

COMMUNE DE VAL CENIS
(SAVOIE - 73)

**PROJET DE REMPLACEMENT DE LA GARE DE DEPART DE LA
TELECABINE DU « VIEUX MOULIN » SUR LA COMMUNE
DELEGUEE DE LANSLEVILLARD**

DOSSIER PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE

NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE :

1. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE

- 1.1. Présentation générale de la commune nouvelle de Val Cenis
- 1.2. La Commune déléguée de LANSLEVILLARD

2. LE DOMAINE SKIABLE

- 2.1. Historique de la station
- 2.2. Présentation du domaine skiable de VAL CENIS
- 2.3. Hébergement touristique de la station
- 2.4. Impacts économiques du domaine skiable sur la commune

3. LE PROJET D'AMENAGEMENT

- 3.1. Description générale du projet
- 3.2. Le projet de remplacement de la télécabine du Vieux Moulin
- 3.3. Implantation de la gare de départ
- 3.4. Contexte réglementaire du projet
- 3.5. Etat actuel de l'environnement

4. OBJECTIFS ET MOTIVATIONS DU PROJET

5. COMPATIBILITE AVEC L'AFFECTATION DES SOLS

- 5.1. Le Scot
- 5.2. Le Plan Local d'Urbanisme
- 5.3. Le projet d'aménagement de développement durable (PADD)
- 5.4. Le plan d'indexation en Z et PPRN

6. EMPRISES ET PROCEDURE FONCIERE

- 6.1. Les emprises foncières
- 6.2. Procédure foncière

PREAMBULE

Par arrêté du préfet de la Savoie, en date du 8 août 2016, la commune nouvelle de Val-Cenis est créée en lieu et place des communes de Bramans, de Lanslebourg-Mont-Cenis, de Lanslevillard, de Sollières-Sardières et de Termignon à compter du 1er janvier 2017 (canton de Modane, arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne).

Cet arrêté prévoit notamment l'application des règles suivantes :

- Les biens, droits et obligations des anciennes communes sont transférés à la commune nouvelle de Val Cenis,
- La commune nouvelle de Val Cenis est substituée dans toutes les délibérations et tous les actes pris par les anciennes communes,
- Les contrats sont exécutés dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire des parties,
- La commune nouvelle de Val Cenis est substituée aux anciennes communes dans tous les EPCI dont elles étaient membres.

La collectivité a ainsi étudié la faisabilité du projet de remplacement de la télécabine du « Vieux Moulin » et, dans le but d'acquérir les parcelles nécessaires au projet, des négociations amiables ont été engagées auprès des propriétaires des parcelles comprises dans le périmètre de l'opération.

Les accords amiables n'ayant pu être obtenus auprès de la totalité des propriétaires, la Commune de Val Cenis a décidé en vue de la réalisation dudit projet, de solliciter auprès du Préfet l'ouverture d'une enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique conjointement à une enquête parcellaire en vue d'acquérir les parcelles nécessaires à la réalisation de la nouvelle gare de départ de la future remontée mécanique.

Le présent dossier d'enquête publique et parcellaire a été établi conformément à la réglementation.

1. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE NOUVELLE DE VAL CENIS

1.1. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE NOUVELLE DE VAL CENIS

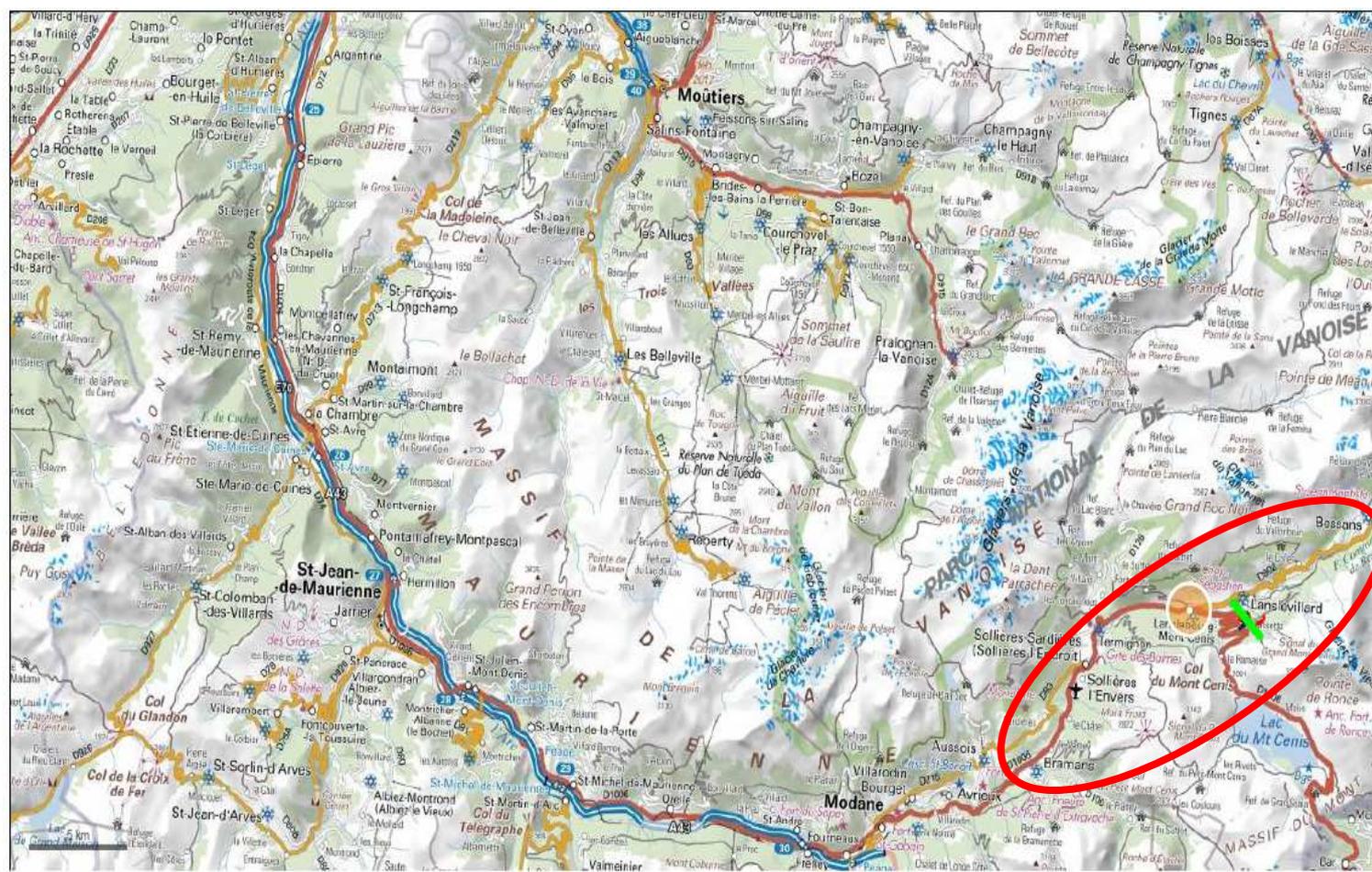
La commune nouvelle de Val Cenis, créée le 01 Janvier 2017, est située dans le département de la Savoie, dans la vallée de la Haute Maurienne.

Grâce à la RD 1006 et à l'autoroute A 43, Chambéry est à environ une heure et demi (126 km) de la Commune et Modane à moins de 30 minutes (24 km) et Albertville à moins de 1 heure 30 minutes (115 km).

Le Col du Mont-Cenis (Fermé l'hiver) accessible depuis les communes déléguées de Lanslebourg et Lanslevillard marque la frontière avec l'Italie, et le Col de l'Iseran (Fermé l'hiver) – accessible depuis les villages de Lanslevillard puis Bonneval-sur-Arc mène au sommet de la vallée de la Maurienne frontière avec la vallée de la Tarentaise.

Le chiffre de la population totale de la commune nouvelle est de 2 123 habitants.

Elle fait partie de la Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise – Terra Modana comprenant 10 Communes (AUSSOIS, AVRIEUX, BESSANS, BONNEVAL SUR ARC, FOURNEAUX, LE FRENEY, MODANE, ST ANDRE, VAL-CENIS, VILLARODIN BOURGET).



VAL-CENIS est une commune rurale de 408.05 km² (seconde plus vaste commune de France) soumise à la Loi Montagne et dont son territoire est occupé par la station de sports d'hiver Val Cenis.

LA POPULATION ET L'HABITAT

a) La population

La Commune de Val Cenis compte 2123 habitants selon le recensement de l'INSEE réalisé en 2014, représentant une densité 5.20 habitant par km².

Aussi, la démographie de Val Cenis augmente fortement (hausse d'environ 55,5% entre 1968 et 2012) :

	1990	2002	2014	
Population	1908	2023	2136	
Densité hab/km ²	4.67	4.95	5.20	

Source : INSEE - 2014

La population croit de manière modérée, un peu plus de 5% sur les 10 dernières années soit une variation annuelle de 0.5%.

En outre, la Commune est composée en très grande majorité d'actifs (60% en 2013 selon l'INSEE). La quasi-totalité des actifs ayant un emploi travaillent dans la Commune (plus de 95% en 2013 selon l'INSEE).

La population des communes déléguées est la suivante :

- Bramans : 432 habitants
- Lanslebourg Mont-Cenis : 645 habitants
- Lanslevillard : 469 habitants
- Sollières-Sardières : 188 habitants
- Termignon : 402 habitants

b) L'habitat

Comme toutes les Communes touristiques, les résidences principales sont minoritaires : elles ne représentent que 22% du parc de logement total contre près de 78% pour les résidences secondaires ou logements occasionnels, en 2013 selon l'INSEE.

En effet, sur un total de 4510 logements, 1003 sont des résidences principales et 3507 sont des résidences secondaires ou logements occasionnels.

Les maisons représentent 24% des logements contre 76% pour les autres habitations (immeubles,...).

LES ACTIVITES TOURISTIQUES ET ECONOMIQUES

a) Le Tourisme

Val Cenis est reconnue grâce à sa station de ski et à son tourisme d'hiver mais aussi grâce à sa situation au cœur du Parc National de la Vanoise.

Aujourd'hui, Val Cenis compte plusieurs atouts et son domaine skiable représente un des principaux. La commune nouvelle de Val Cenis est constituée de 3 stations et destinations :

- La principale, la station Val Cenis comptent 28 remontées mécaniques, 58 pistes de ski alpin sur les 3 stations-villages de Lanslebourg-Mont-Cenis, Lanslevillard et Termignon-la-Vanoise
- Le Val d'Ambin au village de Bramans, pour le nordique
- Le Monolithe au village de Sollières-Sardières pour un second secteur de ski nordique sur le plateau du village de Sardières et de la station-village d'Aussois.

Val Cenis a une capacité d'accueil touristique de plus de 17800 lits environ.

L'ensemble du domaine skiable s'est développé pour devenir la plus grande station de Haute-Maurienne dans le paysage des stations de sports d'hiver à caractère familiale.

Cependant, Val Cenis cherche à développer également son tourisme estival en créant de nouvelles activités.

Le tourisme hivernal :

Sur la station de Val Cenis, il existe de très nombreuses activités complémentaires au ski alpin : randonnées en raquettes à neige, randonnées à ski, ski extrême, alpinisme, traîneaux à chiens, ski de fond, motoneige, parapente, patinoire, piscine, SPA, bowling, etc...

Le tourisme estival :

Sur la station de Val Cenis, il existe de nombreuses activités d'été, randonnées pédestres, VTT, parapente, trampoline, terrains de jeux et tennis.

a) Les activités artisanales

Les entreprises artisanales sont très nombreuses sur le territoire avec toutes les activités économiques représentées. De nombreuses entreprises profitent du dynamisme de la station et de la présence des touristes.

La commune possède 6 ZAE (Zones d'Activités Economiques) situées à :

- Bramans (2 zones)
- Lanslebourg-Mont-Cenis (Z1)
- LansleBourg-Val-Cenis (Lecheraine)
- Sollières-Sardières (Les Favieres)
- Termignon

b) Le commerce

Le tissu commercial de la commune est assez important. Tous les types de commerces sont présents au sein de la commune et il existe une multitude d'hôtels de l'entrée de gamme aux résidences de haut standing.

c) L'agriculture

L'élevage et la fabrication fromagère forment l'essentiel de l'économie de Val Cenis jusqu'au début du XXe siècle.

