



**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 du télésiège de la Calme Nord à Font-Romeu-Odeillo-Via (Pyrénées-orientales)

N°Saisine : 2025-014806

N°MRAe : 2025APO97

Avis émis le 23 juillet 2025

PRÉAMBULE

Pour tous les projets 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, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans 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 21 mai 2025, l'autorité environnementale est saisie par la communauté de communes des Pyrénées catalanes pour avis sur le projet de remplacement du télésiège de la Calme Nord sur la commune de Font-Romeu-Odeillo-Via (Pyrénées Orientales).

Ce projet fait l'objet d'un dossier de demande de permis d'aménager valant demande d'autorisation et d'exécution des travaux (DAET). Il comprend une étude d'impact datée du 19 novembre 2024.

L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet 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 I relatif à l'autorité environnementale compétente et de l'article R. 122-7 I du code de l'environnement, 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 le 23 juillet 2025 conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (décision du 07 janvier 2022) par Éric TANAYS, Bertrand SCHATZ et Annie VIU.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 29 septembre 2022, chacun des membres 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 préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement ainsi que l'agence régionale de santé Occitanie (ARS) en date du 22 mai 2025.

Conformément à l'article R. 122-9 du même code, l'avis doit être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public.

Il est également publié sur le site internet de la MRAe¹.

1 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 du télésiège de la Calme Nord qui permet d'accéder en saison hivernale au secteur nord du domaine skiable et d'acheminer en période estivale les piétons vers le site classé du lac des Bouillouses depuis le Roc de la Calme.

Ce projet prévoit l'enlèvement de la structure 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 de l'aménagement de nouvelles zones de départ et d'arrivée.

Les travaux sont programmés entre août et novembre 2025 ainsi qu'entre septembre et décembre 2026. La mise en service est prévue pour décembre 2026.

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 significatifs, 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 est également vulnérable au regard des risques naturels identifiés sur le territoire.

La MRAe relève que l'étude présente sur le fond plusieurs lacunes qui nuisent à sa qualité générale et à la pertinence de l'évaluation environnementale du projet d'aménagement.

La MRAe recommande en premier lieu de développer l'argumentaire de l'étude d'impact justifiant le choix du projet retenu, notamment avec une analyse précise des incidences environnementales de chaque scénario, en phase chantier ainsi qu'en phase exploitation (y compris l'entretien des appareils), pour les comparer.

La MRAe recommande de compléter la description de la phase chantier du projet avec l'ensemble de ses modalités et de ses composantes (utilisation de l'hélicoptère, installation de la base de vie, utilisation des pistes, zones à défricher et à débroussailler...). Elle recommande à ce titre, de fournir le plan d'installation du chantier ainsi qu'une cartographie superposant le projet (zones d'intervention en phase chantier et projet finalisé) et les zones à enjeux. Elle recommande de plus de préciser si le projet prévoit des travaux en site classé et de réaliser le cas échéant, les démarches réglementaires nécessaires.

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

Concernant la problématique de fréquentation du site classé du lac des Bouillouses, elle recommande de fournir une analyse détaillée des contributions actuelles et à venir du télésiège de la Calme Nord et des éventuelles incidences de cette fréquentation.

La MRAe recommande enfin de compléter l'analyse des effets cumulés du projet avec l'ensemble des projets environnants.

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

Le télésiège à attaches fixes (TSF) de la Calme Nord est une remontée mécanique sur le territoire de la commune de Font-Romeu-Odeillo-Via dans les Pyrénées-Orientales (voir figure 1).

Il permet de desservir en saison hivernale, les pistes de ski du secteur nord du domaine skiable de Font-Romeu et d'acheminer en période estivale, les piétons vers le site classé des Bouillouses depuis le Roc de la Calme.

La société « Altiservice », en charge de l'exploitation de la station « Font-Romeu Pyrénées 2000 », souhaite procéder au remplacement de l'appareil existant par un appareil à technologie débrayable, permettant ainsi « d'acheminer des piétons de façon bien plus facile et sécurisée, tout en conservant un débit élevé ».

