

Projet de Tyrolienne sur la station des Orres (05)

Août 2020

Note Environnementale



eQUINOX^e
eNVIRONNEMENT

Ingénierie et Conseil en Environnement

Projet de Tyrolienne sur la station des Orras – Note environnementale

Version	V1	
Date	12 août 2020	
Pétitionnaire	2R Jungle Aventure Lieu-dit Jouglare 05200 BARATIER	
Mandataire Equinoxe Environnement	Allamanno SAS ZA Les Sablonnières 05120 L'ARGENTIERE-LA-BESSEE	
Interlocuteur	M. Bruno MOINE Chef de secteur Terrassement & VRD	moine.bruno@allamanno.fr 07.64.57.64.85
Equinoxe Environnement Responsable du projet	M. Jean-Sébastien BURSTERT	contact@equinoxenvironnement.fr 07.72.35.18.54

Sommaire

Table des illustrations.....	4
Partie 1. Préambule.....	6
1 Evaluation environnementale.....	6
2 Défrichement.....	6
3 Permis de construire.....	6
Partie 2. Description du projet.....	7
1 Localisation.....	7
2 Description du projet de Tyrolienne.....	10
2.1 Objectifs et caractéristiques du projet.....	10
2.2 Travaux et aménagements associés.....	14
2.2.1 Aménagement des gares.....	14
2.2.2 Ligne et défrichements.....	16
2.2.3 Cheminement piéton.....	16
2.3 Estimatif financier.....	17
Partie 3. Etat initial.....	18
1 Milieu physique.....	18
1.1 Topographie.....	18
1.2 Géologie.....	19
1.3 Hydrologie et hydrogéologie.....	19
1.4 Risques naturels.....	21
2 Milieu naturel.....	22
2.1 Zonages d’inventaires ZNIEFF.....	22
2.2 Natura 2000.....	23
2.3 Corridors écologiques.....	24
2.4 Zones humides.....	26
2.5 Habitats naturels.....	28
2.6 Flore.....	31
2.7 Faune.....	34
2.7.1 Avifaune.....	34
2.7.2 Papillons.....	38
2.7.3 Mammifères terrestres.....	39
2.7.4 Chiroptères.....	40
2.7.5 Amphibiens et reptiles.....	40
3 Paysage.....	41

4	Milieu humain et cadre réglementaire	43
4.1	Usages des sites et nuisances	43
4.2	Monuments historiques, sites inscrits et classés.....	43
4.3	Forêts communales	43
4.4	Plan Local d'Urbanisme	44
	Partie 4. Synthèse des enjeux	45
	Partie 5. Mesures proposées	46
1	Adaptation du calendrier des travaux	46
2	Mise en place de balises avifaune.....	46
3	Reconnaissance préalable des zones à défricher	47
4	Déplacement des fourmilières.....	47
5	Prévention des pollutions en phase chantier.....	47
6	Gestion paysagère des lisières	48

Table des illustrations

Figure 1 : Localisation du projet	7
Figure 2 : Localisation du projet sur fond orthophotographique.....	8
Figure 3 : Localisation du projet au sein du domaine skiable.....	9
Figure 4 : Schéma de circulation des clients	11
Figure 5 : Schéma de circulation des clients sur plan des pistes	12
Figure 6 : Plan de la ligne (Source : ERIC).....	13
Figure 7 : Accès aux gares amont et aval en phase chantier.....	14
Figure 8 : Gare de départ - Ancrage et plateforme de départ (Source : ERIC)	15
Figure 9 : Gare d'arrivée - Ancrage et station de freinage (Source : ERIC).....	15
Figure 10 : Système de balisage BirdMark® (Source : P&R Tech).....	16
Figure 11 : Cheminement piéton à créer	17
Figure 12 : Profil altimétrique de la ligne (Source : Géoportail).....	18
Figure 13 : Extrait de la carte géologique au 1/50.000 ^e (Source : BRGM)	19
Figure 14 : Réseau hydrographique	20
Figure 15 : Localisation du projet par rapport aux périmètres de protection des captages	20
Figure 16 : Périmètres ZNIEFF.....	23
Figure 17 : Sites Natura 2000	24
Figure 18 : Extrait du SRCE à proximité du projet.....	25
Figure 19 : Légende du SRCE	26
Figure 20 : Localisation des zones humides inscrites à l'inventaire départemental	27
Figure 21 : Habitats humides	27
Figure 22 : Habitats naturels	30
Figure 23 : Enjeux de conservation des habitats.....	31
Figure 24 : Données avifaune gare de départ (Source : Karum)	35
Figure 25 : Gare de départ - Potentialités Tétras-lyre (Source : Karum)	36
Figure 26 : Gare d'arrivée - Données avifaune (Source : Karum).....	37
Figure 27 : Gare d'arrivée - Potentialités Tétras-lyre (Source : Karum).....	37
Figure 28 : Gare d'arrivée - Données papillons (Source : Karum).....	38
Figure 29 : Localisation des fourmilières	39

Figure 30 : Localisation des mammifères terrestres (Source : Karum).....	40
Figure 31 : Vue aérienne du site projet (Source : Google Earth, Juillet 2020)	41
Figure 32 : Zone d'implantation de la gare amont	41
Figure 33 : Zone d'implantation de la gare aval	42
Figure 34 : Zones d'implantation du cheminement piéton	42
Figure 35 : Extrait du PLU des Orres (Source : Mairie des Orres).....	44
Figure 36 : Système de balisage BirdMark® (Source : P&R Tech)	46

Partie 1. Préambule

Le présent dossier constitue la note environnementale relative au projet d'installation d'une tyrolienne sur la commune des Orres (05). En raison de sa nature et ses enjeux, le projet relève de différentes procédures, décrites ci-dessous.

1 Evaluation environnementale

Le projet doit conduire à la réalisation de travaux relevant d'une catégorie figurant dans le tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, modifié par le Décret n°2016-1110 du 11 août 2016. Cette catégorie est la suivante :

	Projet soumis à Evaluation Environnementale	Projet soumis à examen au « cas-par-cas »
44. Equipements sportifs, culturels ou de loisirs et aménagements associés		a) Pistes permanentes de courses d'essai et de loisirs pour véhicules motorisés b) Parcs d'attractions à thème et attractions fixes c) Terrains de golf et aménagements associés d'une superficie supérieure à 4ha d) Autres équipements sportifs ou de loisirs et aménagements associés susceptibles d'accueillir plus de 1000 personnes

S'agissant d'une **attraction fixe**, le projet de tyrolienne est soumis à examen au cas-par-cas. Le présent dossier constitue la note environnementale accompagnant le formulaire de demande d'examen au cas-par-cas.

2 Défrichage

Le projet prévoit un défrichage d'une surface totale de 600 m², morcelée en plusieurs secteurs. S'agissant d'un défrichage en forêt communale, soumise au régime forestier, l'opération est soumise à demande d'autorisation de défricher, conformément aux articles L.341-1 à L.341-10 et à l'article L.342-1 du Code Forestier.

Compte tenu de la surface à défricher, cette opération n'entre pas dans le cadre de la Demande d'examen au cas-par-cas (R.122-2 du Code de l'Environnement).

3 Permis de construire

Le projet est soumis à Permis de Construire au titre du Code de l'Urbanisme.