En été, la commune de Val Cenis dispose de nombreux alpages pour la fabrication du beaufort (AOC), de l'Emmental de Savoie, de l'Emmental Français Est Central, le Gruyère, et la Tomme de Savoie. Sur le secteur, certains agriculteurs cultivent également les pommes et poires de Savoie.

1.2 LA COMMUNE DELEGUÉE DE LANSLEVILLARD

Située entre les communes déléguées Lanslebourg Mont-Cenis et Termignon (à l'Ouest) et de la commune de Bessans (à l'Est), Lanslevillard, avec ses 39.84 km², est une commune de montagne très étendue.

Lanslevillard est située dans la vallée de la Maurienne, au pied du col du Mont-Cenis. Elle se trouve à 26 kilomètres de Modane et à 130 kilomètres de Chambéry.

Une partie du territoire communal de Lanslevillard est située dans le parc national de la Vanoise. Cette commune est un village agropastoral converti au tourisme grâce, notamment, à l'émergence de l'économie des sports d'hiver.

LA POPULATION ET L'HABITAT

a) La population

Le nombre d'habitants est en hausse depuis les années les années 1990 avec 392 habitants en 1989, 432 habitants en 2001, 452 habitants en 2008 puis 467 habitants en 2013. Aujourd'hui on compte 469 habitants en 2014 pour une densité de population de 12 hab/km².

La population de la commune montre un réel dynamisme et surtout une grande croissance depuis les années 1990, ascension liée au développement des sports d'hiver.

	1968	1975	1982	1990	1999	2008	2013	2014
Population	429	306	371	392	431	452	467	469
Densité moyenne (hab/km²)	10.76	7.68	9.31	9.83	10.82	11.35	11.72	11.77

Source : INSEE – 2014

b) L'habitat

Caractéristique des communes touristiques, les résidences secondaires et logements occasionnels sont prépondérants et de plus en plus nombreux à Lanslevillard. Près de 88% des logements sont des résidences secondaires ou des logements occasionnels.

De par l'existence de sa station de ski, l'habitat est assez tourné vers le collectif. La commune compte en effet 10% de maisons individuelles (170) et 90% d'appartements ou autres types d'habitations (1618) selon l'INSEE (2012).

Avec une base d'une croissance démographique annuelle moyenne de 0,95% on obtient 4 habitants supplémentaires par an soit 40 habitants en 10 ans. Ces 40 habitants supplémentaires représentent un besoin de 19 logements.

En 2015, 4650 lits sont des lits marchands et 4765 lits non marchands.

LES ACTIVITES TOURISTIQUES ET ECONOMIQUES

d) Le Tourisme

Lanslevillard, avec la station de Val Cenis, dispose aujourd'hui d'un "outil économique" important axé en priorité sur le tourisme d'hiver. La fréquentation touristique est maximale pendant les vacances scolaires (Noël et Février). Au cours de cette période, la population dépasse les 8 000 habitants (comprenant permanents, vacanciers et salariés saisonniers).

Le tourisme estival tend à se développer progressivement.

Le tourisme hivernal :

Sur Lanslevillard, il existe quelques activités complémentaires au ski alpin : randonnées en raquettes à neige, randonnées à ski, ski extrême, alpinisme, traîneaux à chiens, ski de fond, parapente.

Sur la commune sont regroupés les principales activités « après ski » :

- Une piscine municipale avec un bassin de 25m et un bassin ludique en intérieur et un espace extérieur avec un toboggan aquatique et une pataugeoire
- Un bowling
- Une patinoire
- Une piste de luge de 900m
- Un cinéma de 166 places
- Des jeux pour enfants,
- Un espace luge,
- Des promenades piétonnes..

La station de ski de Val Cenis est toujours à la recherche de nouvelles activités à proposer. Les plus marquantes sont :

- La Canopée des Cîmes : la station offre un point de vue exceptionnel pour admirer le col et le lac du Mont-Cenis grâce à une nouvelle passerelle suspendue au-dessus du vide.
- Le village Eski-mo : Ce nouveau village rassemble la plupart des activités ski et hors ski proposées par la station (pistes de luge, randonnées nordiques, sentier piéton, aires de pique-nique...)
- Des balades en traineau sont également possibles à proximité du lac.

Le tourisme estival :

Sur la commune, il existe quelques activités d'été dont la plus stratégique est la piscine découverte.

Les autres activités sont : randonnées pédestres, VTT, parapente, trampoline, terrains de jeux et tennis.....

e) Les activités artisanales et commerciales

L'artisanat est très présent sur la commune.

Pratiquement tous les corps de métiers sont représentés.

Sans surprise, il s'agit du secteur du commerce et des services divers qui est majoritaire sur la commune. Le tourisme est en effet la principale source de revenus des acteurs économiques de la commune.

Cette pluralité d'activité entraîne également la présence sur le territoire communal d'un nombre important de petites entreprises familiales et de commerces de proximité.

f) L'agriculture

La commune a toujours été une commune agropastorale. Le nombre d'exploitants est toujours élevé malgré une baisse ces dernières années.

L'activité agricole concerne 21 exploitants dont 6 ont leur siège d'exploitation sur la commune de Lanslevillard. 97% des surfaces agricoles utilisées concernent des prairies permanentes et de l'alpage. L'activité est majoritairement tournée vers l'élevage bovin.

Les enjeux de cette activité sont importants notamment d'ordre paysager.

2. LE DOMAINE SKIABLE

Préambule :

Le projet est situé sur le domaine skiable de Val Cenis située sur la commune de Val Cenis et plus précisément sur la commune déléguée de Lanslevillard.

Autorité organisatrice du service public des remontées mécaniques, le Sivom a délégué, en novembre 2007, le développement et l'exploitation du domaine skiable et des remontées mécaniques à la SEM du Mont Cenis (SE2MC) par convention de délégation de service public.

La convention est sous la forme d'une concession. Le risque d'investissement et celui d'exploitation sont supportés par le délégataire.

Conformément à l'article 10.2 de la convention de délégation de service public, le SIVOM devait apporter à la SEM du Mont-Cenis toutes les autorisations administratives nécessaires à l'aménagement et à l'exploitation du domaine skiable. C'est dans ce cadre juridique, que la commune de Val Cenis doit apporter à la SEM les autorisations administratives nécessaires à la réalisation de ce projet.

2.1. HISTORIQUE DE LA STATION

La station s'étend entre le Parc national de la Vanoise et le col du Mont-Cenis, à la frontière Italienne.

Depuis 1967, Lanslebourg et Lanslevillard se sont réunis pour former la station de Val Cenis, au cœur de la Haute-Maurienne Vanoise.

En 1988, l'ancienne commune de Termignon se dote de remontées mécaniques (2 télésièges et 4 téléskis).

En 2008, les domaines skiables de Val Cenis et Termignon la Vanoise se relient pour former la station de Val Cenis Vanoise.

En 2015, le domaine de Val Cenis Vanoise change de nom pour devenir Val Cenis suite au changement de nom de l'office de tourisme de Haute-Maurienne Vanoise (doublon).

En 2017, les communes de Bramans, Lanslebourg-Mont-Cenis, Lanslevillard, Sollières-Sardières et Termignon-la-Vanoise fusionnent et crée la commune nouvelle de Val Cenis.

Plus grande station de ski de Haute-Maurienne, Val Cenis se compose en fait d'une succession de villages (Termignon, Lanslebourg, Les Champs, Lanslevillard et Le Haut) où règne une forte tradition d'accueil et d'hospitalité dictée par le tout proche col du Mont Cenis, lieu de passage millénaire entre France et Italie.

2.2. PRESENTATION DU DOMAINE SKIABLE VAL CENIS

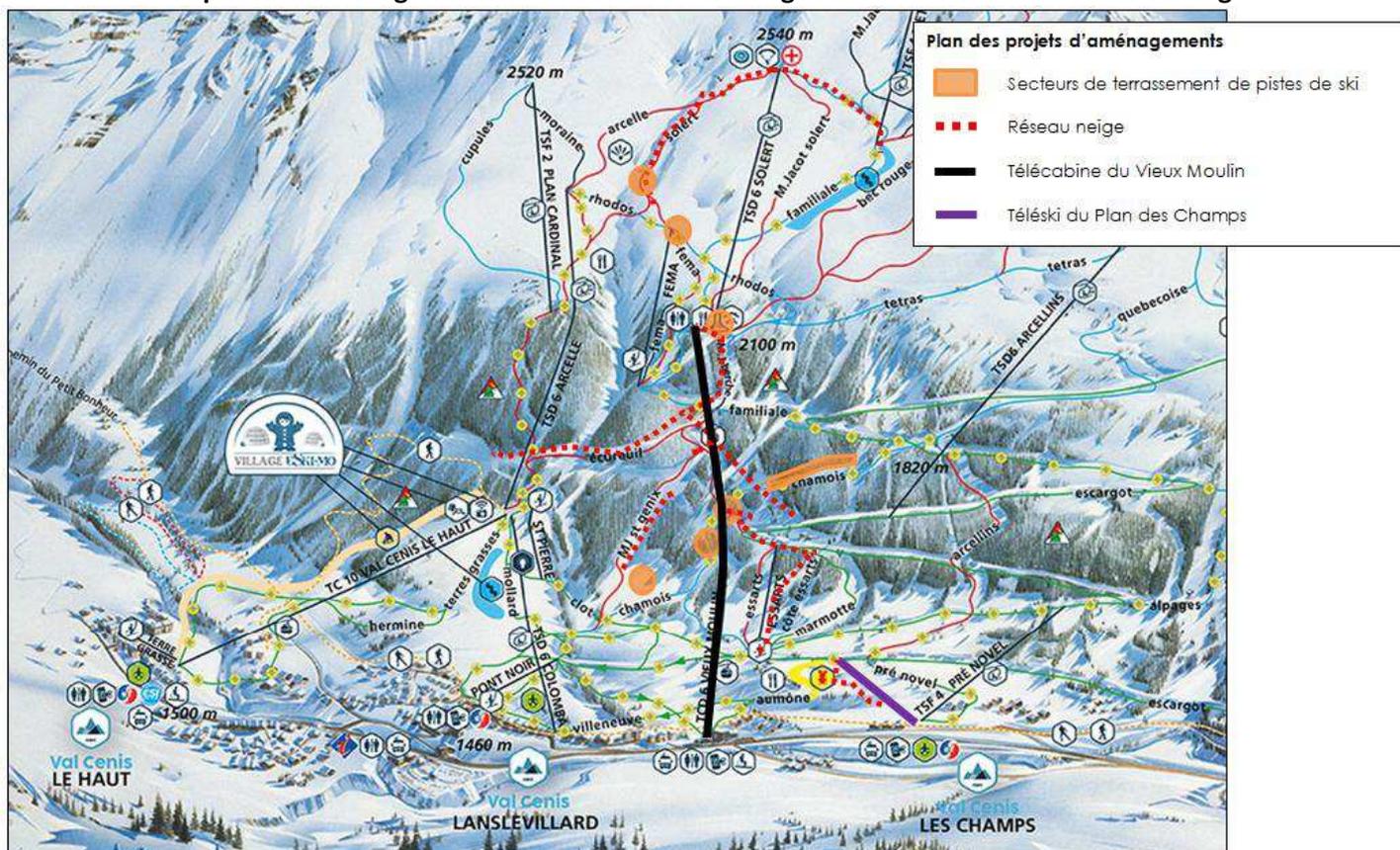
Le domaine skiable Val Cenis s'étend sur 51 hectares de pistes aménagées.

Val Cenis est située à l'altitude de 1 300 m et son domaine skiable alpin occupe le territoire des communes déléguées de Termignon, Lanslevillard, Lanslebourg Mont-Cenis et Sollières Sardières. Le sommet culminant des pistes se situe à 2800 m d'altitude et le domaine propose un dénivelé de plus de 1500 m.

Les communes déléguées de Bramans et Sollières-Sardières accueillent chacune un domaine nordique.

Le domaine skiable alpin de Val Cenis est composé de 58 pistes banalisées de tous niveaux représentant 125kms de piste et de 28 remontées mécaniques (2 télécabines, 13 télésièges, 13 téléskis).

