

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation d'une étude d'impact**

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site Internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception

06/08/2015

Dossier complet le

06/08/2015

N° d'enregistrement

F093 15 P 0 171

1. Intitulé du projet

Télécabine de liaison station 1600 - station 1800 à Puy St Vincent

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

COMMUNE DE PUY ST VINCENT

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

ENGILBERGE Michel, Maire

RCS / SIRET

2 1 0 5 0 1 1 0 2 0 0 0 1 1

Forme juridique

Collectivité locale

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

**3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et
dimensionnement correspondant du projet**

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
41 - Remontées mécaniques. Création, extension ou remplacement d'une remontée mécanique de loisirs transportant moins de 1 500 passagers par heure, à l'exclusion des remontées mécaniques démontables et transportables et des tapis roulants visés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme.	Création d'un appareil nouveau, au sein du domaine équipé.) Appareil d'un débit compris entre 700 p/h et 1 200 p/h.) PROJET RELEVANT D'UN EXAMEN AU CAS PAR CAS

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Le projet concerne la construction d'une remontée mécanique nouvelle, dans le domaine skiable équipé, à l'interface du domaine skiable et des urbanisations.

Il s'agit d'un appareil téléporteur avec cabines fermées (télécabine) permettant d'accueillir tous les types d'usagers (skieurs, piétons, adultes, enfants non accompagnés...) et destiné à assurer une liaison urbaine entre les pôles haut et bas de la station.

Le débit de l'appareil est compris entre 700 et 1 200 p/heure (à définir par les études en cours).

VOIR ÉGALEMENT NOTICE TECHNIQUE EN ANNEXE

4.2 Objectifs du projet

L'objectif du projet est d'assurer une liaison entre les parties basses et hautes de la station.

Les urbanisations de la station de Puy St Vincent se développent entre 1 600 m et plus de 1 800 m d'altitude mais chaque quartier ne dispose pas de tous les services et commerces, ce qui justifie plusieurs déplacements internes aux zones urbanisées.

Ces déplacements s'effectuent, soit à pied et le plus souvent par des cheminements le long des voies routières, soit en voiture, soit encore par navettes routières.

Par ailleurs l'organisation et le fonctionnement du domaine skiable ne permettent pas toujours un retour gravitaire direct vers certaines urbanisations situées en retrait du front de neige, ce qui nécessite soit d'achever une partie du trajet à pied, soit d'emprunter un "appareil de relève" pour remonter en altitude et pouvoir ainsi revenir directement vers les urbanisations mais avec un allongement de parcours souvent gênant en fin de journée.

Ce nouvel appareil qui permettra de relier le bas et le haut des urbanisations assurera donc un rôle de liaison intra-urbaine en facilitant les déplacements pour les piétons et les skieurs.

Cette fonction s'adresse à tous les types de clientèle (piétons et skieurs, adultes et enfants,...), ce qui implique que l'appareil en question présente les caractéristiques minimales pour garantir ce service en toute sécurité, d'où l'exigence de véhicules fermés (cabines).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

La construction de l'appareil nécessite un délai global de l'ordre de 4 mois.

Tous les ouvrages (gares de départ et d'arrivée, pylônes) se situent à proximité immédiate de routes ou voies d'exploitation et ne nécessitent pas d'accès nouveau.

Leur mise en place comprend en préalable la réalisation de fouilles, fondations et massifs en béton.

Chaque gare nécessite de 30 à 50 m³ de béton et le chantier (fouilles, fondations, coffrage et ferrailage, coulage et décoffrage) s'étale sur 2 à 3 semaines et mobilise de 3 à 4 ouvriers.

Pour les ouvrages de ligne (pylônes; au nombre de 5 à 6) le volume de béton est de 8 à 15 m³ par massif et leur réalisation s'étale sur 1 semaine.

Compte tenu des volumes limités il est probable que le béton soit approvisionné par malaxeur (camion-toupie) depuis la vallée, ce qui représenterait une douzaine de rotations avec des camions 8 x 4.

Les superstructures (pylônes, machinerie, système de tension, poutres, toiture, carrosserie et habillages ...) sont livrées par semi-remorques et leur mise en place s'effectue au moyen d'un camion-grue. Pour les deux gares; et en fonction de la technologie, l'opération s'étale sur 4 à 6 semaines avec une équipe de montage de 3 à 4 personnes; pour les pylônes, le montage s'effectue en 2 journées avec une équipe de 3 personnes.