Partie 2. Description du projet

1 Localisation

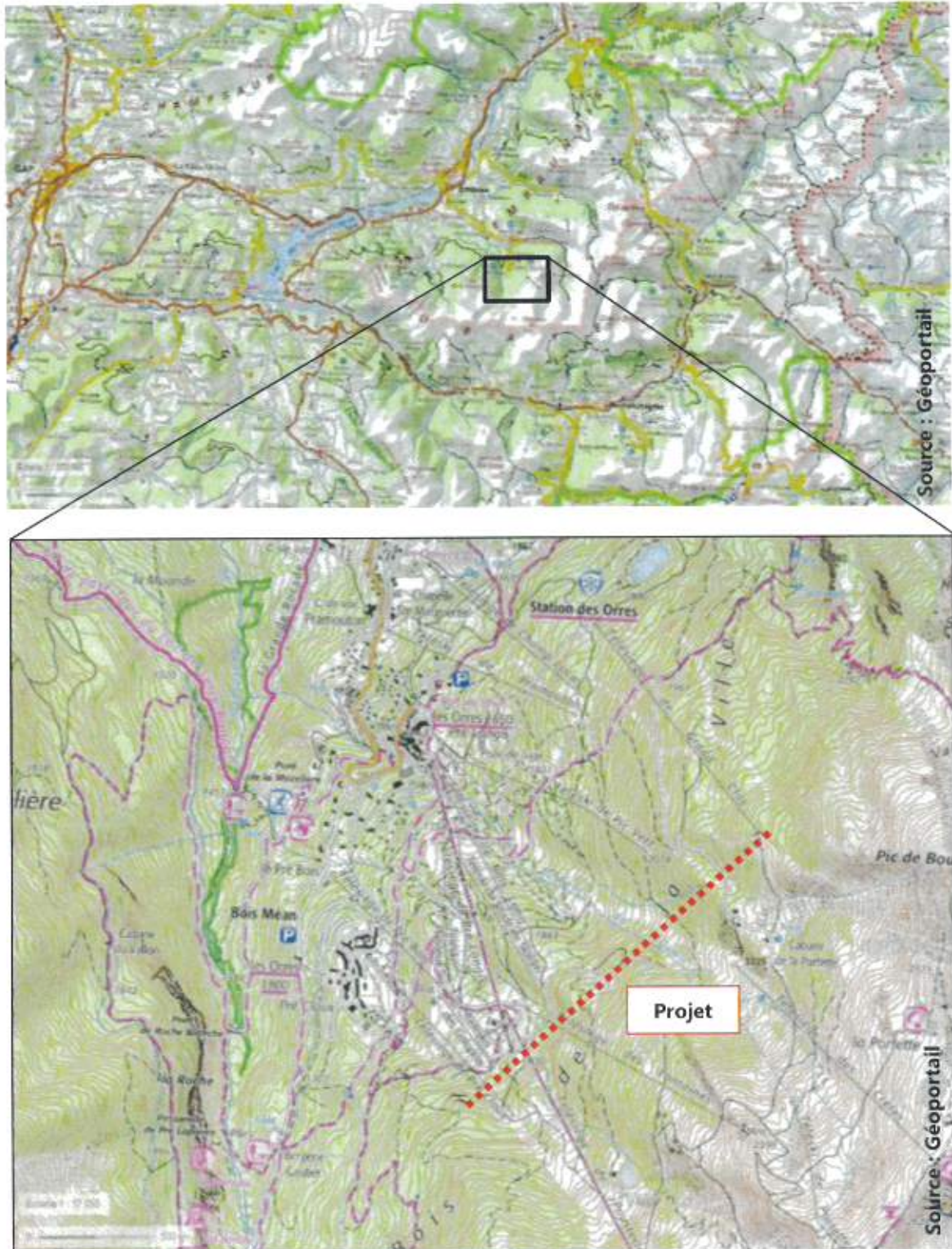


Figure 1 : Localisation du projet

Le projet de Tyrolienne est situé sur la commune des Orres, au cœur du domaine skiable, dans le département des Hautes-Alpes (05). Il relie la gare d'arrivée du télésiège du Pic Vert (2231m) à l'espace situé juste à l'amont du Rocher de la Rolande (1982m).



Figure 2 : Localisation du projet sur fond orthophotographique

La figure ci-dessous localise le projet sur le plan du domaine skiable.



Figure 3 : Localisation du projet au sein du domaine skiable

2 Description du projet de Tyrolienne

Sources : Allamanno, ERIC, AEROFUN (2020)

2.1 Objectifs et caractéristiques du projet

L'objectif premier des travaux est de diversifier les activités sur la station des Orres. Outre le ski en hiver, la station des Orres offre la possibilité de pratiquer en été le VTT, la randonnée et d'emprunter un parcours aventure.

Le projet de tyrolienne est voué à une exploitation en été et en hiver. Cela permettra d'agrandir l'offre de loisirs sur toute la période d'ouverture des remontées mécaniques.

Il comportera un tronçon de tyrolienne, avec une seule ligne de parcours, aux caractéristiques suivantes :

Caractéristiques techniques	
Départ	G2 TSD Pic Vert (2231 m)
Arrivée	Amont Rocher de la Rolande (1982 m)
Dénivelé	249 m
Pente moyenne	14 %
Longueur horizontale	1772 m
Longueur suivant la pente	1789 m
Longueur de câble à vide à 20°C (Longueur prise en compte dans le dossier)	1797 m
Epaisseur câble	22 mm
Vitesse maximum	130 à 140 km/h
Débit maximum	Environ 36 pers./h, avec 50% de descentes en double
Positions de descente	Allongé solo ou duo, Assis solo
Type de chariot	Roue libre
Poids des chariots	5,6 kg
Type de harnais	Harnais fantastible (allongé) ou harnais fauteuil

L'accès à la tyrolienne sera dédié aux piétons uniquement. L'avantage est de pouvoir s'affranchir de l'acheminement des skis en période hivernale. Ainsi, le schéma de circulation des clients sera le suivant :

- Les clients rejoindront le départ de la tyrolienne depuis le front de neige par le Télésiège du Pic Vert, en piéton ;
- Ils contourneront le restaurant d'altitude, actuellement en construction, pour rejoindre la gare de départ de la tyrolienne ;
- Une fois le parcours aérien effectué, ils quitteront la gare d'arrivée. Pour cela, un cheminement piéton leur permettra de rejoindre, en quelques minutes de marche, le sommet du télésiège de Prélongis ;
- Ils emprunteront le télésiège de Prélongis à la descente, en piéton, afin de rejoindre le front de neige.

Ce schéma de circulation est figuré sur la carte et le schéma ci-dessous.

NB : Le télésiège du Pic Vert, construit en 2018, ne figure pas sur les fonds de carte.