Plan des pistes et aménagements sur les communes déléguées de Lanslevillard et Lanslebourg



2.3. HEBERGEMENT TOURISTIQUE DE LA STATION DE VAL CENIS

La structure d'hébergements touristiques de la commune est composée de 12 hôtels, 10 campings, 6 chambres d'hôtes, 312 locations de vacances, 12 appartements en résidences, 14 centre et villages de vacances, 20 refuges et gîtes d'étape, 2 auberges de jeunesse et de 7 aires de campings car.

Le développement de la station de Val Cenis a changé fondamentalement la situation résidentiel en offrant un produit global associant une activité commerciale en appui des stations de ski voisines et un volet d'hébergements lié.

Celui-ci s'est structuré essentiellement vers le ski en privilégiant deux types de produits : le logement de type résidence secondaire et le logement touristique "banalisé" (la notion de banalisation correspond au produit économique locatif à forte rotation).

2.4. IMPACTS ECONOMIQUES DU DOMAINE SKIABLE SUR LA COMMUNE

Les impacts économiques sont engendrés sur l'ensemble de la station de Val Cenis.

Les activités liées aux stations entraînent de nombreux emplois répartis dans plusieurs secteurs :

- L'exploitation du domaine skiable : gestion du domaine et des remontées mécaniques,
- L'hôtellerie et la restauration,
- Les résidences de tourisme fonctionnant en été et en hiver,
- Les commerces de type alimentaire,
- Le secteur artisanal,
- Les services divers privés ou publics.

Le domaine skiable permet à l'ensemble de ses activités d'exister et les emplois induits, directs et indirects, générés par les activités touristiques constituent également un élément important pour le maintien de la vie et du dynamisme des villages.

Les principales infrastructures touristiques de la commune qui fonctionnent pendant l'hiver à savoir la société de gestion du domaine skiable, l'office de tourisme et les écoles de ski, sont également des organismes importants de l'animation touristique de la commune.

L'aménagement et l'amélioration du domaine skiable et de la station sont une constante importante permettant de développer l'attractivité de la station et ainsi de rester concurrentiel par rapport aux stations françaises et étrangères.

3. LE PROJET D'AMENAGEMENT

3.1. DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

Le projet se rapporte au remplacement de la télécabine du Vieux Moulin, qui permet de desservir le front de neige au départ du parking se trouvant au pied des bureaux de la SEM du Mont-Cenis à une altitude d'environ 1450m, jusqu'au domaine d'altitude au niveau du restaurant de la FEMA, à une altitude d'environ 2093m.

Aujourd'hui, plus qu'un ascenseur pour les résidents de Lanslevillard et Lanslebourg, la télécabine de Vieux Moulin permet de desservir un nombre important de pistes en forêt et aux niveaux variés.

En plus de ses fonctions citées précédemment, la télécabine est également utilisée par la clientèle à la journée qui apprécie particulièrement le grand parking situé juste en face la gare aval pour garer les véhicules proches des pistes.

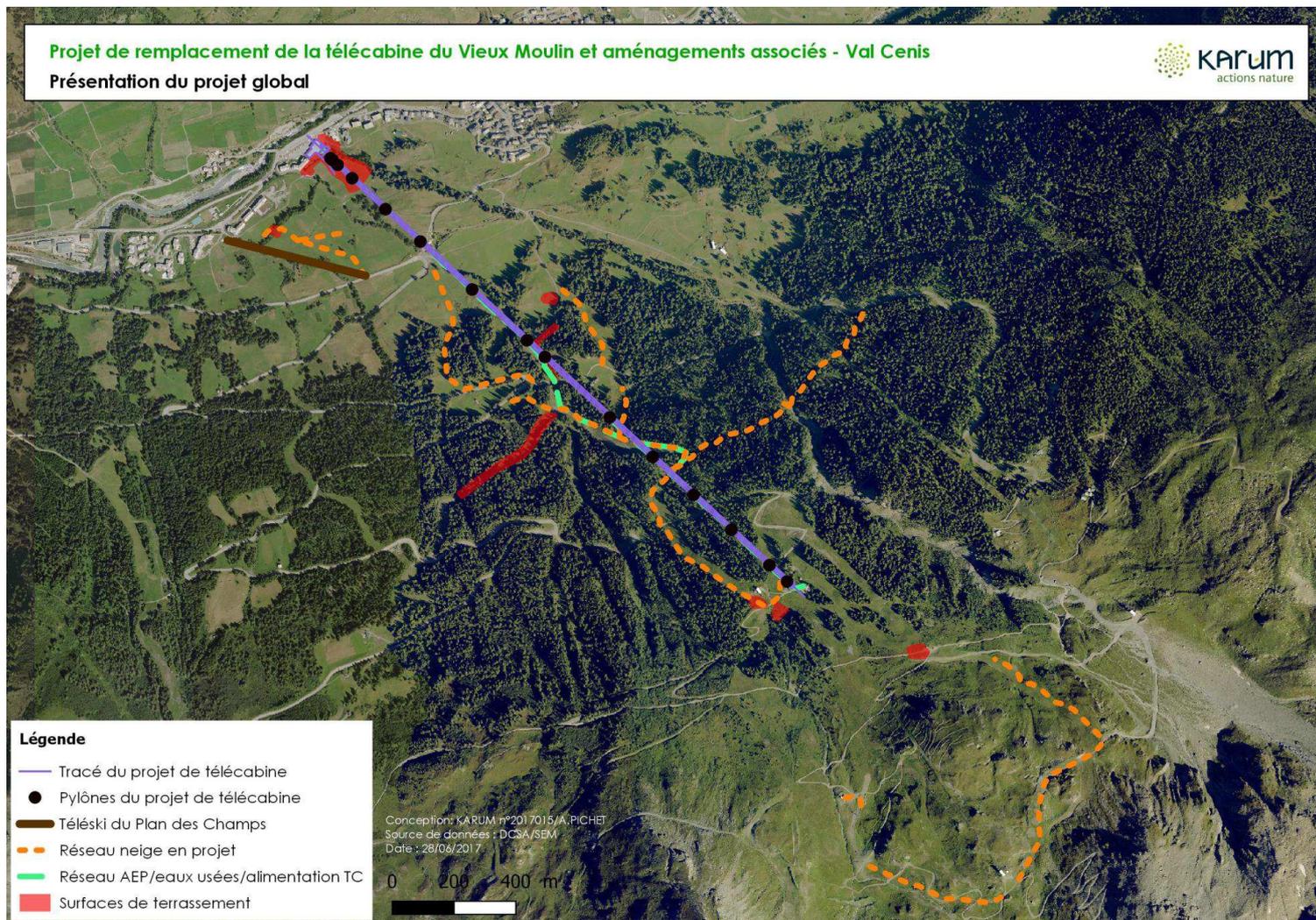
Formant une artère principale avec les télésièges du Solert et de la Met situés au-dessus et menant au sommet du domaine skiable, la fréquentation de la télécabine reste très importante et il n'est pas rare que l'affluence crée une attente de plus de 30min aux heures de pointes.

Cet ascenseur principal du domaine skiable a été construit en 1983, et arrive à des échéances de grandes inspections importantes, qui nécessitent de gros investissements afin de pérenniser son exploitation. Egalement, et après ses années de bons et loyaux services, la télécabine ne répond plus aux standards actuels en termes de confort, de débit et surtout d'accessibilité pour le transport des personnes à mobilité réduite (PMR).

Ainsi, le choix a été fait par la SE2MC et la commune de Val Cenis, de remplacer cette télécabine par une installation neuve, associée à une rénovation complète des bâtiments d'accueil clients en gare aval et amont, qui ont été construits à l'origine de la télécabine.

La commune de Val Cenis doit acquérir les terrains nécessaires à la construction et aux terrassements liés au projet de la nouvelle gare de départ.

La gare d'arrivée qui sera également construite se situe entièrement sur des terrains communaux.



3.2. LE PROJET DE REMPLACEMENT DE LA TELECABINE DU VIEUX MOULIN

Le tracé retenu est celui, à quelques mètres près, de celui de l'ancienne télécabine devenue obsolète.

3.2.1 CHEMINEMENT VERS LE PROJET RETENU

1. Choix de l'axe de ligne et du positionnement des gares

Dans le cadre de l'avant-projet, plusieurs options ont été étudiées quant aux positions des gares de départ et d'arrivée permettant le choix de l'axe de ligne, au regard des critères suivants :

- Accessibilité des usagers à l'installation, notamment PMR
- Impact visuel de l'implantation des gares
- Impact sur l'axe de la télécabine actuelle
- Non impact sur le busage du ruisseau de l'Arcelle Neuve

Selon ces critères, deux aménagements ont été retenus dans les études préliminaires :

Variante 1 :

- Gare de départ sensiblement dans l'axe de la ligne de la télécabine actuelle
- Gare d'arrivée décalée d'environ 25m vers l'Est par rapport à la position de la gare d'arrivée actuelle, permettant de libérer l'impact visuel depuis le restaurant

Variante 2 :

- Gare de départ sensiblement dans l'axe de la ligne de la télécabine actuelle
- Gare d'arrivée décalée d'environ de 6m vers l'Est par rapport à la position de la gare d'arrivée actuelle

Compte tenu des différents impacts et en tenant compte des avantages et inconvénients des 2 scénarii, la variante 2 a été retenue.

a. Impact sur le layon de forêt actuel

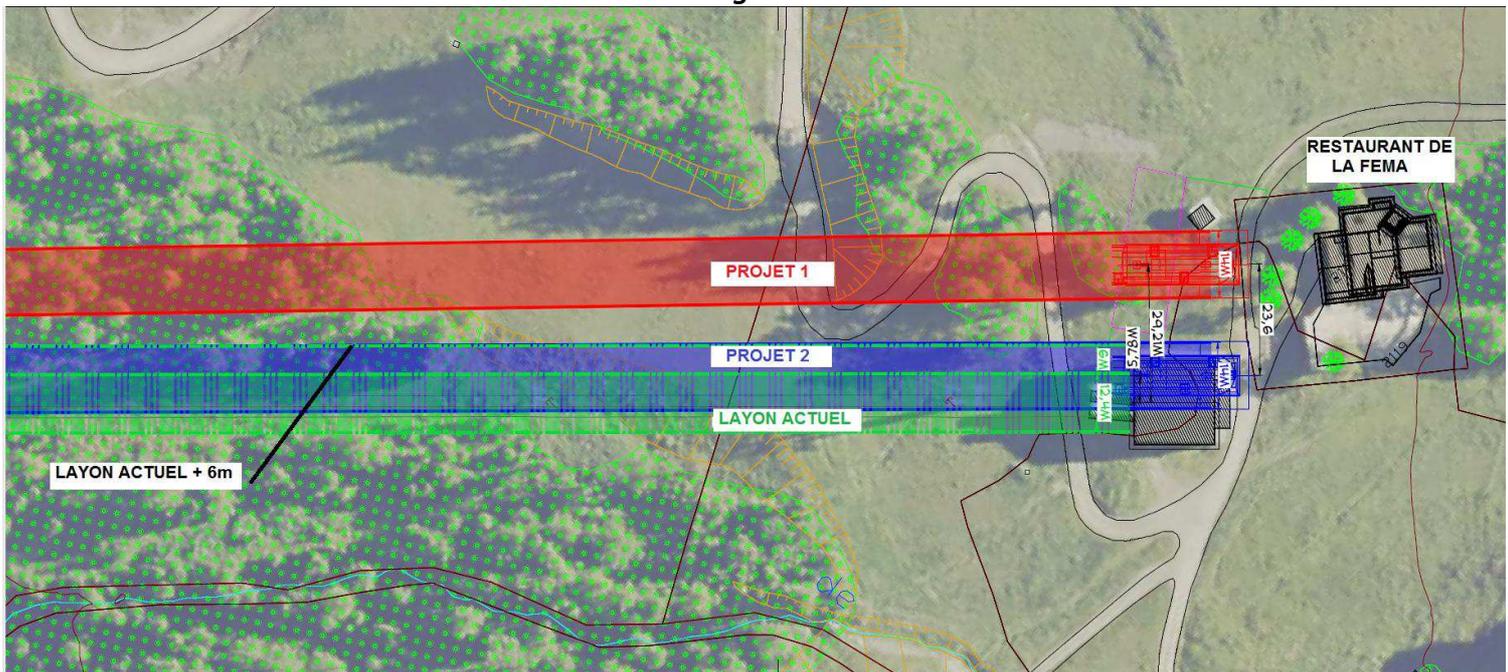
Une comparaison a été menée entre ces deux variantes de projet, vis-à-vis de l'impact sur le layon de forêt actuel de la télécabine, et de ce fait, sur la surface de défrichage à réaliser.

