



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale  
**OCCITANIE**

**Inspection générale de l'environnement  
et du développement durable**

## **Avis sur le projet de remplacement de la télécabine des Airelles à Font-Romeu-Odeillo-Via (Pyrénées-orientales)**

N°Saisine : 2023-011526

N°MRAe : 2023APO57

Avis émis le 14 avril 2023

# PRÉAMBULE

***Pour tous les plans et programmes soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.***

***Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet de plan ou programme, mais sur la qualité de la démarche d'évaluation environnementale mise en œuvre par le maître d'ouvrage, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement par le projet.***

***Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

Par courriel reçu le 16 février 2023, l'autorité environnementale a été saisie par le Préfet des Pyrénées-Orientales (direction départementale des territoires et de la mer) pour avis sur le projet de remplacement de la télécabine des Airelles sur la commune de Font-Romeu-Odeillo-Via.

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact datée du 24 janvier 2023.

L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie.

En application du 3° de l'article R. 122-6 du Code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale compétente, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

Cet avis a été adopté par collégialité électronique conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (décision du 07 janvier 2022) par Jean-Michel Soubeyroux, Stéphane Pelat et Marc Tisseire.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 29 septembre 2022, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

L'avis a été préparé par les agents de la DREAL Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de sa présidente.

Conformément à l'article R. 122-7 III du Code de l'environnement, ont été consultés, le 21 février 2023, l'agence régionale de santé Occitanie (ARS) et le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement.

Le présent avis est publié sur le site internet de la MRAe<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> [www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html)

# SYNTHÈSE

La société « Altiservice » en charge de l'exploitation de la station « Font-Romeu Pyrénées 2000 » souhaite procéder au remplacement de la télécabine des Airelles qui permet d'accéder au front de neige de la station depuis le centre-ville de la commune de Font-Romeu-Odeillo-Via (Pyrénées-Orientales).

Ce projet prévoit donc l'enlèvement de la structure de la télécabine actuelle (pylônes, câbles, tiges de fixation...) puis la mise en place d'une nouvelle remontée mécanique construite à partir de constituants neufs, au droit du layon actuel. Il s'accompagne en outre de l'aménagement de nouvelles zones de départ et d'arrivée (gares, passerelle piétonne...).

Les travaux sont prévus durant une période comprise entre juin et novembre 2023 et avec une mise en service programmée en décembre 2023.

Ce projet prévoit la réalisation de travaux et l'exploitation d'équipements au droit d'un secteur de montagne présentant des enjeux environnementaux et paysagers notables, le tout dans un contexte de changement climatique. Il est ainsi susceptible d'induire des effets négatifs sur l'environnement, en phase chantier et dans son exploitation en fonctionnement « 4 saisons ». Il présente en outre une vulnérabilité au regard des risques naturels identifiés sur le territoire et également vis-à-vis du changement climatique.

S'agissant de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement, la MRAe relève que l'étude d'impact présente sur le fond plusieurs lacunes dans les différents chapitres qui la composent (ex : description du projet, état initial de l'environnement...), ce qui nuit à sa qualité générale et à la pertinence de l'évaluation environnementale du projet d'aménagement.

La MRAe recommande en premier lieu de compléter la description du projet (ex : localisation des pylônes) et de sa mise en œuvre en phase chantier avec l'ensemble de ses composantes et leurs caractéristiques.

En ce qui concerne l'état initial de l'environnement, la MRAe recommande notamment d'apporter des compléments substantiels sur les chapitres dédiés au climat, à la mobilité et aux risques naturels. Les compléments apportés à la description du projet ou encore à l'état initial de l'environnement devront s'accompagner d'une réactualisation de l'évaluation environnementale du projet.

De même, la MRAe recommande d'apporter des compléments sur l'analyse des impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine ainsi que sur la démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts (ERC).

Concernant la préservation des habitats naturels, de la faune et de la flore, la MRAe recommande notamment de proposer une mesure visant à adapter le calendrier des travaux vis-à-vis des périodes sensibles pour les espèces locales dans la conception du projet. Une demande de dérogation à la stricte protection des espèces devra en outre être produite dans le cas où la réalisation du projet ne peut assurer l'absence de destruction d'individus, le déplacement d'espèces et la destruction/altération d'habitats d'espèces protégées.

Concernant la préservation des enjeux paysagers et patrimoniaux, la MRAe recommande que l'étude d'impact incorpore et prenne en compte les prescriptions et les recommandations de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) dans la conception et la mise en œuvre de son projet.

Concernant les risques naturels, la MRAe recommande que l'étude d'impact fournisse et explicite de manière concrète et opérationnelle l'ensemble des mesures prévues pour prendre en compte les risques présents sur la zone du projet.

Concernant les mobilités, elle recommande de produire une analyse des effets du projet sur le trafic routier et ses nuisances associées, que ce soit au niveau des accès à la station de « Font-Romeu Pyrénées 2000 » mais également au niveau du centre-ville de la commune, notamment en matière de stationnement.

L'étude d'impact doit enfin analyser la vulnérabilité du projet au changement climatique et proposer le cas échéant des mesures d'adaptation.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

# AVIS DÉTAILLÉ

## 1 Contexte et présentation du projet

### 1.1 Présentation du projet

La télécabine des Airelles est une remontée mécanique construite en 1976 et qui se situe sur le territoire de la commune de Font-Romeu-Odeillo-Via dans les Pyrénées-Orientales.

Elle permet l'accès au front de neige de la station « Font-Romeu Pyrénées 2000 » (lieu-dit « les Airelles ») depuis une gare située au centre-ville de la commune, à proximité de l'office du tourisme.



Figure 1 : localisation du tracé de la télécabine (extrait du plan de situation du dossier)

Depuis sa création, la télécabine a fait l'objet de plusieurs inspections réglementaires, de travaux de rénovation et de remplacements partiels mais nécessite désormais des travaux plus importants amenant le gestionnaire à projeter son remplacement total.

En effet, l'étude d'impact précise que « le courrier du constructeur Poma en date du 16 mars 2015 qui a été interrogé sur l'état de la télécabine, mentionne que des travaux supplémentaires à ceux des grandes inspections sont nécessaires pour compenser le vieillissement général et particulièrement celui des balanciers équipant les pylônes de ligne.