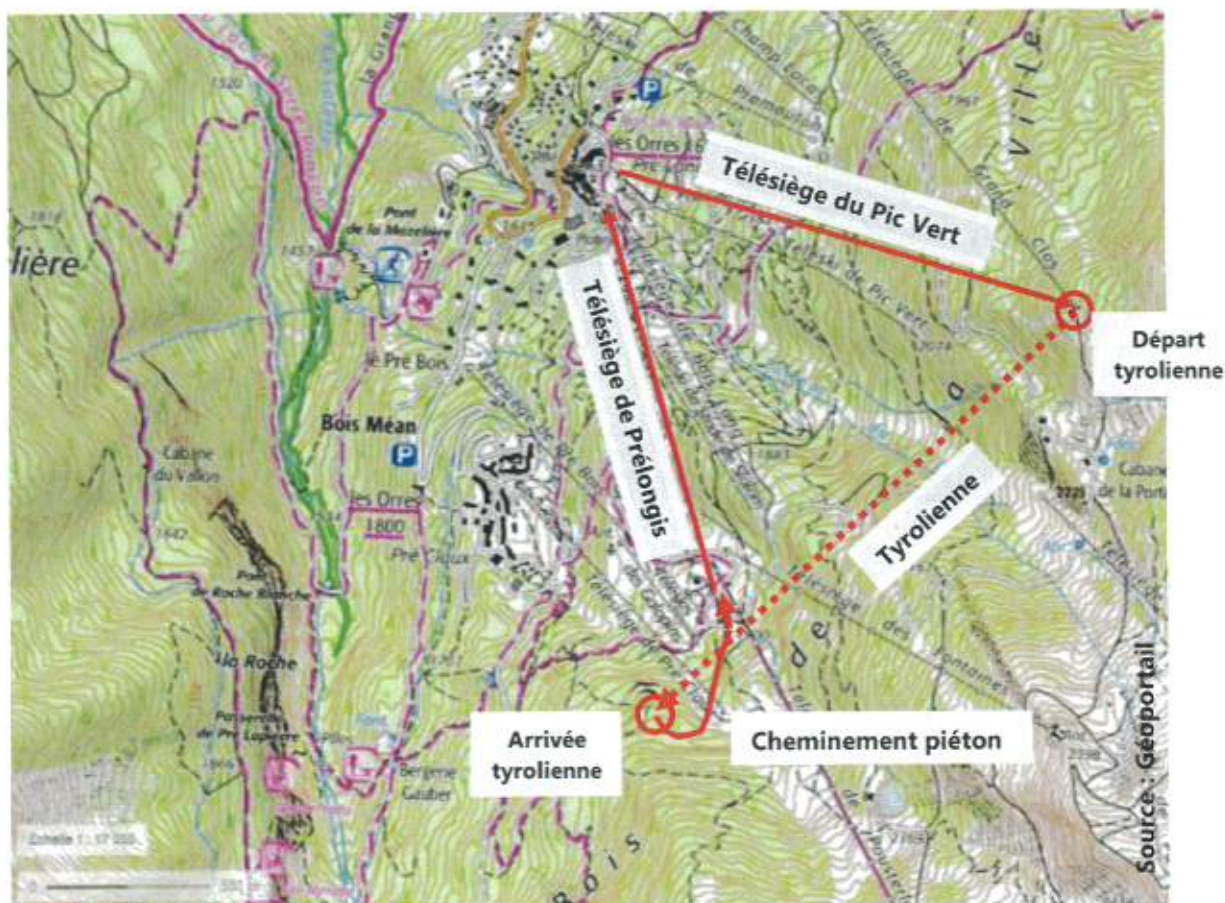


Figure 4 : Schéma de circulation des clients

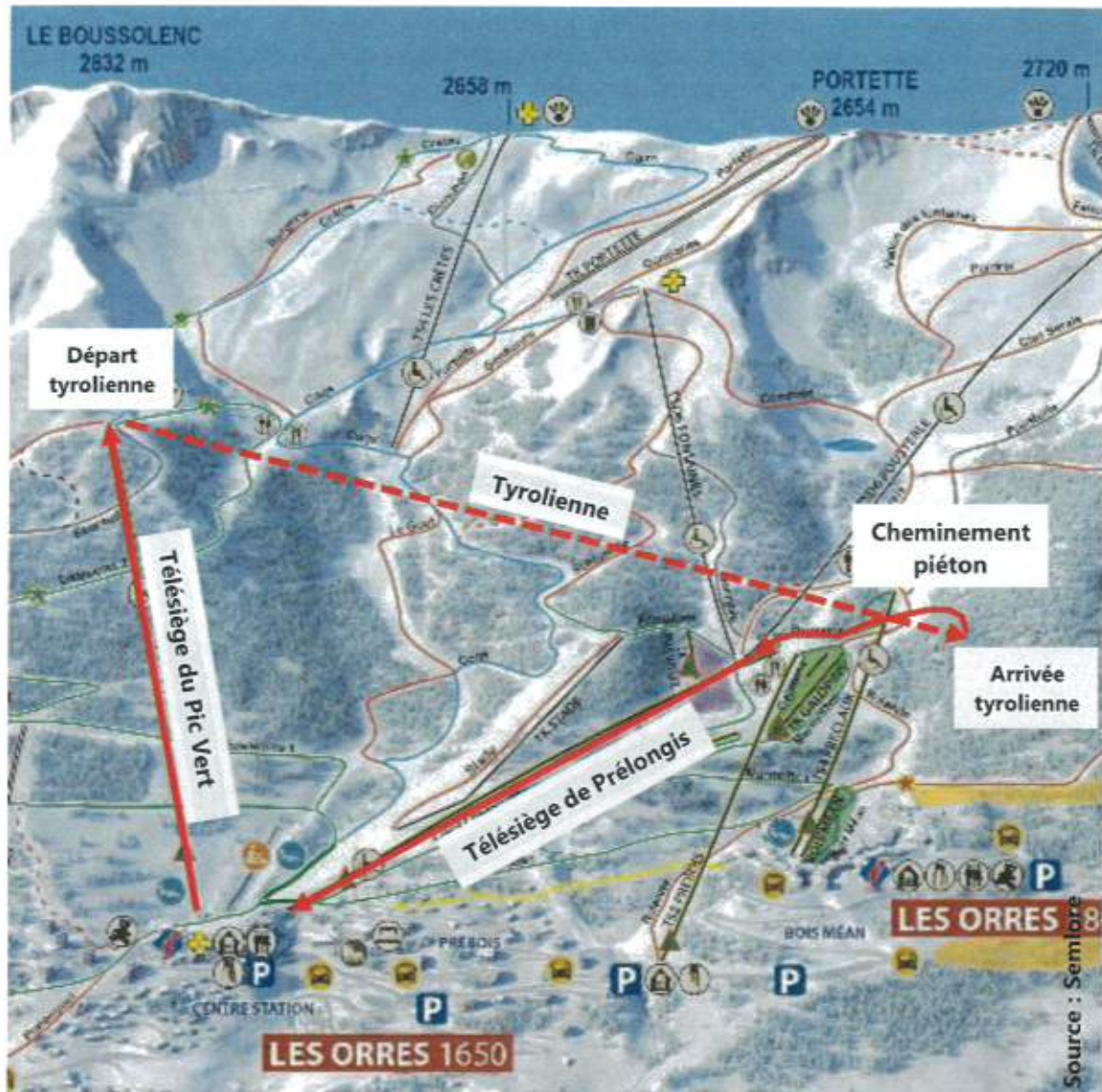


Figure 5 : Schéma de circulation des clients sur plan des pistes

Les figures suivantes représentent la ligne en plan et en coupe.

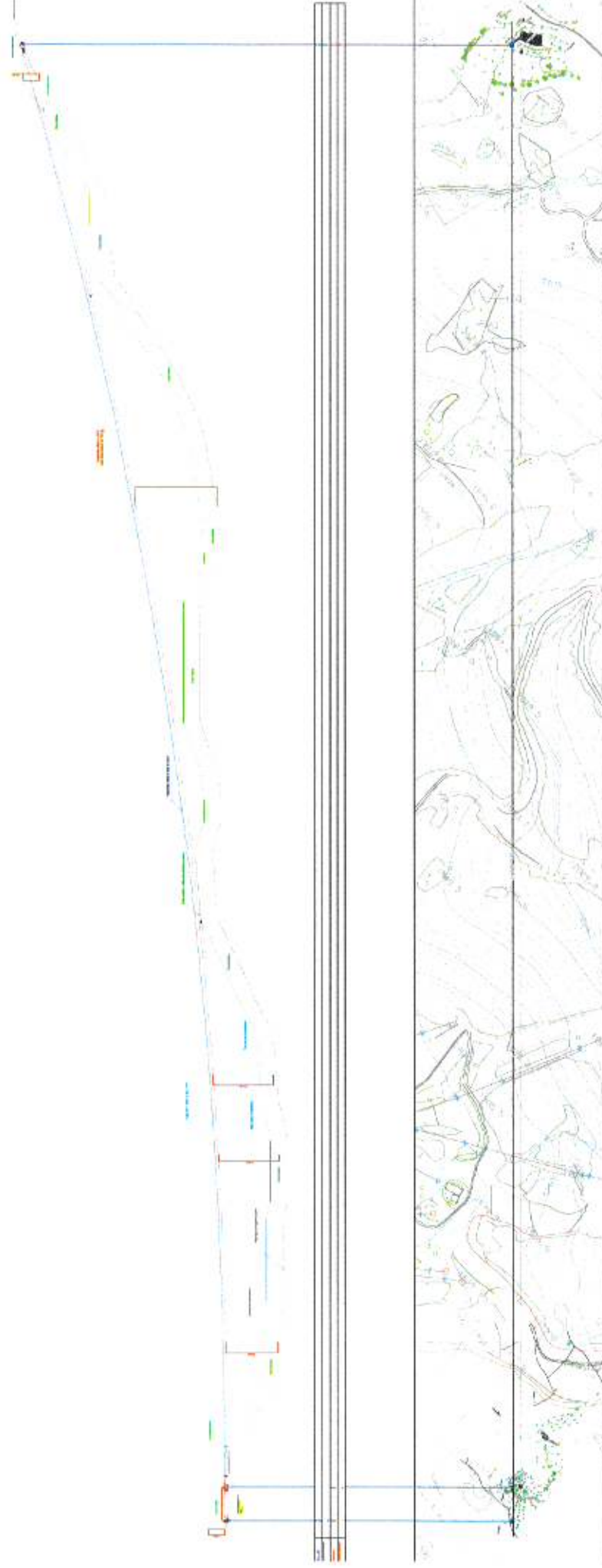


Figure 6 : Plan de la ligne (Source : ER/C)

2.2 Travaux et aménagements associés

2.2.1 Aménagement des gares

L'aménagement des gares nécessitera des terrassements mineurs. Il s'agira de terrassements nécessaires aux fondations des structures d'accueil du public, et de terrassements nécessaires à l'ancrage du câble. Aucun terrassement en masse ne sera réalisé.