La dernière étape est réservée aux finitions, aux réglages et à la mise en route. Elle s'étale sur 3 à 4 semaines et mobilise de 3 à 4 personnes selon la technologie et la complexité de l'appareil.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'appareil sera exploité par la SAEM d'exploitation du domaine skiable de Puy St Vincent et fonctionnera tout au long de la saison d'hiver (de la mi-décembre à la mi-avril), ainsi qu'en été (juillet et août). Compte-tenu de son rôle urbain, son ouverture s'étalera entre 8h et 20 h, soit au-delà des heures d'ouvertures des autres appareils.

Son débit, compris entre 700 et 1 200 p/h, devrait permettre de transporter entre 100 et 150 000 personnes par hiver en facilitant les échanges entre les pôles haut et bas de la station. Il permettra de limiter ainsi les déplacements en voitures particulières et navettes, tout en assurant un service continu de 8 h à 20 h tout au long de la saison.

Le fonctionnement de l'installation est assuré par deux personnes, une au niveau de chaque gare.

L'appareil fonctionne avec un moteur électrique, donc sans rejet atmosphérique.

Le niveau sonore de l'installation est variable selon les équipements considérés :

- en ligne, au pied des pylônes, il est de l'ordre de 60 dB;
- il atteint 70 dB dans la gare tension située en position aval, en bord de route dans la zone urbaine, où le niveau sonore est habituellement plus élevé du fait de la circulation automobile
- c'est en gare amont que le bruit est le plus important, essentiellement du fait de la motorisation. En gare, à 2 mètres de la motrice, le niveau sonore est limité à 80 dB par le règlement d'hygiène et de sécurité du travail. En façade des immeubles les plus proches, situés à une trentaine de mètres il est compris entre 65 et 70 dB, soit le niveau de bruit moyen mesuré au cours de la journée sur le front de neige.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis aux procédures d'autorisation suivantes :

- 1) autorisation de travaux (article L472-2 du Code de l'Urbanisme)
- 2) autorisation de mise en exploitation (article L472-4 du Code de l'Urbanisme)

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Ce formulaire est présenté au titre de la procédure d'autorisation de travaux prévu par l'article L472-2 du Code de l'Urbanisme

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur de la ligne :	415 mètres
Dénivellation :	94 mètres
Nombre de pylônes :	5 à 6
Emprise au sol gare amont :	150 à 200 m2
Emprise au sol gare aval :	120 à 150 m2

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Station 1600
05290 PUY ST VINCENT

Coordonnées géographiques¹

Long. ____ ° ____ ' ____ " ____ Lat. ____ ° ____ ' ____ " ____

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° :

Point de départ : Long. 6° 29' 07" E Lat. 44° 49' 08" N

Point d'arrivée : Long. 6° 28' 58" E Lat. 44° 48' 58" N

Communes traversées :

05290 PUY SAINT VINCENT

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☐

Non ☒

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui ☐

Non ☐

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui ☐

Non ☒

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Zone de départ : parking

Zone d'arrivée : front de neige (hiver); loisirs —jeux, VTT, ...— (été)

Survol de la ligne : piste de ski (hiver) ; espaces verts, itinéraire piétons (été),

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui ☒ Non ☐

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

1) POS approuvé le 11/06/1993, révision en PLU en cours.

2) Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de Puy St Vincent 1600, créée le 30 avril 1971, modifiée le 13 septembre 2000

Le projet se situe intégralement à l'intérieur de la ZAC de Puy St Vincent 1600, dans la zone NC dont le règlement autorise la construction de remontées mécaniques.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui ☐ Non ☐

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	Le projet se situe : • Sur le versant opposé et à 2 km au nord des ZNIEFF n° 05112145 (type 1) et n° 05112100 (type 2) du vallon du Fournel ; • Sur le versant opposé et à 1,5 km à l'est de la ZNIEFF n° 05105100 (type 2) : Massif de Montbrison - Condamine - vallon des Combes.
en zone de montagne ?	☒	☐	
sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	☐	☒	La commune de Puy St Vincent appartient à l'ancienne zone périphérique du Parc National des Écrins et adhère à la Charte du Parc.
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	☐	☒	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ?	☒	☐	PPRN approuvé par arrêté préfectoral le 20/08/2014.
si oui, est-il prescrit ou approuvé ?			
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	
dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	☒	
dans un site inscrit ou classé ?	☐	☒	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	☒	☐	Le projet est situé : • Sur le versant opposé et à plus de 2 km au nord du site Natura 2000 FR9301105 (vallon des Bancs & vallon du Fournel) • Sur le versant opposé et à 3 km à l'est du site Natura 2000 FR9301502 (steppique durancien).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	☐	☒	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	☐	☒	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
	est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Voir annexe n° 7
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	Voir annexe n° 7

Engendre-t-il la
consommation
d'espaces naturels,
agricoles, forestiers,
maritimes ?

