



PREFET DE LA REGION AUVERGNE

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
PROJET D'INSTALLATION D'UNE REMONTEE MECANIQUE A LA STATION DU LIORAN
(REPLACEMENT DU TELESIEGE DU BURON DU BAGUET)

Commune de LAVEISSIERE - Cantal

La SAEM (Société Anonyme d'Economie Mixte) Super Lioran Développement a déposé un dossier de demande d'autorisation d'exécution de travaux concernant la dépose d'une remontée mécanique et l'installation d'une nouvelle ligne à la station du Lioran située sur la commune de Laveissière, dans le département du Cantal.

Ce dossier est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, qui a pour objectif d'éclairer le public ainsi que l'autorité décisionnaire chargée de délivrer, le cas échéant, l'autorisation du projet. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact, réalisée par la SAEM Super Lioran Développement pour ce projet, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Cet avis ne préjuge pas des avis techniques qui seront délivrés lors de l'instruction du dossier de demande.

L'article R.122-6 III du code de l'environnement dispose que l'autorité environnementale pour ce projet est le préfet de région. Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne.

En application de l'article R.122-7 II. du même code, l'autorité environnementale doit donner son avis sur le dossier complet dans les deux mois suivant sa réception. L'accusé de réception du dossier par l'autorité environnementale a été émis le 19 février 2014.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, doit être joint au dossier soumis à enquête publique et mis en ligne sur les sites Internet de la préfecture du Cantal et de la DREAL.

1. Présentation du site et du projet

Le projet se situe sur la commune de Laveissière, dans le domaine skiable de la station du Lioran, sur le versant nord du Plomb du Cantal.

L'actuel télésiège du Buron du Baguet, destiné à être remplacé, est situé au centre du domaine skiable. Il longe le téléphérique du Plomb du Cantal sur environ 1000m. Sa gare aval est localisée au pied de la station (env. 1200m d'altitude) et sa gare amont se trouve à proximité du restaurant d'altitude (env. 1480m).

Les différences entre l'ancien et le nouveau télésièges concernent :

- un itinéraire en ligne droite pour le nouvel appareil, alors que l'actuel télésiège est constitué d'un virage. Les gares amont et aval seront situées sur de nouveaux emplacements, à proximité des anciennes gares. Le nouvel équipement, de 1370 mètres de long, ne longera plus le téléphérique et le croisera en formant un angle aiguë d'environ 15°. Un nouveau départ de pistes devra également être aménagé.
- la puissance de l'appareil : l'objectif principal de ce projet est d'offrir un meilleur confort aux skieurs, avec un débit rapide (3000 skieurs/ heure) et un équipement débrayable.

2. Qualité du dossier

Le dossier est composé d'une étude d'impact (EI) réalisée par le bureau CIME et datée de novembre 2013 ainsi que de son complément de 9 pages, intitulé « note de synthèse » (NS), non paginé et dont l'auteur n'est pas formellement identifié. Des éléments complémentaires utiles à la compréhension du projet sont inclus dans la Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux (DAET) et la demande de défrichement, transmises pour information.

Pour une meilleure compréhension des enjeux et des priorités du projet, il aurait été utile d'ajouter :

- des éléments de contexte : comment le projet s'intègre-t-il dans le programme d'aménagement du domaine skiable du Lioran ? Pourquoi ce projet de télésiège est-il prioritaire par rapport aux autres projets cités dans le dossier ?
- des éléments cartographiques permettant de localiser le projet d'implantation et le nouveau départ de piste et de délimiter l'aire d'étude,
- des éléments photographiques, type photomontages.

En revanche, la présentation différenciée des effets du projet en phase chantier et en phase exploitation est utile.

2.1. Résumé non technique

Ce résumé permet de prendre connaissance du projet et de ses impacts potentiels de manière satisfaisante. Pour être complètement fidèle au dossier, il aurait dû évoquer aussi les mesures prévues pour réduire ces impacts.

2.2. Analyse de l'état initial de l'environnement et principaux enjeux environnementaux du site

- Patrimoine culturel et paysage

La description du site, résultant d'une visite de terrain, conclut à l'absence de caractère remarquable, tant d'un point de vue architectural que paysager. Il est difficile de se prononcer sur la pertinence de cette conclusion compte tenu des éléments du dossier qui sont très succincts sur cette thématique.

