



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

**Avis de la mission régionale d'autorité environnementale
sur le projet de restructuration de la station de ski de la
commune de Formiguères (Pyrénées-orientales)**

N°Saisine : 2022-010173

N°MRAe : 2022APO22

Avis émis le 11 mars 2022

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 courrier reçu le 13 janvier 2022, l'autorité environnementale a été saisie par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) des Pyrénées-orientales pour avis sur le projet de restructuration de la station de ski de Formiguères localisée sur le territoire de la commune éponyme.

Ce projet fait l'objet d'une première demande de permis d'aménager et d'une demande d'autorisation d'exécuter les travaux (DAET) dont le dossier comprend une étude d'impact datée de septembre 2021.

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 (MRAe) de la région Occitanie.

Cet avis a été adopté en collégialité électronique conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 7 janvier 2022) par Jean-Michel Soubeyroux et Annie Viu.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 3 novembre 2020, 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 préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement ainsi que l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Par ailleurs, le parc naturel régional (PNR) des Pyrénées-catalanes a été consulté en date du 25 janvier 2022.

Conformément à l'article R. 122-9 du même code, l'avis devra 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 régie municipale des sports et loisirs (RMSL) de Formiguères, porte un projet de restructuration de la station de ski de la commune en vue « *d'améliorer le confort, la sécurité et l'attractivité générale du site sur les 4 saisons* ».

Ce projet comprend le remplacement du télésiège fixe « Calmazeille » par un appareil de type débrayable à véhicules mixtes sièges/cabines (télémixte) ainsi que le réaménagement du front de neige et de la piste verte « panoramique ». Il s'accompagne de l'aménagement des aires de départ et d'arrivée ainsi que d'un garage pour stocker l'ensemble des véhicules (cabines et sièges).

La réalisation de ce projet prévoit des 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 et la santé humaine, en phase chantier et dans son exploitation, y compris en cas de fonctionnement « 4 saisons ».

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont donc la préservation des habitats naturels, de la faune, de la flore et du cadre de vie en phase chantier et en phase exploitation ainsi que la vulnérabilité du projet au changement climatique.

Concernant la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement, la MRAe relève que l'étude d'impact peut être considérée comme formellement complète en vertu de la réglementation mais qu'elle 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 de fait que l'étude d'impact soit substantiellement complétée afin de constituer un document pertinent sur le fond.

Elle recommande en premier lieu de compléter la description du projet en phase chantier et en phase exploitation (fonctionnement « 4 saisons ») avec l'ensemble de ses composantes et leurs caractéristiques.

En ce qui concerne l'état initial de l'environnement, la MRAe recommande de compléter le chapitre sur les zonages réglementaires et d'inventaire et de réaliser des inventaires naturalistes complémentaires dans des conditions plus pertinentes aux observations naturalistes afin de mieux qualifier les enjeux du secteur.

Sur le volet du changement climatique, la MRAe recommande de fournir une analyse de la vulnérabilité du projet aux effets du changement climatique et de proposer des mesures d'adaptation. Un bilan carbone du projet est également souhaitable.

S'agissant plus spécifiquement du cadre de vie et des effets du trafic, la MRAe recommande enfin de produire une analyse des effets du projet sur le trafic induit et ses nuisances associées, en phase chantier et sur l'ensemble d'une année d'exploitation.

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 fait, la détermination des enjeux, l'analyse des impacts potentiels du projet sur ces derniers et la démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts (ERC) devront être mises à jour en conséquence.

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 station de ski de Formiguères se situe au sein du territoire de la commune éponyme (figure 1) et au cœur du Parc naturel régional des Pyrénées-catalanes (PNRPC). Elle dispose d'un domaine skiable qui se situe entre 1 700 m et 2 400 m d'altitude et qui s'étend sur un territoire de 26 ha (figure 2). Le projet de restructuration de la station concerne une zone d'étude plus restreinte au sein du domaine skiable qui comprend : le front de neige existant², l'actuel télésiège de « Calmazeille », le téléski « Cabane », le « télékit » et les pistes associées dont la piste « panoramique » (figure 3).