☐ ☒

Voir annexe n° 7

Est-il concerné par
des risques
technologiques ?

☐ ☒

**Risques
et
nuisances**

Est-il concerné par
des risques naturels ?

☐ ☒

Voir annexe n° 7

Engendre-t-il des
risques sanitaires ?

☐ ☒

Est-il concerné par
des risques
sanitaires ?

☐ ☒

**Commodités
de
voisinage**

Est-il source de
bruit ?

☐ ☒

Est-il concerné par
des nuisances
sonores ?

☐ ☒

Voir annexe n° 7

Engendre-t-il des
odeurs ?

☐ ☒

Est-il concerné par
des nuisances
olfactives ?

☐ ☒

Engendre-t-il des
vibrations ?

☐ ☒

Est-il concerné par
des vibrations ?

☐ ☒

Pollutions	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☐	X
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	X
	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	☐	X
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	X
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☐	X
	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	X
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	☐	X

6.2 Les incidences du projet Identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

Il n'existe aucun projet d'aménagement ayant fait l'objet d'une demande d'autorisation récente et situé dans l'environnement proche. Il ne peut donc pas y avoir d'effet cumulés.

Un autre projet est cependant envisagé en amont immédiat du site concerné par le projet de télécabine : il s'agit d'un projet de "jardin des neiges".

Mais ce projet n'en est qu'au stade préliminaire et ses caractéristiques détaillées sont aujourd'hui insuffisamment connues pour apprécier l'éventualité d'effets cumulés.

Néanmoins il s'agit d'un projet de faible ampleur (de l'ordre de 3 000 à 4 000 m²), prévu à une échéance ultérieure et d'une nature radicalement différente du projet de télécabine qui n'impacte donc pas les mêmes éléments : d'un côté on monte des superstructures —pylônes— avec des terrassements très limités et très ponctuels, de l'autre on modèle des parcours d'apprentissage du ski pour les enfants : la probabilité d'effets cumulés est donc très faible.

Enfin il est évident que la réalisation de l'un de ces projets (télécabine ou jardin des neiges) n'est pas indispensable à la réalisation de l'autre (ils ne constituent pas un programme).

6.3 Les incidences du projet Identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet de télécabine se situe en front de neige, dans une zone urbaine.

Ses emprises (gares, pylônes) ne concernent que des espaces artificialisés, soit pour leurs fonctions urbaines (parking) soit pour leur fonctions de loisirs (remodelage des abords des bâtiments et des pistes de ski).

Ces espaces n'ont aucun intérêt patrimonial particulier et ne recèlent aucune richesse ou ressource particulière.

Leur seul intérêt est d'offrir un espace dégagé en front d'urbanisation disponible comme espace récréatif en hiver comme en été.

Les impacts négatifs prévisibles du projet sont donc très faibles, tant au niveau des emprises, de la construction de l'appareil (sites desservis ne nécessitant pas de nouveaux accès, courte durée du chantier) que de son fonctionnement (pas de rejets, niveaux sonores).

Une réserve est à apporter sur le plan paysager pour les constructions situées en partie basse du tracé où le passage de la ligne aura, malgré le respect d'un recul de 20 mètres, avec un certain impact visuel. C'est un changement réel par rapport à la situation actuelle, changement néanmoins conforme avec la vocation du site.

D'une manière générale donc il ne semble pas y avoir de plus value réelle à la réalisation d'une étude d'impact dans la mesure où :

- les caractéristiques du site sont suffisamment connues et ne présentent pas de sensibilité particulière ;
- le projet est relativement simple et d'assez faible ampleur et largement conditionné par les contraintes du site ;
- les incidences prévisibles du projet sont suffisamment faciles à identifier, avec des impacts négatifs faibles.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ; X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ; X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ; X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ; X
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
ANNEXE 6 - Notice explicative (concerne la partie 4 du formulaire)
ANNEXE 7 - Enjeux environnementaux du site et impacts potentiels (concerne les parties 5 et 6 du formulaire)

9. Engagement et signature

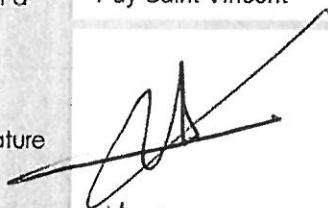
Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus X

Fait à

Puy Saint Vincent

le,

Signature



M. ENGILBERGE. MAIRE DE PUY S^T VINCENT