*Le constructeur préconise le remplacement des balanciers au vu de l'obsolescence (déformation du métal, difficultés du maintien des réglages, problèmes d'alignement des balanciers pour conserver le cheminement du câble et garantir le passage des cabines). »*

La société « Altiservice » en charge de l'exploitation de la station « Font-Romeu Pyrénées 2000 » souhaite ainsi procéder au remplacement de la télécabine des Airelles sur la totalité de son linéaire. Ce projet s'accompagne d'aménagements complémentaires au niveau des zones de départ et d'arrivée de la remontée mécanique.

Les travaux sont prévus au droit d'une zone d'étude rapprochée (voir figure 2 et 3) et sur une période comprise entre juin et novembre 2023 (voir planning des travaux joint aux pièces du dossier).

La mise en service est programmée en décembre 2023.



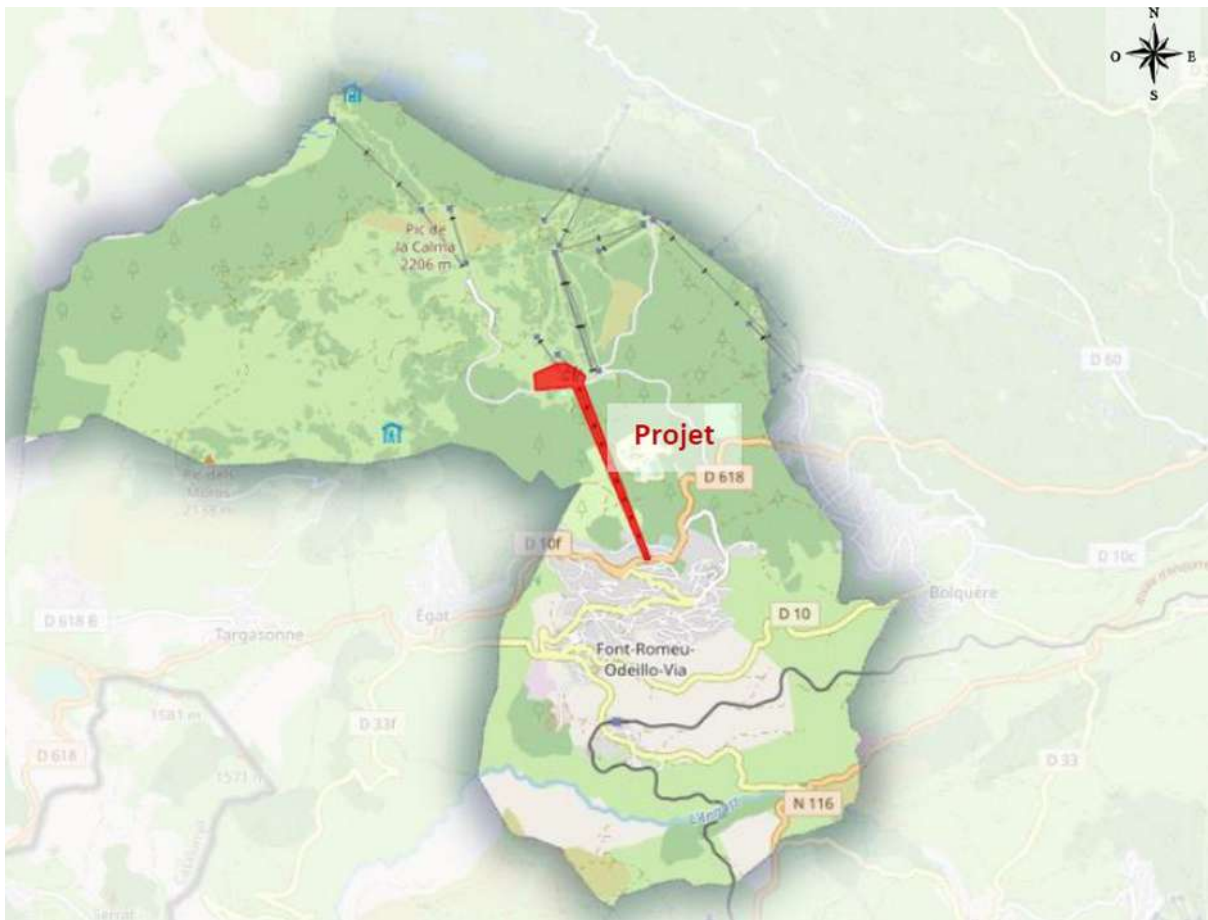


Figure 2 : localisation de la zone d'étude du projet à l'échelle communale (extrait de la page 5 de l'étude d'impact).



Figure 3 : localisation de la zone d'étude rapprochée (extrait de la page 24 de l'étude d'impact)

Le projet et l'ensemble de ses aménagements annexes sont présentés ci-après.

### Le remplacement de la télécabine des Airelles

La composante principale du projet concerne l'enlèvement de la structure de la télécabine actuelle (pylônes, câbles, tiges de fixation...) puis la mise en place d'une nouvelle remontée mécanique construite à partir de constituants neufs. Cette nouvelle remontée sera aménagée au droit du layon existant mais présentera quelques différences notamment sur le nombre et l'emplacement des pylônes ou encore sur la hauteur de la structure (voir figures 4 et 5).

Le tableau ci-dessous résume l'évolution des caractéristiques de la télécabine.

Caractéristiques	Télécabine existante	Télécabine projetée
Type de l'appareil	Télécabine 6 places	Télécabine 10 places
Longueur horizontale	Environ 1 810 m	Environ 1 765 m
Dénivelée	Environ 178 m	Environ 186,9 m
Pente moyenne	10,00 %	10,60 %
Pente maximale	53,00 %	53,50 %
Débit	750 à 1 300 personnes / heure <sup>2</sup>	2 400 personnes / heure
Vitesse	4 m/s	6 m/s
Exploitation	Montée (100 %) et descente (100 %)	Montée (100 %) et descente (100 %)
Période de fonctionnement	Été / Hiver	Été / Hiver
Station motrice	Station amont (située au niveau du front de neige de la station de ski)	Nouvelle station amont (située au niveau du front de neige de la station de ski mais sur une position différente).
Station de tension	Station aval (située au sein de la zone urbaine nord de Font-Romeu)	Nouvelle station aval (située au sein de la zone urbaine nord de Font-Romeu, mais sur une position différente)
Nombre de pylônes	24	18
Nombre de véhicules	47	47
Sens de montée	Droite	Droite

Figure 4 : tableau comparatif des caractéristiques de la télécabine avant et après remplacement

Lors des opérations de destruction de l'ancienne ligne il est prévu que les câbles soient « *enroulés et non coupés, afin qu'ils ne tombent pas au sol et y dégradent les milieux* ».