Figure 1 : localisation de la commune de Formiguères (extrait de la page 11 de l'étude d'impact)

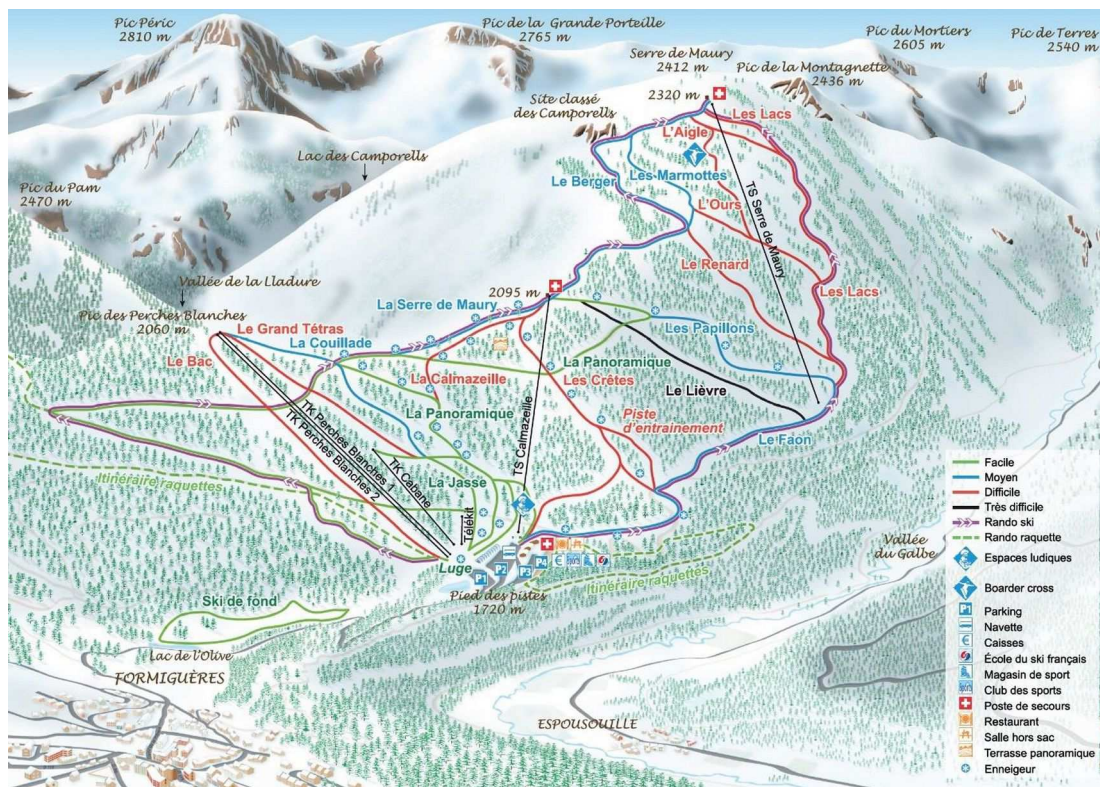


Figure 2 : cartographie du domaine skiable de la station de Formiguères (extrait de la page 55 de l'étude d'impact)

- 2 Le front de neige regroupe la totalité des services autour du bâtiment d'accueil de la station et constitue l'interface avec le domaine skiable via un accès direct aux pistes.