En outre, il s'agit de remplacer « un appareil dont l'âge va nécessiter un démontage important tous les 5 ans du fait de la réglementation en vigueur pour les transports par câbles en France » et donc « de limiter les opérations de maintenance lourdes nécessitant de nombreux transports, heures de camion-grue et d'hélicoptère ».



Figure 1 : localisation du tracé du télésiège (extrait de la pièce PA01 du dossier de demande de permis d'aménager)

Ce projet s'accompagne « de l'aménagement minimal des aires de départ et d'arrivée pour se conformer à la réglementation en vigueur. Il ne nécessite pas de terrassements importants, mais uniquement d'adapter les aires d'embarquement et de débarquement à la nouvelle forme des gares ».

Les travaux sont prévus au droit d'une zone d'étude d'environ 14,8 ha (voir figure 2). Ils sont programmés entre août et novembre 2025 ainsi qu'entre septembre et décembre 2026 (voir planning prévisionnel des travaux – pièce PA08 du dossier). Il est prévu l'utilisation des pistes existantes au droit des gares d'extrémité et des pylônes proches des gares. Toutefois, le recours à l'hélicoptère semble incontournable pour les travaux prévus sur la partie centrale de la zone d'étude, du fait des fortes pentes.

La mise en service est programmée en décembre 2026.

