

Communauté de Communes de la Vallée du Louron Département des Hautes-Pyrénées

AMENAGEMENT D'UNE LIAISON INTERURBAINE TELECABINE DU LOURON

Dossier de demande de dérogation relative à des spécimens d'espèces animales protégées. (au titre des art L. 411-1 et 411-2 du code de l'environnement)

Oiseaux : Bondrée apivore (*Pernis apivorus*), Bouvreuil pivoine (*Pyrrhula pyrrhula*), Chardonneret élégant (*Carduelis carduelis*), Faucon crécerelle (*Falco tinnunculus*), Fauvette des jardins (*Sylvia borin*), Gobe mouche gris (*Muscicapa striata*), Milan noir (*Milvus migrans*), Milan royal (*Milvus milvus*), Serin cini (*Serinus serinus*), et Verdier d'Europe (*Carduelis chloris*)

Chiroptères : Grande Noctule (*Nyctalus lasiopterus*), Murin de Daubenton (*Myotis daubentoni*), Noctule commune (*Nyctalus noctula*), Noctule de leisler (*Nyctalus leisleri*), et Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*)



1. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET	1
1.1. Présentation du demandeur	1
1.2. Justification du projet	1
1.2.1. Justification des raisons d'intérêt public majeur du projet.....	1
1.2.2. Eléments de cadrage des autorisations administratives obtenues ou en cours	3
1.3. Justification de la demande de dérogation	3
1.4. Le domaine skiable de Peyragudes et la localisation du projet	3
1.5. Caractéristiques du projet.....	4
1.5.1. Construction de la télécabine du Louron	5
1.5.2. Croisement avec la ligne HTB 63 kV Bordères – Tramezaygues.....	7
1.5.3. Analyse des solutions alternatives.....	8
1.5.4. Planning prévisible des travaux	11
2. DESCRIPTION DE L'IMPACT DES PROJETS SUR LES ESPECES PROTEGEES CONCERNEES.....	13
2.1. Contexte environnemental du site	13
2.1.1. Contexte réglementaire et espaces naturels à statut ou inventoriés	13
a) Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).....	13
b) Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Neste-Ourse (SAGE)	14
c) Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).....	14
d) Document d'urbanisme	17
e) Commune de Loudenvielle	17
f) Commune de Germ-Louron.....	18
g) Forêts soumises.....	19
h) Parc National des Pyrénées	19
i) Législation sur la protection des sites.....	19
j) Réserve naturelle.....	21
k) Réseau Natura 2000.....	21
l) Inventaires du patrimoine naturel : les ZNIEFF	22
2.1.2. Quelques éléments du contexte paysager	24
2.1.3. Continuités écologiques et trame verte et bleue.....	25
2.1.4. Flore et les habitats naturels.....	25
2.1.5. Faune.....	30
a) Protocole des inventaires.....	30
b) Mammifères	35
c) Oiseaux.....	39
d) Reptiles	46
e) Amphibiens	48
f) Insectes	50
g) Synthèse zone à enjeux pour la faune.....	53
2.1.6. Justification du choix des espèces objets du présent dossier	54

2.2.	Description de l'impact du projet sur les sites et sur les espèces concernées	56
2.2.1.	<i>Impacts globaux sur la végétation et le paysage</i>	56
2.2.2.	<i>Impacts sur la végétation lié aux coupes d'arbres</i>	56
2.2.3.	<i>Impacts sur les continuités écologiques</i>	61
2.2.4.	<i>Impacts globaux sur la faune</i>	62
2.2.5.	<i>Impacts sur les chauves-souris « forestières »</i>	62
2.2.6.	<i>Impacts sur les oiseaux « forestiers »</i>	63
2.2.7.	<i>Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets</i>	65
3.	LES MESURES D'ATTENUATION ET/OU D'ACCOMPAGNEMENT	67
3.1.	Mesures spécifiques pour les espèces concernées par le dossier de dérogation	67
3.1.1.	<i>Mesures d'évitement et de réduction</i>	67
3.1.2.	<i>Mesures d'accompagnement</i>	69
3.2.	Synthèse sur les dérogations demandées au vu des mesures mises en œuvre	72
3.3.	Rappel de l'ensemble des mesures mises en œuvre pour le chantier	72
3.3.1.	<i>Mesures d'évitement adoptées</i>	72
3.3.2.	<i>Mesures réductrices adoptées</i>	74
3.3.3.	<i>Détails et précisions sur certaines mesures</i>	78
3.3.4.	<i>Mesures d'accompagnements</i>	84
3.4.	Estimation des dépenses	84
4.	CONCLUSION SUR LE MAINTIEN DANS UN ETAT DE CONSERVATION FAVORABLE DES POPULATIONS DES ESPECES CONCERNEES APRES APPLICATION DES MESURES	85
5.	NOMS ET QUALITES DES AUTEURS	87
6.	TABLES DES CARTES, PHOTOGRAPHIES ET TABLEAUX	89
7.	ANNEXES	93
7.1.	Liste des habitats recensés	95
7.2.	Liste des espèces de faune recensées et potentielles	97
7.2.1.	<i>Mammifères</i>	97
7.2.2.	<i>Chiroptères</i>	99
7.2.3.	<i>Oiseaux</i>	100
7.2.4.	<i>Reptiles</i>	105
7.2.5.	<i>Amphibiens</i>	106
7.2.6.	<i>Insectes</i>	107
7.3.	Données spécifiques sur les chauves-souris concernées	111
7.3.1.	<i>Données spécifiques sur la Pipistrelle commune</i>	111
7.3.2.	<i>Données spécifiques sur les Noctules (Noctule commune, Grande noctule, Noctule de Leisler) ...</i>	113
7.3.3.	<i>Données spécifiques sur le Murin de Daubenton</i>	117
7.4.	Données spécifiques sur les oiseaux concernées	119
7.4.1.	<i>Données spécifiques sur le Milan noir</i>	119
7.4.2.	<i>Données spécifiques sur le Milan royal</i>	121
7.4.3.	<i>Données spécifiques sur la Bondrée apivore</i>	123
7.4.4.	<i>Données spécifiques sur le Bouvreuil pivoine</i>	125
7.4.5.	<i>Données spécifiques sur le Gobe mouche gris</i>	127

7.4.6.	<i>Données spécifiques sur la Fauvette des jardins</i>	129
7.4.7.	<i>Données spécifiques sur le Verdier d'Europe</i>	130
7.4.8.	<i>Données spécifiques sur le Chardonneret élégant</i>	131
7.4.9.	<i>Données spécifiques sur le Faucon crécerelle</i>	133
7.4.10.	<i>Données spécifiques sur le Serin cini</i>	135
7.5.	ZNIEFF	137
7.6.	Données de Baznat sur la maille	139
7.7.	Liste des principaux statuts et des principaux textes utilisés pour la flore	141
7.8.	Liste des principaux statuts et des principaux textes utilisés pour la faune	145
7.9.	Expertise sur les chiroptères	149
7.10.	Bibliographie	189
7.10.1.	<i>Bibliographie naturaliste utilisée</i>	189
7.10.2.	<i>Bibliographie locale</i>	191
a)	<i>Ouvrages :</i>	191
b)	<i>Site internet :</i>	191

1. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET

1.1. PRESENTATION DU DEMANDEUR

La Communauté de Communes de la Vallée du Louron regroupe les 15 communes suivantes : Adervielle-Pouchergues, Armenteule, Avajan, Bareilles, Bordères-Louron, Cazaux-Debat, Cazaux-Fréchet-Anéran-Camors, Estarvielle, Génos, Germ, Loudenvielle, Loudervielle, Mont, Ris, et Vielle-Louron.