En **phase travaux**, l'accès à la gare amont (départ de la tyrolienne) se fera par les pistes carrossables utilisées pour la gestion et l'entretien des remontées mécaniques.

Concernant la gare aval (arrivée de la tyrolienne), l'accès se fera par une ancienne traine de déboisement. Compte tenu des faibles volumes de terrassement prévus, une pelle mécanique de petite taille sera suffisante. Dans cette optique, un accès par la traine est tout à fait envisageable, et ne nécessitera aucun aménagement ou terrassement connexe. La figure ci-dessous localise l'accès chantier pour chacune des gares de la tyrolienne.



Figure 7: Accès aux gares amont et aval en phase chantier

Les figures en page suivante représentent une vue en coupe des gares de départ et d'arrivée.



Figure 11 : Cheminement piéton à créer

2.3 Estimatif financier

Le tableau ci-dessous synthétise une estimation des principaux postes financiers du projet.

Poste	Coût (€ HT)
Etudes et conception	34 000
Tyrolienne et ligne de balisage	280 000
Montage et travaux	170 000
Total € HT	484 000

Partie 3. Etat initial

Méthodologie

L'élaboration de l'état initial est basée sur différents types de données :

- La consultation de bases de données (Silène Faune et Flore, notamment) ;
- Les données produites pour les Etudes d'impact et Note Cas-par-cas liées aux projets du Télésiège du Pic Vert, projet d'extension du réseau neige de culture sur les pistes Myrtilles et Silène, ainsi que le projet de Télésiège de Prébois. Ces études ont été réalisées par le bureau d'études Karum en 2018, 2019 et 2020 ;
- Les prospections complémentaires réalisées par Equinoxe Environnement le 09 juillet 2020.

1 Milieu physique

1.1 Topographie

La figure ci-dessous présente le profil altimétrique de la ligne de la tyrolienne en projet. Elle s'étend d'une altitude de 2231 m à la gare amont, à une altitude de 1982 m à la gare aval. Comme indiqué, si la pente moyenne est modeste (14%), la ligne survole des pentes abruptes, avec un maximum de 171 %.

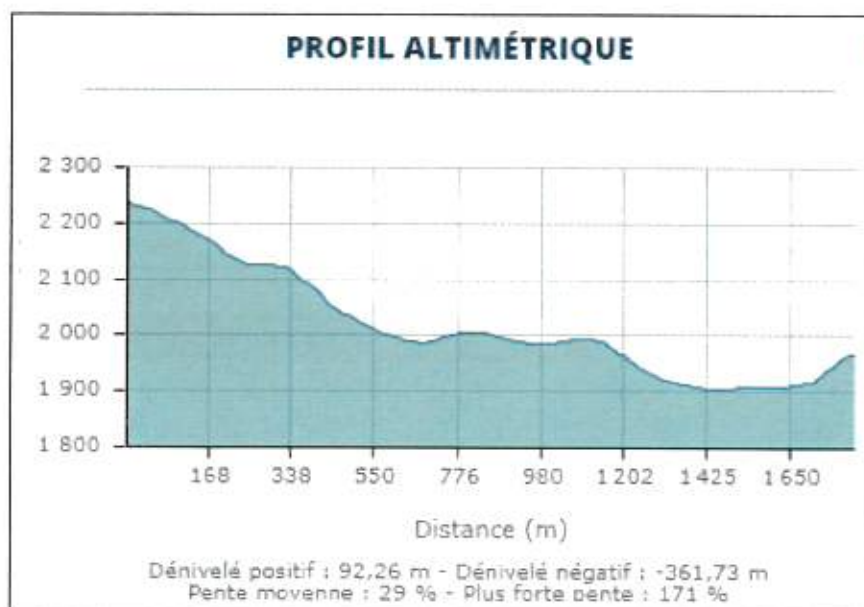


Figure 12 : Profil altimétrique de la ligne (Source : Géoportail)

1.2 Géologie

La **gare de départ** de la tyrolienne sera installée sur flyschs à Helminthoïdes de la nappe du Parpaillon.

La **gare d'arrivée** sera installée au contact entre les écailles Briançonnaises à la base de la nappe du Parpaillon (formations du rocher de la Rolande), les flyschs à Helminthoïdes sénoniens de la nappe du Parpaillon, et les dépôts glaciaires du Würm.

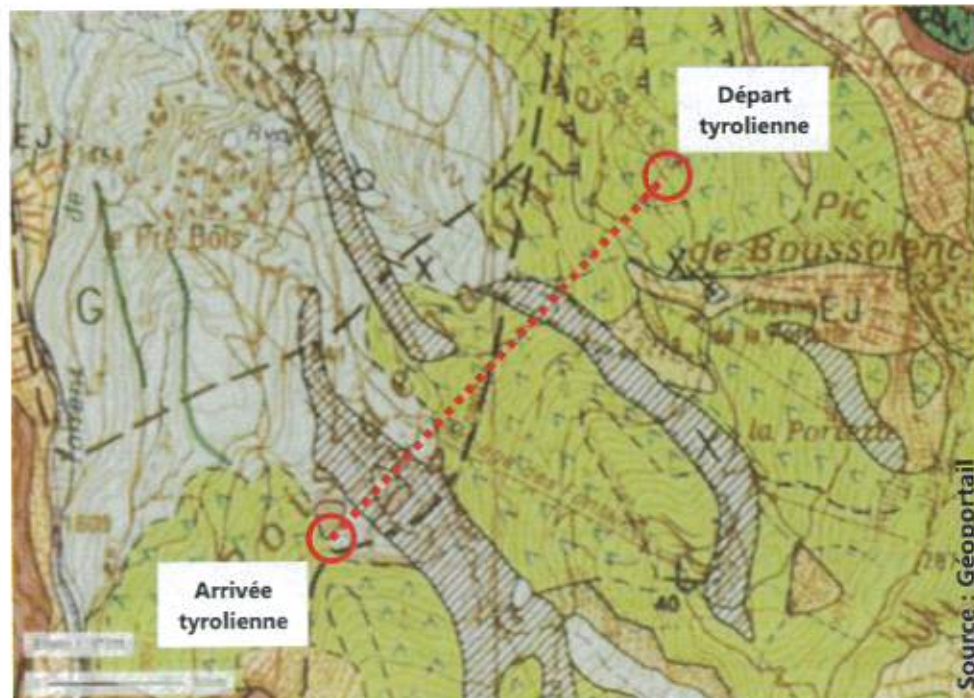


Figure 13 : Extrait de la carte géologique au 1/50.000° (Source : BRGM)

1.3 Hydrologie et hydrogéologie

Les gares de départ et d'arrivée n'interceptent aucun écoulement superficiel, ni cours d'eau ou torrent. En termes d'**hydrographie**, la ligne ne survolera que le Torrent de Guet, traversant plus en aval la station des Orres 1650. Aucun prélèvement en eau n'est prévu, ni en phase travaux ni en phase exploitation.

La carte en page suivante localise le réseau hydrographique des Orres par rapport au projet de tyrolienne.

Du point de vue des **eaux souterraines**, l'aire d'étude est située dans la masse d'eau souterraine FRDG402 « Domaine plissé du BV de la haute et moyenne Durance ». Son état chimique et quantitatif est qualifié de bon.

Enfin, la ligne, les deux gares et les accès sont en dehors de tout **périmètre de protection des captages**.