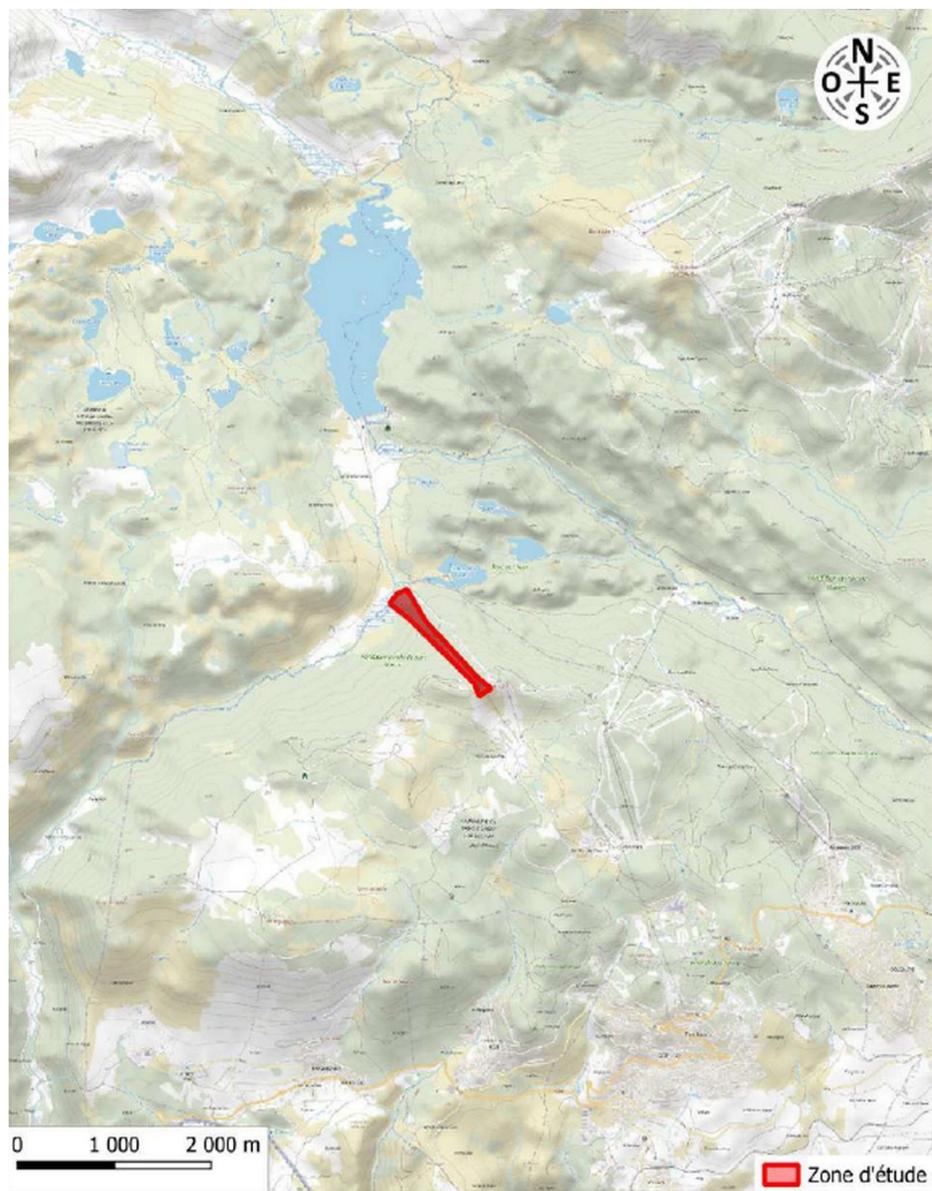


Figure 2 : localisation de la zone d'étude du projet (extrait de la page 12 de l'étude d'impact).

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

Le remplacement du télésiège de la Calme Nord

La composante principale du projet concerne l'enlèvement du télésiège actuel (pylônes, câbles...) 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 avec quelques différences notamment sur le nombre et l'emplacement des pylônes (voir figure 3 et 4).

Le tableau ci-dessous résume l'évolution des caractéristiques du télésiège.

Caractéristiques	Appareil existant	Appareil projeté
Type de l'appareil	Télésiège à attaches fixes 4 places	Télésiège débrayable 6 places
Longueur horizontale	ND	Environ 1 169 m
Dénivelé	ND	Environ 287 m
Pente moyenne	ND	24,54 %
Pente maximale	ND	56,09 %
Débit	ND	2 000 personnes / heure
Vitesse	ND	5,5 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 Roc de la Calme	Nouvelle station amont située en lieu et place de la station actuelle
Station de tension	Station avale	Nouvelle station avale située en lieu et place de la station actuelle
Nombre de pylônes	13	9
Nombre de véhicules	ND	44
Sens de montée	Droite	Droite

Figure 3 : tableau comparatif des caractéristiques du télésiège avant et après remplacement (ND : non définie)

La ligne du télésiège sera constituée de pylônes de type tubulaires galvanisés avec une hauteur comprise entre 7,7 et 20 m. Du fait de la plus grande capacité des sièges, elle nécessitera un élargissement du layon de l'ordre de 2,5 m de part et d'autre du linéaire actuel.

L'implantation des pylônes est prévue de manière à éviter et à s'éloigner au maximum des zones humides présentes au sein de la zone d'étude.

La déconstruction du télésiège actuel se fera par démolition superficielle du béton, sciage des ancrages et couverture par de la terre. Un terrassement provisoire est nécessaire pour la réalisation des massifs de fondation en béton avant une remise en place des matériaux et une revégétalisation du site.