Pour la variante 1, un décalage de 25m de la gare d'arrivée, implique une création presque intégrale d'un nouveau layon.

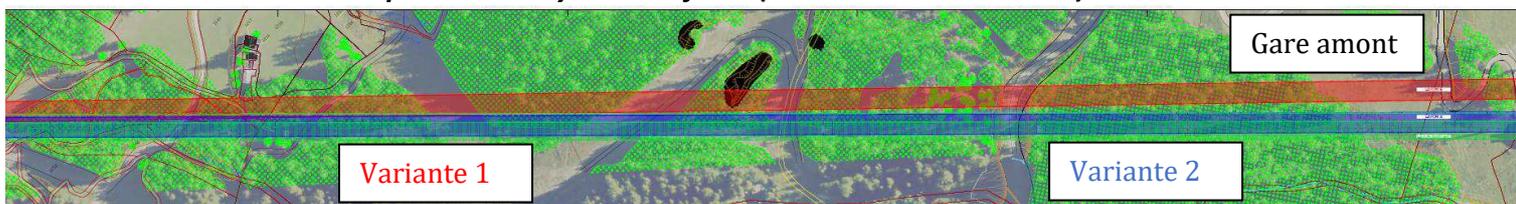
Pour la variante 2, le décalage de la position de la gare amont a été limité pour que le futur layon reste dans l'emprise du layon actuel augmenté de 6m côté EST. La distance de 6m, vient du fait que le layon actuel mesure 10 à 12m de large. La réglementation remontée mécanique en vigueur, impose des distances de sécurité nécessaire, entre le bord de la cabine et le début du layon. Dans l'hypothèse d'une télécabine 10 places, le layon minimum à réaliser est de 14m. Une marge de 2m a été ajoutée, afin de ne pas intervenir chaque année dans le layon pour l'entretien de celui-ci (Potentiellement impactant pour la faune). Il en ressort donc que le layon actuel à sa largeur à augmenter de +3m sur chaque bord.

Après discussions avec l'ONF, gestionnaire de la forêt traversée, un élargissement de +3m sur chaque bord ou 6m d'un seul côté a été convenu.

Position de la gare amont



Impact sur le layon de la forêt (Zone en vert ci-dessous)



b. Impact visuel sur l'environnement proche

1. Implantation de la gare amont :

Pour la variante 1, non retenue, le déplacement de la gare amont vers l'Est permet de libérer de la vue depuis le restaurant sur l'environnement montagnard et notamment sur la dent Parrachée, mais ce décalage de 25m implique également, un fort impact sur la plateforme se trouvant actuellement entre le stade de slalom et la gare de la télécabine actuelle.

Cette plateforme est très utile pour d'une part, proposer une aire de pique-nique aux clients, et d'autre part permettre l'aménagement, d'escapes de réception et technique, de tentes pour les événements sportifs liés au stade de slalom.

Egalement, il est nécessaire de créer une liaison ski aux pieds accessible handiskis vers le télésiège du SOLERT, pour permettre la remontée des compétiteurs au sommet du stade, sans emprunter le télésiège du stade de slalom.

Ainsi, avec le décalage de 25m vers l'Est de la gare d'arrivée, la plateforme **événementielle** est presque totalement supprimée, la création de la piste de ski de liaison vers le télésiège du SOLERT gravitaire n'est pas possible.

Pour la variante 2, qui a été retenue, le décalage de 6m vers l'Est de la gare permet de dégager légèrement la vue de la gare depuis la terrasse du restaurant, de conserver la plateforme pour les événements et de pouvoir réaliser un **accès gravitaire à ski et notamment pour les handiskis** entre le stade de slalom et la gare de départ du télésiège du SOLERT.

L'impact visuel depuis la terrasse du restaurant se limite à la gare de l'installation avec le bâtiment entier comme actuellement.

Cette opération nécessitera l'extension du layon boisé existant sous la future télécabine, impliquant un défrichage moins important, que la variante 1, estimé à 7 191 m².

2. Pour le terrassement de la piste de l'Aumône sous la télécabine,

Deux variantes ont été étudiées, avec une version limitant l'emprise des terrassements, et une autre version favorisant l'intégration paysagère de l'ensemble, et l'exploitation agricole après les travaux de terrassements.

La version limitant l'emprise des terrassements, induisait la création d'une piste façonnant le terrain à la manière d'un canyon, ce qui après réalisation des travaux, avait un fort impact visuel, et surtout sur les terrains agricoles qui ne pouvaient plus être exploités, tant les talus étaient raides, et rendait impossible le passage de vaches et des engins agricoles. Ainsi la reprise plus étendue du terrain à l'amont de la gare de départ a été préférée afin de proposer in fine une pente régulière sur ces parcelles, permettant une meilleure intégration globale et une possibilité d'exploiter ces terrains sur une surface proche de ce qui est réalisée à ce jour.

Le tracé de la piste Aumône sous l'installation sera optimisée en phase projet, afin de réduire les surfaces de terrassement et également les hauteurs des pylônes (le gabarit réglementaire entre le dessous des cabines et la traversée d'une piste de ski ou uniquement le survol d'un terrain non skié, n'est pas le même).

Dans ce but d'optimisation des terrassements et de l'aménagement paysagé, le passage de la piste de ski Aumône par le pont du chemin de Villeneuve afin de diriger les skieurs vers le côté Est du ruisseau de l'Arcelle Neuve n'a pas été retenu, car cet aménagement imposerait :

- La réalisation d'un nouveau pont pour le passage du ruisseau, avec dimensionnement au regard du risque de crue, ce qui pourrait imposer un ouvrage conséquent
- La reprise du réseau d'enneigement artificiel de la piste Aumône, ce qui imposerait des terrassements pour le dévoiement des réseaux
- Le terrain au niveau du chemin de Villeneuve présente des pentes faibles, incompatibles avec une piste de retour station gravitaire, pour les skieurs venant de l'amont de la piste Aumône, et du futur télésiège de Plan des Champs.
- La création malgré tout, d'une piste de retour vers les résidences, au croisement de la piste Aumône et du télésiège de Plan des champs

Ainsi, la piste de retour Aumône a été conservé sous la ligne de la télécabine, comme actuellement.

2. Choix du type d'appareil

Le choix du type d'appareil réalisé avec l'exploitant (La SEM du Mont Cenis – SE2MC) a été cadré selon les critères suivants :

- Un débit horaire raisonné et répondant au besoin
- Une installation confortable et silencieuse
- Un montage dans des temps optimisés

a. Choix du débit

Le débit réel de l'installation actuelle est de 1450p/h, avec une problématique d'attente pour les passagers lors des jours d'affluences en début de matinée et d'après midi (Début des cours de skis et arrivée des skieurs) ou lors de journée où le ski en altitude n'est pas optimum (Brouillard, vent...).

Une analyse a été menée sur la base des nombres de passages enregistrés sur ces périodes d'affluences sur les dernières années. Il en ressort qu'un débit de 2 200 personnes heures permettrait d'absorber facilement les grandes affluences de passagers, tout en restant dans des gammes d'appareils avec des gares de longueurs 'courtes', donc nécessitant des terrassements de sortie/entrée de gare réduits par rapport aux gares dites 'longues' pour des débit plus important, proches des 3000 personnes par heure.

b. Configuration de l'installation

Pour répondre au besoin de confort à apporter aux passagers, le choix s'est porter sur une télécabine avec places assises, qui cadre avec le standard actuel des constructeurs.

Des cabines de capacité de 10 places ont été choisies pour les raisons suivantes :

- A débit équivalent, il y a besoin de moins de cabines 10 places que de cabines 8 places (Autre standard actuel). Ainsi de part ce choix, le nombre de cabines actuelles de 89 cabines 6 places va se réduire à 55 cabines
- Le nombre et le modèle de cabine choisi par la SE2MC permet de pouvoir réutiliser le garage à cabines dans le bâtiment actuel, afin de les stocker hors exploitation. Ceci évite la création d'un garage enterré sous la gare aval, synonyme de terrassements conséquents pour la construction de ce bâtiment, ainsi qu'un impact sur l'insertion paysagé de la gare aval.
- Les cabines possèdent un système d'amortissement à bas de silent blocs, permettant de filtrer les vibrations aux passages des pylônes et ainsi de réduire les nuisances sonores dans et à l'extérieur des cabines

La solution technique retenue pour l'installation, se porte sur :

- Une configuration de ligne aux nouveaux standards des constructeurs, permettant d'augmenter les portées entre les pylônes. Actuellement l'installation comporte 22 pylônes, la nouvelle télécabine n'en n'aura que 15
- L'utilisation d'une motorisation dite à moteur lent, technologie récente permettant de s'affranchir d'une ligne d'entraînement à grande vitesse, génératrice de bruit, et permettant de supprimer les grandes quantités d'huiles présentes dans le réducteur principal qui est supprimé avec cette technologie, et enfin de réduire la consommation électrique de l'installation

c. Optimisation des phases chantier

Les dernières générations de télécabines comme celle retenue pour la réalisation de la télécabine du Vieux Moulin, doivent permettre le montage de l'installation de manière modulaire, avec :

- La livraison en éléments de gare préassemblés par semi-remorques, ce qui réduit le nombre de transport routier sur le chantier, et permet des temps de montage de l'installation sur des périodes plus courtes

- Le montage des pylônes par camion lorsque les accès le permettent, sinon par hélicoptage sur une à deux journées uniquement, les têtes des pylônes étant livrés également par éléments préassemblés.

3.2.1 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Les principales caractéristiques de l'appareil sont les suivantes :

1. Caractéristiques géométriques

- Longueur horizontale : 2041 m environ
- Longueur suivant la pente : 2155 m environ
- Dénivelée totale : 638 m environ
- Altitude gare départ : 1450 m environ
- Altitude gare arrivée : 2093 m environ
- Nombre de pylônes : 15

2. Caractéristiques fonctionnelles

- Fonction de la station aval : Tension
- Fonction de la station amont : Motrice
- Type et capacité des véhicules : 10 places assises
- Vitesse : 6.00 m/s
- Débit exploitation hivernale : 2 200 p/h à la montée et la descente
- Débit exploitation estivale : 1 100 p/h à la montée et la descente
- Nombre de véhicules total : 55 véhicules l'hiver / 27 véhicules l'été
- Conditions de charge montée : 100 %
- Conditions de charge descente : 100 %

3.3. IMPLANTATION DE LA GARE DE DEPART (GARE AVAL)

3.3.1 CHOIX DE L'EMPLACEMENT DE LA GARE

Pour l'implantation de la gare aval, le raisonnement a été commun pour les deux variantes, avec plusieurs solutions étudiées (le long du bâtiment existant, devant le bâtiment actuel...), au regard des critères déjà évoqués en préambule de ce document.