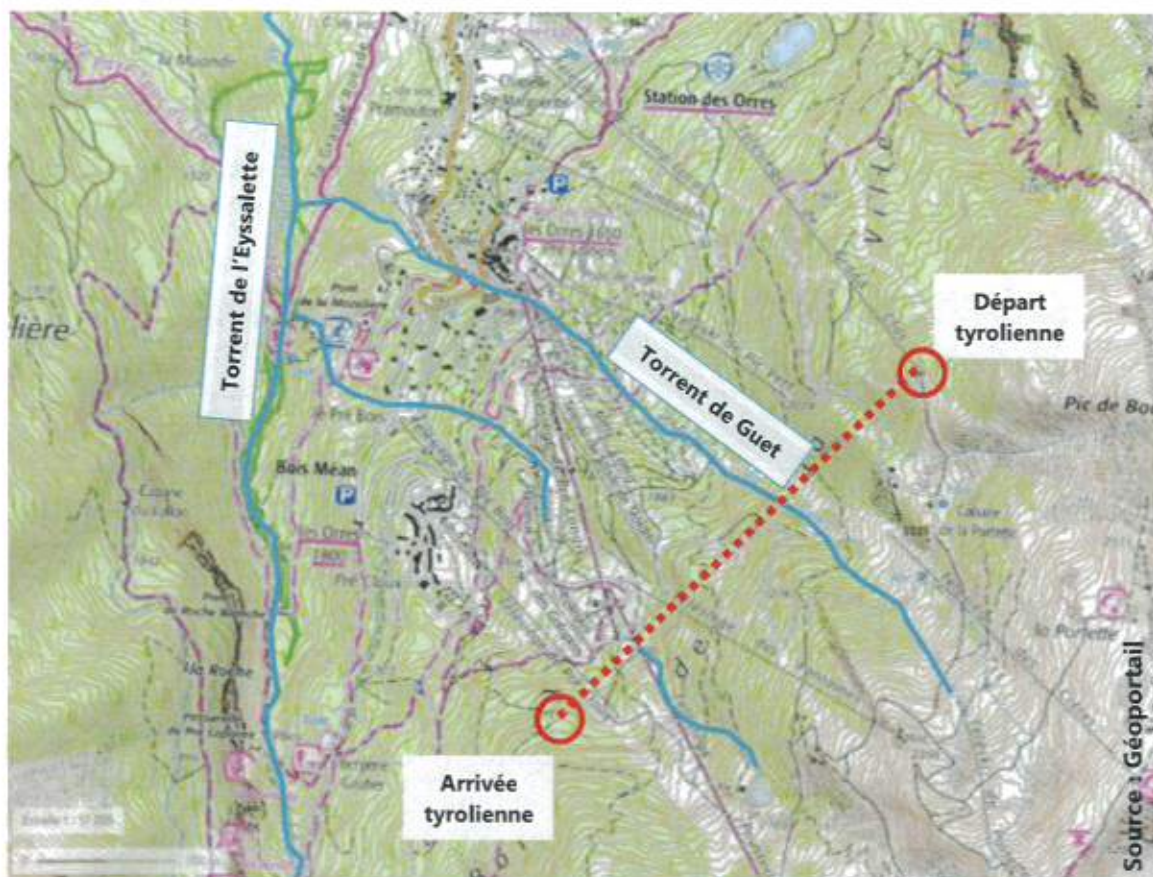


Figure 14 : Réseau hydrographique

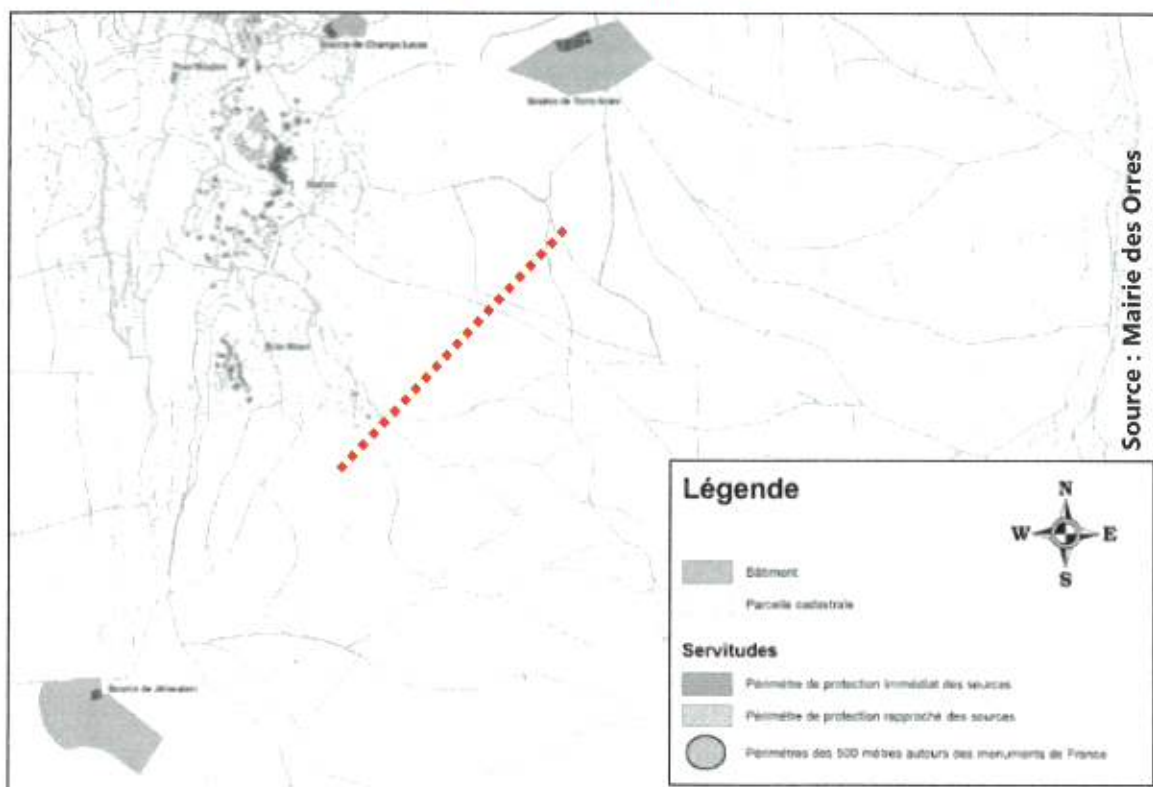


Figure 15 : Localisation du projet par rapport aux périmètres de protection des captages

1.4 Risques naturels

Sources : Georisques, BRGM

La commune des Orres est couverte par un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPR) modifié le 04 juillet 2017. L'aire d'étude n'est pas couverte par le PPR. Cependant, celui-ci identifie plusieurs aléas naturels sur la commune, dont la possibilité d'occurrence sur l'aire d'étude est analysée ci-dessous.

Cruels torrentielles

Plusieurs torrents de la commune sont sujets à des phénomènes torrentiels. Aucun cours d'eau ne pourra atteindre les gares amont et aval. De même, le projet, d'ampleur modeste, n'induit pas de nouvelles circulations d'eau en surface, de nature à créer des phénomènes torrentiels.

Avalanches

La CLPA indique que la ligne survolera des zones ayant été concernées par une ou des avalanches. Les gares de départ et d'arrivée ne sont pas concernées par cet aléa.

Mouvements de terrain

Plusieurs mouvements de terrain sont recensés sur la commune des Orres. Sur l'aire d'étude et au niveau des gares de départ et d'arrivée, les pentes sont modestes et stabilisées. Le risque de mouvement de terrain est considéré comme faible.

Séismes

La commune des Orres est située en zone de sismicité moyenne. Le risque peut toutefois être considéré comme faible.

Retrait et gonflement des argiles

Le projet se situe en zone d'aléa faible, selon les données du BRGM.

2 Milieu naturel

2.1 Zonages d'inventaires ZNIEFF

Source : DREAL PACA

Une ZNIEFF est une Zone Naturelle présentant un Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique ayant fait l'objet d'un inventaire scientifique national pour le compte du Ministère de l'Environnement. C'est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional.

On distingue deux types de ZNIEFF :

- **Les ZNIEFF de type I**, d'une superficie généralement limitée, définies par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional,
- **Les ZNIEFF de type II** qui sont des grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

L'inventaire ZNIEFF est un outil de connaissance. Il ne constitue pas une mesure de protection juridique directe. Toutefois l'objectif principal de cet inventaire réside dans l'aide à la décision en matière d'aménagement du territoire vis à vis du principe de la préservation du patrimoine naturel.

Le projet est situé **hors périmètre ZNIEFF**. Il est toutefois situé à un peu moins d'un kilomètre de la ZNIEFF II « Massif des Orres – Tête de la Mazelière – Aupillon – Grand Parpaillon – Ubac de Crévoux ».