Par ailleurs, le projet prévoit de couper à la base les tiges métalliques permettant la fixation du pylône sur le massif d'ancrage.

Enfin, les massifs d'ancrage enterrés « *seront laissés en place, leur démantèlement étant plus impactant, et recouverte de la couche superficielle issue des terrassements des massifs des nouveaux pylônes. Cette dernière contient la banque de graines locales et permettra une reprise naturelle de la végétation indigène. Si le massif dépasse au-dessus du terrain naturel, un modelage de terre raccordé au TN [terrain naturel] sera réalisé, puis surmonté de la couche superficielle de terre végétale* ».

<sup>2</sup> La valeur de 750 personnes / heure semble correspondre au débit effectivement observé pour la télécabine existante (ex page 153, 185 ou 197 de l'étude d'impact) alors que la valeur de 1 300 personnes / heure semble être le débit maximal de l'appareil (page 136)



Remplacement du télécabine des Airelles  
**PLAN DE MASSE ET PROFIL EN LONG  
 PHASE CHANTIER**

18 - TR - 825A

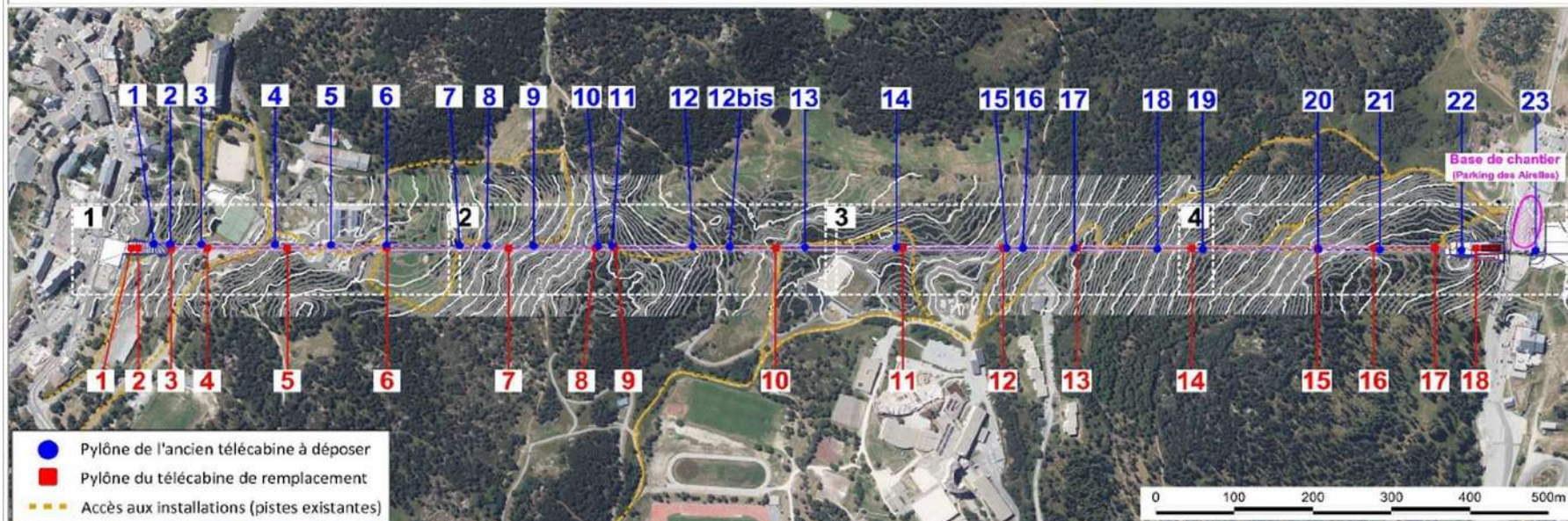
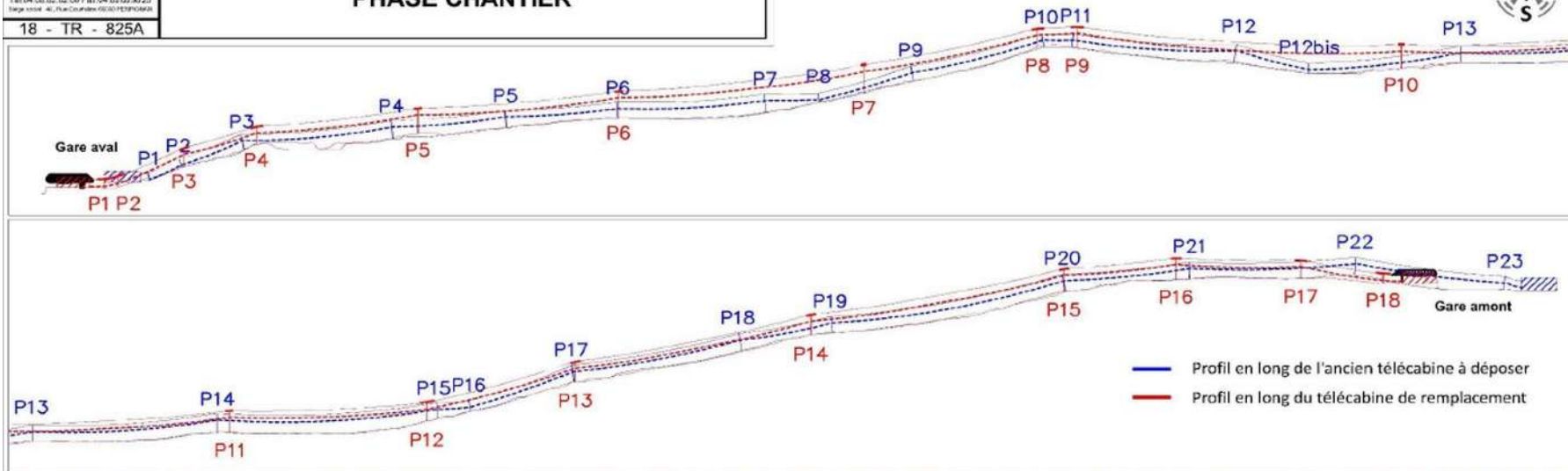


Figure 5 : plan masse et profil en long – phase chantier (extrait de la page 175 de l'étude d'impact)

## Le réaménagement des aires de départ et d'arrivée

Le projet prévoit en parallèle la démolition puis la reconstruction des aires de départ (gare aval « G1 » située au centre-ville) et d'arrivée (gare amont « G2 » située sur le front de neige) « pour se conformer à la réglementation en vigueur ».