Elle détient les compétences suivantes :

- Action de développement économique (soutien des activités industrielles, commerciales ou de l'emploi, soutien des activités agricoles et forestières, ...),
- Action sociale,
- Assainissement non collectif,
- Collecte des déchets des ménages et déchets assimilés,
- Création, aménagement, entretien de la voirie,
- Création, aménagement, entretien et gestion de zone d'activités industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale ou touristique,
- **Organisation des transports non urbains,**
- Organisation des transports urbains,
- Préfiguration et fonctionnement des Pays,
- Schéma de secteur,
- Tourisme,
- Traitement des déchets des ménages et déchets assimilés,
- Transports scolaires.

1.2. JUSTIFICATION DU PROJET

1.2.1. Justification des raisons d'intérêt public majeur du projet

Le projet de liaison interurbaine par la télécabine du Louron va permettre d'articuler deux pôles urbains structurants et complémentaires, en termes d'équipements et de services de la vallée du Louron :

- **la vallée du Louron**, à partir du village de Loudenvielle, dotée de :
 - plusieurs villages vivants au long de l'année le territoire (services, commerces, etc....),
 - divers supports et activités à vocation touristique (patrimoine culturel, Balnéa, Ludéo, etc....),
 - hébergements avec des lits diversifiés (résidences, hôtels, chambre d'hôtes, gîtes, camping, etc...).
- **la station de Peyragudes**, située en altitude et correspondant à un pôle d'activités (très grande dynamique durant la saison hivernale) et d'hébergements.

Le projet de liaison entre Loudenvielle, et les autres villages de fond de vallée, avec le domaine de Peyragudes permettra donc une mutualisation des infrastructures de services et des équipements existants en fond de vallée ou dans le pôle d'altitude (commerces, services, cinéma, centre thermo-ludique, terminaux de transport public, ...) et d'éviter ainsi de les dupliquer.

La création de cet axe structurant pourra être accompagnée par une dynamisation des activités de loisirs de proximité en aval et à l'amont avec une recherche de complémentarité.

Il s'agit d'un projet à l'échelle de la vallée, devant conduire à une meilleure répartition des lits et des activités sur les différents hameaux. Par la mise en relation rapide, il va permettre une diversification de l'offre d'hébergement, et donner plus de choix de types d'hébergement et d'ambiance, notamment pour les skieurs, en offrant un accès direct sur le domaine skiable depuis les villages.

Il va inciter à la création de lits nouveaux : par une nouvelle dynamique de développement des lits touristiques en fond de vallée.

Le projet aussi intègre l'activité de **la station de Val Louron** qui, du fait de ce projet de liaison, rapprocherait ses activités de celles de Peyragudes afin d'être encore plus complémentaires, du fait d'un accès plus aisé

mais aussi grâce à l'optimisation et à la mise en avant du potentiel touristique de fond de vallée, véritable point de relais entre ces deux domaines d'altitude.

Le transport par câble est un mode de transport organisé et doux conduisant à réduire de façon conséquente les circulations diffuses et polluantes. Cet appareil permettrait d'immobiliser, principalement, les véhicules des séjournant qui seront pris en charge complètement durant leur séjour par des navettes (de type électrique) et la télécabine afin de "se faire plaisir" sur les pôles haut et pôles bas de la vallée du Louron.

Le but étant de maîtriser les émissions de CO2 liées au transport :

- favoriser l'accès en station en remontée mécanique, permettre le développement de séjours sans voiture et l'accès aux lieux de vacances par transport en commun,
- favoriser la concentration des hébergements en vallée et l'optimisation des équipements existants,
- optimiser le fonctionnement des équipements préexistants : domaines skiables et hébergements.

Il est également à préciser que ce mode de transport par câble ne laisse quasiment pas d'empreinte durable en fin de vie après démontage sur les milieux traversés, à l'exception des infrastructures des gares aval et amont, ici inscrites en zones urbaines et recyclable pour un autre usage éventuel.

D'une façon générale, les liaisons par téléporté entre les domaines skiables et les urbanisations de fond de vallée renforcent le positionnement en tant que station village même en l'absence de retour skis aux pieds. Des équipements récents de ce type ont démontrés cette évolution à Sion-Lary (65) et à Ax-les-Thermes (09).

A plus long terme, la recherche d'un développement durable et de la maîtrise énergétique induit une tendance au développement de modes de transport alternatif. Dans ce contexte les modes de déplacement collectif pourraient être favorisés. D'autant plus que l'empreinte énergétique de l'activité touristique (même hivernale) est essentiellement liée aux déplacements domicile/lieu de séjour.

Les liaisons en remontées mécaniques domaine skiable / fond de vallée sont un atout majeur du développement d'une offre de séjour sans véhicule personnel.

La notion d'intérêt public majeur du projet est également renforcé par les procédures auquel le projet a été récemment soumis, demande d'autorisation UTN (autorisation déjà obtenue (cf. §. 1.2.2.) et Déclaration d'Utilité Publique (procédure en cours).

En ce qui concerne l'autorisation UTN, il faut rappeler ici qu'elle concerne une procédure de programmation d'aménagement en zone montagne. Elle s'inscrit dans la logique "*d'obligation de protection de l'environnement et des espaces agricoles*" instaurée par la Loi Montagne dès 1985. La demande d'autorisation au titre des UTN, et intègre déjà une forme de prise en compte de l'intérêt public du projet lorsqu'elle est accordée. L'analyse du dossier concerne à la fois les volets environnemental et économique du projet, et juge ainsi de son intérêt public.

En terme de volume de personnes transportées, la faisabilité économique du projet s'est basée sur les estimations suivantes (extrait du dossier UTN).

<i>Trajet</i>	<i>Clientèle</i>	<i>Volume</i>
<u>Montées hiver</u>		
	Piétons	6 580 / hiver
		55 / jour en moyenne
	Skieurs	2 700 / jour en pointe
<u>Montées été</u>		
	Piétons	26 550 / été
		443 / jour en moyenne
	VTTistes	1 800 / été
		30 / jour en moyenne
<u>Décentes hivers</u>		
	Piétons	17 250 / hiver
		144 / jour en moyenne
<u>Décentes été</u>		
	Piétons	45 000 / été
		750 / jour en moyenne

Montées été	26 550
Montées hiver	6 580
Descente été	30 000
Descente hiver	6 900
Total	70 030

1.2.2. Eléments de cadrage des autorisations administratives obtenues ou en cours

Le projet présenté dont la réalisation nécessite la présente demande de dérogation, s'insère dans une chaîne de procédures administratives qu'il convient de rappeler ci-après puisque chaque niveau a pu faire l'objet d'évaluations environnementales validées à différentes étapes d'autorisation ou d'approbation.