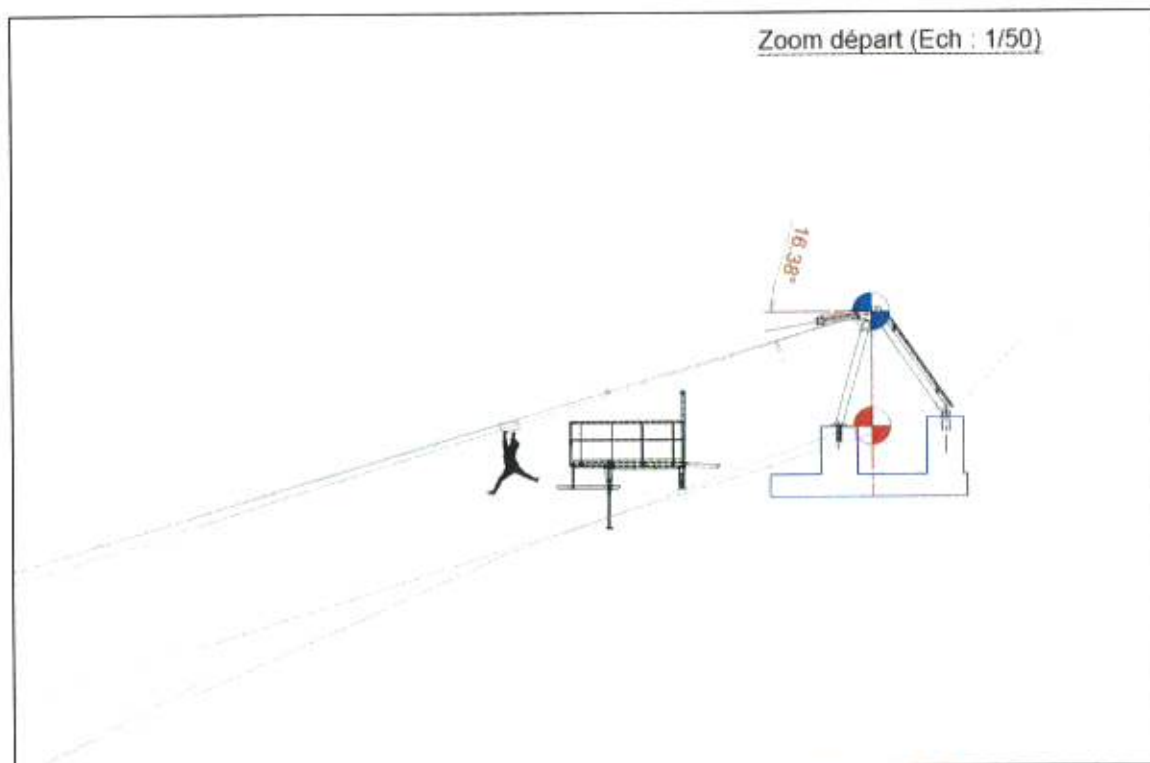


Figure 8 : Gare de départ - Ancrage et plateforme de départ (Source : ERIC)

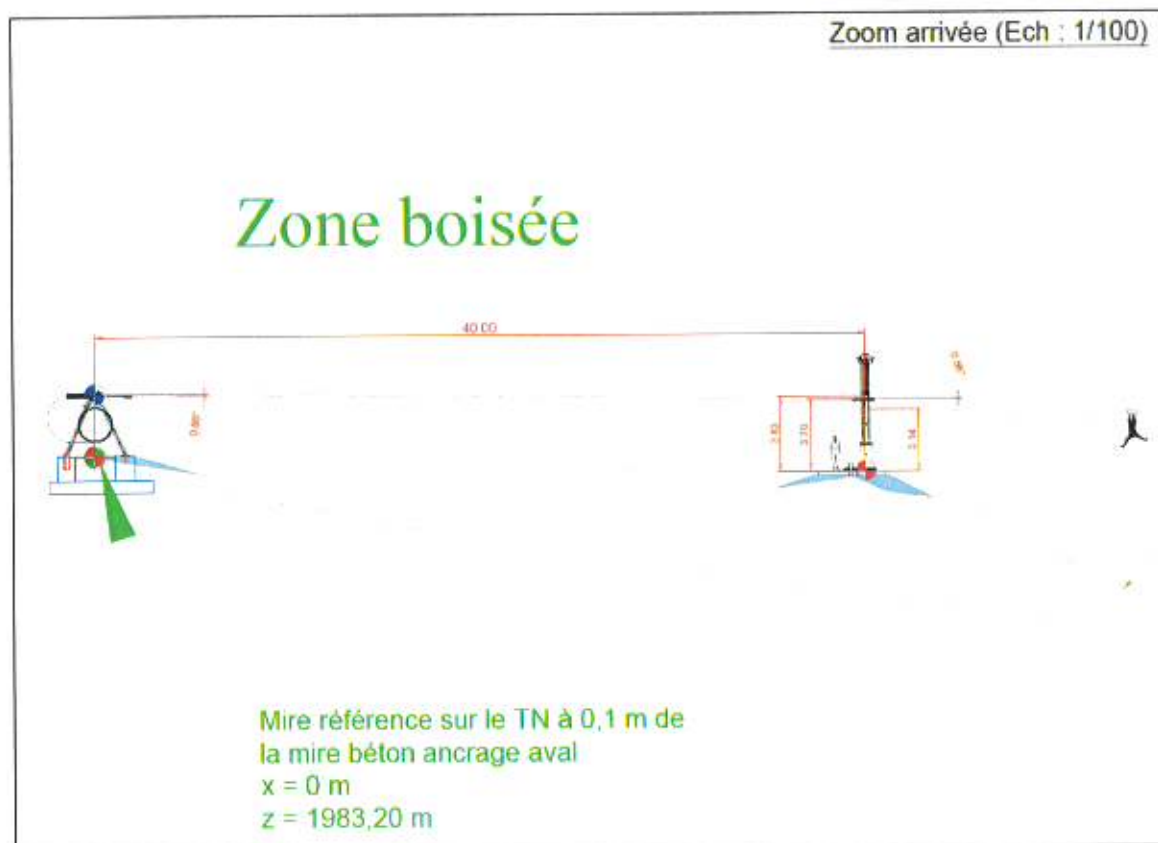


Figure 9 : Gare d'arrivée - Ancrage et station de freinage (Source : ERIC)

2.2.2 Ligne et défrichements

La ligne, d'une longueur totale de 1797 m, sera équipée d'un câble d'une épaisseur de 22 mm. Cette ligne sera doublée d'une ligne de balisage, destinée à la prévention :

- Des collisions avec les hélicoptères fréquentant régulièrement les alentours ;
- Des collisions avec des parapentes ;
- Des collisions avec l'avifaune, en particulier patrimoniale. (Cf. paragraphe consacré à la faune)

La ligne de balisage sera équipée de marqueurs type BirdMark® ou tout autre système similaire sur l'ensemble de la ligne. En complément, la ligne sera équipée de balises diurnes sur les zones de survol supérieur à 50 m.



Figure 10 : Système de balisage BirdMark® (Source : P&R Tech)

La mise en place de la ligne nécessitera des défrichements. Au niveau de la gare amont, quelques mélèzes devront être coupés afin de laisser l'emprise nécessaire à l'installation de la ligne, **représentant au total 600 m²**.

Les défrichements les plus importants concerneront la gare aval. Ils permettront l'arrivée de la ligne au niveau de la gare aval en évitant toute collision avec les arbres voisins.

Le cheminement piéton (Cf. ci-dessous) entraînera le défrichement d'une surface limitée. Compte tenu de l'espacement important des arbres dans le boisement, cela correspondra seulement à quelques arbres à couper.

Enfin, en partie médiane de la ligne, quelques arbres devront être étêtés, afin de respecter les hauteurs de survol par rapport à la ligne de la tyrolienne.

2.2.3 Cheminement piéton

Afin de permettre aux clients de rejoindre la gare amont du Télésiège de Prélongis, un cheminement piéton doit être créé. Celui-ci sera créé dans le versant, en déblais-remblais. D'une longueur totale d'environ 200m, la figure ci-dessous représente le tracé de principe du cheminement piéton. Ce tracé pourra être ajusté à la marge.



Figure 16 : Périmètres ZNIEFF

2.2 Natura 2000

Source : DREAL PACA

La démarche Natura 2000 vise à créer au niveau européen un réseau de sites afin de préserver la diversité du patrimoine biologique. Ce réseau Natura 2000 a pour objet de maintenir ou de rétablir dans un état de conservation favorable les habitats et les espèces de faune et de flore d'intérêt communautaire.

Deux directives européennes complémentaires ont été mises en place :

- Directive du 2 avril 1979 dite « Oiseaux » visant la protection des habitats nécessaires à la reproduction et à la survie d'espèces d'oiseaux rares ou menacées.
- Directive du 21 mai 1992 dite « Habitats » visant la conservation des espèces et habitats sauvages.

