

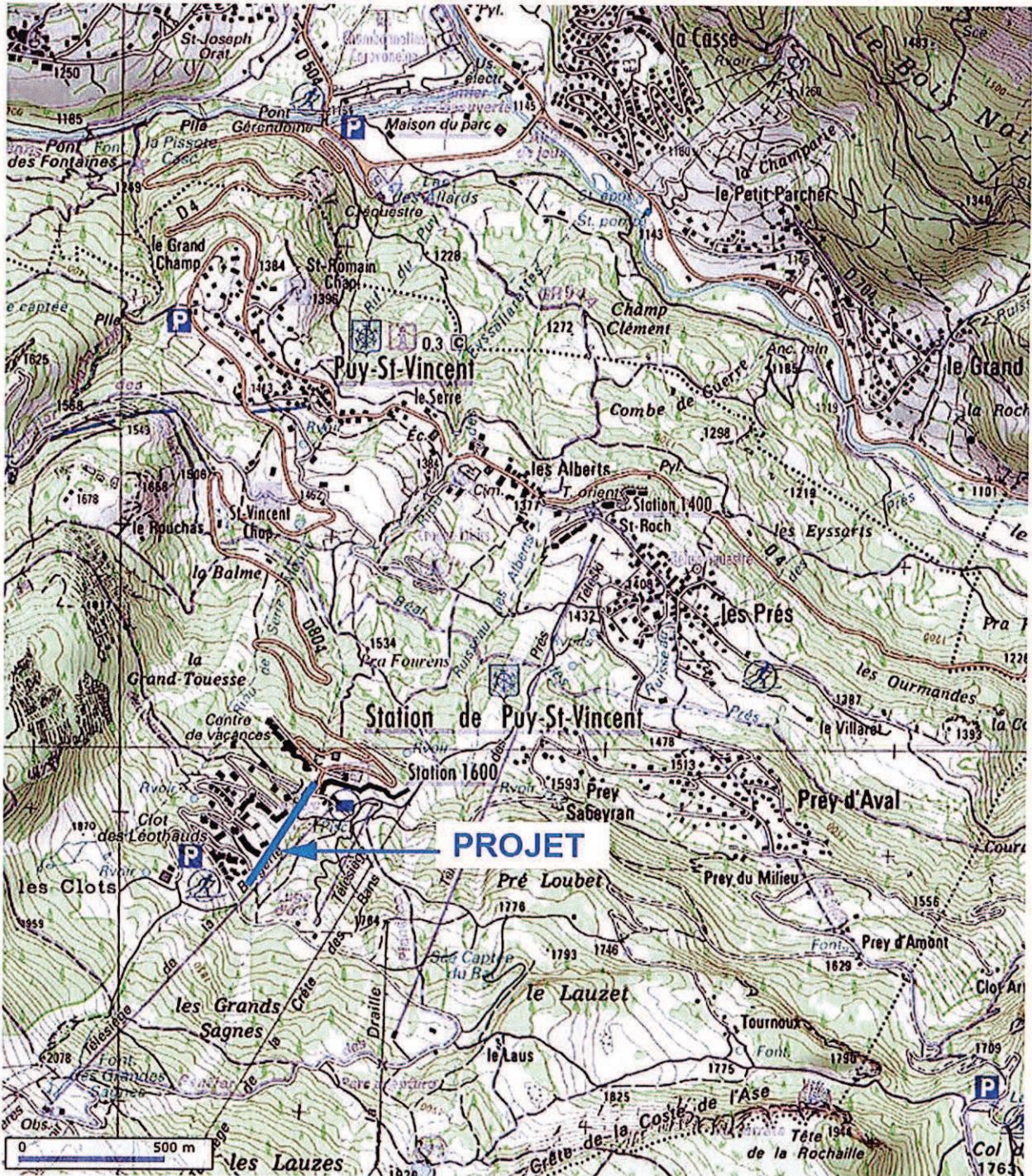
**TELECABINE DE LIAISON  
STATION 1 600 - STATION 1 800**

**DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS  
PRÉALABLE À LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT  
(ART. R122.2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)**

— ANNEXE 2 —

**PLANS DE SITUATION**

**COMMUNE DE PUY SAINT VINCENT (05)**  
**TÉLÉCABINE DE LIAISON STATION 1 600 - STATION 1 800**



**DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PRÉALABLE À LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT**

**ANNEXE 2.2 - SITUATION DÉTAILLÉE.**

**TELECABINE DE LIAISON**

**STATION 1 600 - STATION 1 800**

**DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS  
PRÉALABLE À LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT  
(ART. R122.2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)**

— ANNEXE 3 —

PHOTOS DU SITE

Vue n° 1 – Zone de départ (gare aval G1)

La gare aval est implantée dans la zone urbaine, sur le parking à l'entrée de la station de 1 600, en lieu et place de la zone d'arrêt des navettes routières. (Prise de vue juillet 2015).