La future gare aval sera construite approximativement en lieu et place de l'office du tourisme actuel, après démolition du bâtiment. Elle sera de fait décalée de 10 m environ vers la droite par rapport à l'existante, et également d'une quinzaine de mètres vers l'aval. La plateforme de la gare sera calée au niveau de la rue principale vers 1 753 m NGF et se situera en contrebas d'un talus de déblai d'une hauteur de 10 m environ (plans pages 169, 170 et 171 de l'étude d'impact).

La future gare amont sera déplacée sur la butte située au sud de la route Sola de la Calma afin que la télécabine ne survole plus cette route. L'espace du front neige sera rouvert et renaturalisé sur 1 500 m<sup>2</sup>. Une passerelle passant au-dessus de la route Sola de la Calma sera aménagée pour permettre l'accès au domaine skiable. La gare amont sera enfin équipée d'un garage de stockage des véhicules (figure 6).

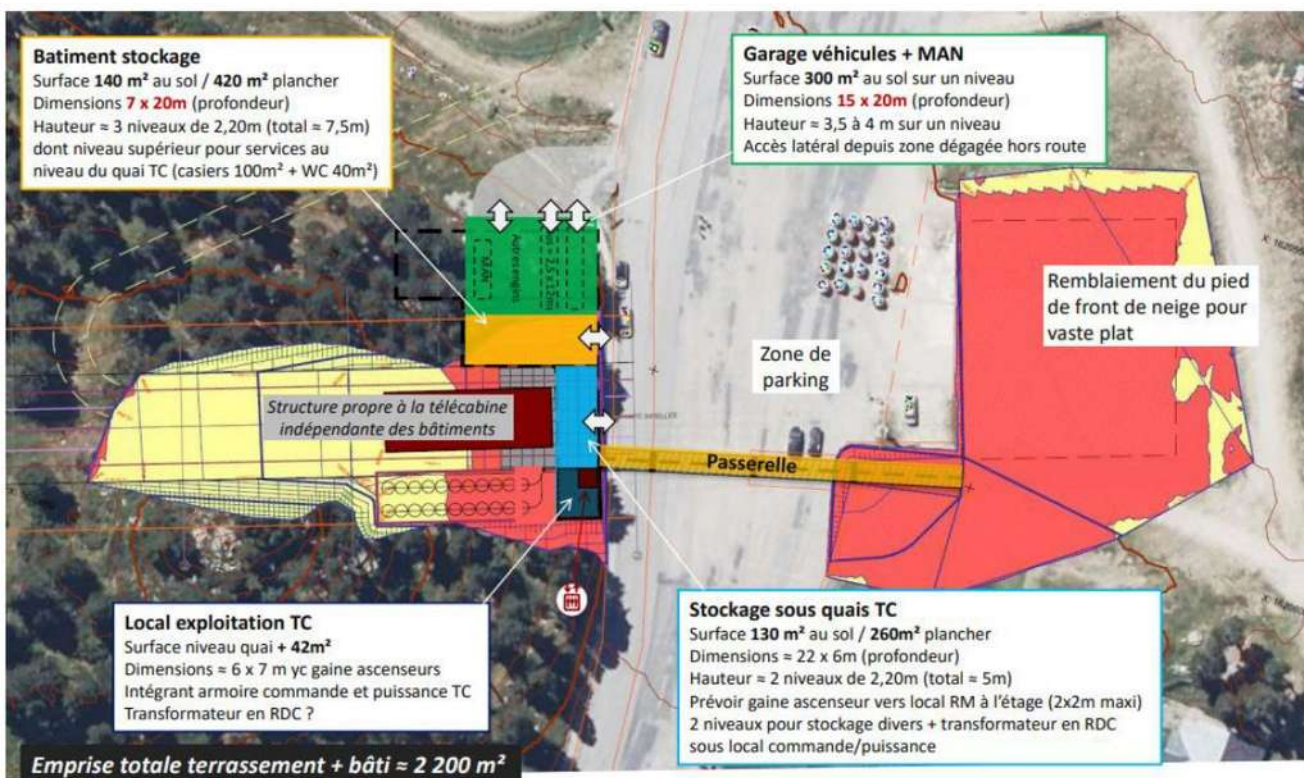


Figure 6 : opérations prévues au droit de la future gare amont (extrait de la page 22 de l'étude d'impact)

La réalisation de ces aménagements va générer des travaux de terrassements sur 5 500 m<sup>2</sup> de surface (1 500 m<sup>2</sup> en gare aval et 4 000 m<sup>2</sup> en gare amont) pour un volume de déblais / remblais d'environ 5 700 m<sup>3</sup> (2 500 m<sup>3</sup> en gare aval et 3 200 m<sup>3</sup> en gare amont).



## 1.2 Contexte réglementaire de l'évaluation environnementale

Le présent projet de remplacement prévoit la création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure. Il est de fait soumis à évaluation environnementale de façon systématique et doit faire l'objet d'une étude d'impact au regard de la réglementation<sup>3</sup>.

En outre, en vertu des articles L. 122-1 III et R. 122-2 III du Code de l'environnement, l'ensemble du projet (au sens de « projet global » : remplacement de la télécabine « les Aireilles » et les opérations complémentaires) doit faire l'objet de cette évaluation environnementale et donc de l'étude d'impact requise.

Par la suite, les dossiers relatifs aux demandes d'autorisation du projet comprenant l'étude d'impact requise et actualisée doivent faire l'objet d'un avis de la MRAe.

Le présent avis de la MRAe Occitanie porte ainsi sur le dossier de demande de permis d'aménager<sup>4</sup> valant demande d'autorisation et d'exécution des travaux (DAET) et demande de permis de démolir. Cette demande embarquera également l'autorisation spéciale de travaux en site classé (AST<sup>5</sup>).

## 2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Ce projet prévoit la réalisation de travaux et l'exploitation d'équipements au droit d'un secteur de montagne présentant des enjeux environnementaux et paysagers notables, le tout dans un contexte de changement climatique.