Dans le cadre de la mise en place de ces directives, la **France a établi des listes de sites** :

- Zone de Protection Spéciale (ZPS) pour les Oiseaux
- Zone Spéciale de Conservation (ZSC) pour les Habitats

L'aire d'étude est en dehors de tout site Natura 2000. Toutefois, deux sites sont situés à plusieurs kilomètres du projet :

- **ZSC Steppique Durancien et Queyrassin (FR9301502), à 5 km ;**
- **ZSC Bois de Morgon – Forêt de Boscodon - Bragousse (FR9312523), à 7,2 km.**

La carte ci-dessous localise ces sites par rapport à l'aire d'étude.

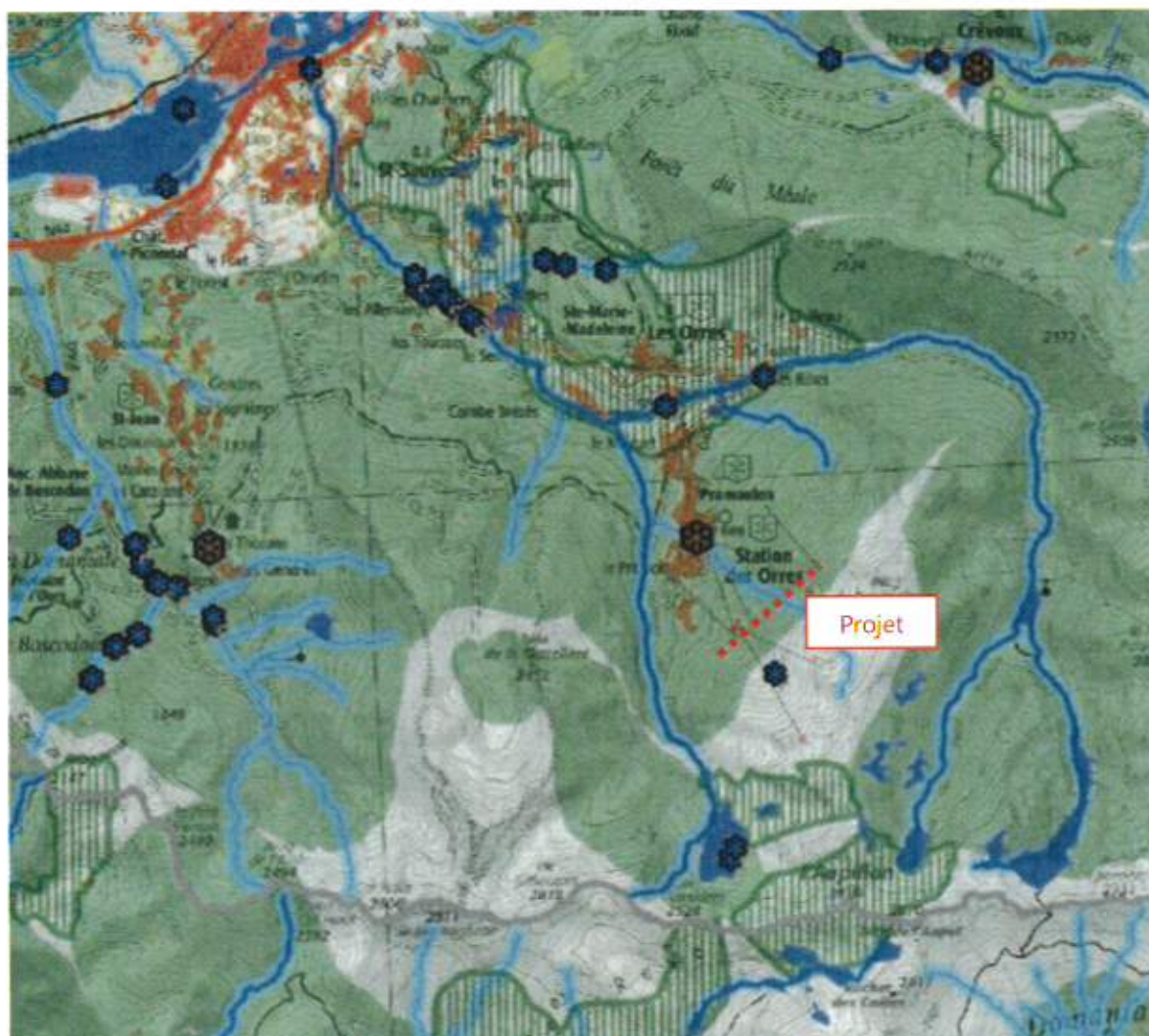


Figure 18 : Extrait du SRCE à proximité du projet

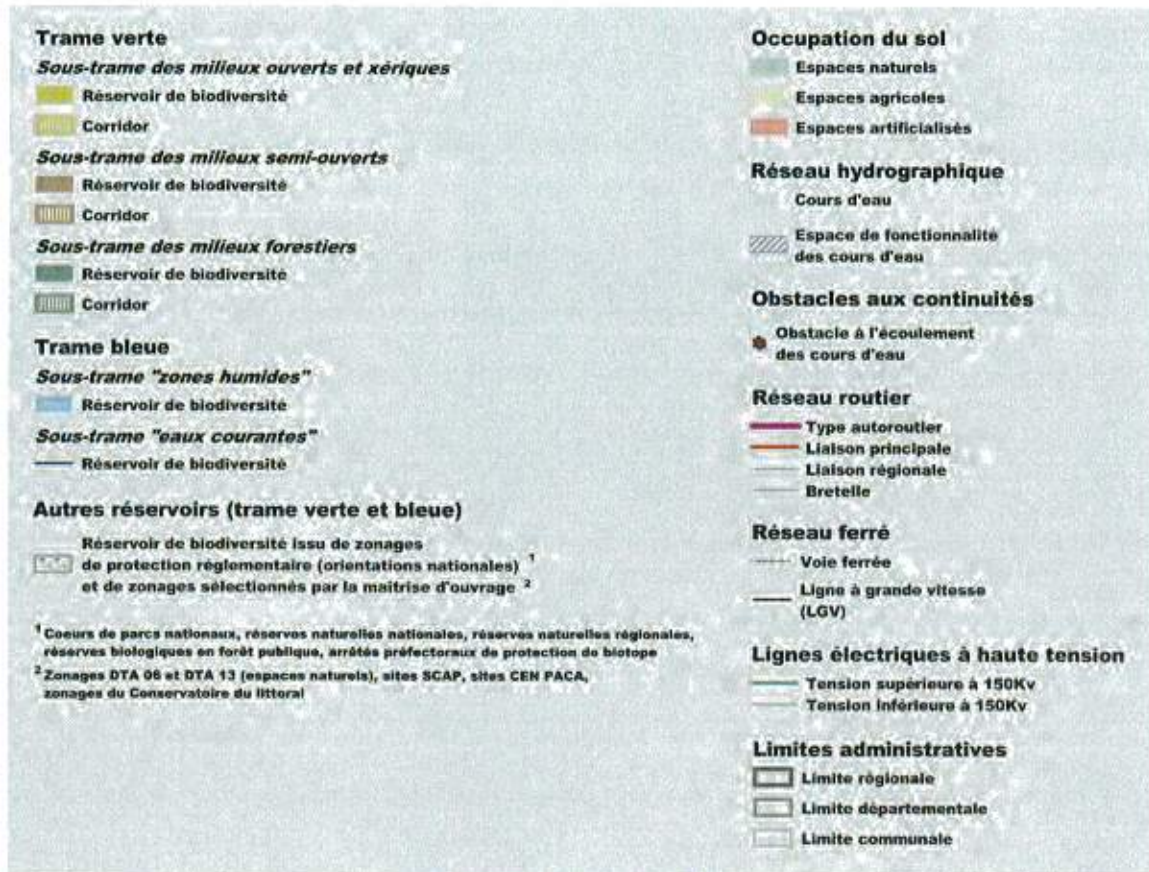


Figure 19 : Légende du SRCE

2.4 Zones humides

Sources : DREAL PACA, Karum

Le projet de tyrolienne est situé à bonne distance des zones humides inscrites à l'inventaire départemental. Au plus proche, la ligne projetée sera située à 1,6 km de la zone humide n°05CEEP0289 « Sources de l'Alpe de Verdun ».