CALME NORD FRANCE - FONT-ROMEU TSD

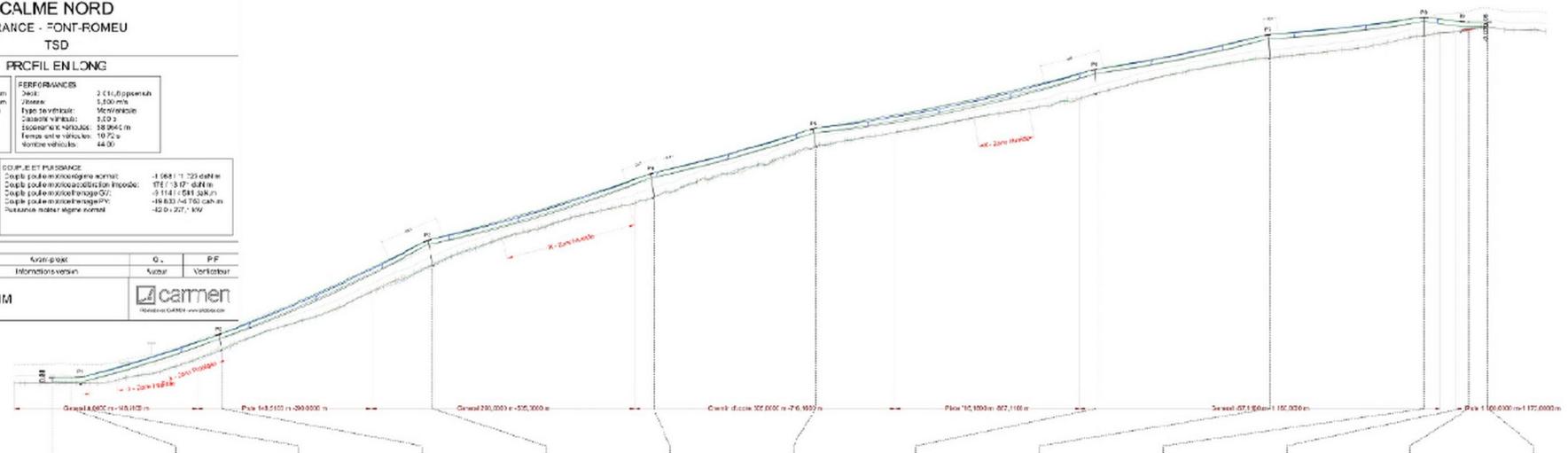
PROFIL EN LONG

SECURITE		PERFORMANCES	
Longueur de tronçon : 1 105,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m	Seuil : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m
Longueur de route : 1 230,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m
Largeur de route : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m
Largeur de route : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m
Largeur de route : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m	Largeur de route : 2 110,000 m

CHASSE		COUPE ET PURSANGEE	
Distance totale : 45,3 m	Charge de route : 12 700,000 m	Coûts (poids) : 1 000,000 m	Coûts (poids) : 1 000,000 m
Charge de route : 12 700,000 m	Charge de route : 12 700,000 m	Coûts (poids) : 1 000,000 m	Coûts (poids) : 1 000,000 m
Charge de route : 12 700,000 m	Charge de route : 12 700,000 m	Coûts (poids) : 1 000,000 m	Coûts (poids) : 1 000,000 m
Charge de route : 12 700,000 m	Charge de route : 12 700,000 m	Coûts (poids) : 1 000,000 m	Coûts (poids) : 1 000,000 m

B	13/11/24	Kyrie-grok	G.	PF
Version	Date	Informations version	Kyrie	Verkkobur

TIM



Nom de tronçon	Gare de départ	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	Gare d'arrivée
X (px) de 10 m (px)	33,000	45,620	53,000	140,200	340,000	620,000	687,000	478,720	1 321,200	1 141,000	1 177,000	1 103,000	1 190,000	
Z (px) de 10 m (px)	1 629,200	1 628,300	1 621,100	1 657,700	2 023,900	2 078,500	2 119,300	2 102,100	2 180,800	2 224,000	2 212,400	2 244,800	2 240,000	
Hauteur (m)	0,000	0,000	0,000	6,000	6,000	6,000	6,000	0,000	0,000	6,000	6,000	6,000	6,000	
Distance horizontale (m)	15,820	7,500	114,500	72,000	180,000	102,000	222,170	141,350	127,220	30,000	8,300	5,200	5,200	
Déclivité (m)	-0,000	-0,200	27,800	88,200	54,500	41,100	42,100	26,700	18,000	34,300	2,300	1,100	1,100	
Distance courbe (m)	15,820	7,500	114,500	72,000	180,000	102,000	222,170	141,350	127,220	30,000	8,300	5,200	5,200	
Hauteur (m)	0,000	0,000	0,000	6,000	6,000	6,000	6,000	0,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	
Inclinaison de pylône (°)	0,000	0,000	7,400	21,000	21,000	13,000	16,000	7,000	7,000	0,000	-4,000	0,000	0,000	
Équipement A1	/	/	TSD 12C	TSD 85C	TSD 108	TSD 05	TSD 05	TSD 38	TSD 48	TSD 128	TSD 6C	/	/	
Équipement B1	/	/	TSD 12C	TSD 85C	TSD 108	TSD 05	TSD 05	TSD 38	TSD 48	TSD 128	TSD 6C	/	/	



Figure 4 : plan masse et profil en long (extrait de la pièce PA04 du dossier)

Le réaménagement des aires de départ et d'arrivée

La future gare de départ (gare aval) sera une station de type « tension »², construite sur l'emplacement de la gare actuelle. Elle sera implantée en « respectant les emprises des zones humides répertoriées ». La future gare d'arrivée (gare amont) sera une station motrice. Elle sera également implantée en lieu et place de la gare actuelle. Des locaux de commande seront installés au droit des 2 gares.