Vue n° 2 – Vue du tracé depuis l'aval

Vue complémentaire à la photo n°1. L'axe de l'appareil emprunte la bordure sud du front de neige des urbanisations du Clot des Léothauds. La zone d'arrivée située sur un large replat est invisible sur cette photo, car masqué par la rupture de pente. (Prise de vue juillet 2015)



Vue n° 4 – Zone de départ vue depuis l'amont.

Vue dominante depuis la piste du front de neige. Le tracé de la télécabine passe sur la partie droite de la photo. (Prise de vue juillet 2015)



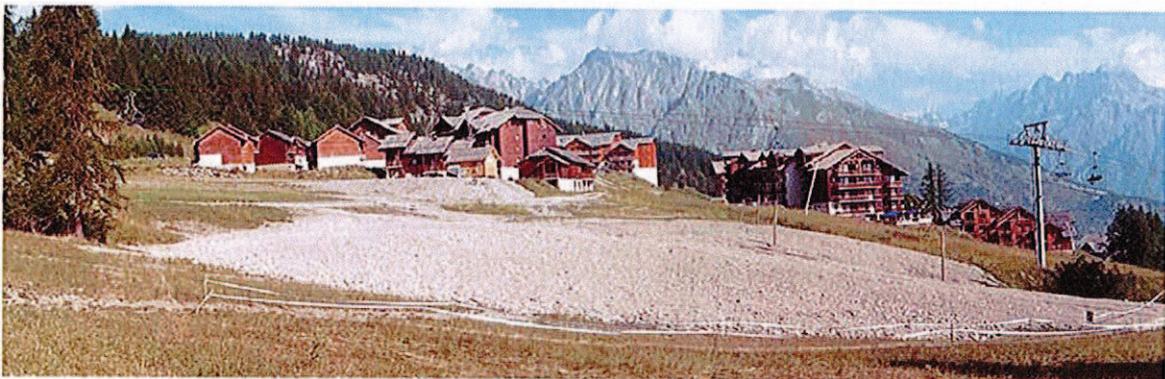
Vue n° 5 – Partie intermédiaire du tracé, vers l'amont.

Vue depuis le front de neige du Clot des Léothauds. Le tracé passe en appui sur la bordure boisée située sur la partie gauche de la photo. Le bosquet de mélèzes situé au centre sera abattu : ce sont les seuls arbres touchés par le projet. (Prise de vue juillet 2015)



Vue n° 8 : vue générale de la zone d'arrivée (hiver-été).

L'arrivée de l'appareil et la gare amont se situent sensiblement au centre de la photo. Au fond, à gauche, devant les immeubles, la plateforme du jardin d'enfants. (Prises de vue février 2012 et juillet 2015).



Vue n° 9 : vue de la zone d'arrive.

Photo prise depuis les urbanisations de la station 1 800. Au centre la zone d'arrivée, à droite le jardin d'enfants et le chalet ESF (Prise de vue juillet 2015).