Le dossier constate que le paysage est déjà marqué par les aménagements touristiques du site et qu'il n'y a pas d'enjeux particuliers « pour une logique aménagement similaire » (p 48 EI). Ce constat s'appuie notamment sur le fait que, sur la station du Lioran, l'élément bâti est hétérogène et que les visions vers l'aval sont stoppées par l'effet de barrière des arbres (p.47 EI). Seulement deux prises de vue, non localisées, illustrent cette analyse et notamment les trouées rectilignes existantes. Concernant les actuelles gares, le dossier ne renseigne pas sur leur intégration paysagère actuelle.

Des photos complémentaires auraient pu permettre de visualiser l'état initial paysager.

- Contexte hydrographique, milieux aquatiques et zones humides

Le dossier précise (p. 18 EI) que le secteur d'étude correspond au bassin du torrent du Baguet (rive gauche de la Cère). L'illustration cartographique, sans légende, à une échelle inadaptée et d'une faible résolution, ne permet pas de localiser ce torrent par rapport aux installations existantes ou projetées.

En matière de zones humides, le dossier affirme qu'« il n'a pas été observé de zones humides » (p. 44 EI). Aucune précision n'est apportée concernant la méthode ayant permis de conduire à cette conclusion, notamment au droit des pylônes projetés.

- Patrimoine naturel

L'étude d'impact mentionne les sites du réseau Natura 2000 présents sur la commune de Laveissière, à savoir les zones spéciales de conservation (ZSC) n°8301095 (lacs et rivières à loutres), et n°FR8301055 (massifs cantaliens) ainsi que la zone de protection spéciale (ZPS) n°8310066 (Monts et Plomb du cantal), tout en précisant que « l'aire d'étude ne concerne pas [...] ces sites référencés sur la commune de Laveissière ou les communes limitrophes » (p. 43 EI), alors que le site est bien inclus dans la ZPS « Monts et Plomb du Cantal ».

L'EI précise que l'aire d'étude ne concerne aucune des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) référencées sur le territoire de Laveissière ou des communes limitrophes (P. 42 EI), alors que le domaine du Lioran est concerné par des ZNIEFF, notamment celles de type I « vallon de viaguin » et « plomb du Cantal et Prat de Bouc ». D'ailleurs, la méthodologie citée à la fin du dossier indique que les « fiches officielles » (p.98 EI) des ZNIEFF ont été utilisées pour décrire l'état actuel de la biodiversité.

L'EI mentionne une visite de reconnaissance (p. 23 EI), réalisée les 3 et 23 août 2011, par un géographe écologue et un docteur en botanique. Les recensements, dont les résultats sont affichés de manière détaillée et illustrée, concluent notamment :

- à l'absence d'habitat d'intérêt communautaire sur l'aire d'étude (p. 29 EI),
- à la présence de deux espèces floristiques notables (p. 35 EI) :
 - l'aconit napel inscrite sur la liste rouge régionale d'Auvergne
 - la gentiane jaune présente dans les boisements et les pâturages à fétuque rouge

La partie relative à la faune conclut à la présence « d'espèces faunistiques suffisamment plastiques pour s'accommoder de la présence humaine qui caractérise cet espace touristique » ainsi qu'à « la sensibilité modeste de la faune terrestre et avienne qui fréquente ce site anthropisé » (p. 41 EI).

Il est cependant indiqué que 10 espèces d'oiseaux sur les 11 identifiées ou potentiellement présentes sur le site sont « protégées au niveau national », mais que « leur état de conservation est encore bon » (p. 44 EI) et que le projet n'implique pas de destruction d'habitat ni d'individu de ces espèces.

Les inventaires réalisés exclusivement sur deux jours au mois d'août ne permettent pas de garantir la fiabilité de cette conclusion et présentent le risque de minimiser l'enjeu relatif aux espèces, notamment protégées, présentes sur le site. Il aurait été nécessaire de compléter ces éléments par des visites de terrain à d'autres période de l'année afin de réaliser un inventaire pertinent. Ce constat concerne aussi les chiroptères.

Enfin, les boisements qui doivent être défrichés pour le projet ne sont pas décrits.

- Risques

Les aléas naturels sont recensés, notamment les risques de glissement de terrain, d'avalanche, de crues torrentielles, ainsi que les risques sismiques et d'incendies de forêts. À l'exception du risque incendie, pour lequel la zone affiche une sensibilité potentielle (p. 21 EI), l'analyse conclut, de manière pertinente, à un aléa nul ou faible sur les zones d'implantation du télésiège pour l'ensemble de ces risques (p.20-21 EI).