A plus grande échelle, l'étude d'impact liée au projet de télésiège débrayable de Prébois (2020) a identifié deux habitats pouvant être considérés comme humides sur le critère végétation. Il s'agit de deux bassins de rétention, couverts par un habitat de type Communautés non graminoides de moyenne-haute taille bordant l'eau (EUNIS C3.24). La ligne de la tyrolienne et ses gares sont situées à plus de 300 m du bassin de rétention le plus en amont.

Ces zones et habitats humides sont représentés sur les cartes en page suivante.

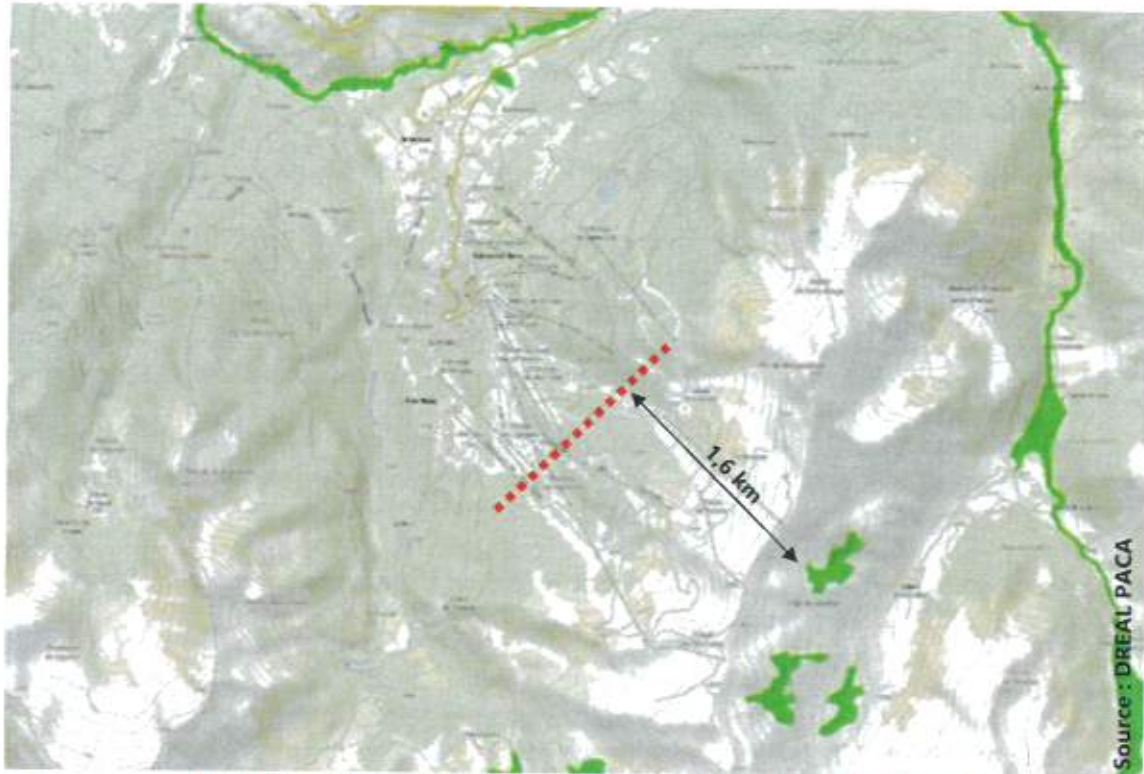


Figure 20 : Localisation des zones humides inscrites à l'inventaire départemental



Figure 21 : Habitats humides

2.5 Habitats naturels

Sources : Karum (2018-2020), Equinoxe Environnement (2020)

La détermination des habitats naturels est basée sur différents types de données :

- Les données préexistantes (ZNIEFF, ...)
- Les données issues des études d'impact pour les télésièges du Pic Vert (2018) et de Prébois (2020) produites par le bureau d'études Karum ;
- Des prospections complémentaires réalisées par Equinoxe Environnement le 09 juillet 2020, uniquement sur les zones vouées à accueillir les gares de départ et d'arrivée, les zones de défrichement et de création du cheminement piéton. Les habitats situés sous la ligne ont été identifiés par photo-interprétation.

Les relevés floristiques pour chaque groupement végétal visuellement homogène ont servi à déterminer les habitats naturels selon la typologie EUNIS et CORINE Biotope.

Concernant les habitats naturels, l'évaluation de leurs enjeux et de leur caractère patrimonial a été réalisée sur la base des documents suivants :

Intérêt communautaire

- Annexe I de la Directive 92/43/CEE dite Directive « Habitats », listant les habitats d'intérêt communautaire, dont la conservation de certains est jugée prioritaire.

Caractère humide d'un habitat

- Arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides, et ses annexes ;
- **Article 23 de la loi n°2019-773 du 24 juillet 2019 portant création de l'Office Français de la Biodiversité et de la chasse, clarifiant la définition d'une zone humide ;**
- Article L.211-1 du Code de l'environnement, précisant dans le 1° du I. que « La prévention des inondations et la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ; on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ; »

Six habitats naturels ou semi-naturels ont été recensés, et figurent dans le tableau suivant.

Code CORINE / EUNIS	Habitat	Habitat d'intérêt communautaire (* habitat prioritaire)	Surface	Enjeu de conservation
34.42 / E5.22	Ourllets mésophiles	-	8856 m ²	Faible
36.3 / E4.3	Pelouses alpines et subalpines acidiphiles	-	4381 m ²	Faible
36.5 / E4.5	Prairies alpines et subalpines fertilisées	-	30715 m ²	Faible
42.3 / G3.2	Boisements alpins à <i>Larix</i> et <i>Pinus cembra</i>	9420 – Forêts alpines à <i>Larix decidua</i> et/ou <i>Pinus cembra</i>	81878 m ²	Faible
- / J2	Constructions	-	400 m ²	Nul
87.2 / J4.2	Réseaux routiers	-	14111 m ²	Nul

Ourlets mésophiles : CB34.42 / EUNIS E5.22

Il s'agit de zones de clairières au sein des massifs boisés, ou bien de lisières en bordures de ces massifs. Le couvert végétal y est dense et diversifié, avec des espèces caractéristiques des sols frais et riches : Renonculacées, Apiacées et Astéracées. Les ourlets mésophiles représentent un peu plus de 8850 m² sur l'aire d'étude.

Cet habitat n'a pas de statut particulier, ni européen, ni humide : son enjeu de conservation est considéré comme faible.



Pelouses alpines et subalpines acidiphiles : CB36.3 / EUNIS E4.3

Cet habitat est présent aux abords de la gare de départ de la tyrolienne. Il s'agit de l'extrême amont de la piste noire de l'Ecureuil, qui n'a pas été remaniée depuis un certain temps. La pelouse alpine y reprend peu à peu le dessus sur les espèces utilisées en revégétalisation. De fait, son intérêt patrimonial est très limité, considéré comme faible.

Sans statut particulier, cet habitat recouvre une surface de près de 4400 m².



Prairies alpines et subalpines fertilisées : CB36.5 / EUNIS E4.5

Cet habitat représente les pistes de ski ayant fait l'objet d'opérations de revégétalisation récemment. La végétation est exclusivement herbacée, dominée par les espèces pionnières et rudérales. Certaines zones sont dépourvues de végétation, du fait de la difficulté de la pelouse à reprendre, suite aux différents remaniements du terrain. Son enjeu de conservation est de fait considéré comme faible.

Sans statut particulier, cet habitat recouvre une surface de plus de 3 ha.



Boisements alpins à *Larix* et *Pinus cembra* : CB42.3 / G3.2

Il s'agit de l'habitat majoritaire sur l'aire d'étude. Il couvre notamment la zone devant accueillir la gare d'arrivée, et concerne les défrichements nécessaires à l'arrivée de la ligne. *Larix decidua* y domine le peuplement forestier, en association ça et là avec *Pinus cembra*, *Picea abies* et *Abies alba*. Le sous-bois est fourni, avec essentiellement *Rhododendron ferrugineum*, *Juniperus communis* et quelques pieds de *Vaccinium myrtillus*.

Il s'agit d'un habitat d'intérêt communautaire, représentant plus de 8 ha sur l'aire d'étude. Très bien représenté à l'échelle de la station et plus généralement des Hautes-Alpes, son enjeu local de conservation est considéré comme faible.



Les constructions et zones rudérales, dont l'enjeu de conservation est jugé nul, ne sont pas décrites. Les cartes suivantes présentent la localisation de chaque habitat et son enjeu de conservation associé.



Figure 22 : Habitats naturels