Il est ainsi susceptible d'induire des effets négatifs sur l'environnement, en phase chantier et dans son exploitation en fonctionnement « 4 saisons ». Il présente en outre une vulnérabilité au regard des risques naturels identifiés sur le territoire et également vis-à-vis du changement climatique.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont donc :

- la préservation des habitats naturels, de la faune, de la flore en phase chantier et en phase exploitation ;
- la préservation des enjeux patrimoniaux et paysagers présents au droit de la zone d'étude ;
- la préservation du cadre de vie ;
- la prise en compte des risques naturels ;
- l'adaptation du projet au changement climatique.

## 3 Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

### 3.1 Complétude et qualité générales de l'étude

La MRAe relève que l'étude d'impact peut être considérée comme formellement complète en vertu de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

Toutefois, elle présente sur le fond plusieurs lacunes dans certains chapitres qui la composent (ex : description du projet, état initial de l'environnement...), ce qui nuit à sa qualité générale et à la pertinence de l'évaluation environnementale du projet d'aménagement.

Des compléments sont ainsi attendus pour répondre à ces lacunes. Ils devront, en outre, s'accompagner d'une réactualisation de l'évaluation environnementale du projet, et donc de son étude d'impact.

3 Rubrique n°43 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement

4 Demande de permis d'aménager (PA 066 124 22 D0007) déposée à la mairie de Font-Romeu-Odeillo-Via le 21 décembre 2022 par la société « Altiservice »

5 Voir chapitre 3.4.2 du présent avis

## 3.2 Description du projet

La présentation du projet est réalisée dans le chapitre éponyme de l'étude d'impact (page 5 et suivantes).

Elle est bien illustrée et permet d'avoir une connaissance satisfaisante dudit projet.

Toutefois, la MRAe relève que cette présentation pourrait être améliorée en y incorporant d'autres informations évoquées dans les autres chapitres de l'étude, par exemple : la présentation des plans de la gare aval, les illustrations des pylônes ou encore les montages photos disponibles aux pages 169 et suivantes.

Par ailleurs, certaines composantes du projet restent encore à préciser comme l'implantation précise de l'ensemble des pylônes. L'étude d'impact devra être mise à jour en conséquence.

S'agissant de la phase chantier du projet, la MRAe relève une description en l'état insuffisamment détaillée et concrète de cette étape du projet, étant par ailleurs précisé que :

- celle-ci est censée débuter dès le mois de juin 2023 avec les travaux de démontage (voir calendrier des travaux joint au dossier) ;
- elle est susceptible d'impacts notables sur l'environnement qui doivent être analysés et atténués par des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (démarche « ERC »).

En effet, la MRAe s'interroge sur plusieurs points de modalités de la phase chantier, à savoir :

- les travaux vont-ils nécessiter des opérations d'hélicoptage ? Le cas échéant, à quelle fréquence et durant quelle période ?
- les pistes existantes sont-elles suffisamment aménagées et dimensionnées pour que les engins de chantier puissent accéder aux installations ? Des travaux de réaménagements de ces pistes et/ou de création de nouvelles pistes sont-ils nécessaires ? La MRAe relève à cet effet que la « zone d'étude rapprochée » qui correspond à la « zone d'implantation du projet proprement dite » incorpore notamment les pistes d'accès (page 24). Par ailleurs, elle note que le futur pylône n°7 n'est pas relié aux pistes existantes (page 175) ;
- est-il prévu l'installation d'une seule base de chantier au parking des Airelles pour l'ensemble des opérations comme évoqué à la page 175 de l'étude d'impact ? D'autres bases sont-elles nécessaires ? Le cas échéant, où seront-elles positionnées ?
- Comment s'opéreront les opérations de défrichage et d'abattage des arbres, en particulier au droit de la bande de 925 m<sup>2</sup> au nord de l'emprise ? D'autres zones sont-elles concernées ?
- quelle sera la gestion des engins et des produits de chantier (stockage, circulation sur le site, entretien...) ? À cet effet, la MRAe estime qu'à ce stade d'avancement du projet, il aurait été opportun que l'étude d'impact fournisse le plan d'installation de chantier évoqué à la page 150 ; cela afin de pouvoir apprécier localement les incidences potentielles dues à l'installation des équipements et matériels de chantier ainsi qu'à la définition des zones de circulation des engins.
- quel sera le devenir des matériaux démantelés et plus généralement comment s'opérera la gestion des déchets de chantier ?

La MRAe estime que l'étude d'impact doit être substantiellement complétée afin de répondre à ces interrogations et de décrire de manière suffisamment précise la phase chantier.

À ce titre, l'étude doit contenir le plan d'installation du chantier ainsi qu'une carte permettant de croiser les zones de chantier avec les zones présentant un enjeu environnemental (ex : cartographie des enjeux naturels – pages 93 et suivantes de l'étude d'impact).

L'analyse des effets potentiels de la phase chantier du projet sur l'environnement et la santé humaine devra être actualisée en conséquence. Il en va de même pour la démarche « Eviter-réduire-compenser » (ERC).

**La MRAe recommande de compléter le chapitre dédié à la présentation du projet en y intégrant l'ensemble des éléments descriptifs, y compris l'implantation précise de l'ensemble des pylônes, et les illustrations proposées dans le reste de l'étude d'impact.**

**Elle recommande également de compléter la description de la phase chantier du projet avec l'ensemble de ses composantes et leurs caractéristiques, notamment les travaux et aménagements complémentaires.**

**La production d'une cartographie superposant le projet (zones d'intervention en phase chantier et projet finalisé) et les zones à enjeux est opportune.**

**Elle recommande enfin de mettre à jour l'étude d'impact en conséquence de ces compléments, notamment l'analyse des effets de cette phase chantier sur l'environnement et la démarche « ERC ».**

### 3.3 État initial de l'environnement

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement est présentée dès la page 23 de l'étude d'impact.

De manière générale, la MRAe relève que ce chapitre est suffisamment développé pour permettre une évaluation environnementale satisfaisante du projet. Des compléments sont néanmoins attendus sur les thématiques suivantes pour parfaire cet état initial et les analyses qui en découle : .

- le climat et le changement climatique ;
- les risques naturels ;
- les milieux naturels, la faune et la flore ;
- les mobilités.

#### Climat et changement climatique

En premier lieu, la MRAe relève que le chapitre relatif à la climatologie repose sur des données anciennes (ex : données 1981-2010 de la station climatique de Perpignan) voire peu pertinente sur certaines thématiques (ex : rose des vents de Perpignan pour évoquer la situation de Font-Romeu, données régionales sur la Catalogne) et ne traite pas l'ensemble des variables d'intérêt (aucune information sur l'enneigement). L'absence de données climatologiques locales est d'autant plus étonnante et regrettable que la station de Font-Romeu participe au réseau d'observation nivo-météorologique national.