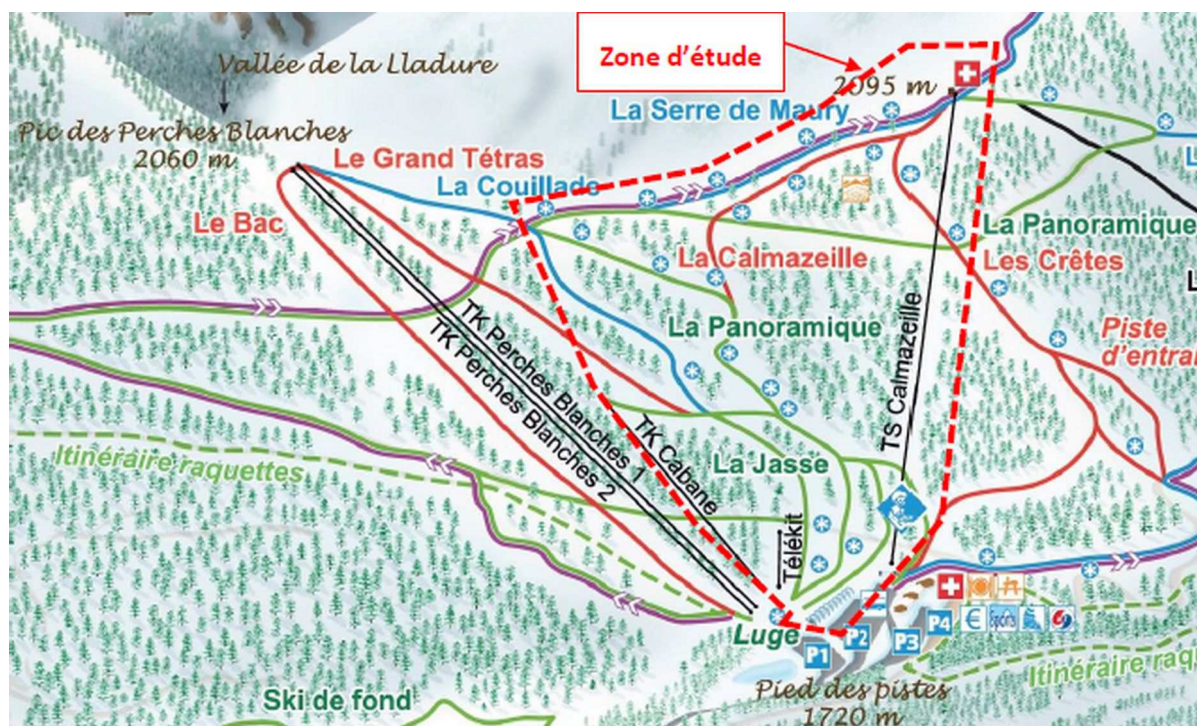


Figure 3 : cartographie de la zone d'étude du projet de restructuration (extrait de la page 56 de l'étude d'impact)

Le projet de restructuration a comme objectif essentiel de renouveler l'appareil principal de la station (télésiège fixe « Calmazeille) » *« qui approche de la fin de vie et dont la maintenance devient lourde et onéreuse »*.

En parallèle à ce remplacement, la régie municipale des sports et loisirs (RMSL) de Formiguères, en charge de la gestion de la station, souhaite *« améliorer le confort, la sécurité et l'attractivité générale du site sur les 4 saisons »* et a réalisé pour ce faire une étude de faisabilité qui a mis en exergue plusieurs enjeux et dysfonctionnements au sein du domaine.

Le projet comprend ainsi plusieurs opérations complémentaires visant à réaménager le front de neige (remplacement des téléskis, déplacement des tapis, terrassements des pistes) et la piste verte « panoramique » (reprise de la piste, équipement de l'ensemble du linéaire en neige de culture).

Le projet de restructuration constitue ainsi un projet d'ensemble qui comprend (figure 4) :

- le remplacement du télésiège fixe « Calmazeille » par un appareil de type débrayable à véhicules mixtes sièges/cabines (télémixte) présentant les caractéristiques techniques suivantes :

Caractéristiques	Existant	Projet
Longueur de l'appareil	1 460 m	1 460 m
Dénivellation	345 m	345 m
Altitude de départ	1 751 m	1 751 m
Altitude d'arrivée	2 096 m	2 096 m
Pente maximale	55%	55%
Nombre de pylônes	18	13
Débit	2 000p/h	2 400 p/h
Vitesse	2,3 m/s	5,5 m/s
Temps de montée	10m40s	4m30s

À noter que la hauteur des pylônes du nouveau télémix sera de 16 m maximum.

- le réaménagement du front de neige via :
 - l'agrandissement du front de neige avec une surface de 5 100 m² plane dégagée contre 1 600 m² actuellement, soit une augmentation des surfaces d'accueil de plus de 200 %. Pour ce faire, des places du parking amont vont être supprimées puis compensées par une extension du parking aval.
 - la reprise et la réorganisation du front de neige afin d'améliorer sa lisibilité et la gestion des flux de la clientèle avec par exemple le déplacement du tapis roulant couvert au niveau du front de neige, l'abaissement du niveau du jardin de l'école du ski français (ESF) ou encore l'aménagement du départ du nouveau téléporté ;
 - la suppression du télési « Cabane » et du « Télékit » qui seront remplacés par un seul appareil présentant les caractéristiques suivantes :