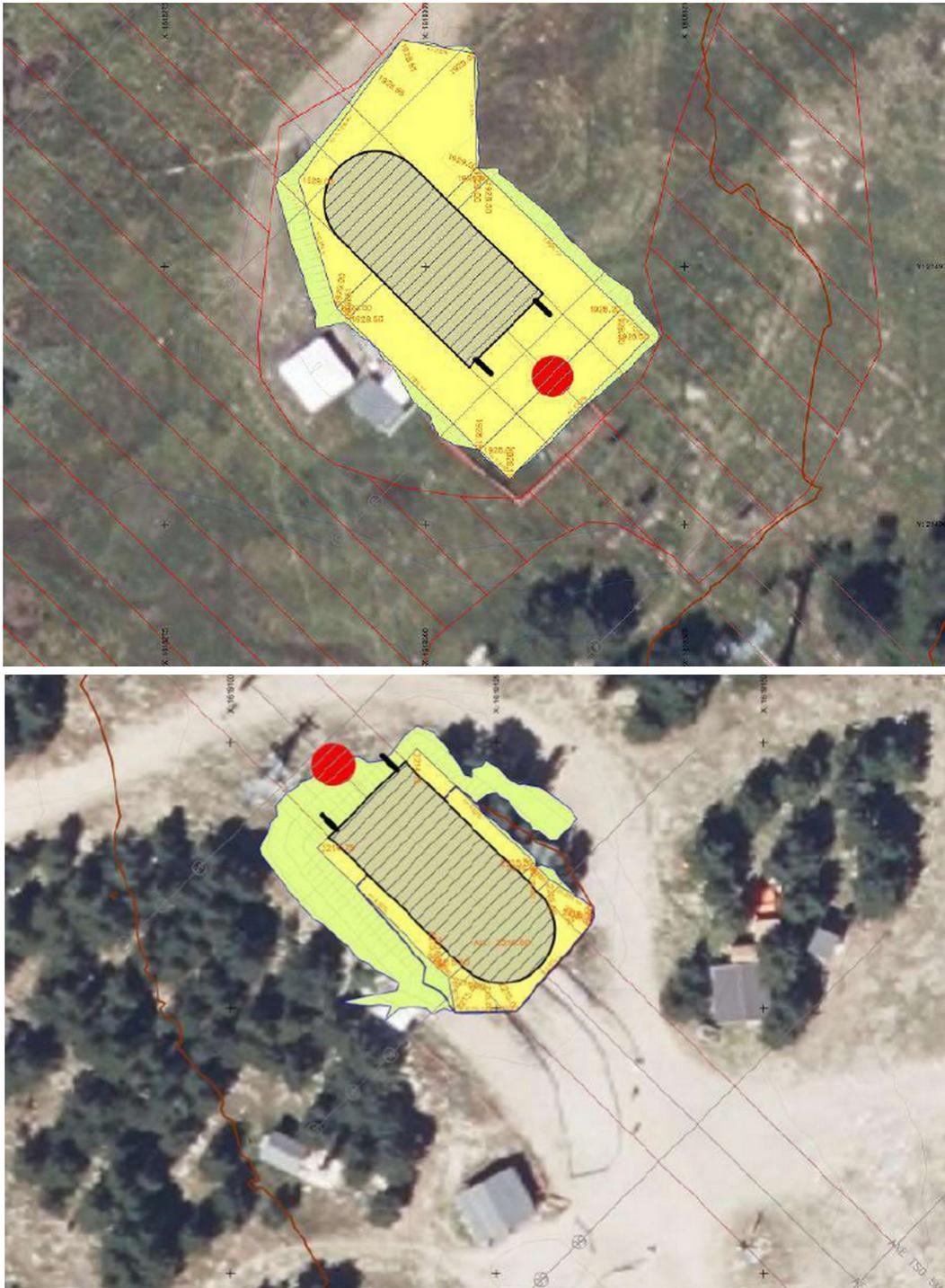


Figure 5 : implantation des futures gares « aval » et « amont » (extrait de la page 8 de l'étude d'impact)

La réalisation de ces aménagements va générer des travaux de terrassements sur environ 1 360 m² de surface (810 m² en gare aval et 550 m² en gare amont) pour un volume de déblais/remblais d'environ 700 m³ (200 m³ en gare aval et 500 m³ en gare amont).