Le projet de télécabine concerné a fait l'objet d'une **autorisation au titre d'Unité Touristique Nouvelle** délivrée en date du 11/09/2015. Le dossier UTN inclut un rapport environnemental qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 12 mai 2015, globalement favorable, assorti de quelques demandes de compléments qui ont été apportés dans un mémoire en réponse en date du 2 juin 2015.

Pour sa réalisation, le projet a ensuite fait l'objet des procédures administratives suivantes, soumises à enquête publique :

- une **Demande d'Autorisation d'Exécution de Travaux**, au titre du Code de l'urbanisme,
- une demande de **Déclaration d'Utilité Publique** valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- une demande d'instauration de **Servitude Loi montagne**.

Ces demandes visent à permettre la réalisation des travaux et l'institution des servitudes nécessaires.

L'étude d'impact, commune à ces procédures, a fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale en date du 25/08/2016. Cet avis a fait l'objet d'un mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage.

1.3. JUSTIFICATION DE LA DEMANDE DE DEROGATION

L'étude d'impact ayant fait apparaître, pour **la faune**, des impacts temporaires et liés au chantier, de type dérangement, risque de destruction d'espèces, et de dégradation des habitats, la présente demande de dérogation a été établie pour les espèces protégées, potentiellement impactées.

Les impacts prévisibles sont essentiellement liés à la coupe de quelques ares de boisement pour l'ouverture d'un layon de 20m, dans la zone intermédiaire pour la construction de la télécabine. Ce layon sera ensuite maintenu ouvert pour l'exploitation de l'appareil.

Les impacts prévisibles portent sur un risque de destruction d'habitat de reproduction pour les oiseaux et de gîtes de transit pour les chauves-souris. L'opération pourrait également, selon la période de réalisation entraîner des destructions de nichées d'oiseaux et d'individus de chiroptères présents en gîte, lors de la coupe des arbres pour l'ouverture du layon.

Il est à noter que cette ouverture de layon, au vu des caractéristiques des milieux boisés concernés (formations de type alignement d'arbre en zone bocagère ou taillis de recolonisation) est exemptée de demande de défrichement.

Les espèces protégées ciblées sont donc principalement forestières et englobent :

- des oiseaux : Bondrée apivore (*Pernis apivorus*), Bouvreuil pivoine (*Pyrrhula pyrrhula*), Chardonneret élégant (*Carduelis carduelis*), Faucon crécerelle (*Falco tinnunculus*), Fauvette des jardins (*Sylvia borin*), Gobe mouche gris (*Muscicapa striata*), Milan noir (*Milvus migrans*), Milan royal (*Milvus milvus*), Serin cini (*Serinus serinus*), et Verdier d'Europe (*Carduelis chloris*),
- et des chiroptères : Grande Noctule (*Nyctalus lasiopterus*), Murin de Daubenton (*Myotis daubentoni*), Noctule commune (*Nyctalus noctula*), Noctule de leisler (*Nyctalus leisleri*), et Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*)

1.4. LE DOMAINE SKIABLE DE PEYRAGUDES ET LA LOCALISATION DU PROJET

L'objet du présent dossier porte sur la création d'une liaison téléportée entre la vallée du Louron et le domaine skiable de Peyragudes, dans le sud-est du département des Hautes-Pyrénées, à la limite du département de la Haute-Garonne.

La station de Peyragudes se situe de part et d'autre d'une ligne de crête séparant la Vallée du Louron, (versant de Peyresourde, Hautes-Pyrénées) de celle du Larboust, (versant des Agudes, Haute-Garonne) ; elle occupe donc les deux versants de la ligne de crête qui culmine au Cap de Pales (2241 m) et au Cap de la Pène de Soulit (2031 m).

L'emprise de la future remontée se localise dans la vallée du Louron, sur le territoire administratif des communes de Germ et Loudenvielle.

Le site de Peyresourde - Les Agudes, skié depuis 1936 par le Club Alpin Français, a été recensé en tant que domaine skiable par le S.E.A.T.M. dès 1965 dans le cadre du "Plan Neige".

A partir de 1967, pour les Agudes et 1968 pour Peyresourde, débute un processus de développement d'un stade de neige qui va se développer peu à peu en véritable domaine skiable au fil des décennies pour devenir le 4^{ème} des Pyrénées françaises en chiffre d'affaire.

Le projet analysé porte désormais sur une remontée mécanique destinée à relier le pôle d'altitude au fond de vallée qui s'est également largement développé sur le plan touristique.

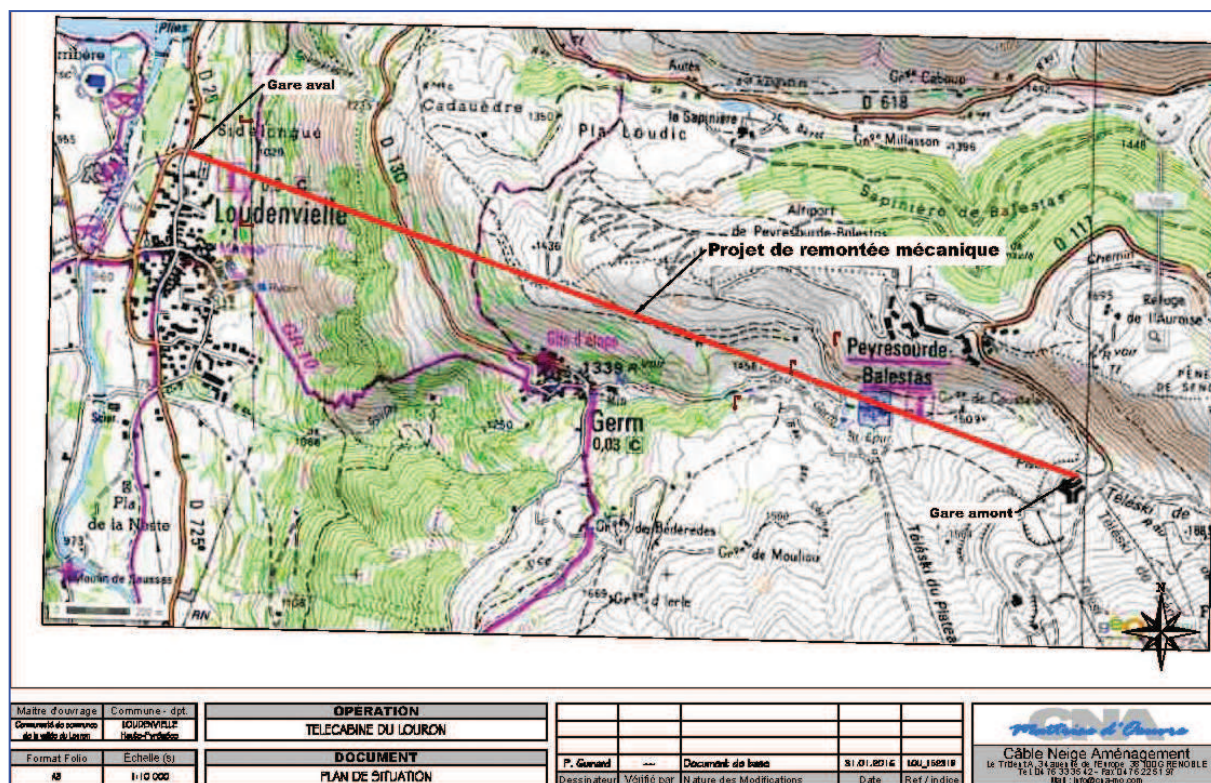
Carte n° 1 : Localisation du projet à l'échelle française et à l'échelle du département



1.5. CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le projet porte donc sur la construction d'une télécabine entre le village de Loudenvielle, dans la vallée, et le domaine skiable de Peyragudes.