Caractéristiques	Valeur
Longueur de l'appareil	380 m
Dénivellation	63 m
Altitude de départ	1 748 m
Altitude d'arrivée	1 811 m
Pente maximale	25%
Nombre de pylônes	Env 5 pylônes
Débit	850 p/h
Vitesse	2,5 m/s

- le réaménagement de la piste verte « panoramique » en « *itinéraire facile commercial et équipé sur tout son linéaire de neige de culture* », qui présentera à terme la configuration suivante :

Caractéristiques	Valeur
Longueur de la piste	2 150 m
Dénivellation	345 m
Pente moyenne	16%
Pente maximale	25 %
Largeur	20 m
Vitesse	5,5 m/s

Le projet s'accompagne de l'aménagement des aires de départ et d'arrivée ainsi que d'un garage pour stocker l'ensemble des véhicules (cabines et sièges).

L'ensemble des aménagements va impliquer des travaux de terrassements sur près de 40 000 m² de surface pour un volume de déblais / remblais d'environ 22 000 m³.

La réalisation du télémixte et du nouveau télési vont engendrer un défrichement sur une surface de 2,6 ha (2,58 ha pour le télémixte et 0,02 ha pour le télési). Ce défrichement a été autorisé par arrêté préfectoral³.

Les travaux sont prévus entre avril et novembre 2022 (voir planning page 51 de l'étude d'impact).

Un plan masse du projet est présenté ci-dessous (figure 4).