2 Station qui assure la tension du câble.

1.2 Contexte réglementaire de l'évaluation environnementale

Le présent projet de remplacement prévoit la création d'une remontée mécanique transportant plus de 1 500 passagers par heure. Il est soumis à évaluation environnementale de façon systématique et doit faire l'objet d'une étude d'impact au regard de la réglementation³.

En outre, en vertu des articles L. 122-1 III et R. 122-2 III du code de l'environnement, c'est l'ensemble du projet (au sens de « *projet global* » : remplacement du télésiège Calme Nord et les opérations complémentaires) qui doit faire l'objet de cette évaluation environnementale et de l'étude d'impact requise.

Les dossiers relatifs aux demandes d'autorisation qui interviendront ultérieurement doivent comporter une actualisation de l'étude d'impact et sont soumis à la MRAe pour avis.

Le présent avis de la MRAe Occitanie porte sur le dossier de demande de permis d'aménager (PA 066 124 25 D00002) valant demande d'autorisation et d'exécution des travaux (DAET) et comprenant une étude d'impact datée du 19 novembre 2024.

2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Le projet prévoit la réalisation de travaux et l'exploitation d'équipements au droit d'un secteur de montagne présentant des enjeux environnementaux et paysagers significatifs, 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 est vulnérable au regard des risques naturels identifiés sur le territoire et vis-à-vis du changement climatique.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- 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, en particulier du site classé du lac des Bouillouses ;
- la prise en compte des risques naturels.

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

La MRAe relève que l'étude d'impact présente sur le fond plusieurs lacunes dans certains chapitres qui la composent (ex : description du projet, état initial de l'environnement) qui nuisent à sa qualité générale et à la pertinence de l'évaluation environnementale du projet d'aménagement.

Des compléments sont attendus et doivent s'accompagner d'une réactualisation de l'évaluation environnementale du projet et donc de son étude d'impact.

3.1 Justification du projet

Les raisons du choix du projet sont précisées à la page 113 de l'étude d'impact.

Il est ainsi rappelé que le projet vise à remplacer « *un appareil dont l'âge va nécessiter un démontage important tous les 5 ans du fait de la réglementation en vigueur pour les transports par câbles en France* » et donc « *de limiter les opérations de maintenance lourdes nécessitant de nombreux transports, heures de camion-grue et d'hélicoptère* ».

Du point de vue de l'environnement, le choix de remplacer l'appareil existant *in situ* apparaît moins impactant que d'une part, la réalisation de travaux réguliers de réparation et de mises aux normes de cet appareil dans l'hypothèse où ce dernier est maintenu et d'autre part, que la reconstruction d'un télésiège sur un autre secteur.

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

Toutefois, la MRAe estime que cette démonstration reste à conforter. Ainsi, une véritable analyse comparative entre les incidences environnementales des différents scénarii (en phase chantier et en phase exploitation) est attendue, pour appuyer la justification du choix retenu.

La MRAe recommande de développer l'argumentaire de l'étude d'impact justifiant le choix du projet retenu. Elle recommande de fournir notamment une analyse précise des incidences environnementales de chaque scénario, pour les comparer. Il convient d'analyser les incidences environnementales en phase chantier ainsi qu'en phase exploitation (y compris l'entretien des appareils).

3.2 Analyse des incidences de la phase chantier du projet

3.2.1 Description de la phase chantier

La présentation du projet est réalisée dans le chapitre éponyme de l'étude d'impact (page 5 et suivantes). Elle est en l'état bien illustrée et permet d'avoir une connaissance satisfaisante dudit projet et de ses principales composantes.

Toutefois, la MRAe relève que la description de la phase chantier du projet est incomplète ou imprécise sur plusieurs points.