Carte n° 2 : Localisation du projet de télécabine du Louron



Les divers aménagements prévus sont :

- une gare de départ (G1), située à proximité de l'urbanisation du village de Loudenvielle,
- une ligne, qui parcourt le versant en rive droite de la vallée, et longe ponctuellement l'une des routes d'accès à Peyragudes,
- une gare d'arrivée (G2), au niveau de l'une des deux zones urbanisées de la station de Peyragudes, celle du pôle de Peyresourde-Privilège,
- la surélévation ponctuelle de la ligne électrique HT "Bordères – Tramezaygues", pour permettre son croisement avec la ligne de la télécabine.

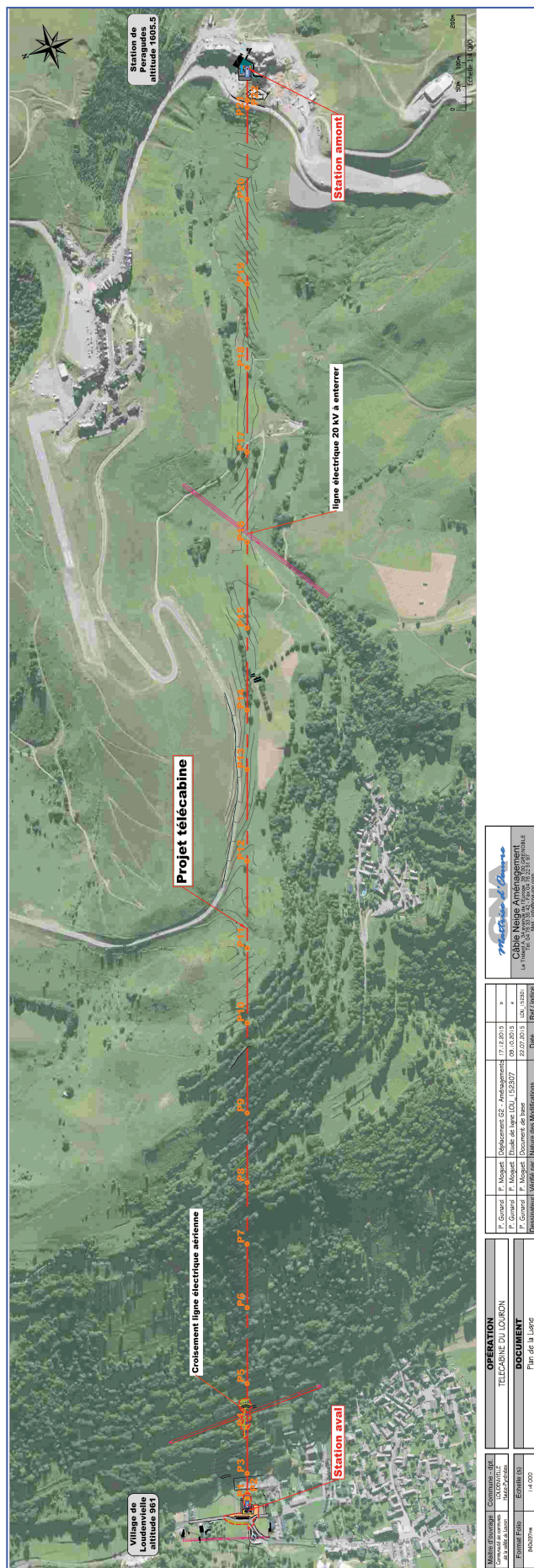
1.5.1. Construction de la télécabine du Louron

L'appareil projeté est une télécabine, à attaches découplables, dont les caractéristiques figurent dans le tableau ci-après.

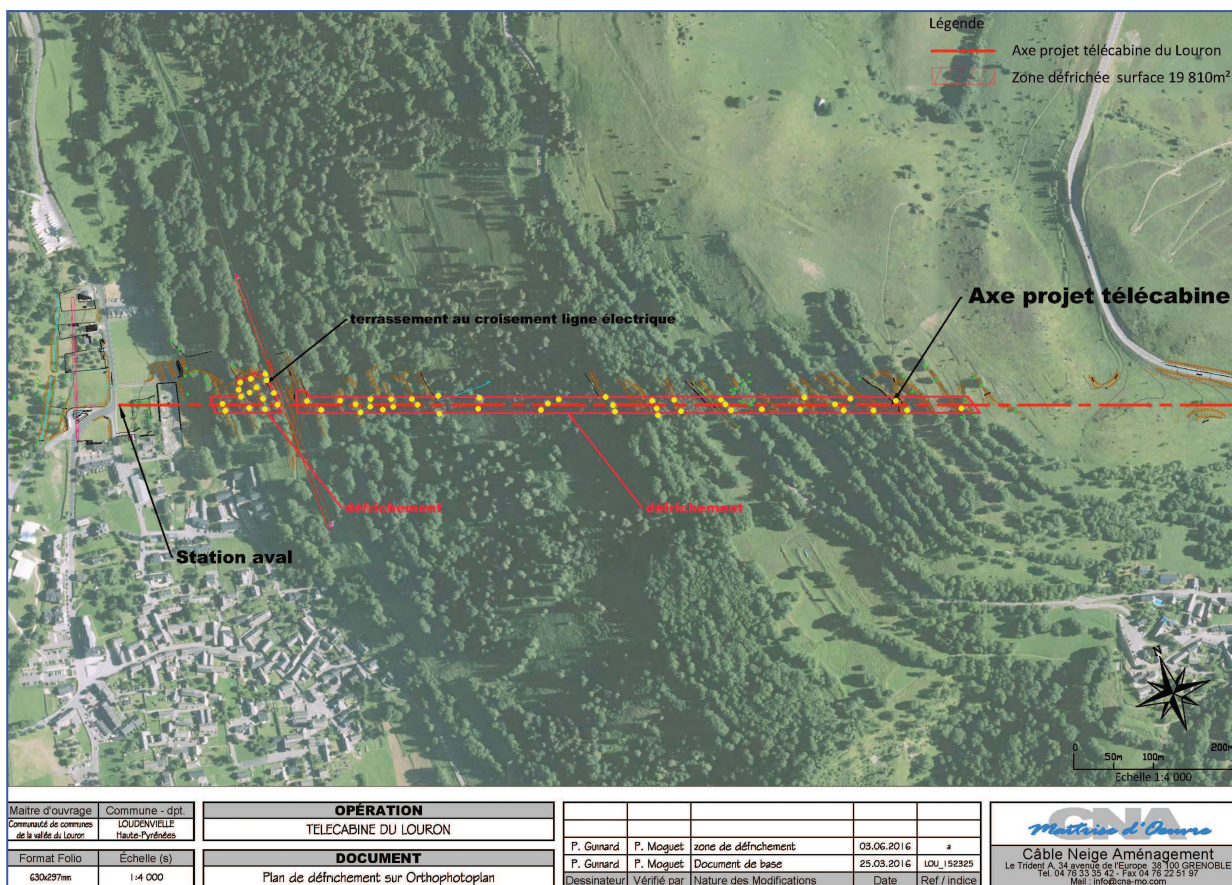
Tableau n° 1 : Caractéristiques techniques de l'appareil