3 Arrêté préfectoral n°DDTM/SEFSR/2022025-0001 du 25 janvier 2022

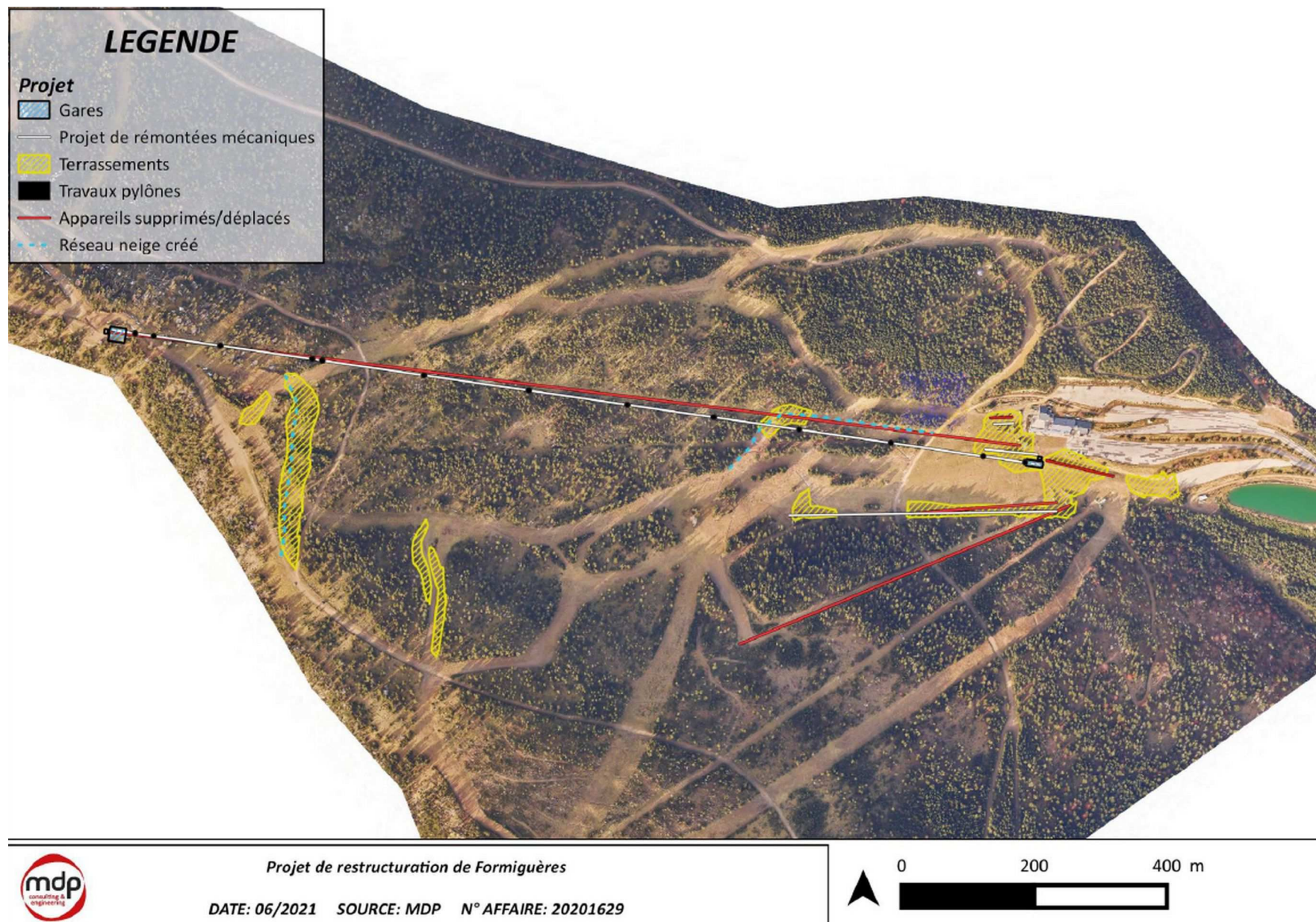


Figure 4 : plan masse du projet de restructuration de la station de Formiguères (extrait de la page 53 de l'étude d'impact)

1.2 Contexte réglementaire

Le présent projet de restructuration comprend la création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure (télémixte). 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 réglementation⁴.

En outre, en vertu des articles L.122-1 III et R.122-2 III du Code de l'environnement, l'ensemble du projet global de restructuration (remplacement du télésiège « Calmazeille » 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 une première demande de permis d'aménager et la demande de DAET dont le dossier comprend une étude d'impact datée de septembre 2021.

À noter que la station de ski de Formiguères a initié un précédent projet de restructuration de son domaine skiable prévoyant notamment le développement de ce domaine sur un versant inexploité du secteur des Perches Blanches avec l'installation d'un télésiège fixe et de 3 nouvelles pistes. Ce projet a fait l'objet d'un dossier de création d'une unité touristique nouvelle locale (UTNL) en 2019 et a été abandonné depuis⁵.

Toutefois, la MRAe informe qu'elle a émis un avis sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Formiguères pour la réalisation de cette UTNL en date du 24 octobre 2019⁶. Elle souligne que cette évaluation environnementale comportait des éléments qui ont été réutilisés pour la réalisation de l'étude d'impact du projet actuel, à l'image des inventaires naturalistes.

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 et la santé humaine, en phase chantier et dans son exploitation, y compris en cas de fonctionnement « 4 saisons ».

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont donc la préservation des habitats naturels, de la faune, de la flore et du cadre de vie en phase chantier et en phase exploitation ainsi que la vulnérabilité 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 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.

L'étude d'impact doit être substantiellement complétée afin de constituer un document pertinent, clair et lisible. 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.

Le détail des recommandations est fourni dans la suite du présent avis.

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

5 Le projet de 2019 est présenté dans le chapitre sur les variantes (pages 205 et 206 de la présente étude d'impact)

6 Avis disponible sur http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_mrae_2019ao154.pdf

3.2 Description du projet

La description du projet réalisée dans l'étude d'impact (pages 33 et suivantes) présente un bon niveau de détail et d'illustration, permettant ainsi d'avoir une connaissance précise dudit projet.

Toutefois, des compléments doivent être apportés sur l'ensemble des composantes de la phase chantier. La MRAe relève en particulier que l'étude d'impact ne joint pas d'éléments sur la gestion des engins de chantier (stockage, circulation sur le site, entretien...), sur les opérations d'hélicoptage ou encore sur les conditions de remise en état de l'emplacement des anciens appareils et la question du devenir des matériaux démantelés et des terres issues des fouilles pour les enneigeurs. Des compléments sont attendus sur ces points.

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

La MRAe recommande de compléter la description de la phase chantier du projet avec l'ensemble de ses composantes et leurs caractéristiques.

L'analyse des effets de cette phase chantier sur l'environnement et la santé humaine doit être réactualisée si besoin.

En ce qui concerne la « phase vie » du projet, la MRAe relève que le « *télémixte sera ouvert en été, ce qui permettra de développer une offre 4 saisons sur la station* ».