En premier lieu, l'étude d'impact ne propose pas de plan détaillé de la zone d'intervention du chantier avec notamment la localisation des bases de vie, des zones de stockage et d'entretien du matériel, des zones de stockage des déchets ou encore des accès empruntés par les engins de chantier ainsi que des couloirs de vols des hélicoptères. De même, les zones qui doivent être défrichées et débroussaillées pour permettre la réalisation du projet ne sont pas cartographiées.

La MRAe estime qu'à ce stade d'avancement du projet, il est opportun que l'étude d'impact fournisse le plan d'installation de chantier évoqué à la page 129.

La MRAe relève que l'étude d'impact ne fournit pas les modalités de recours à l'hélicoptère « *pour le coulage du béton et le montage de 3 ou 4 ouvrages* » (période et fréquence d'utilisation, itinéraire emprunté...). L'usage de l'hélicoptère étant susceptible d'impacts sur l'avifaune notamment, il est nécessaire de définir en amont les zones à éviter pour les vols en lien avec la présence de certaines espèces d'oiseaux (zones de sensibilité majeure).

La MRAe s'interroge sur la capacité des pistes existantes pour accueillir les engins de chantier : structure, aménagement, dimension, travaux de réaménagement, nécessité de création de pistes nouvelles...

Enfin, la zone d'intervention du projet recoupe le site classé des Bouillouses. La MRAe rappelle que dans le cas où des travaux ont lieu au sein du site classé, ils doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation spéciale auprès des services compétents.

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

La MRAe recommande de compléter la description de la phase chantier du projet avec l'ensemble de ses modalités et de ses composantes (utilisation de l'hélicoptage, installation de la base de vie, utilisation des pistes, zones à défricher et à débroussailler, ...).

Elle recommande de fournir le plan du chantier ainsi qu'une cartographie superposant le projet (zones d'intervention en phase chantier et projet finalisé) et les zones à enjeux environnementaux.

Elle recommande enfin de préciser si le projet prévoit des travaux en site classé et de réaliser les démarches réglementaires nécessaires.

3.2.2 Analyse des incidences et des mesures d'atténuation

La MRAe relève que la zone d'étude du projet regroupe de nombreux enjeux environnementaux qu'il convient de protéger et de préserver (voir par exemple la synthèse des enjeux naturalistes page 112).

Ces enjeux sont susceptibles d'être impactés par le projet, en particulier lors de la phase chantier (défrichage, hélicoptage, circulation des engins...). Du fait de la connaissance partielle de cette phase et des zones susceptibles d'être impactées par le projet, l'analyse des incidences du projet sur les enjeux environnementaux du secteur n'est pas complète en l'état. De même, il n'est ainsi pas possible d'apprécier l'exhaustivité des mesures d'évitement et de réduction proposées dans l'étude (ex : secteurs à éviter et à mettre en défens – page 129).

La MRAe recommande de mettre à jour l'étude d'impact suite aux compléments apportés sur la connaissance de la phase chantier.

L'étude doit démontrer que les mesures « éviter, réduire, compenser » sont suffisantes pour limiter les incidences sur les enjeux environnementaux identifiées par l'étude d'impact.

3.3 Analyse des incidences de la phase exploitation du projet

L'analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé humaine et la démarche d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC) sont présentées dès la page 115 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 cette analyse.

3.3.1 Risques naturels

L'étude d'impact indique (page 20 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 est 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...)* » sans que ces mesures soient 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 « *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 des pylônes sans quelles soient explicitées dans l'étude d'impact ;

- les risques de rupture du barrage du Lac des Bouillouses et d'inondation qui concernent la gare avale.

La MRAe relève que ce chapitre 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 2019⁴.

Elle informe à ce titre que ce PAC « *multi-risques* » témoigne notamment que le secteur est exposé aux phénomènes d'érosion et de ravinement avec un niveau d'aléa qualifié de « *moyen* ».

De fait, le principal risque naturel majeur pour ce projet est le ruissellement/ravinement. À la suite de très fortes pluies orageuses, les constructions et pylônes peuvent présenter une vulnérabilité accrue.

En outre, l'élimination de la couverture végétale en phase travaux expose le site à un risque de ravinement profond lors d'évènements orageux.