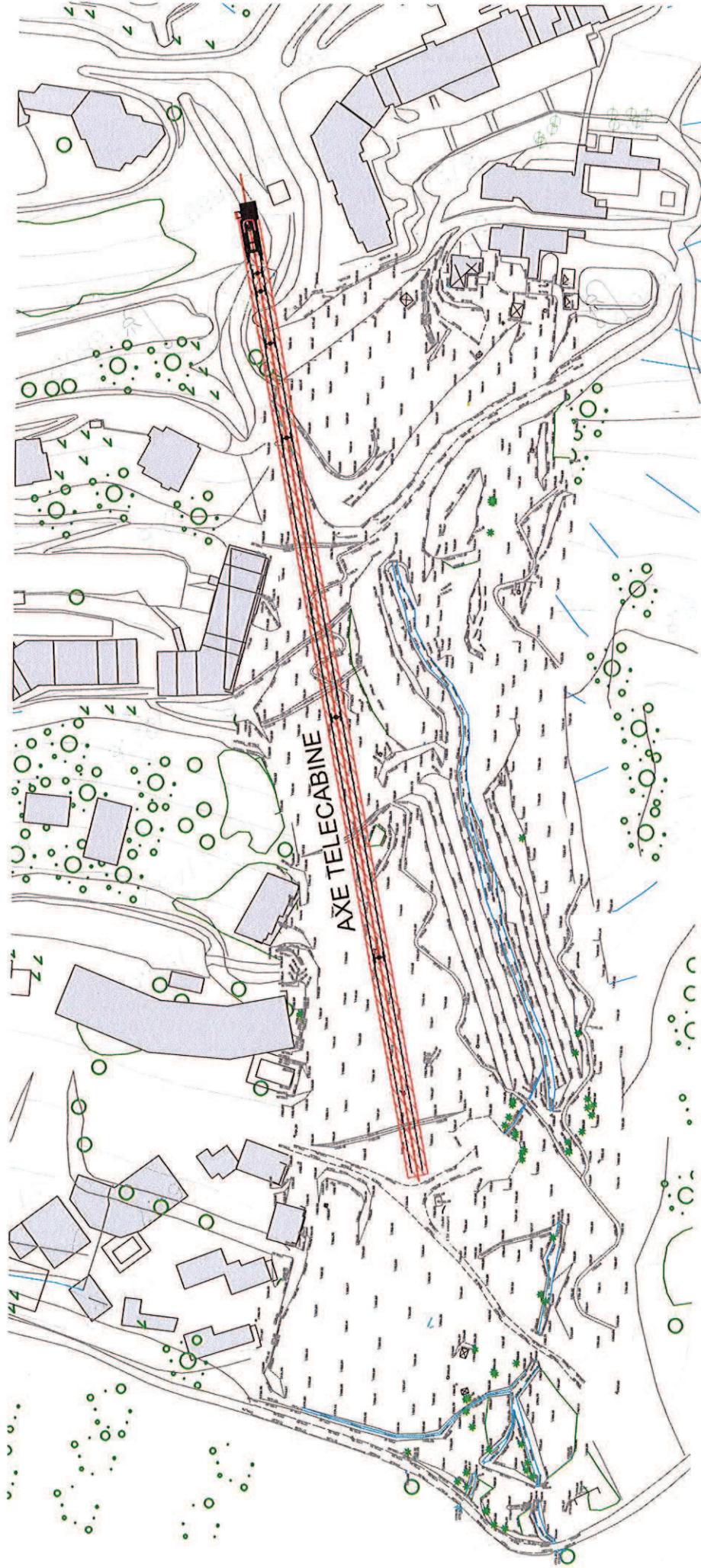
**TELECABINE DE LIAISON**  
**STATION 1 600 - STATION 1 800**

**DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS**  
**PRÉALABLE À LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT**  
**(ART. R122.2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)**

— ANNEXE 4 —

PLANS DU PROJET

**COMMUNE DE PUY SAINT VINCENT - TELECABINE DE LIAISON STATION 1 600 - STATION 1 800**



**DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PRÉALABLE À LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT**

**ANNEXE 4.2 - AXE DU TRACÉ SUR FOND TOPO.**

**TELECABINE DE LIAISON**

**STATION 1 600 - STATION 1 800**

**DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS  
PRÉALABLE À LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT  
(ART. R122.2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)**

— ANNEXE 5 —

**ABORDS DU PROJET**

(Sans objet : projet relevant de la rubrique 42° de  
l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement)

**TELECABINE DE LIAISON**

**STATION 1 600 - STATION 1 800**

**DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS  
PRÉALABLE À LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT  
(ART. R122.2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)**

**— ANNEXE 6 —**

**NOTICE TECHNIQUE**

# STATION de Puy St Vincent

## COMMUNE DE PUY SAINT VINCENT

### Télécabine de liaison station 1600 / station 1800

#### DESCRIPTION GENERALE

La télécabine est de technologie à pinces débrayables comprenant des cabines 8 places assises / 10 places debout. Son débit provisoire est de 700 p/h pour un débit dimensionné à terme de 1 200 p/h.

#### 1) Station retour fixe aval

La station aval est constituée d'une charpente métallique propre supportée par un massif béton reprenant la tension au centre de la gare et un fut métallique à l'avant de la gare pour support de la mécanique de trainage des véhicules. Elle est équipée d'un châssis fixe recevant la poulie retour.