Type d'installation	Télécabine équipée de véhicules 10 places fermées à attaches découplables	
Altitude gare aval (en m)	961 m, gare tension	
Altitude gare amont (en m)	altitude 1 605,50 m, gare motrice	
Longueur horizontale (en m)	3015,73	
Dénivelée (en m)	644,90 m	
Débit 1 ^{ère} phase (en p/h)	1 000 p/h	
Débit 2 ^{ème} phase (en p/h)	2 000 p/h	
Vitesse (en m/s)	Variable de 0 à 6 m/s	
Espacement des véhicules débit 1 ^{ère} phase (en m)	216	
Espacement des véhicules débit à terme (en m)	108	
Nombre de véhicules 1 ^{ère} phase	32	
Nombre de véhicules à terme	64	
Type de véhicule	10 places assises	
Tension en gare aval (en DaN)	42 000	
Diamètre du câble (en mm)	48	
Nombre de pylônes	22	
Position station motrice	Amont	
Position station tension	Aval	
Cas d'exploitation	Montée	Descente
	100 %	0 %
	100 %	100 %
	0 %	100 %
	0 %	0 %
Période d'exploitation	Hiver et été, éventualité d'exploitation nocturne	

Carte n° 3 : *Plan de la télécabine du Louron*



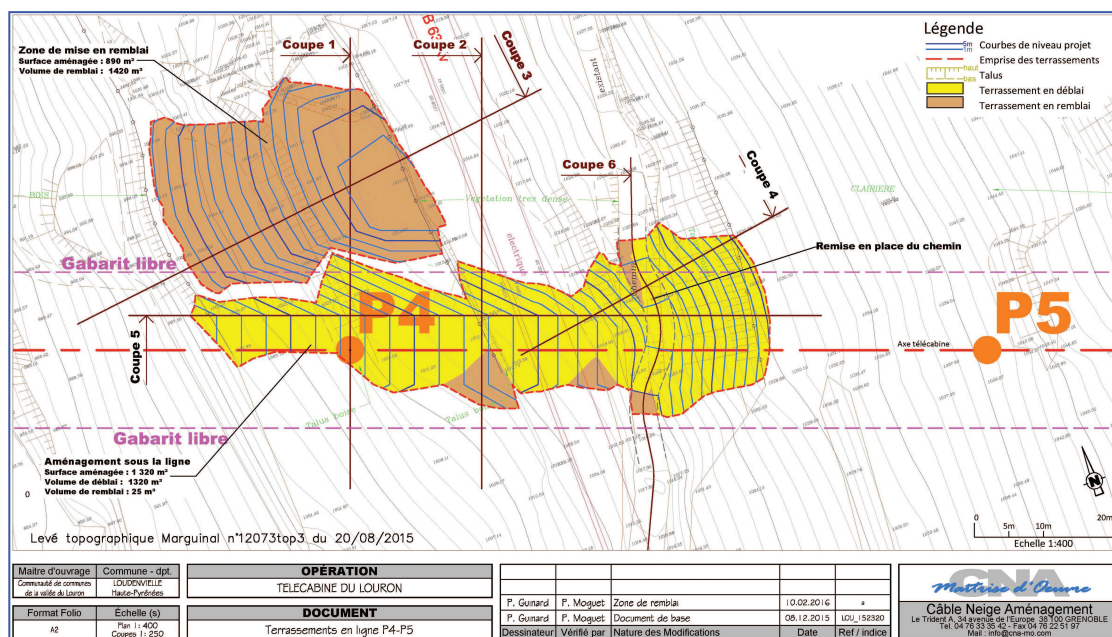
Carte n° 4 : Vue de détail sur la partie d'emprise à déboiser (en jaune arbres d'alignement supprimés)



1.5.2. Croisement avec la ligne HTB 63 kV Bordères – Tramezaygues

Le projet de télécabine va croiser par en-dessous la ligne d'énergie qui sera rehaussée par RTE. Les conditions de croisement seront conformes aux règles de l'article 32 de l'Arrêté du 17 Mai 2001 fixant les conditions auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique. Ce rehaussement nécessitera le rajout d'un pylône par RTE.

Carte n° 5 : Plan des terrassements à l'aplomb du croisement avec la ligne HTB



En ligne au droit de l'intersection, les aménagements consisteront à effectuer un terrassement en déblai d'un volume de 1 300 m³.

Pour les travaux de terrassement envisagés, les mesures suivantes seront prises :

- décapage de la terre végétale présente sur le site et stockage,
- terrassement en masse en prenant soin de ne pas endommager les zones contigus au chantier et non touchées par les aménagements. Pour cela, l'entrepreneur organisera son chantier de façon à limiter les circulations d'engins.

A la fin des travaux de terrassement en masse :

- restauration des drainages de surface - réalisation de cunettes pour canaliser et/ou recueillir les eaux de ruissellement ;
- régalaage de la terre végétale sur les zones touchées par les travaux - engazonnement mécanique des surfaces terrassées.