Il en est ressorti les points suivants :

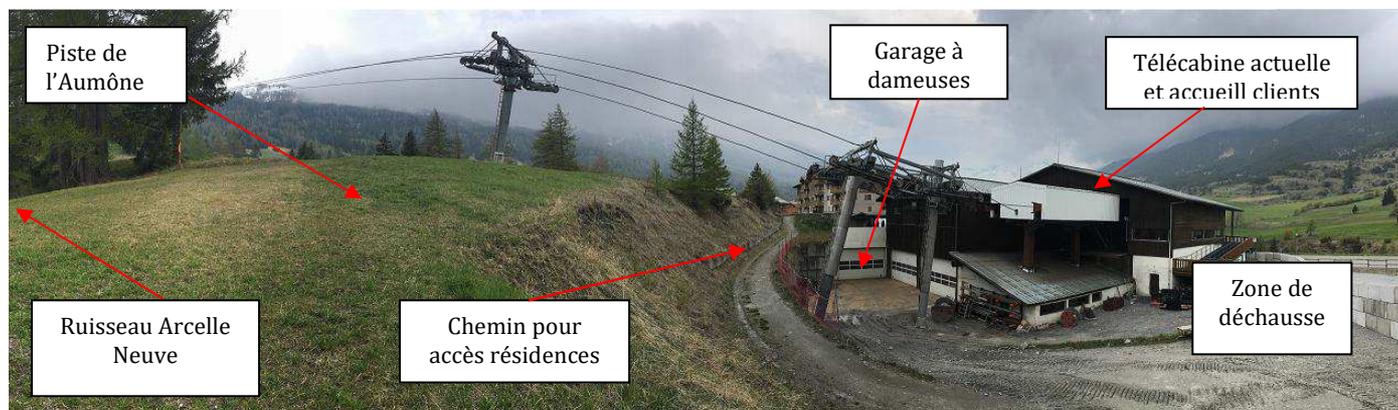
- L'implantation de la gare de départ dans le bâtiment comme actuellement, n'est pas possible compte tenu des dimensions d'une gare de départ aux standards actuels pour une télécabine, sans modifier de manière importante toute la structure du bâtiment, ce qui n'est désiré par le Maître d'Ouvrage
- Le positionnement de la gare de départ le long du bâtiment (Côté Est) imposerait :
 - Un terrassement pour la sortie de gare des véhicules conséquent empêchant tout passage de piste de ski dessous l'installation pour le retour des skieurs comme actuellement par la piste d'Aumône
 - Un terrassement proche de l'entrée du busage du ruisseau de l'Arcelle neuve, ***où des travaux sont prévus selon l'étude du RTM***
 - Une réduction de la zone de déchaussage pour les skieurs arrivant de la piste l'Aumône et via la départ du télésiège de Colomba (Côté Est)

- Le passage des clients venant des résidences situées côté Ouest par le chemin de Villeneuve serait alors bouché empêchant tout raccordement à la future télécabine, hormis par le bâtiment actuel

Compte tenu de ces différents points, l'aménagement retenu est :

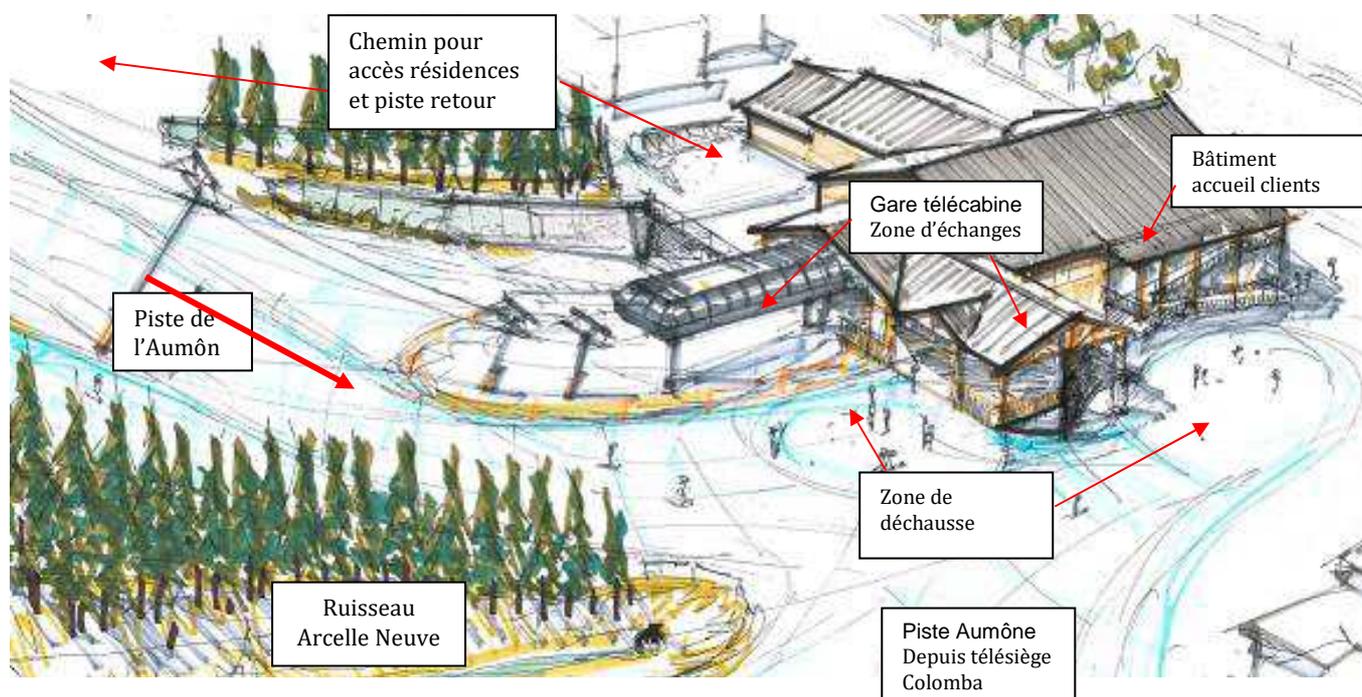
- La gare de la télécabine est implantée devant la façade amont du bâtiment existant à une altitude identique au quai d'embarquement de la télécabine actuelle, ce qui permet de créer une zone d'échange et d'accueil des clients dans le bâtiment actuel qui est de ce fait réorganiser
- De proposer une zone d'échange facilitée entre les différents flux des passagers venant de la zone d'accueil dans le bâtiment, des pistes de skis (Aumône depuis l'amont de la télécabine ou depuis la gare de départ de Colomba) et des résidences à l'Ouest de la télécabine
- La position de la gare au plus près du bâtiment, permet de conserver la piste de ski passant sous la ligne de l'installation, sans empiéter sur le ruisseau de l'Arcelle neuve
- La zone de quai pour les échanges des flux passagers, se fera par la réalisation d'une couverture de la zone actuellement ouverte du garage à dameuses.
- La sortie des dameuses se fera parallèlement à la ligne de l'installation, bénéficiant du même terrassement de sortie de gare et proposant aux dameuses un virage à 90° depuis les garages au maximum (Une rampe d'accès dameuse de biais vers l'Ouest, imposerait un virage trop aigu pour les dameuses dans le garage, et un impact conséquent sur les parcelles dans cette direction pour la création de la rampe)
- La création d'une piste de retour gravitaire depuis la piste Aumône jusqu'aux résidences

IMPLANTATION DE LA GARE DE DEPART **Implantation actuelle**



IMPLANTATION DE LA FUTURE GARE DE DEPART

(Sous réserve des aménagements extérieurs du bâtiment non définis à ce stade d'avant-projet par l'architecte en charge de cette partie)



3.3.2 ENJEUX EN RAPPORT A L'ETAT ACTUEL

La réorganisation du bâtiment permettra l'intégration (comme c'est déjà le cas actuellement) des services administratifs, des services opérationnels et les services techniques.

Les enjeux sont multiples :

- Améliorer la visibilité de la gare de départ
- Garantir une cohabitation des flux techniques et visiteurs, redonner de la place aux skieurs et permettre un accueil qualitatif des visiteurs, dans un espace confortable et moderne
- Remplacer la télécabine avec un débit plus important, sur un tracé similaire et renouveler l'outil de travail de la SEM : bâtiment technique, administratif, garage et stockage

1- Améliorer la visibilité de la gare de départ

Actuellement, le bâtiment ne s'affirme pas comme la façade du front de neige. Ce bâtiment situé au cœur de la station, véritable colonne vertébrale du domaine skiable, doit devenir un des centres névralgiques les plus fonctionnels du village.

Le constat est le suivant :

- Grande Visibilité depuis la route départementale
- Pas de visibilité depuis les pistes
- Peu d'attractivité pour le client, on ne perçoit que les fonctions techniques du bâtiment.

Les objectifs de la nouvelle gare doivent être :

- Créer une façade d'appel pour le public sur la RD
- Créer une façade attractive sur le front de neige pour identifier le bâtiment depuis les pistes de ski
- Intégrer le bâtiment dans la topographie.

2- Garantir une cohabitation des flux techniques, skieurs et visiteurs

Actuellement, la gare n'offre pas une optimisation des flux, bien au contraire tous les flux sont mélangés rentrant en conflit. Il n'existe pas d'organisation fonctionnelle des différentes circulations : skieurs, visiteur-piétons, employés administratifs et techniques.

Le constat est le suivant :

- Proximité des différents acteurs mais conflits d'usages
- Mélange des flux, clients / techniques
- L'espace Accueil est peu lisible, le hall est étroit
- Seules deux caisses sont disponibles à ce jour
- Les sanitaires publics sont le seul service apporté au client
- Problèmes d'accessibilité : rampe d'accès au départ cabine, absence d'ascenseur ...

Les enjeux avec la nouvelle gare sont :

- Séparer, organiser les flux (skieurs, visiteurs, techniques, administratifs, ...) pour supprimer les conflits d'usages et renforcer la lisibilité des espaces
- Offrir un bâtiment accessible à tous
- Développer les points de vente
- Moderniser l'accueil : accès au wifi, tablettes en libre-service, ...
- Développer les services et l'accueil des clients :
 - Salle d'accueil pour les groupes
 - Consignes ...
- Offrir une liaison abritée pour rejoindre la télécabine
- Augmenter la qualité de vie au travail

3- Réhabilitation de la gare

Actuellement, la fonctionnalité du bâtiment et les conditions de travail ne sont pas optimales. Le bâtiment a été conçu en plusieurs phases avec différentes trames structurelles et différents niveaux associés à des fonctions spécifiques. Compte tenu du manque de place et de la mauvaise organisation des flux, les locaux sont aussi utilisés à des fins différentes de leur destination originale. Ce bâtiment est également très énergivore (isolation en toiture faible ou inexistante, simple vitrage, peu d'isolation entre espaces chauffés et espaces non chauffés, ...).

Le constat est le suivant :

- Des volumes liés aux usages avec un bâtiment morcelé
- Peu de flexibilité possible
- Les Garages sont actuellement construits sur deux niveaux avec une différence d'altimétrie de 50 cm environ
- La sortie Dameuse s'effectue sur la piste de retour skieur
- La trame structurelle est étroite pour le garage bas (6m d'entraxe entre poutre), de largeur satisfaisante sur le garage haut.
- Les ateliers sont semi enterrés et bénéficient peu de lumière naturelle et le stockage n'est pas sectorisé et insuffisant
- De l'espace perdu lié à la manœuvre des engins dans le bâtiment (rampe + aire de retournement)
- Un bâtiment peu isolé, consommateur en énergie
- Une structure poteau poutre permettant une modularité relative.

La nouvelle gare devra répondre à plusieurs critères :

- Permettre l'évolution du bâtiment dans le temps
- Améliorer le confort du bâtiment en travaillant sur les consommations d'énergie
- Répondre à toutes les normes actuelles (isolation, accessibilité, ...)
- Organiser et sectoriser le stockage et optimiser les espaces
- Faciliter les flux dameuses et limiter les conflits d'usages
- Réduire la pente de la rampe de sortie des dameuses sur le domaine.

Croquis de principe de la nouvelle gare



3.3.3 CARACTERISTIQUES DU BATIMENT

1. Surfaces du bâtiment

Le futur bâtiment abritera plusieurs pôles répondant chacun à une fonction précise.

Les surfaces ont été pensées suivant les besoins des services et devraient se rapprocher des dimensions suivantes :

- Accueil client : 300m² (existant 170m²).
- Services administratifs : 240m² (existant 200m²).
- Les services opérationnels : 310m² (existant 230m²).
- Les services techniques (garage/atelier) : 1315m² (existant 820m²).
- Les services techniques suite (garage/stockage) : 545m² (existant 225m²).
- Interface télécabine (gare et garage cabines) : 900m² (surface précise à définir, existant 785m²).

Au total : 3610m² (existant 2430m², extension de 1180m²).

2. Terrassement

Les surfaces de terrassement lié à cette gare sont encore en cours d'étude.

Actuellement, les remblais sur la zone sont estimés à environ 1500 m³, les déblais à environ 32 000 m³.

Toutefois, il est envisagé d'optimiser ces volumes pour tendre vers des volumes de déblais de l'ordre de 20 000 m³.

Les déblais excédentaires seront utilisés pour les travaux de réaménagement de pistes de ski (dont environ 10 000 m³ sur la piste Plan des Champs, environ 5 000 m³ pour la plateforme d'arrivée du télési). Le reste des déblais pourra être exporté à la Carmagnole en direction de Termignon, au bord de la route départementale. Il s'agit là d'une zone de stockage de matériaux bénéficiant déjà une autorisation pour le dépôt de ce type de matériaux.