Enfin, ces ravinements peuvent entraîner des coulées limoneuses importantes dont l'impact peut être fort sur les zones humides remarquables en aval et sur des sites fréquentés par le public. La nécessité de bloquer ces phénomènes est indispensable, en particulier pendant la phase de sensibilité extrême (pendant et après travaux) précédant la reconstitution du couvert végétal.

La MRAe considère qu'une analyse complète de ces risques doit être fournie dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de compléter le chapitre sur les risques naturels en s'appuyant pleinement sur le porté à connaissance de l'État. Le risque de ruissellement/ravinement doit être traité tout particulièrement.

La MRAe relève par ailleurs que plusieurs mesures de « *précaution* » ou de « *sécurité* » visant à prendre en compte ces risques sont évoquées dans l'étude d'impact sans qu'elles soient explicitées. À titre d'exemple la mesure de réduction « *MR05 – prise en compte des risques naturels lors des constructions* » n'est pas étayée.

4 <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>

La MRAe recommande que l'étude d'impact fournisse et explicite de manière concrète, l'ensemble des mesures prévues pour prendre en compte l'ensemble des risques naturels présents sur la zone du projet. À ce titre, la mesure de réduction « MR05 » doit être décrite.

3.3.2 Gestion de la fréquentation du site classé

Le télésiège de la Calme Nord permet un accès secondaire au site classé du lac des Bouillouses, qui est un espace très fréquenté en période estivale. Une attention particulière est à prévoir sur l'augmentation de l'afflux permise par le remplacement de cette remontée mécanique.

La MRAe estime que cette problématique n'est pas traitée de manière rigoureuse faute d'une vision précise et étayée de la situation actuelle dans l'étude d'impact tenant compte de la fréquentation du télésiège. Une évaluation quantitative de son rôle dans la fréquentation du site classé et des conditions de circulation au droit de l'accès routier doit être fournie.

L'étude d'impact doit être étoffée en conséquence en proposant une analyse complète sur ce sujet. Elle devra démontrer de quelle manière le projet répond à cette problématique et ainsi justifier que ce dernier est bien compatible avec l'objectif 2.1.1.a de la charte du parc naturel régional des Pyrénées catalanes « *maîtriser la fréquentation touristique dans les espaces naturels* ».

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en fournissant une analyse détaillée des contributions actuelles et à venir du télésiège de la Calme Nord sur la fréquentation du site classé du lac des Bouillouses. Cette analyse doit traiter des éventuelles incidences de l'augmentation de fréquentation à venir et proposer des mesures nécessaires d'atténuation de ces incidences.

Suite à l'apport de ces éléments, la MRAe recommande que l'étude d'impact démontre que le projet est bien compatible avec la charte du parc naturel régional des Pyrénées catalanes, en particulier sur l'objectif 2.1.1.a visant à « *maîtriser la fréquentation touristique dans les espaces naturels* ».

3.4 Analyse des effets cumulés

Le chapitre consacré à l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets environnants est fourni à la page 143 de l'étude d'impact.

La MRAe relève en premier lieu que ce chapitre ne traite pas de l'ensemble des projets susceptibles d'effets cumulés avec le présent projet de remplacement du télésiège de la Calme Nord. Ainsi, le remplacement de la télécabine des Airelles sur la commune de Font-Romeu-Odeillo-Via ou encore le réaménagement du front de neige de la station de ski « *Bolquère Pyrénées 2000* » sur les communes de Font-Romeu-Odeillo-Via et de Bolquère ne sont pas évoqués.

La MRAe s'interroge par ailleurs sur le fait qu'il n'y ait « *pas d'informations disponibles* » sur l'état d'avancement de certains projets, en particulier sur les pistes qui appartiennent au même domaine skiable que le télésiège.

En outre, l'analyse effectuée dans l'étude d'impact, en l'état très sommaire, ne comprend pas une réflexion complète sur le cumul des incidences des différents projets, en particulier sur la biodiversité et les milieux naturels (incidences des phases chantiers, fréquentations touristiques des espaces naturels, ...).

La MRAe recommande que l'étude d'impact analyse les effets cumulés du projet de remplacement du télésiège avec l'ensemble des projets existants ou en cours de réalisation, situés 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. Elle doit conduire à une réflexion aboutie sur les incidences cumulées puis aux mesures nécessaires visant à éviter ou réduire ces incidences.