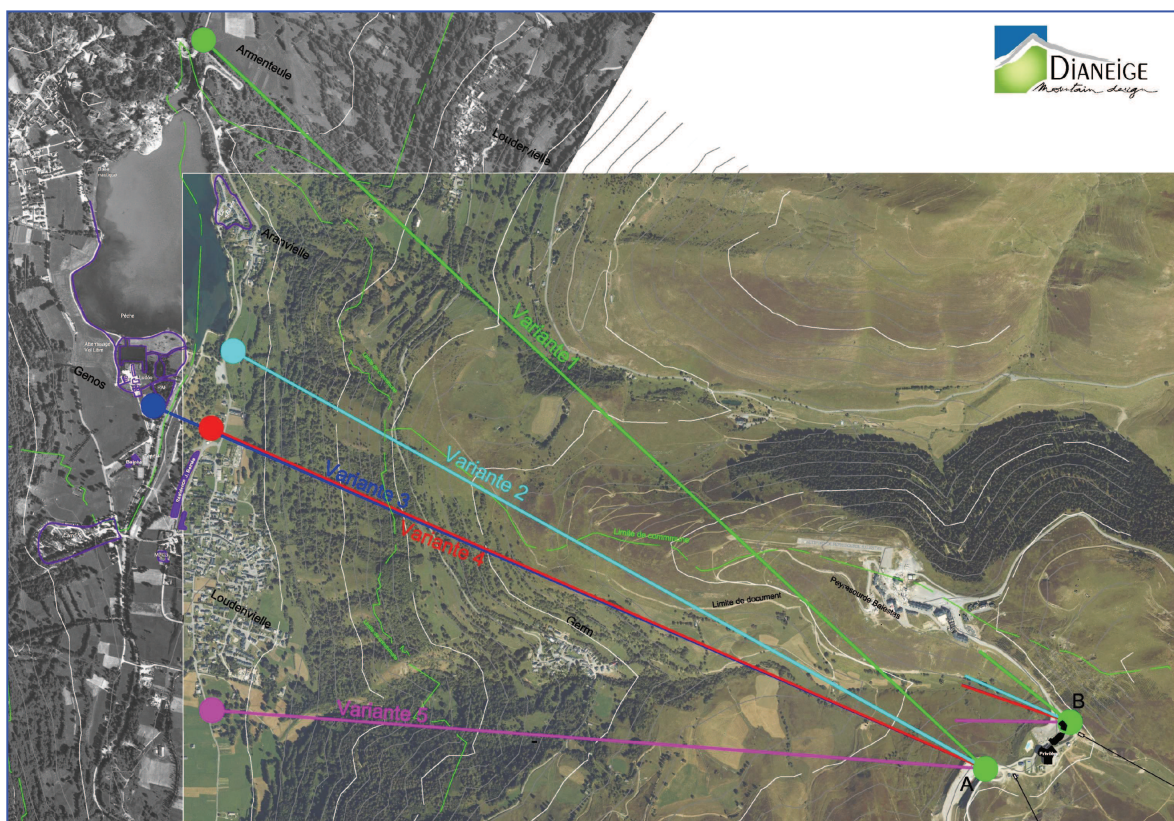
1.5.3. Analyse des solutions alternatives

Cinq variantes principales du projet ont été étudiées selon des tracés présentés sur le plan ci-après.

Le projet ayant été conçu pour des raisons d'aménagement de l'espace et de structuration du territoire, l'approche environnementale a été intégrée tout au long de la définition des projets, depuis le stade de la faisabilité (projet présenté dans le dossier UTN déposé en 2014) jusqu'au projet finalisé actuel.

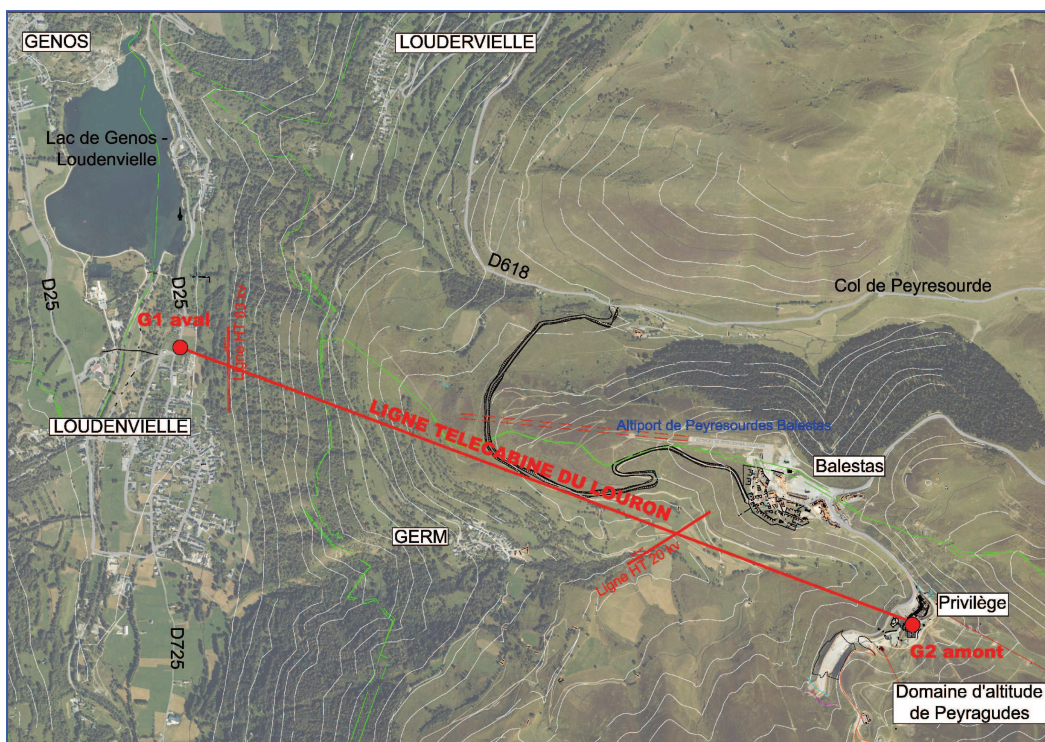
Les différentes variantes ont pu être approchées avec deux localisations possibles pour la gare d'arrivée.

Carte n° 6 : Tracé des différentes variantes étudiées au stade de la faisabilité



Au final c'est la variante n°4, avec arrivée au point B, qui a été retenue.

Carte n° 7 : Variante 4 de la ligne TC du Louron (version définitive)



Sur le plan environnemental, cette variante représentait le meilleur compromis sur la base d'une analyse multicritère croisant :

- l'incidence paysagère au regard de l'inscription visuelle du projet dans le bassin versant, et sur le versant, de l'incidence du layon, de l'impact sur les zones urbanisées et de la covisibilité avec le site classé du Haut Louron ;
- l'incidence sur le milieu naturel au regard des espaces à enjeu (ZNIEFF, ...) et des milieux sensibles.

Le tableau ci dessous synthétise les critères d'ordre environnementaux et paysagers pris en compte pour éclairer ce choix entre variantes, au stade "faisabilité du projet", en parallèle des autres critères cités précédemment.

Tableau n° 2 : Synthèse des contraintes environnementales pour le choix de la variante