3.3.4 AMENAGEMENT ANNEXES

1. Le terrassement de la piste de l'Aumône sous la télécabine

Deux variantes ont été étudiées, avec une version limitant l'emprise des terrassements, et une autre version favorisant l'intégration paysagère de l'ensemble, et l'exploitation agricole après les travaux de terrassements.

La version limitant l'emprise des terrassements, induisait la création d'une piste façonnant le terrain à la manière d'un canyon, ce qui après réalisation des travaux, avait un fort impact visuel, et surtout sur les terrains agricoles qui ne pouvaient plus être exploités, tant les talus étaient raides, et rendaient impossible le passage de vaches et des engins agricoles. Ainsi la reprise plus étendue du terrain à l'amont de la gare de départ a été préférée afin de proposer in fine une pente régulière sur ces parcelles, permettant une meilleure intégration globale et une possibilité d'exploiter ces terrains sur une surface proche de ce qui est réalisée à ce jour.

Le tracé de la piste Aumône sous l'installation sera optimisée en phase projet, afin de réduire les surfaces de terrassement et également les hauteurs des pylônes (Le gabarit réglementaire entre le dessous des cabines et la traversée d'une piste de ski ou uniquement le survol d'un terrain non skié, n'est pas le même).

Dans ce but d'optimisation des terrassements et de l'aménagement paysagé, le passage de la piste de ski Aumône par le pont du chemin de Villeneuve afin de diriger les skieurs vers le côté Est du ruisseau de l'Arcelle Neuve n'a pas été retenu, car cet aménagement imposerait :

- La réalisation d'un nouveau pont pour le passage du ruisseau, avec dimensionnement au regard du risque de crue, ce qui pourrait imposer un ouvrage conséquent
- La reprise du réseau d'enneigement artificiel de la piste Aumône, ce qui imposerait des terrassements pour le dévoiement des réseaux
- Le terrain au niveau du chemin de Villeneuve présente des pentes faibles, incompatibles avec une piste de retour station gravitaire, pour les skieurs venant de l'amont de la piste Aumône, et du futur télésiège de Plan des Champs.
- La création malgré tout, d'une piste de retour vers les résidences, au croisement de la piste Aumône et du télésiège de Plan des champs

Ainsi, la piste de retour Aumône a été conservé sous la ligne de la télécabine, comme actuellement.

2. Aménagement de l'accès et parking

La création de la nouvelle gare engendre des aménagements annexes à proximité immédiate du bâtiment et notamment au niveau de l'accès et du parking. Ces aménagements se font sur des parcelles communales pour la plupart déjà dédiées à l'usage de parkings et accès.

Les points clefs du réaménagement de l'accès des parkings et des réseaux sont:

- Conserver les surfaces existantes dédiées à la SEM et aux autocars et si possible les agrandir.
- Augmenter le nombre de place de parkings.
- Faciliter l'accès au front de neige et à la billetterie.
- Réduire/supprimer les conflits d'usages : piétons, skieurs, navettes, voitures, autocars, employés SEM, visiteurs... été/hiver.
- Créer un aménagement apportant du confort d'usage (clients et employés) et une viabilité hivernale certaine.
- Créer un espace accueillant et esthétique donnant envie de s'arrêter et de skier.
- Prendre en compte l'aménagement du ruisseau de l'Arcelle.
- Prévoir de dévier tous les réseaux enterrés existant si besoin.

3.4. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DU PROJET

Depuis l'entrée en vigueur au 1^{er} juin 2012 du Décret du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements, l'étude d'impact est dans certains cas obligatoire afin de prendre l'avis de la DREAL sur les effets du projet sur les milieux naturels et sur l'environnement.

Voici en préambule le cadre réglementaire de l'obligation de réalisation d'une étude d'impact dans notre cas d'espèce.

LE CODE DE L'ENVIRONNEMENT

*** La remontée mécanique**

Le projet prévoit la construction d'une remontée mécanique 10 places capable de transporter 2200 personnes par heure sur le domaine existant et accessible actuellement par gravitation.

Selon l'alinéa 43 de l'annexe de l'article R122-2 :

« Sont soumis à étude d'impact :

Remontées mécaniques.

⇒ « Création, extension ou remplacement d'une remontée mécanique de loisirs transportant plus 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. »

*** La piste et le front de neige**

Le projet prévoit le terrassement de 1.8ha de terrain sur le domaine existant et accessible actuellement par gravitation.

Selon l'alinéa 43 de l'annexe de l'article R122-2 :

« Sont soumis à étude d'impact :

Pistes de ski.

- b) Pistes de ski (y compris les pistes dédiées à la luge lorsque celles-ci ne comportent pas d'installation fixes d'exploitation permanente) d'une superficie supérieure ou égale à 2 hectares en site vierge ou d'une superficie supérieure ou égale à 4 hectares hors site vierge.. »

Le projet est donc soumis à étude d'impact

LE CODE FORESTIER (nouveau)

Le projet prévoit le défrichement de 13 506 m² (6315 m² pour le réseau neige et terrassements de pistes, 7191 m² pour le layon de la TC).

Selon l'article L341-1,

« Est un défrichement toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière.

Est également un défrichement toute opération volontaire entraînant indirectement et à terme les mêmes conséquences, sauf si elle est entreprise en application d'une servitude d'utilité publique.

La destruction accidentelle ou volontaire du boisement ne fait pas disparaître la destination forestière du terrain, qui reste soumis aux dispositions du présent titre. »

Selon l'article L214-13,

« Les collectivités et autres personnes morales mentionnées au 2° du I de l'article L. 211-1 ne peuvent faire aucun défrichement dans leurs bois et forêts, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, sans autorisation de l'autorité administrative compétente de l'Etat. »

3.5. ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT

*Source : Etude d'impact de juillet 2017 réalisée par le cabinet Karum (pièce *** du présent dossier)*

La zone d'étude fait actuellement partie du domaine skiable de Val Cenis.

La gare aval de la télécabine (TC) actuelle du Vieux Moulin est située dans un grand bâtiment au pied de la station qui abrite le garage pour stocker les véhicules de la société, mais également les locaux de la SEM du Mont Cenis, exploitant du domaine skiable.

La ligne surplombe les pentes enherbées jusqu'à environ 1600 m d'altitude puis la forêt de Lanslevillard jusqu'à 2000 m, presque jusqu'en limite supérieure de la forêt.

Les zones d'implantation du réseau neige et zones de terrassement correspondent uniquement à des pistes de ski existantes.

Les enjeux de l'état actuel de l'environnement correspondent à :

- L'agriculture (pâturage et fauche) ;
- La présence de boisements faisant partie de la forêt communale de Lanslevillard, gérée par l'ONF ;
- Le paysage du site ;
- Localisation du projet dans le périmètre de protection de plusieurs monuments historiques ;
- La présence de cours d'eau (non directement concernés par le projet) ;
- La présence d'un captage AEP (Herbefin) à proximité du projet ;
- La présence de milieux humides à proximité des zones de travaux ;
- La présence d'espèces protégées identifiées sur la zone d'étude : le Sabot de Vénus, l'Ancolie des Alpes, le Saule glauque, le Saule suisse et le Cystoptéride des montagnes.
- La présence de nombreuses espèces animales protégées (notamment oiseaux et papillons)
- La présence de nombreuses activités hiver/été sur la zone d'étude.

Les impacts identifiés sont les suivants :

THEMATIQUE	DESCRIPTION DE L'EFFET	TYPE	DUREE	EVALUATION DU NIVEAU D'IMPACT
LES TERRES	Occupation du sol La réalisation du projet va entrainer peu changement d'occupation du sol. En effet, tous les secteurs à aménager font partie du domaine skiable de Val Cenis.	DIRECT	PERMANENT	FAIBLE
	Agriculture Perturbation temporaire de l'activité agricole durant les travaux.	DIRECT	TEMPORAIRE	MOYEN
	La perte sèche d'espace agricole concerne essentiellement l'emprise des pylônes.	DIRECT	PERMANENT	TRES FAIBLE
	Forêt Au total, 13 506 m2 seront défrichés dans le cadre du projet soit 0,25 % de l'espace boisé de la forêt communale de Lanslevillard.	DIRECT	PERMANENT	MOYEN
PAYSAGE : ECHELLE TERRITORIALE	> Maintien qualité paysagère globale du paysage	DIRECT	PERMANENT	NUL
PAYSAGE : ECHELLE LOCALE	> Perceptions emblématiques et lointaines, paysage nocturne	DIRECT	PERMANENT	FAIBLE
PAYSAGE : ECHELLE PARCELLAIRE	> Composantes identitaires	DIRECT	PERMANENT	FAIBLE
	> Perceptions depuis la Route du Col et les sentiers de randonnée (réseaux neige, tunnel, arrivée de télési)	DIRECT	PERMANENT	MOYEN
	Gare départ G1	DIRECT	TEMPORAIRE PERMANENT	FAIBLE A MOYEN
	Pylônes et lignes de la télécabine	DIRECT	TEMPORAIRE PERMANENT	FAIBLE A MOYEN
	Gare d'arrivée G2	DIRECT	TEMPORAIRE PERMANENT	POSITIF A MOYEN/FORT
	Réseau neige	DIRECT	TEMPORAIRE PERMANENT	FAIBLE A MOYEN
	Terrassement de la piste Chamois	DIRECT	TEMPORAIRE PERMANENT	FAIBLE A MOYEN
	Tunnel	DIRECT	TEMPORAIRE PERMANENT	MOYEN A FORT
	Télési Plan des Champs et réseau neige	DIRECT	TEMPORAIRE PERMANENT	MOYEN A FORT
MONUMENT HISTORIQUES	> Covisibilité de la tranchée du réseau neige avec la Chapelle Saint-Génix	-	TEMPORAIRE	MOYEN A FORT
	> Covisibilité des enneigeurs avec la Chapelle Saint-Génix	-	PERMANENT	MOYEN
PATRIMOINE VERNACULAIRE	> Covisibilité de la tranchée avec le bâti traditionnel à proximité de la Chapelle Saint-Génix	-	TEMPORAIRE	MOYEN A FORT
	> Covisibilité des enneigeurs avec le bâti traditionnel à proximité de la Chapelle Saint-Génix	-	PERMANENT	MOYEN
SITES INSCRITS ET CLASSES	> Absence de covisibilité entre le site répertorié et le projet	-	-	NUL
AIR	Le projet de télécabine ainsi que le réseau neige, sont alimentés électriquement et donc non générateurs de gaz à effet de serre.	-	-	NUL
	l'utilisation d'engins motorisés durant les travaux engendrera la production de gaz à effets de serre. Toutefois, au vu du caractère limité des travaux dans le temps, cette incidence pourra être qualifiée de négligeable.	DIRECT	TEMPORAIRE	NEGLIGEABLE

HYDROLOGIE/QUALITE DE L'EAU	Aucune interaction avec le lit de ces ruisseaux n'est envisagée. Le franchissement est prévu au niveau de parties déjà busées. On notera toutefois que la présence de cours d'eau à proximité des zones de travaux induit un risque faible à moyen de pollution et de dégradation de la qualité de l'eau.	DIRECT	TEMPORAIRE	FAIBLE A MOYEN
EAU POTABLE	AEP : Le projet ne sera pas de nature à induire une incidence sur la source d'Herbefin. Toutefois, la présence d'engins (contenant des hydrocarbures) sur le secteur durant la phase chantier	DIRECT	TEMPORAIRE	MOYEN
	Partage de la ressource en eau : L'augmentation de volume consommé qu'engendrera l'extension du réseau neige (39 750 m ³ /an) est dérisoire face à l'immense réservoir que représente la retenue (320 hm ³).	DIRECT	PERMANENT	NEGLIGEABLE
ZONAGE NATURE	Le projet ne sera pas de nature à remettre en cause les enjeux de ce zonage dont la superficie est particulièrement importante	-	-	NEGLIGEABLE
HABITATS NATURELS	Le projet est situé essentiellement sur des milieux assez communs en montagne ou déjà aménagés.	DIRECT	TEMPORAIRE PERMANENT	FAIBLE
	Les terrassements de la piste Chamois vont entraîner la perturbation de milieux humides semi-naturels ne présentant très peu d'intérêt.	DIRECT	TEMPORAIRE	FAIBLE
	Risque de dégradation pour les milieux humides présents à proximité des zones de travaux	DIRECT	TEMPORAIRE	FAIBLE A MOYEN
FLORE	Aucune station d'espèce patrimoniale n'est directement impactée par les travaux. Toutefois, pour certaines, leur présence proche entraîne un risque de dégradation.	DIRECT	TEMPORAIRE	MOYEN
	Concernant la station de Cystoptéride des montagnes, le défrichement des boisements proches de l'espèce pourrait induire une modification de son habitat et ainsi entraîner à terme la disparition de la station.	INDIRECT	PERMANENT	FORT
FAUNE	Amphibiens Aucune Grenouille rousse n'a été identifiée sur les secteurs concernés par les travaux. De plus, les travaux ne dégraderont pas son habitat.	-	-	NUL
	Avifaune Risque de destruction d'habitat de nidification/nourrissage	DIRECT	TEMPORAIRE PERMANENT	NEGLIGEABLE
	Risque de dérangement et/ou de destruction d'individus ou de nichée lors des terrassements/défrichement.	DIRECT	TEMPORAIRE	FORT
	Risque de dérangement lié à la présence d'éclairage sur les pylônes de la télécabine.	DIRECT	TEMPORAIRE	NEGLIGEABLE
	Risque de collision avec les câbles aériens	INDIRECT	PERMANENT	FAIBLE A MOYEN