S'agissant plus particulièrement du changement climatique, le chapitre dédié (page 26) doit utilement être actualisé avec les données résultant des études les plus récentes sur ce sujet. À titre d'exemple, il est opportun de mentionner les données de projections climatiques sur les Pyrénées issues des projets ADAMONT et ClimPy disponibles sur le portail DRIAS<sup>6</sup>, celles de l'observatoire pyrénéen du changement climatique<sup>7</sup>, le rapport spécial SROC du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) de 2019 traitant de l'enneigement en montagne<sup>8</sup> ou encore le 6e rapport du GIEC paru en février 2022<sup>9</sup>.

Par la suite, il convient que l'étude d'impact présente et prenne en compte les conséquences prévisionnelles locales du changement climatique et analyse la vulnérabilité du projet et plus généralement de la station « Font-Romeu Pyrénées 2000 » au regard de ces conséquences.

À titre d'exemple, la MRAe s'interroge sur l'évolution voire l'aggravation de certains risques naturels présents sur le secteur (voir chapitre ci-dessous) et sur leurs conséquences vis-à-vis de la pérennité et de la durabilité des nouvelles constructions, ou encore sur la sécurité des biens et des personnes. L'évolution de l'enneigement sur le domaine skiable de la station de Font-Romeu et son impact sur l'usage attendu de la télécabine nécessite également d'être pris en compte.

Cette analyse doit conduire à la mise en œuvre d'une démarche d'adaptation locale du projet aux effets du changement climatique dans le contexte plus général de l'adaptation des activités de tourisme de la station de Font-Romeu.

**La MRAe recommande de compléter les données climatiques prises en compte dans l'étude d'impact et de fournir une analyse détaillée de la vulnérabilité du projet au changement climatique.**

**Elle recommande également d'analyser et de proposer le cas échéant des mesures d'adaptation.**

6 <http://www.drias-climat.fr/accompagnement/sections/215>

7 <https://www.opcc-ctp.org/fr>

8 <https://www.ipcc.ch/srocc/>

9 <https://www.unep.org/fr/resources/rapport/sixieme-rapport-devaluation-du-giec-changement-climatique-2022>



Par ailleurs, la MRAe note que l'étude d'impact n'évalue pas l'évolution des consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre induites par le projet.

Afin de mieux appréhender l'ensemble des incidences, positives comme négatives du projet, il est nécessaire que l'étude d'impact soit complétée par un bilan global des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre du projet, intégrant la phase de travaux (transports, utilisation de matériaux et équipements, évacuation des déblais) et la phase d'exploitation et en précisant les méthodologies ou références utilisées.

**La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par un bilan des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre global chiffré sur l'ensemble du cycle de vie des installations qui permette d'évaluer les incidences positives ou négatives sur le climat.**

### Risques naturels

L'étude d'impact indique (page 32 et suivantes) que la zone de projet est concernée par plusieurs risques naturels en particulier :

- le risque sismique, l'ensemble de la commune de Font-Romeu-Odeillo-Via étant situé en zone de sismicité moyenne (niveau 4). À noter que « *ce classement induit des mesures de prévention particulières en ce qui concerne les constructions de bâtiments (habitation, établissements recevant du public...)* », ces mesures n'étant pas précisées dans l'étude d'impact ;
- le risque feu de forêt qui est « *d'autant plus prégnant du fait d'un nombre important d'espaces naturels sensibles aux incendies, de la sur-fréquentation touristique de la commune en période estivale, et de la sécheresse* » ;

La zone d'étude du projet est ainsi concernée par un risque « très faible » à « moyen » selon le dossier départemental des risques majeurs (DDRM). Il est prévu la mise en place de mesures de sécurité au niveau des gares et également des pylônes, qui ne sont toutefois pas explicitées dans l'étude d'impact ;

- le risque inondation, la gare aval étant « *concernée par un aléa faible à fort d'inondation par les eaux de ruissellement après de fortes précipitations* » ;
- Le risque mouvement de terrain, la commune étant exposée aux glissements de terrain, aux éboulements, aux chutes de pierres et de blocs et au retrait-gonflement des argiles ;

L'étude précise par ailleurs l'existence d'une « *zone potentiellement sujette aux risques de chutes de blocs, à environ 70-80 m de la future gare de départ* ».

La MRAe relève que le chapitre portant sur le risque inondation ne se réfère pas au porter à connaissance (PAC) des aléas « *crue torrentielle, ruissellement, érosion par ravinement, glissements de terrains et chutes de blocs* » transmis à la commune par courrier du Préfet des Pyrénées-Orientales en date du 20 mars 2019<sup>10</sup>.

Elle informe à ce titre que ce PAC « multirisques » témoigne notamment de la présence de zones d'aléas inondations par ruissellement « très fort » à proximité de la future gare d'arrivée et le long du layon existant.

En outre, comme indiqué dans l'étude d'impact, l'action de l'eau lors du ruissellement peut produire un phénomène d'érosion dès que le sol se retrouve nu, sans couverture végétale. Ainsi, « *compte-tenu de la pente séparant les deux gares, les risques érosifs peuvent être importants à cet endroit pendant la phase de chantier* » (page 150). Le PAC témoigne d'ailleurs que l'environnement immédiat du pylône P4 est concerné par un phénomène d'érosion de niveau d'aléa « fort », ce qui n'est pas précisé dans l'étude d'impact.

**La MRAe recommande de compléter le chapitre sur le risque inondation avec les informations présentes dans le PAC des services de l'État.**

S'agissant des mesures évoquées mais non précisées, voir le chapitre 3.4.3 du présent avis.

10 <https://www.pyrenees-orientales.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Risques-naturels-et-technologiques/Porters-a-connaissance/Le-risque-inondation/Porters-a-connaissance-2019-communes-du-departement-des-Pyrenees-Orientales>

## Habitats naturels, faune, flore

En ce qui concerne le chapitre dédié aux milieux naturels (page 35), la MRAe relève que le document fait référence à la « réserve naturelle régionale » des Pyrénées-catalanes alors qu'il s'agit en fait du parc naturel régional (PNR PC).