Cette station est de type compact (voir schémas ci-dessous) pour limiter au maximum son emprise au sol compte tenu de la faible place disponible au droit de l'implantation de la gare aval. Ceci permet de limiter l'impact visuel et la hauteur de cette gare en remplaçant la couverture standard par une couverture réduite aux mécaniques de trainage des cabines et ceci permet aussi de limiter le coût d'investissement de l'installation. Les dimensions de la gare sont de l'ordre de 15 à 19 m de longueur maximum en fonction du type de constructeur par ~8 m de largeur et pour une hauteur hors tout de l'ordre de 4.5 m.

Les capots métalliques de couverture des mécaniques de gare sont vitrées côté intérieur et le reste est peint d'une couleur soumise au choix du maître d'ouvrage (généralement le choix se porte sur un gris clair qui reste proche de la teinte des pièces galvanisées constituant les passerelles, gardes corps, échelles et pied métallique de la gare).

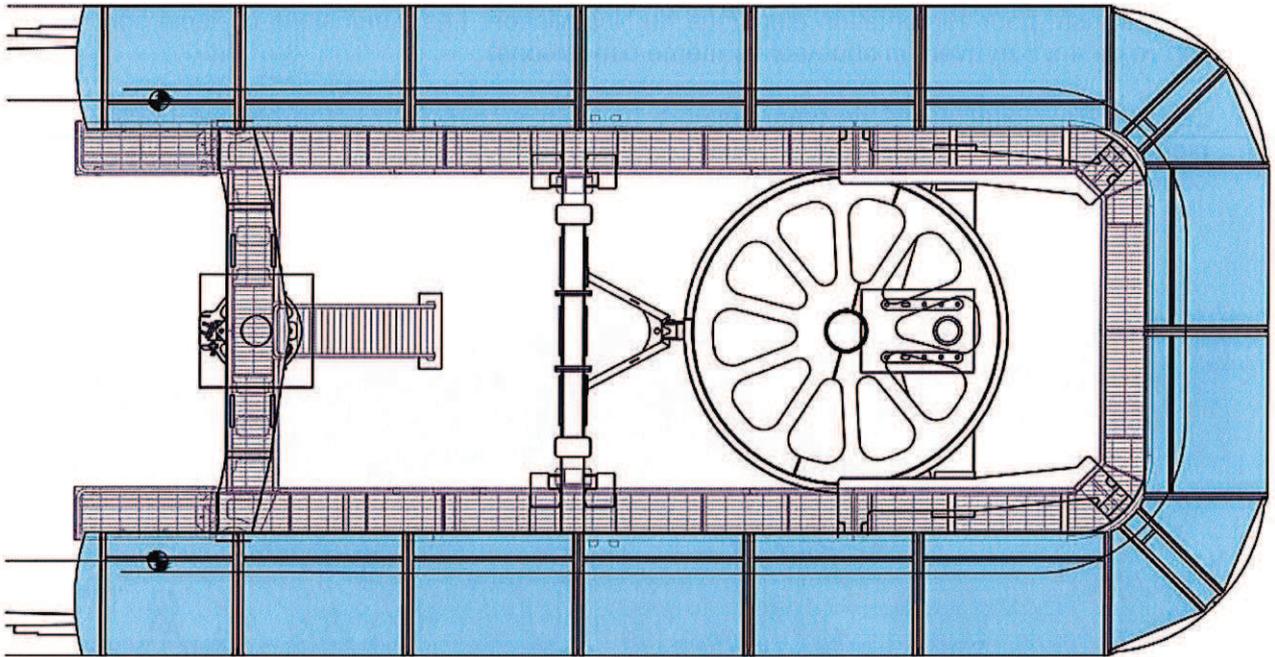
Un quai positionné sensiblement au niveau de la route goudronnée à proximité permet l'accès des piétons aux cabines. Il sert au débarquement / embarquement des piétons et sa localisation est dans le contour (dans l'axe à l'aval). Un plan incliné permet l'accès des personnes à mobilité réduite sur ce quai depuis la voirie.

Un local d'exploitation de dimensions réduites (3 x 3 m) abrite l'armoire électrique de commande de la gare retour. Il sert aussi de poste de surveillance au niveau du quai dans le cas où un opérateur est présent dans cette gare (le fonctionnement de l'installation étant prévu avec un contrôle déporté de cette zone depuis la station motrice amont par caméras). Le local d'exploitation est de type ossature bois sur vide sanitaire habillé en pierre et les couvertures sont en bacs aciers peints de couleur RAL 7022 comme la couverture de la gare amont (voir gare motrice amont ci-après).