TELECABINE DE LA VALLÉE DU LOURON - SYNTHÈSE DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES POUR LE CHOIX DE LA VARIANTE													
Variantes	Paysage					Milieu naturel			Synthèse				
	Inscription dans le bassin versant	Inscription sur le versant	Incidence layon/boisement versant	Impact Village ou abords	Covisibilité Site Classé Haut-Louron	Inventaires et protections	Autres éléments milieu naturel	Total	Classement variante				
Variante 1	Cette variante va visuellement déborder de l'unité paysagère de l'entité Génos/Loudenvielle	6	Cette variante s'inscrit sur un épaulement, ce qui la rend plus fortement perceptible	6	Ne touche qu'à des boisements diffus sur le versant, petit effet de layon sur un bois en partie supérieure	5	Passage de la ligne en contrebas de Loudenvielle	4	Très faible	1	Milieu naturel sans enjeu en première approche	23	5
Variante 2	La variante reste inscrite dans l'unité visuelle	1	Inscription correcte sur le versant, mais petit passage sur l'épaulement et survol de la nouvelle route de Peyragudes	3	Ne touche qu'à des boisements diffus sur le versant	1	Peu d'incidence visuelle sur les villages du versant	1	Faible	2	Milieu naturel sans enjeu en première approche	9	2
Variante 3	La variante reste inscrite dans l'unité visuelle	1	Inscription correcte sur le versant, mais petit survol de la plaine de Loudenvielle et de la Neste	3	Ne touche qu'à des boisements diffus sur le versant	1	Peu d'incidence visuelle sur les villages du versant	1	Faible	2	Milieu naturel sans enjeu en première approche	9	2
Variante 4 (1ère version et version définitive)	La variante reste inscrite dans l'unité visuelle	1	Inscription correcte sur le versant.	2	Ne touche qu'à des boisements diffus sur le versant	1	Peu d'incidence visuelle sur les villages du versant ; gare G1, intégrée à l'urbanisation future de Loudenvielle et G2 au pôle urbanisé de Peyresourde Privilage .	1	Faible	2	Milieu naturel sans enjeu en première approche	8	1
Variante 4 alternative lacustre (= variante 2 prolongée avec départ sur le lac)	La variante reste inscrite dans l'unité visuelle	1	Inscription correcte sur le versant, mais petit passage sur l'épaulement et survol de la nouvelle route de Peyragudes	3	Ne touche qu'à des boisements diffus sur le versant	1	Peu d'incidence visuelle sur les villages du versant, mais G1 implantée sur le lac.	4	Faible	2	Milieu naturel sans enjeu en première approche (incidence du départ sur le lac non évaluée)	16	4
Variante 5	La variante reste inscrite dans l'unité visuelle	1	Bonne inscription dans le thalweg du ruisseau de Germ	1	Ne touche qu'à des boisements diffus sur le versant, petit effet de layon sur un bois en partie supérieure	5	Passage de la ligne en vis à vis de Germ	6	Moyenne	6	Survols des zones humides plateau de Germ, pb d'implantation des pylônes	25	Éliminée (vis à vis village de Germ)

Remarque : La variante 4 dite lacustre, un temps étudiée, ne figure pas sur la carte n°4. Elle correspond au tracé de la variante 2, prolongée vers l'ouest jusqu'au lac.

La volonté de développer un projet s'intégrant au mieux au site existant a été prise en compte. Des échanges entre l'équipe chargée de la conception technique (DIANEIGE, CNA) et notre équipe chargée du volet environnemental ont permis d'ajuster le projet dans une recherche de moindre impact. Par rapport à l'ensemble des hypothèses de travail étudiées (cf. carte ci après), le plan d'aménagement a donc retenu la variante n°4 présentant l'option la moins pénalisante en termes :

- technique et financier : trajet le plus court, pas de liaison avec Balestas,
- risques / sécurité : s'éloigne de l'aérodrome, évite au maximum les zones rouges des plans d'exposition aux risques,
- administratif / urbanisme : moins complexe
- paysager / sensibilité en milieu naturel : impact moindre sur les crêtes ainsi qu'à Balestas, quasi évitement du survol du plateau de Germ avec ses zones humides à espèces sensibles (Drosera, amphibiens, ...).

1.5.4. Planning prévisible des travaux

Le planning prévisible pour la réalisation du projet concerné figure ci dessous. Les travaux s'étalent de juin 2017 à mars 2018.

Le planning des travaux a intégré la nécessité de réaliser le déboisement à l'automne qui découle de l'approche d'évitement adoptée dans la présente demande.

Tableau n° 3 : Planning prévisible des travaux

	juin-16	jul-16	août-16	sept-16	oct-16	nov-16	déc-16	janv-17	févr-17	mars-17	avr-17	mai-17	juin-17	jul-17	août-17	sept-17	oct-17	nov-17	déc-17	janv-18	févr-18	mars-18	avr-18	mai-18	juin-18
A Phase autorisations administratives																									
1 DAET																									
2 Servitude																									
3 DUP																									
4 Demande Défrichement																									
5 Enquête publique																									
6 Obtention des autorisations																									
7 Dossier destruction espèces protégées																									
B Phase Etudes techniques détaillées																									
1 Remontée mécanique																									
2 Bâtiment																									
C Phase consultation des entreprises																									
1 Remontée mécanique																									
2 Bâtiment																									
3 Ordres de service																									
D Travaux																									
1 Terrassement au droit des gares																									
2 Défrichement																									
3 Génie civil des gares																									
4 Génie civil des bâtiments																									
5 Génie civil de ligne																									
6 Montage des gares																									
7 Montage des pylônes de ligne																									
8 Déroulage du câble																									
9 Réglages et mise en service																									
10 Réception																									

2. DESCRIPTION DE L'IMPACT DES PROJETS SUR LES ESPECES PROTEGEES CONCERNEES

2.1. CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DU SITE

2.1.1. *Contexte réglementaire et espaces naturels à statut ou inventoriés*

a) Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

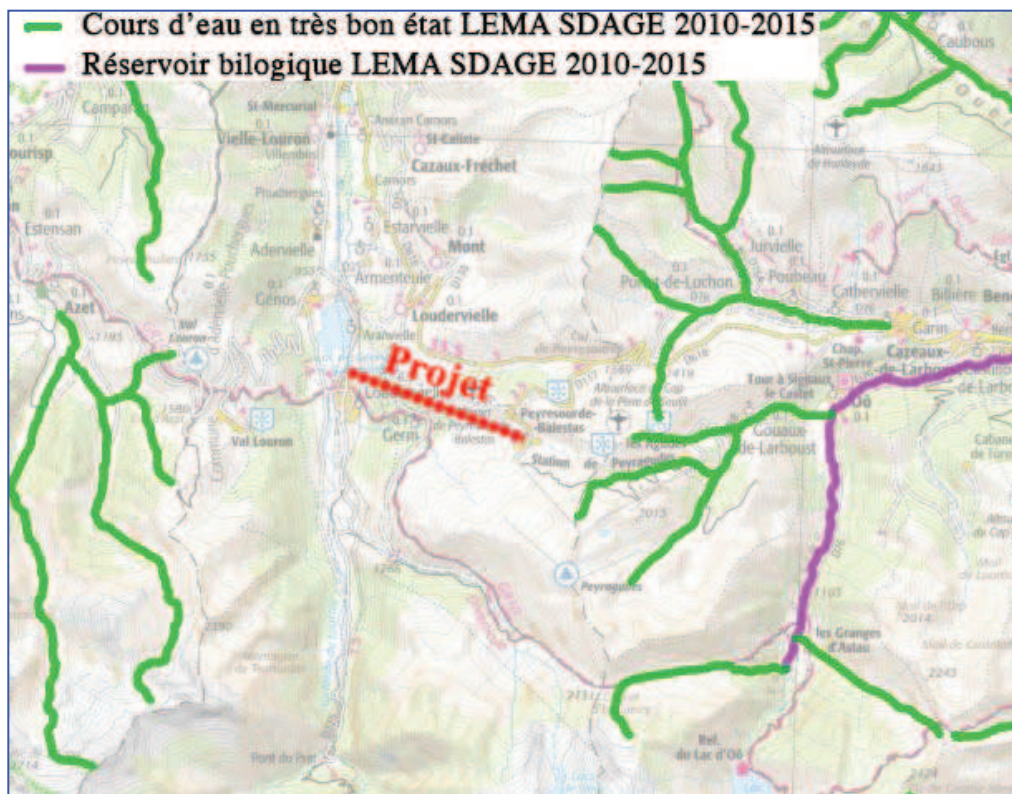
Le S.D.A.G.E. Adour-Garonne 2016-2021, présente 4 orientations fondamentales, chacune étant déclinée en plusieurs actions pour atteindre ces objectifs.

