alignement des pylônes et des câbles, cet effet étant renforcé par l'ouverture du layon dans les formations boisées et par l'implantation des gares. Des images de simulation en 3D illustrent l'insertion de la ligne dans le paysage et des photomontages accompagnés de plans (façades, coupes...), contenus dans l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation d'exécution des travaux, permettent de se représenter le parti architectural et l'insertion des gares dans les sites prévus. L'étude d'impact analyse les effets de proximité du projet par tronçon parcouru et fait ressortir les éléments suivants en termes d'impacts et de mesures :

- choix d'une solution d'impact moindre sur les crêtes et sur le hameau de Balestas ;
- déboisement minimal, maintien des arbres à forte valeur patrimoniale et ligne basse privilégiée dans la traversée de la zone boisée (ligne inscrite au niveau de la couronne des arbres) ;
- franchissement de la ligne haute tension Bordères-Tramezaygues par le dessous, enterrement partiel de celle de Germ-Peyresourde ;

- finition couleur gris moyen pour les pylônes et massifs de béton non proéminents ;
- modalités de déboisement du layon et non création de pistes nouvelles d'accès ;
- impact visuel des gares réduit par un positionnement en fond de vallée (gare de départ) et une imbrication dans le bâti existant (gare d'arrivée) et traitement architectural des gares en lien avec les caractéristiques locales ;
- interdiction de mise en dépôt de déchets, revégétalisation des espaces terrassés ;
- reconstitution en bas de versant du paysage bocager.

Le dossier considère des impacts paysagers résiduels « non significatifs ».

Avis de l'Autorité environnementale

Le dossier présente un état initial satisfaisant. Une analyse sur les dynamiques d'évolution en cours pourrait enrichir le contenu de l'état initial (prairies en voie d'abandon et fermeture du paysage, développement urbain et touristique...).

Les impacts paysagers du projet font l'objet d'un exposé précis et sont convenablement illustrés.

Bien que les mesures d'évitement, de réduction soient pertinentes, l'Autorité environnementale considère toutefois que les impacts résiduels ne peuvent être qualifiés de « non significatifs » et que ce projet constitue un objet nouveau, marquant le paysage.

III.2.2 Risques naturels

La zone d'étude se situe en zone sismique d'aléa moyen et le projet respectera la réglementation en vigueur s'agissant du dimensionnement des ouvrages (règles de construction parasismiques).

Le risque d'avalanche concerne la partie haute du projet (secteur de la Pène de sendiès) où s'est mise en place une protection active (phénomène avalancheux actuellement « éteint »).

Une sensibilité au risque feu de forêt existe hors neige, le développement de feux de forêt pouvant générer des dégâts sur la liaison téléportée compte-tenu de la traversée, dans sa partie aval, de zones forestières. L'étude d'impact indique que ce risque sera atténué par la création et l'entretien du layon déboisé. D'autre part, la gare aval s'implante au-delà des distances d'éloignement réglementaires (prescriptions générales applicables aux stations-services soumises à déclaration et enregistrement) de la station-service située le long de la RD 25. Enfin, concernant le survol des deux granges sur le Pla de Bordes, un système de sécurité de surveillance incendie des bâtiments y sera installé afin de faire évacuer l'appareil en cas de déclenchement de l'alarme.

Le tracé est enfin concerné par des zones d'instabilité des terrains (aléas « fort » et « moyen »). D'après le règlement du plan d'exposition aux risques, le projet est possible sous réserve de garantir la stabilité des supports (pylônes 19 et 20 concernés, situés en zone rouge pour l'aléa « glissement de terrain »). L'étude d'impact indique que :

- dans le cadre du dossier UTN, des investigations sur le terrain menées en 2012 par le service restauration des terrains en montagne (RTM) ont permis d'analyser plus finement le risque pour chaque pylône ;
- une étude géotechnique sera réalisée afin de définir les hypothèses de sols pour le dimensionnement des ouvrages de fondation et vérifier la stabilité des sols dans la zone concernée par le projet.

Avis de l'Autorité environnementale

Concernant le risque « mouvement de terrain », contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact, le rapport d'étude du service RTM n'est pas annexé (il est à noter par ailleurs que l'étude d'impact fait également référence à une étude de bruit qui n'est pas non plus annexée). Par ailleurs, celui-ci a été réalisé dans le cadre de la procédure UTN. Depuis, le projet a évolué (nombre et localisation des pylônes modifiés ; 22 pylônes au lieu de 17 initialement) ; les observations de terrain faites pour chaque implantation de pylône en 2012 seraient donc à actualiser dans le cadre du nouveau projet pour connaître précisément la présence d'indices d'instabilité et d'érosion ou d'autres contraintes locales d'implantation des pylônes et savoir si des dispositions particulières sont à prévoir en phases chantier et exploitation.

III.2.3 Captages d'eau potable

Le projet ne concerne aucun périmètre de captage immédiat ou rapproché, les captages d'eau potables les plus proches étant ceux de Pradios, de la Coumette et de Prat de Coumiau. L'étude d'impact cartographie les périmètres de protection des captages de Pradios et de la Coumette et conclut à l'absence d'impact du projet.

Avis de l'Autorité environnementale

Pour le captage de Prat de Coumiau alimentant le village de Germ, les périmètres n'ont pas été définis à ce jour. Dès lors, des impacts potentiels du projet sur ce captage peuvent exister (et notamment par l'implantation du pylône 13 situé à l'amont de cette ressource). Ces impacts seraient donc à examiner et à prendre en compte par des mesures propres à assurer la protection de la ressource en eau.

IV. CONCLUSION

L'étude d'impact est d'assez bonne qualité ; son contenu est proportionné aux enjeux de préservation de la biodiversité et d'insertion paysagère.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale portent sur :

- l'intégration à l'étude d'impact de l'analyse des opérations d'aménagement à Loudenvielle (cheminements piétons, stationnements existants et à créer) présentées dans le dossier d'autorisation d'UTN et directement liées au projet ;
- la caractérisation des boisements supprimés par le layon et, le cas échéant, l'identification et la mise en œuvre d'une mesure compensatoire liée à une autorisation de défrichement ;
- la définition des modalités de suivi des mesures en phases chantier et exploitation ;
- l'analyse des impacts potentiels du projet sur le captage d'eau potable de Prat de Coumiau ;
- l'actualisation des connaissances des contraintes locales de stabilité des sols pour l'implantation des pylônes compte-tenu de l'évolution de leur nombre et de leur localisation par rapport au dossier d'UTN.

Pour le Préfet de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées
Autorité environnementale et par délégation
le directeur régional,
Pour le DREAL et par délégation,
L'adjoint au directeur de l'énergie et de la connaissance



Frédéric DENTAND