## STATION de Puy St Vincent

### COMMUNE DE PUY SAINT VINCENT

#### Télécabine de liaison station 1600 / station 1800



#### 2) Station motrice tension amont

La station amont est de conception et de dimensions standards avec couverture totale de la gare (voir schémas ci-dessous). Ceci permet un stockage de l'ensemble des véhicules dans la gare même au débit à terme de 1 200 p/h et permet d'éviter la construction d'un garage spécifique pour ces cabines. Elle reçoit un châssis mobile équipé du mécanisme d'entraînement de la poulie motrice (groupe treuil comprenant le moteur électrique, le moteur thermique de secours s'il n'est pas déporté dans le local d'exploitation et le réducteur de vitesse). La mise en tension du câble est hydraulique et réalisée par vérin.

La partie basse des habillages latéraux et la sous face de la gare sont habillées en bois. La couverture en bacs aciers ainsi que les profilés métalliques sont peints de couleur RAL 7022 (voir schémas ci-après).

Les dimensions de la gare sont de l'ordre de 20 à 23 m de longueur maximum en fonction du type de constructeur par ~8 m de largeur et pour une hauteur hors tout de l'ordre de 7.5 m.

Un quai positionné sensiblement au niveau de la plateforme de débarquement permet l'accès des piétons aux cabines. Il sert au débarquement / embarquement des piétons et sa localisation est dans le contour (dans l'axe à l'amont). Un plan incliné permet l'accès des personnes à mobilité réduite sur ce quai depuis la plateforme.

Un local d'exploitation principal sert de poste de surveillance au niveau de la zone débarquement / embarquement des piétons. Il abrite l'armoire électrique de commande de

# STATION de Puy St Vincent

## COMMUNE DE PUY SAINT VINCENT

### Télécabine de liaison station 1600 / station 1800

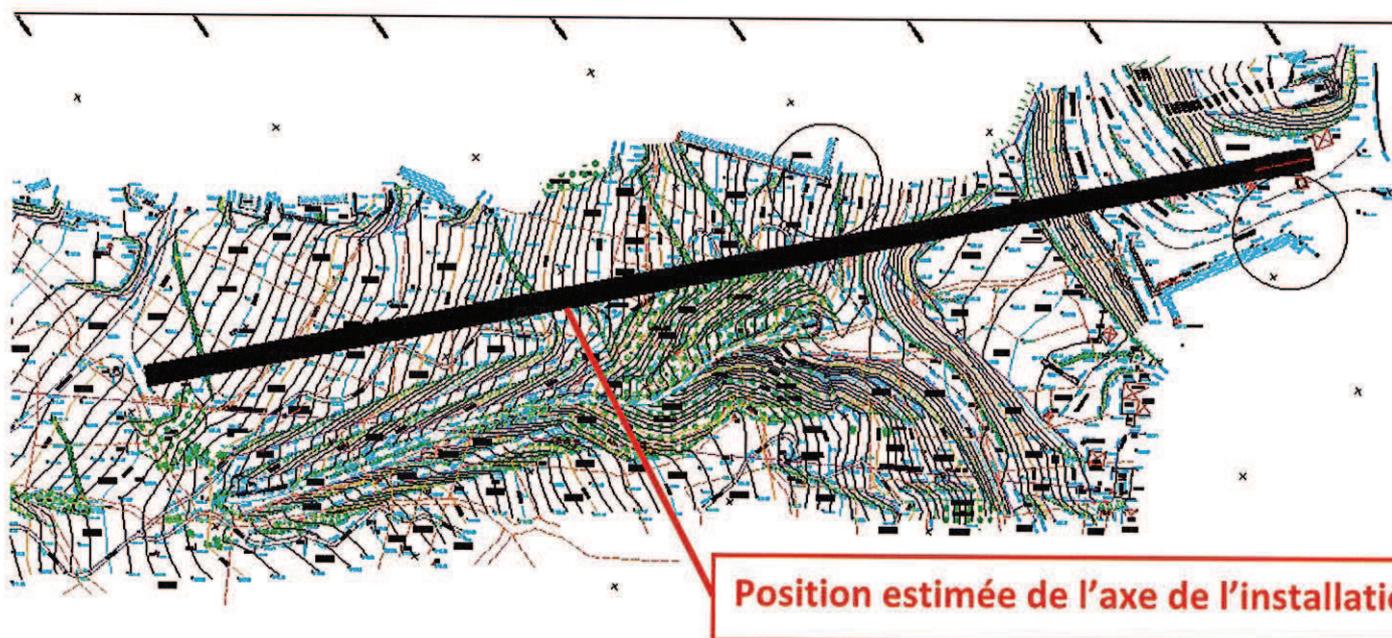
#### 3) Ligne

La largeur de voie est réduite (de l'ordre de 5.2 ou 5.3 m contre 6.1 pour un télésiège 6 places standard) ce qui permet de limiter l'emprise de la ligne ainsi que la proximité des cabines par rapport aux bâtiments résidentiels à proximité. La distance entre le bord des cabines et ces bâtiments restant supérieure à 20 m.