En conclusion, le principal enjeu identifié pour ce projet concerne son insertion paysagère. Pour la phase « travaux », d'autres éléments doivent être pris en compte, le milieu naturel et l'eau.

2.3. Raisons du choix du site et justification du projet

La justification du projet s'intègre dans le projet d'aménagement du domaine skiable du Lioran qui vise une amélioration de la qualité de service à la clientèle. Au-delà de la qualité de service, la question de l'amélioration de la sécurité pour les utilisateurs aurait mérité d'être développée.

Le choix du nouvel itinéraire en ligne droite répond en outre à une volonté de s'affranchir des contraintes techniques et d'entretien imposées par l'actuel virage.

En ce qui concerne les critères environnementaux, le dossier souligne que l'exploitation touristique actuelle du site implique une fréquentation humaine sur une large partie de l'année et contribue à limiter, selon le dossier, les enjeux environnementaux. Toutefois, le dossier ne fournit aucun chiffre concernant la fréquentation effective du site, qui aurait pu étayer cette affirmation.

L'absence d'extension de domaine et le choix d'effectuer le remplacement d'un appareil existant constituent ainsi la principale justification à l'aspect « minimaliste en termes d'environnement » annoncé dans le résumé non technique.

2.4. Évaluation des impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser

- Patrimoine culturel et paysage

De manière générale, le dossier n'apporte que peu d'éléments permettant de visualiser les incidences du projet en termes de paysage (absence de photomontage avant/après, absence de précision sur les lieux

d'implantation et l'aspect des gares amont et aval, faible descriptif des matériaux des futures gares, aucune mention relative à la possibilité de réutiliser certaines composantes des gares existantes).

La perturbation de l'ambiance paysagère estivale du pied de la station du Lioran est mentionnée (p. 67 EI) pour la phase chantier, mais les modifications apportées par le nouveau télésiège en phase d'exploitation sont qualifiées de « marginales compte tenu de l'absence de caractère incongru de l'installation » (p.72 EI). Pour autant, les impacts relatifs aux déblais-remblais pour créer les plate-formes nécessaires aux nouvelles gares auraient mérité des éléments et une analyse qui permette de les visualiser en s'appuyant par exemple sur des photomontages et/ou des schémas en 3D. De même, les aménagements relatifs au nouveau départ de piste ne sont pas évoqués.

Concernant les massifs en béton des anciens pylônes, il est précisé qu'ils seront laissés en place, arasés en surface et végétalisés après apport de terre (p.72 EI).

De plus, le rapport de co-visibilité entre la station de ski et la nouvelle gare aval n'est pas développé et aurait été conforté par la présence de carte de perception, par exemple (repérage des principaux points de vue et vues depuis les sites habités).

Les nouvelles gares seront de type standardisé, non choisi au stade de la réalisation du dossier (p. 58 EI). La prise en compte de la valorisation de l'identité du massif et des ressources locales, ainsi que l'insertion architecturale de l'équipement ne sont pas évoquées dans le dossier. L'option du bardage bois, évoquée p.8 NS sans être formellement adoptée, pourrait permettre d'intégrer une architecture plus adaptée au lieu et répondant à l'architecture existante (restaurant d'altitude pour la gare amont, par exemple).

Ces imprécisions ne permettent pas d'évaluer correctement l'insertion paysagère du projet. Des engagements concrets et des perspectives graphiques auraient apporté de la fiabilité aux affirmations du dossier selon lequel le projet n'aura pas d'impacts paysagers.

- Contexte hydrographique, milieux aquatiques et zones humides

En phase chantier, les impacts sur les eaux superficielles sont qualifiés de « sans objet » (p. 65 EI). Compte tenu de l'absence d'élément permettant de localiser le torrent et les pylônes (dont l'implantation dépend d'une phase d'étude ultérieure), il est impossible de savoir si cette affirmation est exacte. De même, le dossier conclut notamment à « l'absence d'impact sur les écoulements de surface ou *hypogés*¹ du haut bassin du Baguet (p. 74 EI) », sans présenter les éléments factuels qui lui ont permis de s'en assurer.