Elle s'interroge de fait sur le fonctionnement « 4 saisons » évoqué par le projet et ses conséquences sur l'ensemble des enjeux environnementaux du secteur, l'étude d'impact n'étant pas assez précise à ce sujet.

L'évaluation environnementale doit ainsi porter sur le projet d'ensemble, incluant donc la mise en œuvre du fonctionnement « 4 saisons » et ses conséquences sur l'environnement et la santé humaine (ex : biodiversité, déplacement...).

La MRAe recommande de compléter la description du projet en précisant les modalités de la mise en œuvre du fonctionnement « 4 saisons » de la station.

L'évaluation environnementale doit être complétée par une analyse précise des effets de ce fonctionnement sur l'environnement et la santé humaine.

3.3 État initial de l'environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement (EIE) est présentée dès la page 54 de l'étude d'impact.

La MRAe relève que ce chapitre n'est pas suffisamment développé et pertinent sur les zonages réglementaires et d'inventaire naturalistes (page 115) et plus particulièrement sur le « *contexte biotique* » (page 123) pour permettre une évaluation environnementale complète et satisfaisante du projet.

En premier lieu, le chapitre sur les zonages réglementaires et d'inventaire omet de mentionner la zone importante pour la conservation pour les oiseaux (ZICO) « *Puig Carlit et ses environs* » ainsi que l'ensemble des plans nationaux d'action (PNA) relatifs à des espèces menacées (Aigle royal, Desman des Pyrénées, Faucon crécerellette, Grand Tétràs, Gypaète, Vautour fauve...) dont les périmètres croisent celui de la zone d'étude.

La MRAe recommande de compléter le chapitre sur les zonages réglementaires et d'inventaire en mentionnant la ZICO « *Puig Carlit et ses environs* » ainsi que l'ensemble des périmètres des PNA concernés.

Une analyse des enjeux consécutifs à la présence de ces périmètres doit être produite dans l'étude d'impact. Les effets du projet sur ces enjeux ainsi que les mesures ERC devront être réactualisés en conséquence.

S'agissant du « *contexte biotique* », la MRAe relève que les inventaires présentés dans l'étude d'impact sont en fait ceux qui « *ont été menés par la Société Alp'Pages dans le cadre du dossier UTN en 2018. Les inventaires se sont déroulés de février jusqu'en août avec au total 3 soirées et 5 journées* ». Il n'y a donc pas eu d'inventaires complémentaires et actualisés pour le présent projet.

À cet effet, la MRAe rappelle que dans son avis du 24 octobre 2019, elle a émis des critiques quant à la qualité de ces inventaires, notamment que :

- « *Huit jours d'inventaires écologiques ont été réalisés en 2018 (février, avril, mai, juin, juillet et août). Ces prospections naturalistes sont de faible qualité, réalisées par des experts généralistes sur un*

faible nombre de journées de prospection, dont la majorité s'est déroulée dans des conditions impropres à la réalisation d'inventaires (neige, troupeaux présents). L'état initial de l'environnement est partiel et donc incomplet. » ;

- « Plusieurs espèces [d'oiseaux] notamment la Mésange boréale et le Sizerin flammé, habituellement absentes des Pyrénées orientales et ont été contactées. La pertinence de ces prospections de terrain pose question. »

Elle relève par ailleurs une probable confusion dans l'inventaire floristique entre le Genêt ailé du Dauphiné et le Genêt sagitté. En effet, la première espèce demeure très rare et peu probable sur l'emprise de projet (habitats inadaptés, site perturbé) alors que la seconde est plutôt fréquente. De fait, la mesure de mise en défend du Genêt ailé du Dauphiné proposée dans l'étude d'impact (mesure ME1) semble inadaptée. Sa pertinence devra être vérifiée.

La mise à jour de ce chapitre et la réalisation de nouveaux inventaires est donc indispensable. En outre, la détermination des enjeux, l'analyse des impacts potentiels du projet sur ces derniers et la démarche d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC) mise en place ne sont pas pertinentes en l'état et doivent être reprises en conséquence.

Sur la forme, il serait opportun de fournir des illustrations permettant de cartographier les enjeux et par la suite de les superposer avec les secteurs concernés par le projet.