Les ouvrages de ligne sont constitués de pylônes mono fûts fixés sur des massifs bétons. Leur nombre est de 5 ou 6 (en fonction de la technologie proposée par les différents constructeurs) pour une hauteur variable entre 6 et 15 m. Ils sont de type similaires aux pylônes des télésièges 6 places standard mais avec des potences plus étroites adaptées à la largeur réduite de la voie de l'installation.

Les pylônes supportent les balanciers par l'intermédiaire de potences équipées de passerelles pour un entretien commode. Une ligne de vie est installée le long des échelles d'accès.

#### Superposition du tracé sur le plan cadastral



L'axe de l'installation est à une distance de l'ordre de 20 m des bâtiments les plus proches. Avec la voie réduite de 5,3 m maximum, la distance du bord des cabines aux bâtiments les plus proches est ainsi que l'ordre de 16 m.

# STATION de Puy St Vincent

## COMMUNE DE PUY SAINT VINCENT

### Télécabine de liaison station 1600 / station 1800

- L'installation sera équipée d'une marche incendie et une procédure d'évacuation spécifique sera établie spécifiant les modalités d'évacuation de l'installation suite à la constatation d'un départ de feu.

Autre point concernant le risque d'incendie : Compte tenu de la proximité de la gare motrice amont de l'installation avec les véhicules du télésiège existant de la Bergerie, les dispositions suivantes seront adoptées :

- Le télésiège de la Bergerie sera équipé d'une marche incendie et une procédure d'évacuation spécifique sera établie spécifiant les modalités d'évacuation de l'installation suite à la constatation d'un départ de feu (il faut signaler que cette adaptation aurait de toute façon été nécessaire lors de la grande inspection à 30 ans du télésiège compte tenu de la présence d'arbre à proximité de la ligne du télésiège).
- En utilisant une paire du multipaire du télésiège de la Bergerie, celui-ci sera équipé d'un renvoi d'alarme pour permettre au conducteur d'être informé de tout départ de feu au niveau de la gare amont de la télécabine.

#### Croisement de lignes électriques aériennes :

Sans objet.

#### Gabarit routier :

Respecté sur les voiries survolées par l'installation.

#### Croisement remontées mécaniques :

Sans objet (la gare d'arrivée sera positionnée en dehors du gabarit dynamique des sièges du télésiège de la Bergerie à proximité).

#### Réseaux enterrés :

Les réseaux enterrés au niveau des gares et des ouvrages de ligne (alimentation électrique, réseaux d'eau...) seront déviés lors de la réalisation des terrassements.

#### Dévers latéraux :

Certaines zones du profil en long présentent un dévers significatif qui est spécifié sur le relevé terrain. Ces dévers ont été pris en compte pour la conception du profil en long de l'installation pour le respect des gabarits et des survols réglementaires côtés montée et descente ainsi que pour la conception des ouvrages de génie civil implantés dans ces zones.

### 5) Travaux et constructions associés à la réalisation de l'installation

La construction de l'installation neuve comprend la réalisation des travaux d'aménagements suivants qui sont localisés au droit des gares de l'installation :

- Réalisation de terrassements de masse pour aménagement de la plateforme de la gare aval qui ne nécessite pas de surfaçages pour raccordement à la plateforme à la plateforme (départ piétons dans zone urbaine).

**STATION de Puy St Vincent**  
**COMMUNE DE PUY SAINT VINCENT**

**Télécabine de liaison station 1600 / station 1800**

**CARACTERISTIQUES TECHNIQUES**

Constructeur	:	Non désigné à ce jour
Télécabine débrayables	:	cabines 8 places assises / 10 places debout
Longueur suivant la pente	:	~415,00 m
Dénivelée	:	~94,00 m
Station motrice	:	Amont
Station de tension	:	Amont
Sens de montée	:	gauche
Débit provisoire	:	700 p/h
Débit à terme	:	1 200 p/h
Nombre de cabines	:	~7 au débit provisoire ~12 au débit à terme
Vitesse	:	5,0 m/sec maxi
Embarquement piétons	:	dans le contour sur quai
Débarquement piétons	:	dans le contour sur quai
Conditions d'exploitation	:	100% montée ~100 % descente
Période d'exploitation	:	hivernale
Exploitation nocturne	:	Oui
Nombre de pylônes	:	5 à 6
Largeur de voie	:	5,2 à 5,3 m
Niveau terrain plate-forme embarquement (TN)	:	~1 666,00 m
Niveau terrain plate-forme débarquement (TN)	:	~1 760,00 m