L'adéquation du projet par rapport au S.D.A.G.E. sera évaluée selon les 4 objectifs ci-dessous au chap. 7. :

- A. Créer les conditions de gouvernance favorables à l'attente des objectifs du SDAGE.
- B. Réduire les pollutions.
- C. Améliorer la gestion quantitative
- D. Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques

La carte ci dessous permet d'illustrer les cours d'eau en très bon état et les réservoirs biologiques définis par la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques dans le cadre du précédent SDAGE 2010 – 2015 (carte non disponible pour le nouveau SDAGE).

Carte n° 8 : Carte du statut des cours d'eau au regard du SDAGE antérieur (2010-2015)



Dans le cadre du rapport environnemental du dossier UTN, Puis de l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation, au titre du Code de l'Urbanisme, le projet a été jugé compatible avec les objectifs du SDAGE.

b) Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Neste-Ourse (SAGE)

Le SAGE Neste-Ourse a été lancé en 1999 et est actuellement au point mort depuis 2003.

c) Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)

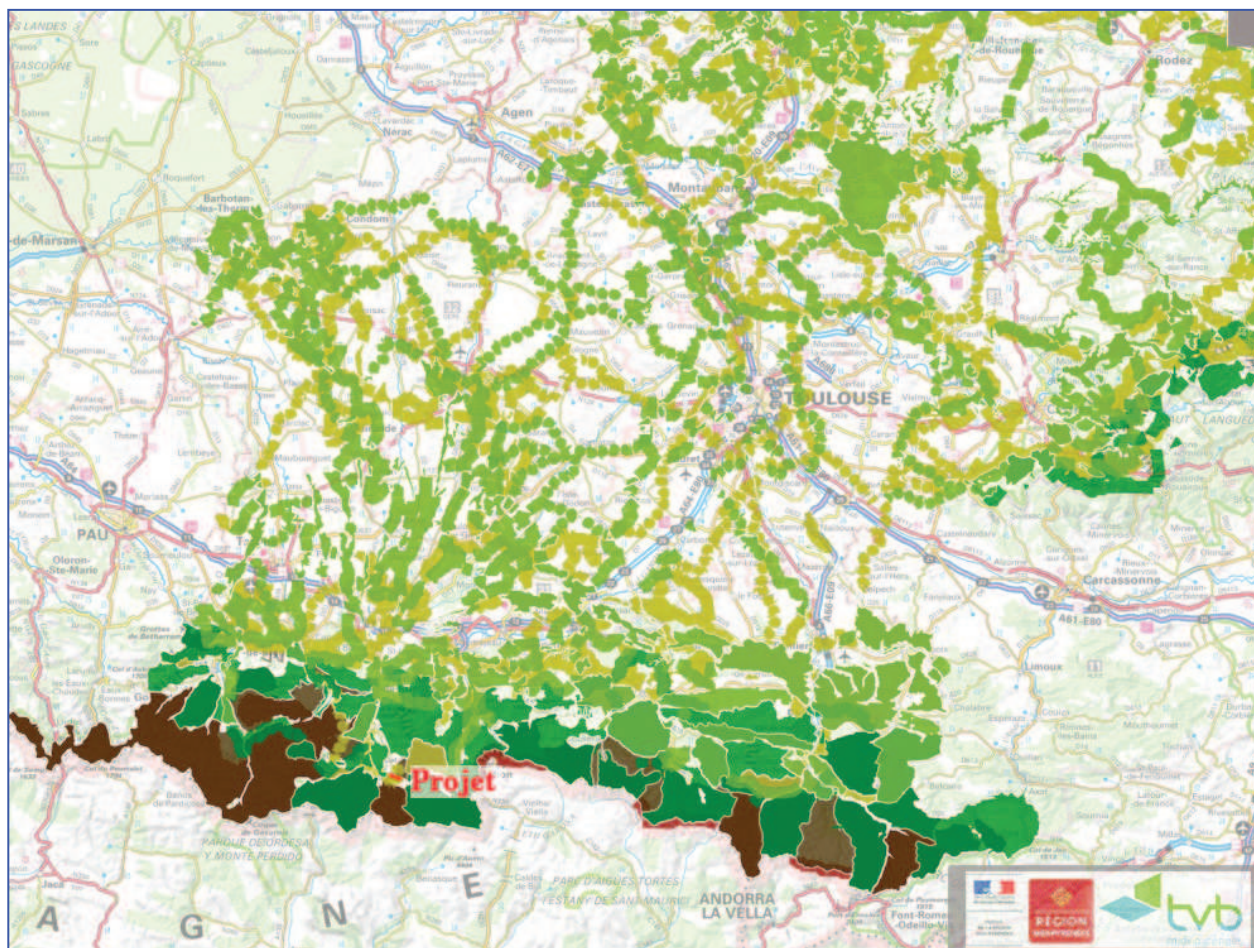
Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) permet à chaque région d'identifier sa Trame Verte et Bleue, support des continuités écologiques permettant d'atténuer l'érosion de la biodiversité.

En conséquence, le SRCE identifie :

- des réservoirs de biodiversité qui englobe tout ou partie d'espaces déjà inventoriés ou préservés (ZNIEFF, site Natura 2000, ...), que nous avons également recensés par ailleurs au regard de l'aire d'étude (cf. §. 3.5.12 et 3.5.13) et présentés dans les extraits de carte suivants par une entrée milieu,
- des corridors écologiques favorables à la continuité de la biodiversité également distingués par type de milieu, mais également en fonction de leur état de conservation.

Il convient de noter sur la carte à petite échelle ci-dessous, que la zone d'étude se situe au sein de la zone à forte densité de réservoirs de biodiversité de la zone montagne et que ces espaces sont quasiment en continuité les uns avec les autres. Ce constat n'a rien d'étonnant du fait de la forte concentration de biodiversité sur ces espaces au final modérément anthropisés, et principalement par des activités à moindre impact sur les espèces et les habitats (pastoralisme, production forestière, ...) ou à impacts localisés (hydroélectricité, tourisme estival ou hivernal, ...).

Carte n° 9 : *Projet et éléments du schéma régional de cohérence écologique (1/1 000 000ème)*



A plus grande échelle (cf carte ci-après), la même carte permet de préciser la situation de la zone projet, **située en dehors de tout réservoir de biodiversité**. La ligne survole cependant un réservoir de biodiversité de cours d'eau à préserver (cf. carte 18 ci-dessous, ruisseau de Germ).

S'y observe par contre un corridor écologique de milieu ouvert et semi-ouvert de plaine à remettre en bon état.