	Mammifères Dérangement durant la phase travaux. Toutefois, les milieux impactés ne correspondent pas à des zones à enjeu pour ces espèces.	DIRECT	TEMPORAIRE	FAIBLE
	Perte d'habitat, notamment liée aux défrichements	DIRECT	PERMANENT	NEGLIGEABLE
	Rhopalocères Risque de destruction d'oeufs/larves lors des terrassements.	-	-	NUL
	Risque de dégradation d'habitats favorables situés à proximité des zones de travaux.	DIRECT	TEMPORAIRE	MOYEN
	Risque de dérangement lié à la présence d'éclairage sur les pylônes de la télécabine : nul (Aucune zone favorable aux papillons ne sera concernée par l'éclairage).	-	-	NUL
	Reptiles Dérangement du Lézard des murailles, espèce protégée très commune et non menacée.	DIRECT	TEMPORAIRE	FAIBLE
CONTINUITES ECOLOGIQUES	Les différentes opérations prévues dans le cadre du projet ne seront pas de nature à remettre en cause les dynamiques écologiques de la faune du secteur ainsi que les enjeux définis dans le cadre du SRCE.	-	-	NEGLIGEABLE
POPULATION	Zones habitées Nuisances (bruit, vibration, poussières...) pour les habitations proches des zones de travaux	DIRECT	TEMPORAIRE	FAIBLE
	Activités touristiques L'activité touristique estivale notamment la pratique de la randonnée pédestre sur les chemins et pistes des secteurs en travaux pourra être perturbée durant les travaux.	DIRECT	TEMPORAIRE	MOYEN
	En phase Exploitation, la présence d'un réseau neige garantira la présence de neige sur les pistes concernées, et par conséquent le maintien de la pratique du ski quelles que soient les conditions d'enneigement rencontrées. Le remplacement de l'actuelle télécabine du Vieux Moulin ancienne et vétuste, ainsi que les reprises de pistes de ski représente un réel bénéfice pour les skieurs.	DIRECT INDIRECT	PERMANENT	POSITIF
SANTE /SALUBRITE/SECURITE PUBLIQUE	SANS OBJET	-	-	NUL
CONSOMMATIONS D'ENERGIE	En phase d'exploitation, l'énergie électrique consommée par les remontées mécaniques sera temporaire (seulement en période hivernale, durant les heures d'ouverture de la station). De plus, les appareils actuels optimisent les consommations énergétiques d'avantage que les appareils existants (notamment pour la télécabine actuelle).	DIRECT	PERMANENT	NEGLIGEABLE

EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS	<p>Le projet de Télésièges Arcellins peut avoir des effets cumulés avec le projet : Perte d'espaces boisés cumulée (0,46 % de la forêt communale de Lanslevillard)</p> <p>Risque de destruction de nichées et de couvées de l'avifaune patrimoniale nul car adaptation de la période de travaux</p> <p>Paysage : impact cumulé faible dans la mesure où les deux projets consistent à remplacer des remontées mécaniques existantes et aménager des secteurs de pistes existantes.</p> <p>Le projet de réseau neige 2017 est susceptible d'entraîner des effets cumulés avec le présent projet.</p> <p>Ces travaux concernent essentiellement des pistes de ski existantes, milieux naturels ou semi/naturels ne présentant aucun enjeu majeur.</p> <p>Concernant le partage de la ressource en eau, l'augmentation de volume consommé qu'engendrera l'extension du réseau neige des deux projets cumulés (55 250 m³/an au total) reste dérisoire face à l'immense réservoir que représente la retenue (320 hm³).</p>	DIRECT	PERMANENT	FAIBLE
---	---	--------	-----------	--------

Ces différents impacts ont donné lieu pour certains à la mise en œuvre de mesures. Ces dernières sont définies dans le tableau ci-après.

Ces mesures seront également associées à deux types de suivi :

- Un suivi environnemental du chantier par un écologue ;
- Un suivi de l'efficacité de la mise en œuvre des mesures environnementales.

ENJEUX	IMPACTS POTENTIELS DU PROJET	NIVEAU D'IMPACT	MESURES D'ÉVITEMENT (ME)	IMPACTS RESIDUELS	MESURES DE RÉDUCTION (MR)	IMPACTS RESIDUELS	MESURES DE COMPENSATION (MC)	IMPACTS RESIDUELS
Agriculture	Perturbation de l'activité agricole durant la phase chantier	MOYEN	ME_1 : Prise en compte de l'activité agricole durant la phase travaux	FAIBLE	-	-	-	-
Forêt	Perte d'espaces boisés	MOYEN	Pas d'évitement possible	MOYEN	<i>A noter que différentes variantes ont été étudiées. La variante retenue correspond à celle qui entraîne le moins de défrichement.</i>	MOYEN	MC_1 : Mise en œuvre de mesures de compensation	-

paysage	Favoriser l'intégration paysagère des installations	MOYEN A FORT	Pas d'évitement possible	MOYEN A FORT	<p>MR_1 : Mesures de réduction de l' « effet de tranchée » le long de la tranchée élargie de la TC</p> <p>MR_2 : Mesures d'intégration des nouveaux pylônes sur l'ensemble du tracé de la TC et sur l'ensemble du tracé du Téléski du Plan des Champs</p> <p>MR_3 : Mesures pour une bonne finalité du démantèlement de la TC actuelle</p> <p>MR_4 : Mesures de réduction des impacts et d'intégration de la gare de départ de la nouvelle TC</p> <p>MR_5 : Mesures de réduction des impacts et d'intégration de la gare d'arrivée de la TC</p> <p>MR_6 : Mesures pour l'intégration des terrassements pour raccorder les surfaces terrassées au niveau du nouveau Téléski du Plan des Champs et dans le périmètre de protection de 500 m autour de la Chapelle Saint-Genix</p> <p>MR_7 : Mesures de réduction des impacts et d'intégration de la gare de départ et d'arrivée du Téléski du Plan des Champs</p> <p>MR_8 : Mesures de réduction des impacts du réseau neige sur les monuments historiques</p> <p>MR_9 : Mesures d'intégration paysagère du tunnel</p>	FAIBLE	-	-
---------	---	--------------	--------------------------	--------------	--	--------	---	---

Ruisseau / Captage AEP	Risque de pollution accidentelle durant la phase chantier	FAIBLE A MOYEN	ME_2 : Mesures visant à réduire le risque de pollution accidentelle durant la phase chantier	TRES FAIBLE	-	-	-	-
Zones humides	Risque de dégradation	FAIBLE A MOYEN	<i>A noter que le projet a déjà intégré certaines modifications permettant d'éviter la destruction de zones humides</i> ME_3 : Mise en défens des milieux sensibles	NUL	-	-	-	-
Flore protégée	Risque de destruction d'espèces protégées	FORT	<i>A noter qu'une partie du tracé du réseau AEP/assainissement a été dévié de manière à éviter la destruction d'espèce protégée</i> ME_4 : Préservation du milieu abritant la Cystoptéride des montagnes	NUL	-	-	-	-
	Risque de dégradation des stations proches des zones de travaux	MOYEN	ME_3 : Mise en défens des milieux sensibles	NUL	-	-	-	-
Faune	Risque de dérangement et/ou de destruction de nichées et de couvées de l'avifaune protégée des milieux ouverts, semi-ouverts et forestiers, des chiroptères et de l'Ecureuil roux.	FORT	ME_5 : Adaptation du calendrier des travaux ME_6 : Mise en place d'un dispositif d'effarouchement afin d'éviter la nidification sur les secteurs concernés par les travaux ME_7 : Eviter d'abattre les arbres à cavité	FAIBLE A MOYEN	MR_10 : installation d'un dispositif antiretour sur des arbres-gîtes à chiroptères	-	-	-
	Risque de collision	FAIBLE A MOYEN	Pas d'évitement possible	FAIBLE A MOYEN	MR_11 : Installation de balises avifaune	FAIBLE	-	-

	Risque de dégradation d'habitats favorables aux papillons protégés	MOYEN	ME_2 : Mise en défens des zones sensibles	FAIBLE	-	-	-	-
Activités touristiques	Risque de perturbation durant la phase chantier	MOYEN	ME_8 : Mise en place de panneaux mobiles avertisseurs de dangers à destination des randonneurs	FAIBLE	-	-	-	-

4. OBJECTIFS ET MOTIVATIONS DU PROJET

Autorité organisatrice du service public des remontées mécaniques, la commune de Val Cenis a délégué le développement et l'exploitation du domaine skiable à la SEM du Mont Cenis (SE2MC).

Le domaine skiable s'exerce tant sur des parcelles communales que sur des parcelles privées.

Ainsi, le projet engagé par la commune Val Cenis contribue à atteindre son objectif de modernisation de son domaine skiable.

Ce projet de création de la gare de départ de la nouvelle télécabine du Vieux Moulin impacte des parcelles tant privées que publiques.

Le remplacement de la télécabine permettra de :

- Créer une porte d'entrée qualitative et confortable sur le domaine skiable
- Développer l'attractivité de la station et permettre de rester concurrentiel par rapport aux stations françaises et étrangères
- Améliorer grandement l'accès au ski d'altitude primordial considérant l'évolution climatique
- Intégrer les bâtiments dans leur topographie et leur environnement paysager et naturel
- Conserver au mieux l'axe afin de limiter l'impact visuel et suppression de pylônes (15 pour 22 actuellement)
- Réduire l'impact sonore grâce à un moteur lent
- Supprimer les conflits d'usages entre les skieurs, les piétons, les services des pistes (dameuses...) et les véhicules
- Recréer un espace accueillant pour les piétons et les skieurs
- Améliorer les conditions de travail des salariés de la SEM
- Intégrer l'évolution de l'ensemble des nouvelles normes PMR et environnementales
- Améliorer l'efficacité énergétique avec si possible un recours aux énergies renouvelables : maîtrise de la consommation d'énergie (récupération d'énergie)
- Eviter une trop grosse concentration des skieurs sur une seule remontée mécanique au départ du bas de la station
- Valoriser le domaine skiable de la station en optimisant les possibilités de ski
- Moderniser des infrastructures publiques
- Appuyer le développement de la station en permettant l'organisation de manifestations sportives sur le futur site : promotion et attrait supplémentaires du village et de la station

5. COMPATIBILITE AVEC L'AFECTATION DES SOLS

5.1 LE SCOT

La commune de Val Cenis fait partie intégrante du SCOT de Pays de Maurienne en cours d'élaboration. Le périmètre du Scot a été approuvé le 18 décembre 2013 et couvre 56 communes de Maurienne.

Les principaux enjeux ont cependant d'ores et déjà été identifiés. Les principales problématiques ont été développées dans le PADD.

L'opération communale est en adéquation avec les principes fondateurs du projet de territoire.