La MRAe rappelle enfin que dans le cas où des espèces protégées seraient identifiées via les inventaires complémentaires, l'étude d'impact devra prendre en compte ces espèces protégées et leurs habitats par la mise en place de mesures dédiées et le cas échéant, par la réalisation d'un dossier de demande de dérogation pour destruction d'individus, déplacement d'espèces et destruction/altération d'habitats d'espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du Code de l'environnement.

La MRAe recommande de réaliser des inventaires complémentaires dans des conditions plus pertinentes aux observations naturalistes afin de mieux qualifier les enjeux du secteur.

La détermination des enjeux, l'analyse des impacts potentiels du projet sur ces derniers et la démarche ERC devront être mises à jour en conséquence.

Des cartographies des enjeux naturalistes relevés par les inventaires devront être produites, de même qu'une carte permettant de superposer ces enjeux aux secteurs concernés par le projet.

3.4 Compatibilité du projet avec les documents de planification

L'analyse de compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Formiguères et le schéma de cohérence territoriale (SCoT) des Pyrénées-catalanes est présentée à la page 159 de l'étude d'impact.

Le document conclut à la compatibilité du projet avec ces deux plans.

Toutefois, la MRAe relève qu'il n'est pas fait la démonstration de la compatibilité du projet avec d'autres documents cadres en vigueur sur le territoire, en particulier la charte du PNR des Pyrénées-catalanes et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Haute Vallée de l'Aude.

La MRAe recommande de fournir une analyse de la compatibilité du projet avec la charte du PNR des Pyrénées-catalanes et le SAGE de la Haute Vallée de l'Aude.

3.5 Vulnérabilité du projet au changement climatique

La MRAe relève que l'étude d'impact ne traite pas suffisamment des effets du changement climatique sur le projet, en particulier de ses conséquences sur la diminution du nombre de journées d'enneigement et la hausse prévisible des consommations d'eau pour la compenser à long terme via l'utilisation de neige de culture. Seules des informations générales et portant principalement sur les Alpes sont évoquées.

Il convient que l'étude d'impact analyse dès à présent la vulnérabilité du projet et plus généralement du fonctionnement de la station au changement climatique et propose le cas échéant une démarche d'adaptation à ces effets en analysant les incidences éventuelles sur l'environnement.

La MRAe recommande de fournir une analyse détaillée de la vulnérabilité du projet au changement climatique et de fournir et analyser des mesures d'adaptation en conséquence.

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

3.6.1 Faune, flore et habitats naturels

Indépendamment de la nécessité de réaliser des inventaires complémentaires et, de fait, d'actualiser l'analyse des effets du projet et la démarche ERC, la MRAe souhaite d'ores et déjà faire part de ses remarques quant aux mesures ERC actuellement proposées dans l'étude d'impact.

En premier lieu, la MRAe note que « *les opérations qui induisent un dérangement seront réalisées après le 15 août mis à part le démontage des appareils existants qui sera réalisé dès la fonte des neiges, avant l'installation des nichées* » (mesure de réduction MR1 – page 210). Or, il s'avère qu'une partie du télésiège existant et de la gare d'arrivée sont situées dans une « zone de sensibilité majeure » (ZSM) pour le Gypaète barbu. La présence de cette ZSM signifie qu'il ne peut y avoir de survol en hélicoptère durant la période où elle est active. Le démontage des pylônes et de la gare d'arrivée ne peut donc pas être réalisée par héliportage au printemps.

Par la suite, la MRAe relève que le projet de restructuration permet de réduire le nombre d'appareils sur le domaine skiable de Formiguères, mais que le risque de collision entre l'avifaune et les câbles des appareils installés existe toujours. Il est ainsi prévu que le télémixte soit équipé de dispositifs visuels⁷ pour réduire la potentialité de percussion (mesure de réduction MR7 – voir page 219). L'espacement préconisé entre deux de ces dispositifs est de 5 à 7 mètres, toutefois l'étude d'impact prévoit la mise en place d'un dispositif tous les 12 m sans que ne soient apportées les justifications nécessaires. La MRAe s'interroge en outre sur l'opportunité d'augmenter le linéaire de câbles équipé de ces dispositifs sur le domaine skiable au-delà de l'emprise du projet et souhaite que l'étude d'impact se positionne à ce sujet.

Concernant la mesure de suivi de chantier environnemental (MS1 – page 220), la MRAe estime opportun que soient précisées les compétences attendues de « *l'assistance à maîtrise d'ouvrage environnementale* » notamment en termes d'écologie et de gestion des milieux naturels.