**TELECABINE DE LIAISON**  
**STATION 1 600 - STATION 1 800**

**DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS**  
**PRÉALABLE À LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT**  
**(ART. R122.2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)**

— ANNEXE 7 —

**CARACTERISTIQUES**  
**ET SENSIBILITÉS DU SITE**

## **CONTEXTE GEOGRAPHIQUE.**

---

La station de Puy St Vincent se développe entre 1 400 et 2 750 mètres d'altitude sur les versants nord et nord est de la Pendine, de la crête du Pré des Bans et de la Tête d'Oréac, en rive droite de la vallée de Vallouise.

Ce secteur présente une grande complexité géologique en raison de sa position dans une zone de contact entre le massif cristallin du Pelvoux et les nappes de charriage alpines.

Schématiquement la station se développe sur les terrains du crétacé et du trias (nappes sub briançonnaise et briançonnaise) où alternent calcschistes, calcaires et dolomies. Ces formations n'apparaissent qu'au niveau des reliefs les plus vigoureux et des diverses ruptures de pente. Ailleurs ils sont masqués par des moraines glaciaires qui recouvrent l'essentiel du versant.

En raison de sa nature géologique le versant ne recèle que de faibles ressources en eau et le réseau hydrographique y est peu développé ; on n'y recense que trois ruisseaux de faible importance, le ruisseau des Alberts, le Rif du Puy et le Riou des Eyssalarettes. Ce dernier est le plus important. Il draine l'essentiel du domaine skiable et traverse la station où il a été busé et endigué pour les besoins de l'urbanisation.

Historiquement l'ensemble du versant était exploité pour les besoins de l'activité agricole. Hormis la périphérie des villages exploitée pour les cultures vivrières, les pentes, relativement faibles, étaient réservées aux prairies de fauche, irriguées et fumées en conséquence (y compris en altitude sur les terrains les plus plats) et au pâturage. Ce dernier se pratiquait en altitude et dans la zone intermédiaire du versant, occupée de prés-bois et d'un mélézin clair en raison de sa pente plus raide et de son exposition moins favorable.

L'avènement de l'activité touristique hivernale dès le début des années soixante et le rapide déclin de l'économie agricole traditionnelle ont progressivement inversée la logique d'occupation du territoire : les parties basses du versant ont été peu à peu abandonnées et se sont reboisées, alors que les parties intermédiaires et supérieures ont été aménagées : urbanisation des terres agricoles de Clot Peoulloux et Clot des Léothauds, déboisement de la forêt de mélèze pour le passage des pistes et des remontées mécaniques.

Les premières urbanisations touristiques au niveau des Prés, au début des années soixante, puis la création de la station de 1600 au début des années soixante-dix, avec l'urbanisation de Clot Peoulloux et l'accès au domaine skiable de la Pendine, constituent les faits marquants de cette évolution.

## **2 - REGLES D'URBANISME.**

---

La station de Puy St Vincent 1600 a été réalisée à travers une procédure de ZAC qui a permis l'acquisition foncière de tous les terrains nécessaires à l'urbanisation.

Cette ZAC a été créée le 30 avril 1971 et sa dernière modification date du 13 septembre 2000. Aujourd'hui elle représente une capacité d'hébergement d'un peu plus de 10 000 lits et seuls 4 000 m<sup>2</sup> restent à construire.

Le tracé du projet de télécabine est entièrement inscrit à l'intérieur du périmètre de cette ZAC.

Il est implanté (voir carte ci-après) sur des terrains que le règlement de la ZAC réserve soit aux équipements du domaine skiable (NC), soit aux équipements techniques, administratifs, socio-culturels ou de loisirs (UAe), et sa réalisation est donc conforme aux règles d'urbanisme applicables aux terrains d'assiette.

### **3 - CARACTERISTIQUES NATURELLES ET IMPACTS POTENTIELS**

---

#### **3.1 - Risque sismique.**

Le territoire de la commune de Puy-Saint-Vincent est classé en zone 4, correspondant à un risque sismique moyen.