4 défis ou axes ont été mis en avant :

1. Reconnaître, préserver et valoriser les "communs" que partagent les mauriennais
2. **Construire et adapter un modèle de développement économique mauriennais, ouvert et transalpin avec notamment :**
 - **Affirmer le positionnement touristique : un territoire de ressourcement authentique à taille humaine "Made in Maurienne".**
 - **Poursuivre un tourisme familial d'activités de loisirs plurielles et conforter "l'avant et après" des deux saisons été et hiver.**
 - **Proposer de nouvelles offres : produits et activités "cocoon", santé, thermalisme, en complémentarité des offres de glisses existantes.**
 - **Accueillir en jouant les complémentarités fond de vallée / villages-stations.**
 - **Conforter le positionnement Vélo par des aménagements spécifiques (itinéraires et équipements).**
3. Organiser une gouvernance performante et ouverte
4. Habiter une « vallée-métropole rurale alpine » accessible.

Les prochaines étapes sont les suivantes :

2018-2019 → Arrêt du SCOT Tarentaise, Consultation des Personnes Publiques Associées et enfin Approbation du SCOT Tarentaise.

5.2. LE PLAN LOCAL D'URBANISME

La commune de Val Cenis ne dispose pas d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) opposable. Les communes déléguées ont gardé la compétence au niveau de la gestion de leur PLU.

La commune de Lanslevillard dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) opposable, approuvé le 26 septembre 2016.

Les parcelles concernées par le projet d'aménagement sont classées en zones :

Zonage UB : La zone UB correspond aux secteurs denses à vocation d'habitat collectif. Il comprend un sous-secteur UBho à destination hôtelière ou para-hôtelière.

Une faible partie est en zone UB-z : Zone à risques, identifiée dans le PPRN et le PIZ.

Zonage Ns : Sont classés en zone naturelle, les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison, soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages, de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Cette zone comprend :

- un sous-secteur Np correspondant aux périmètres de protection des captages d'eau.
- **un sous-secteur Nra réservé aux restaurants d'altitude existants.**
- un sous-secteur Nr réservé aux refuges de montagne existants.
- **un sous-secteur NS nécessaire au fonctionnement domaine skiable équipé.**

- un sous-secteur Nzh qui correspond aux zones humides recensées. Les espaces de fonctionnalités de ces zones humides sont mentionnés dans le rapport de présentation.

Une partie des parcelles impactées par le projet sont situées en zone Ns et Nra.

Une faible partie est en zone Ns-z : Zone à risques, identifiée dans le PPRN et le PIZ

Zonage A : Il s’agit des zones naturelles inconstructibles à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Le règlement distingue :

- le secteur A destiné à la pratique agricole. Les constructions nécessaires à cette activité sont autorisées.
- le sous-secteur An qui correspond à des paysages identitaires à protéger. Toutes constructions y sont interdites, à l’exception des équipements publics.
- **le sous-secteur As qui délimite les terrains agricoles sur lesquels la pratique du ski est autorisée.**
- le sous-secteur Azh qui correspond aux zones humides recensées. Les espaces de fonctionnalités de ces zones humides sont mentionnés dans le rapport de présentation.

Une partie des parcelles impactées par le projet sont situées en zone As.

Le projet est donc compatible avec les règles d’urbanisme s’appliquant actuellement sur la commune.

Extrait du PLU de Lanslevillard



5.3. LE PROJET D'AMENAGEMENT DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Ce document présente les projets et les orientations de la commune pour conduire à une croissance et un équilibre durable.

Le projet d'aménagement et de développement durable de Lanslevillard s'articule autour des axes suivants :

- I. Pérenniser le niveau d'activité touristique de la station
- II. Préserver un cadre de vie exceptionnel
- III. Conforter l'attractivité de la commune

Le premier point « Pérenniser le niveau d'activité touristique de la station » propose, pour un des objectifs, de poursuivre la modernisation du domaine skiable avec notamment le remplacement des quelques appareils encore vétustes ou peu performants, la réorganisation des dysfonctionnements de pistes sur quelques secteurs et la finalisation du programme de neige de culture.

Le projet est donc compatible avec les orientations inscrites dans le PADD.

5.4. LE PLAN D'INDEXATION EN Z ET PPRN

1. Le PIZ

La commune de LANSLEVILLARD est dotée d'un PIZ (Plan des Index en Z) dans les secteurs hors PPRN de Pisserieut et Chenevière daté de juin 2013.

Le PIZ de la commune de Lanslevillard n'impacte pas le secteur concerné par le présent dossier.

- Chutes de pierres - éboulis

Le secteur n'est pas concerné par ce type d'aléa.

- Avalanches

Les zones projetées ne sont pas concernées par le risque d'avalanche.

Seule la gare amont actuelle (G2) est implantée en bordure d'une zone à risques d'avalanches. Dans le projet de reconstruction de ce bâtiment, il conviendra de conserver l'alignement sur l'existant sans bâtir dans cet espace sensible. Le projet prendra en compte les contraintes données, ainsi que tout autre document informatif sur ce phénomène et sur les prescriptions liées.

- Risques sismiques

La commune n'est pas classée en zone de sismicité.

- Glissements de terrains

Les zones projetées ne sont pas concernées par le risque de glissement de terrain.

- Coulées de boueuses issues de crues torrentielles

Cf PPRI

- Risques technologiques

Aucun aléa d'origine technologique n'est recensé dans la zone d'étude, il n'y a donc aucun effet.

2. Le PPRN

La commune de LANSLEVILLARD est également dotée d'un PPRN (Plan de Prévention des Risques Naturels) approuvé le 23 mars 2004.

Une partie des parcelles est concernée par le PPRN. Ces parcelles sont classées en UB-z et Ns-z et sont situées à proximité de la gare de départ au niveau du ruisseau de l'Arcelle Neuve. Une zone indicée « N » est inconstructible située dans l'axe de la rivière Arcelle Neuve. Aucune construction n'est prévue à cette endroit.



Les prescriptions inhérentes à l'indice « z » sur ce secteur se réfèrent aux rubriques 1.04 et 1.07 indiquées sur le plan du PPRN.

Les prescriptions et recommandations impliquent :

- **Rubrique 1.04** : écoulement de surface à forte charge solide, zone constructible avec recommandation de façades amont résistantes à 5KPa sur toute la hauteur.

Zone constructible : aménagement et extension possible du bâti existant.

Il existe des recommandations identiques pour tous bâtis à créer ou existants :

Tout bâti

Recommandations:

- façades amont (cf § 3.3.3) :
 - sur toute la hauteur :
 - équipées d'ouvrants,
 - façades et vitrages résistant de façon homogène à 5 KPa,
- composante verticale de 3 KPa, dirigée vers le haut, à prendre en compte sur les toitures, ainsi que sur les balcons et autres avancées horizontales, uniquement sur les façades amont et latérales pour ces derniers éléments.

- **Rubrique 1.07** : écoulement de surface à forte charge solide, zone constructible avec prescriptions

Zone constructible : aménagement et extension possible du bâti existant.

Il existe des recommandations différentes selon les types de travaux : bâtis à créer ou extension sur bâtis existants.

Bâti futur

Prescriptions :

- façades amont (cf § 3.3.3) et façades latérales tournées vers l'axe de l'écoulement :
 - sur les 2 premiers mètres :
 - aveugles,
 - façades résistant de façon homogène à 20 KPa,
- autres façades latérales :
 - sur le premier mètre :
 - aveugles,
 - façades résistant de façon homogène à 10 KPa,

Bâti existant

Bâti existant en l'état :

Recommandations :

- façades amont (cf § 3.3.3) et façades latérales tournées vers l'axe de l'écoulement :
 - sur les 2 premiers mètres :
 - aveugles,
 - façades résistant de façon homogène à 20 KPa,
- autres façades latérales :
 - sur le premier mètre :
 - aveugles,
 - façades résistant de façon homogène à 10 KPa,

Projets d'aménagement et d'extension :

Prescriptions :

- façades amont (cf § 3.3.3) et façades latérales tournées vers l'axe de l'écoulement :
 - sur les 2 premiers mètres :
 - aveugles,
 - façades résistant de façon homogène à 20 KPa,
- autres façades latérales :
 - sur le premier mètre :
 - aveugles,
 - façades résistant de façon homogène à 10 KPa,

Le projet, concerné par ces différents plans d'étude, tiendra compte des prescriptions et recommandations demandées pour les extensions ou réhabilitations de bâti.

Le projet est donc compatible avec les risques identifiés sur le secteur de l'opération.

3. Le PPRI

Une partie des parcelles est concernée par le PPRI.

Le projet devra prendre en compte les contraintes liées au PPRI :

« La gare de départ de la télécabine est concernée par le zonage d'un Plan de Prévention des Risques Inondation : zone bleue (secteur soumis à prescription). Sur ce secteur, le risque correspond à des écoulements de surface à fortes charges solides.

Les prescriptions associées aux aménagements et extensions possibles du bâti existant sont les suivantes :

Sur les façades amont et façades latérales tournées vers l'axe de l'écoulement :

- Sur les 2 premiers mètres : façades aveugles et résistant de façon homogène à 20 KPa, Pour les autres façades latérales
- Sur le premier mètre : façades aveugles et résistant de façon homogène à 10 KPa. »

Pour pallier ce phénomène naturel et répondre aux prescriptions du PPRI sur cette zone il est prévu de renforcer et de rendre étanche les murs existants en limite Nord-Est. Ils devront pouvoir retenir la terre qui sera remblayée contre eux pour niveler les pistes et créer les aires de déchausse aux niveaux +1450 m NGF et + 1446 m NGF (cf. pièce A5.2.) et par la même résister aux forces des crues du torrent.

Par ailleurs, au niveau du ruisseau de l'Arcelle, une nouvelle cartographie des aléas torrentiels a été élaborée sur le secteur et classe l'ensemble des bâtiments du projet en zone d'aléa fort avec des dépôts de lave très supérieurs à 1 mètre.

Pour pallier ce risque, la collectivité doit construire un dalot de canalisation afin de réduire ou de supprimer la menace d'une éventuelle crue.

En attendant la création de ce dalot, les travaux de la nouvelle gare de départ pourront se réaliser en mettant en place une solution provisoire après étude de modélisation numérique.

Le projet tiendra compte des prescriptions et recommandations demandées pour les extensions ou réhabilitations de bâti.

Le projet est donc compatible avec les risques identifiés sur le secteur de l'opération.

6. EMPRISES ET PROCEDURE FONCIERE

6.1. LES EMPRISES FONCIERES

Les emprises foncières de ce projet de création de la nouvelle gare de départ de la télécabine du Vieux Moulin concernent tant des parcelles communales que des parcelles appartenant à des propriétaires privés.

Les parcelles appartenant à des propriétaires privés doivent être acquises par la collectivité compte tenu de la consistance des travaux et de l'importance des terrassements, qui ne peuvent être couvertes par une instauration de servitudes de domaine skiable suivant les articles L 342-18 à L 342-26 du Code du Tourisme.

Par ailleurs, la commune a engagé des négociations amiables avec les propriétaires qui sont actuellement toujours en cours.

Deux réunions d'information sur le projet et de prise de contact avec les propriétaires ont eu lieu :

- Le 10 mai 2017 en présence de tous les propriétaires impactés par le projet
- Le 07 juillet 2017 lors d'une réunion publique pour laquelle l'ensemble de la population avait été invitée.

A l'heure actuelle, la commune n'a pas eu d'accord définitif de la part des propriétaires.

C'est la raison pour laquelle le Conseil Municipal a sollicité le Sous-Préfet pour l'ouverture d'une enquête publique environnementale préalable à la Déclaration d'utilité Publique conjointement à une enquête parcellaire permettant d'obtenir le foncier nécessaire au projet.

6.2. PROCEDURE FONCIERE

En application des articles L 123-1 et suivants du Code de l'Environnement et des articles R 131-3 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le Conseil Municipal de La commune nouvelle de Val Cenis, par délibération du 29 juin 2017 a donc sollicité Monsieur le Sous-Préfet pour :

- L'ouverture d'une enquête publique environnementale préalable à la Déclaration d'utilité Publique ;
- L'ouverture d'une enquête parcellaire engagée à l'encontre des propriétaires des parcelles comprises dans le périmètre de l'opération ;

Conclusion :

Afin d'obtenir la maîtrise foncière des terrains nécessaires à la réalisation du projet de création de la gare de départ de la nouvelle télécabine du Vieux Moulin, le Conseil Municipal a demandé à M. Le Sous-Préfet l'ouverture d'une Enquête publique environnementale Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique conjointement à une Enquête Parcelaire à l'encontre des propriétaires concernés par le présent projet.