Enfin, la MRAe estime que la démarche ERC doit s'enrichir de mesures visant à « cadrer écologiquement » les opérations de défrichement, par exemple en s'assurant de l'absence d'arbres à cavités occupées (oiseaux, mammifères...) et en mettant en place un protocole d'action si nécessaire.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets du projet sur la faune, la flore et les habitats naturels ainsi que la démarche ERC mise en place :

- en prenant en compte la présence de la zone de sensibilité majeure pour le Gypaète barbu et ses conséquences opérationnelles ;
- en proposant la mise en place de dispositifs visuels sur l'ensemble du linéaire du domaine skiable tout en respectant les préconisations d'espacement entre deux dispositifs, sinon en justifiant de la non-prise en compte de ces préconisations ;
- en précisant les compétences attendues de « *l'assistance à maîtrise d'ouvrage environnementale* » ;
- en proposant des mesures visant à « cadrer écologiquement » les opérations de défrichement.

3.6.2 Cadre de vie, trafic et nuisances induites.

En ce qui concerne les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine (page 152 de l'étude d'impact), la MRAe s'interroge sur les conséquences du projet en termes de trafic routier et de nuisances induites, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation.

En effet, l'étude d'impact mentionne (page 152) que « *les travaux engendreront un dérangement dû aux allers/retours des camions sur la route départementale permettant l'accès à la station de ski. Cependant, les zones habitées sont assez éloignées pour ne pas être impactées par ces nuisances. En effet, aucun logement ne se situe sur la station de Formiguères. Les logements touristiques et les habitations se trouvent au niveau du centre de la commune.* ».

⁷ Il s'agit de balises suspendues aux câbles du télésiège à intervalle régulier, permettant ainsi d'accroître la visibilité de ces câbles pour l'avifaune (oiseaux) et de réduire les risques de collisions.

La MRAe relève à cet effet qu'il n'existe qu'une seule route carrossable permettant d'accéder à la station depuis la commune de Formiguères. Cette route traverse les zones habitées de la commune, contrairement à ce qui est annoncé dans l'étude d'impact (voir figure 5). Il semble ainsi incorrect d'affirmer que des zones habitées ne seront pas impactées par les nuisances induites par le trafic routier en phase chantier.



Figure 5 : photographie aérienne de l'accès routier entre la commune de Formiguères et la station de ski (source IGN)

S'agissant de la phase exploitation du projet, la MRAe relève que le « *télémixte sera ouvert en été, ce qui permettra de développer une offre 4 saisons sur la station* » et qu'« *à la suite d'une demande du parc naturel régional, la route d'accès au parking Camporells sera fermée aux touristes l'été. Les randonneurs devront se garer sur le parking à l'entrée de la station* » (page 154).

La MRAe s'interroge de fait sur les déplacements induits par cette nouvelle clientèle qui n'ont pas été suffisamment analysés dans l'étude d'impact. Des compléments d'analyse sur le volet trafic / déplacement sont donc attendus. Elle souhaite également que l'étude d'impact propose des mesures visant à recourir à d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle (ex : mise en place d'une navette, promotion du covoiturage...).

La MRAe recommande de produire une analyse des effets du projet sur le trafic routier induit et ses nuisances associées, en phase chantier et sur l'ensemble d'une année d'exploitation. Une démarche d'évitement et de réduction des impacts prévisibles sur l'environnement et la santé humaine devra être proposée en conséquence.

Des mesures en faveur de la promotion des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle sont opportunes.

La MRAe relève l'absence de bilan carbone global du projet de restructuration et plus largement du projet de fonctionnement « 4 saisons ». Comme mentionné dans les chapitres ci-dessus, le projet est susceptible d'impacts sur les milieux naturels qui œuvrent au stockage et à la séquestration du carbone. Il induit en outre des déplacements, en phase chantier et en phase exploitation, susceptibles d'avoir des effets sur les émissions de gaz à effet de serre.

La réalisation d'un bilan carbone est donc essentiel pour compléter l'analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé humaine.

La MRAe recommande que l'étude d'impact fournisse un bilan carbone du projet de restructuration et plus largement du projet de fonctionnement à venir de la station de Formiguères.