La construction de la télécabine respectera les dispositions constructives du référentiel de normes Eurocode 8 / résistance aux séismes, notamment les locaux techniques de commandes et de contrôle qui devront prendre en compte les préconisations parasismiques.

#### **3.2 - Érosion et stabilité des terrains.**

Sur l'ensemble de la zone urbanisée de la station, les terrains sont stables. C'est entre autre le cas des terrains d'implantation de la télécabine.

On précisera à cette occasion que le lit du Riou des Eyssalarettes est classé en zone rouge du PPRN de la commune de Puy st Vincent (zone linéaire R1 caractérisé par un aléa fort vis à vis des phénomènes de ravinement et d'érosion torrentielle). Mais les installations de la télécabine se situent toutes en dehors de ce zonage.

Par ailleurs, les travaux de construction (fouilles et massifs de fondations) sont d'assez faible ampleur et à distance suffisante des abords du lit du torrent (10 à 50 m) pour ne pas avoir d'impact direct sur leur stabilité.

Enfin, et comme l'exige la règle, une étude géotechnique sera réalisée pour les besoins de la construction de l'appareil qui définira les précautions et les dispositions constructives nécessaires.

#### **3.3 - Les avalanches.**

L'ensemble du secteur concerné par le projet se situe au contact de la zone urbanisée et en dehors de toute zone avalancheuse connue. Les risques y sont donc très faibles à nuls.

Néanmoins et conformément aux dispositions réglementaires, le Plan de Prévention du Risque d'Avalanches de la station sera étendu de manière à englober la future télécabine et d'assurer sa sécurité dans les mêmes conditions que le reste du domaine skiable.

#### **3.4 - Protection des ressources en eau**

Le projet de télécabine longe, sur les deux tiers supérieurs de son tracé, le Riou des Eyssalarettes. Les emprises des ouvrages se situent en dehors du lit du ruisseau et aucune intervention n'aura donc lieu aux abords du cours d'eau.

La gare amont est implantée à une quarantaine de mètres du ruisseau. Cette gare abrite la station motrice et sera équipée d'un dispositif de rétention étanche permettant de contenir les fluides et hydrocarbures pouvant s'échapper du fait d'un incident de maintenance ou d'un bris de machine (réducteur en particulier).

#### **3.5 - Milieux naturels remarquables.**

La zone d'implantation du projet se trouve :

- Sur le versant opposé et à 2,5 km au nord du vallon du Fournel :
  - ZNIEFF n° 05112145 (type 1) et n° 05112100 (type 2)
  - Site d'Intérêt Communautaire FR9301105 : vallon des Bans & vallon du Fournel)
- Sur le versant opposé et à 1,5 km à l'est du massif de Montbrison :
  - ZNIEFF n° 05105100 (type 2) : Massif de Montbrison - Condamine - vallon des Combes.
- Sur le versant opposé et à 2,5 km à l'est du Site d'Intérêt Communautaire FR9301502 : steppique durancien.
- Entre 5 et 8 km au sud-est et à l'est du Parc National des Écrins (ZPS FR9310036)

Aucune espèce végétale protégée n'y a été repérée.

A l'exception de la gare aval, implantée sur un parking, toutes les autres emprises de la télécabine (pylônes et gare amont) se localisent sur la partie « front de neige ».

Concernant ces emprises et travaux, les conséquences seront vraisemblablement de portée limitée.

- Les emprises au sol sont de faible ampleur tant en valeur absolue : environ 400 m<sup>2</sup> au total (250 m<sup>2</sup> pour la gare amont et 100 m<sup>2</sup> pour 6 pylônes) que rapportée à l'ampleur du versant.
- Par ailleurs ces emprises s'effectuent sur des formations très altérées et appauvries, donc sans occasionner de perte significative. Il n'y a pas d'espèce ou de formation particulières ou sensibles repérées sur ce secteur.
- Les effets du chantier resteront circonscrits au strict périmètre d'emprise du projet : il n'y a pas de travaux complémentaires induits, pas de piste de ski nouvelle et pas de voie d'accès nouvelle à créer ; les sites des travaux sont en effet desservis par des voies et chemins accessibles aux véhicules de chantier, aucun accès supplémentaire n'est prévu.
- Enfin, le réaménagement des emprises du chantier et des abords des ouvrages et leur reverdissement permettront de préserver le caractère paysager du secteur. Dans tous les cas il sera procédé à un décapage préalable de la terre végétale puis à sa remise en place postérieurement à la réalisation des travaux.