Des mesures de réduction d'impact sont toutefois prévues pour éviter les pollutions accidentelles, notamment l'imperméabilisation des aires d'installation et de passage des engins (p.91 EI). Ces mesures semblent pertinentes, mais elles auraient été renforcées par une localisation des aires et le chiffrage des surfaces concernées, ainsi que leur caractère pérenne ou non.

- Patrimoine naturel

L'évaluation des incidences Natura 2000, en annexe du dossier EI, porte uniquement sur la ZSC « massifs cantaliens » à 300 mètres du projet, alors que le site est inclus dans la ZPS « Monts et Plomb du Cantal ».

Concernant la phase chantier, les impacts sur la faune sont considérés comme très limités, compte tenu de « la plasticité des espèces résultant de la fréquentation humaine du site » (p. 67 EI).

Malgré les lacunes des inventaires écologiques réalisés, cette conclusion paraît recevable.

En outre, plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont annoncées, notamment celles relatives à la mise en place d'un « chantier à nuisance réduite » (p. 89 EI).

Concernant la phase d'exploitation, l'étude d'impact précise les actions à mettre en œuvre à l'issue des travaux pour favoriser la reprise de la végétation (p. 71 EI) incluant par exemple le fait que « la surface sera régaliée avec soin pour constituer un lit de semis fins » et des « semis adaptés aux critères AOP » (p. 53 EI). Ces actions sont pertinentes mais l'absence de précision quant aux modalités de leur mise en œuvre (est-ce une proposition ou un engagement ?) ne permet pas de s'assurer de leur réalisation effective.

Selon le dossier, la présence de ligne haute n'aura qu'un impact faible sur la faune terrestre et l'avifaune (p. 72 EI). Toutefois, il est prévu de matérialiser les ligne de câbles « par des spirales colorées mises au point par l'observatoire des galliformes de montagne » (p. 94 EI). Les espèces d'oiseaux présentes sur le site du projet n'ayant pas été observées et précisées, l'efficacité de ce dispositif n'est pas démontrée. Cette mesure

¹ c'est à dire situés sous-terre

peut toutefois avoir un intérêt préventif.

Enfin, si l'absence de création de piste de chantier et le recours à la voirie existante annoncés dans le dossier (p. 60 EI) contribuent bien à minimiser les impacts du chantier sur la biodiversité pour la création des nouvelles gares et la dépose des anciennes, aucun élément n'est fourni concernant l'accès aux anciens pylônes et aux sites de construction des 13 nouveaux pylônes. De plus, les impacts du recours à des hélicoptères en phase chantier (p. 56 EI) ne sont pas évoqués alors qu'ils sont à considérer, notamment en matière de bruit et de vibration sur une aire potentiellement étendue.

- Risque

Compte tenu des faibles aléas, les impacts en matière de risque sont globalement jugés faibles (p. 66, 70 -71 EI). Le maître d'ouvrage s'engage à tenir compte de l'ensemble des risques naturels recensés en phase travaux et tenir particulièrement compte des règles de construction parasismiques (p. 71 EI).

- Traitement des déchets de chantier

Les mesures prévues pour les classer et les traiter dans le cadre de la réglementation en cours sont bien évoquées dans le dossier (p.69 EI).

Une quantification, même approximative, aurait permis de préciser les mesures afin d'accréditer la pertinence de la démarche de « chantier à nuisance réduite » présentée de manière générale (p 89 à 94 EI).

3. Prise en compte de l'environnement par le projet

Le projet de remplacement du télésiège du Buron du Baguet est situé dans une zone très fréquentée, en particulier en période hivernale, et dont l'exploitation touristique est ancienne et importante.

Même si les impacts potentiels du projet semblent modérés, la qualité de l'étude d'impact aurait dû être renforcée afin de mieux le démontrer.

Par ailleurs, on peut regretter que le projet ne soit pas plus ambitieux en matière paysagère, car si comme le souligne le dossier, le site est sans grande valeur paysagère compte tenu de l'hétérogénéité des aménagements en place, le projet aurait justement pu être utilisé comme une opportunité d'améliorer cette situation en valorisant mieux l'identité du massif cantalien et l'étude d'impact davantage développée.

Enfin, si d'autres projets relatifs à l'aménagement du domaine skiable du Lioran sont conçus, leur analyse devra prendre en compte les impacts cumulés avec le projet de télésiège du Buron du Baguet.

18 AVR. 2014

Clermont-Ferrand, le

Le préfet



Michel FUZEAU