De fait, il est opportun d'introduire le PNR PC, son rôle et ses documents cadre comme sa charte<sup>11</sup>. L'étude devra également démontrer la compatibilité du projet avec ladite charte.

## Mobilités

Sur le sujet des mobilités, la MRAe relève 3 informations complémentaires au sein de l'étude d'impact :

- la capacité de transport actuelle de la télécabine est de 750 personnes / heure, étant précisé que cette valeur semble correspondre au débit effectivement observé pour l'appareil existant (ex : page 153, 185 ou 197 de l'étude d'impact) ;
- une capacité de 1 300 personnes / heure est également évoquée pour la télécabine actuelle, ce qui semble correspondre au débit maximal de l'appareil (page 136) ;
- « *les nombreuses personnes utilisant la voiture [pour se rendre au parking de la gare amont] entraînent de nombreux bouchons, augmentant le rejet des gaz à effets de serre* » (page 153). L'augmentation du débit de la télécabine de 750 à 2 400 personnes / heure permettrait ainsi d'offrir une alternative à l'utilisation de la voiture.

La MRAe estime toutefois que cette problématique n'est pas traitée de manière méthodique étant donné que l'étude d'impact ne permet pas d'avoir une vision précise et étayée de la situation actuelle : fréquentation et saturation de la télécabine ? évaluation chiffrée de son rôle dans le report de circulation ? conditions de circulation au droit des accès aux stations amont et aval ? évolution de l'offre de stationnement sur la ville de Font-Romeu en appui au transfert modal vers l'usage de la télécabine ? ...

L'état initial de l'environnement, via par exemple le chapitre relatif à la mobilité (page 100) doit ainsi être complété en conséquence.

### **La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en fournissant :**

- **un état des lieux précis de l'utilisation de la télécabine actuelle et de ses limites en termes d'exploitation sur une saison complète (taux de remplissage ? atteinte du débit maximal de 1 300 personnes / heure ? Saturation et fréquence ? problème de performance ? ...)** ;
- **un bilan de l'offre de stationnement à proximité du départ de la future télécabine et de son évolution en concordance avec l'augmentation attendue de sa fréquentation ;**
- **en parallèle et dans le même laps de temps, un état des lieux des conditions de trafic routier au droit des accès aux stations « amont » et « aval » et de leurs conséquences en termes de nuisances (congestion, bruit, pollution atmosphérique...)**
- **une analyse comparative permettant d'estimer le rôle de la télécabine actuelle dans le report de trafic.**

## 3.4 Effets du projet sur l'environnement et la santé humaine et démarche d'évitement et de réduction des impacts

### 3.4.1 Faune, flore et habitats naturels

Le projet de remplacement de la télécabine s'inscrit dans une zone d'étude regroupant de nombreux enjeux écologiques comme en témoigne l'état initial réalisé sur les milieux naturels (page 35 et suivantes).

Elle est en effet concernée par le site Natura 2000 « Capcir-Carlit-Campcardos », par plusieurs périmètres de plans nationaux d'actions, par les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) « Serrat des loups » et « Haute Cerdagne » ou encore par un espace naturel sensible (ENS) « Ermitage et calvaire de Font-Romeu ».

<sup>11</sup> <https://www.parc-pyrenees-catalanes.fr/pnr/la-charte>

La zone présente en outre des espèces patrimoniales et protégées, des habitats d'intérêt communautaires et plus généralement des espèces présentant des enjeux « faibles » à « très forts » selon les inventaires réalisés dans le cadre de l'étude (voir synthèse de ces enjeux page 91).

Indépendamment de la nécessité de fournir le projet finalisé et de produire des compléments sur les modalités et le déroulement de la phase chantier (voir chapitre 3.2 du présent avis), la MRAe souhaite d'ores et déjà faire part de ses remarques quant à la démarche « ERC » actuellement proposée dans l'étude d'impact.

En premier lieu, la MRAe note que les travaux doivent débuter dès le mois de juin 2023 avec les opérations de démontage et que les terrassements sont prévus courant juillet 2023. De ce fait, les travaux les plus impactants pour la faune et la flore seront réalisés durant des périodes potentiellement sensibles pour ces derniers (ex : périodes de floraison et de fructification, de reproduction et d'élevage des jeunes...).

Pour autant, l'étude d'impact ne propose pas de mesures visant à décaler les travaux en dehors de ces périodes écologiquement sensibles (par exemple en réalisant les travaux les plus impactants pour les espèces concernées après le 15 août) à l'instar de ce qui est proposé dans le guide d'aide à la définition des mesures ERC<sup>12</sup>.

La MRAe estime qu'en l'absence d'une telle mesure, le projet ne peut affirmer que « *le niveau d'atteinte résiduelle sur les différents compartiments biologiques est estimé faible* » et que « *la définition de mesures compensatoires n'apparaît pas nécessaire au titre du Code de l'environnement, au travers d'un dossier de demande de dérogation au régime de protection des espèces protégées* » (page 203 de l'étude d'impact).

Elle rappelle en effet qu'à partir du moment où le projet prévoit la destruction d'individus, le déplacement d'espèces et la destruction/altération d'habitats d'espèces protégées, une demande de dérogation à la stricte protection des espèces doit être faite auprès de l'État (DREAL Occitanie) au titre de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement.

**La MRAe recommande d'envisager une adaptation du calendrier des travaux vis-à-vis des périodes sensibles pour les espèces locales dans la conception du projet en réalisant les travaux les plus impactants pour les espèces concernées (en particulier l'avifaune) après le 15 août.**

**À défaut, dans le cas où la réalisation du projet ne peut assurer l'absence de destruction d'individus, le déplacement d'espèces et la destruction/altération d'habitats d'espèces protégées, la MRAe recommande de réaliser une demande de dérogation à la stricte protection des espèces**

Sur le volet « Évaluation des incidences Natura 2000 », la MRAe relève que l'analyse des impacts du chantier sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 « Capcir-Carlit-Campcardos » doit être enrichie avec une cartographie permettant d'identifier l'emplacement des habitats d'intérêt communautaire.

L'étude d'impact doit également démontrer que les 4 espèces d'oiseaux identifiées lors des inventaires et qui ont justifié la désignation du site<sup>13</sup> au titre de Natura 2000 seront préservées de tout impact notable.

S'agissant de la phase exploitation, la MRAe estime opportun que le projet étudie la possibilité de mettre en place des plaquettes de visualisation sur les câbles de la télécabine afin de réduire les risques de collisions avec l'avifaune.

**La MRAe recommande de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 avec une cartographie des emplacements des habitats d'intérêt communautaire.**

**Elle recommande également que l'étude d'impact fournisse les mesures nécessaires afin de préserver notamment les espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000.**

La MRAe s'interroge enfin sur les conséquences de l'augmentation du débit de la télécabine qui pourrait également permettre une plus grande fréquentation du site des Airelles, notamment en été. L'étude d'impact n'évoque pas les effets éventuels de cette augmentation de la fréquentation sur la faune et la flore (randonnée pédestre, VTT...) et ne propose pas de mesures pour garantir l'absence d'incidence sur les milieux naturels, la faune et la flore.

12 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/guide-aide-definition-mesures-eviter-reduire-compenser>

13 Alouette lulu (nicheur possible dans l'emprise des travaux), Circaète Jean-le-blanc, Pic noir (nicheur, certain dans l'emprise des travaux) et Vautour fauve



### 3.4.2 Paysage et patrimoine

Le contexte paysager et patrimonial du territoire et plus précisément de la zone d'étude est présenté dès la page 103 de l'étude d'impact.

Il en ressort que la zone d'étude du projet contient de nombreux enjeux paysagers et patrimoniaux et recoupe par ailleurs plusieurs périmètres de protection du patrimoine, à savoir :

- le site « de l'Ermitage et du Calvaire de Font-Romeu » classé par arrêté ministériel du 30 juin 1927 pour son intérêt artistique, qui concerne près de la moitié sud du tracé (actuel comme futur) de la télécabine des Airelles, à l'exception de la gare aval ;
- le périmètre de protection des abords du Grand Hôtel, dont les façades et toitures, la cage d'escalier et les torchères de la terrasse sont inscrites à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques par arrêté du Préfet de Région en date du 30 mai 1988 ; La gare aval (existante comme future) et le tracé de la télécabine, sur environ 500 mètres depuis celle-ci, sont situés dans ce périmètre.

Au regard de cette situation, la MRAe informe le lecteur que le projet doit faire l'objet d'une autorisation spéciale de travaux en site classé au titre de la réglementation<sup>14</sup>. Cette autorisation sera délivrée après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) et s'intégrera à la demande de permis d'aménager (voir chapitre 1.2 du présent avis).

De plus, l'autorisation spéciale de travaux en site classé vaudra autorisation de travaux en abords de monuments historiques après accord de l'Architecte des Bâtiments de France<sup>15</sup>.

La MRAe informe par ailleurs que l'avis de la CDNPS sera assorti de prescriptions et de recommandations et sera joint au dossier d'enquête publique du présent projet<sup>16</sup>.

**La MRAe recommande que l'étude d'impact prenne en compte les prescriptions et recommandations de l'avis de la CDNPS .**

### 3.4.3 Prise en compte des risques naturels

Comme évoqué dans le chapitre 3.3 du présent avis, la MRAe relève que la zone du projet est concernée par plusieurs risques naturels (inondation, feu de forêt...). Plusieurs mesures de « précaution » ou de « sécurité » visant à prendre en compte ces risques sont évoquées mais elles ne sont pas explicitées dans l'étude d'impact.

La MRAe relève par exemple que la mesure de réduction « *MR07 – prise en compte des risques naturels lors des constructions* » n'est pas étayée.

Elle informe enfin que le service de restauration des terrains en montagne (RTM) de l'office national des forêts (ONF) a fourni des préconisations techniques et constructives au regard des aléas identifiés.

**La MRAe recommande que l'étude d'impact fournisse et explicite de manière concrète, l'ensemble des mesures prévues pour prendre en compte les risques naturels présents sur la zone du projet. À ce titre, la mesure de réduction « MR07 » doit être décrite.**

**Elle recommande également de prendre en compte les préconisations techniques et constructives du service de restauration des terrains en montagne de l'ONF.**

### 3.4.4 Cadre de vie, trafic et nuisances induites

En ce qui concerne les effets du projet sur le cadre de vie et plus précisément sur le trafic et les nuisances induites, la MRAe préconise tout d'abord la réalisation d'un état des lieux précis de l'utilisation de la télécabine existante et des conditions de trafic actuelles (voir chapitre 3.3 du présent avis).

Sur la base de cet état des lieux, l'étude d'impact pourra analyser les effets potentiels de l'augmentation de la capacité de la télécabine vis-à-vis du trafic routier et ainsi justifier du rôle de la future télécabine dans l'amélioration des conditions de circulation et plus généralement du cadre de vie local (réduction des émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques...).

14 En application des articles L341-10, R341-12 et R341-13 du Code de l'environnement

15 En application des articles L621-32 du Code du patrimoine et L341-10 du Code de l'environnement

16 En application des articles L341-10 et R341-13 du Code de l'environnement

La MRAe estime par ailleurs que cette analyse devra également prendre en compte les conséquences du report des véhicules au niveau de la future gare aval (trafic et nuisances induites au niveau du centre-ville de Font-Romeu ? Saturation des parkings ?...).

**La MRAe recommande de produire une analyse des effets du projet sur le trafic routier et ses nuisances associées, que ce soit au niveau des accès à la station de « Font-Romeu Pyrénées 2000 » mais également au niveau du centre-ville de la commune.**

**Cette analyse devra se faire sur la base d'un état des lieux précis de la situation (cf recommandation précédente).**

**Une démarche d'évitement et de réduction des impacts prévisibles sur l'environnement et la santé humaine devra être proposée en conséquence.**

### 3.4.5 Analyse des effets cumulés

Le chapitre consacré à l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets environnant est fourni à la page 199 de l'étude d'impact.

La MRAe relève que ce chapitre mentionne les projets retenus pour l'analyse des effets cumulés mais que ladite analyse n'est pas véritablement réalisée.

Elle relève en particulier la présence d'un projet mitoyen à savoir la « création d'un stade VTT cross-country olympique » qui est susceptible d'impacts cumulés notables en phase chantier (ex : destruction et perturbation de la biodiversité) et en phase exploitation (nuisances liées à la fréquentation du site).

**La MRAe recommande que l'étude d'impact analyse les effets cumulés du projet de remplacement de la télécabine avec l'ensemble des projets identifiés à proximité.**

**Cette analyse doit porter sur l'ensemble des thématiques environnementales susceptibles d'être affectées par les projets, en phase chantier et en phase exploitation.**