



Positionnement réglementaire

- | UTN - Rappel
- | Code de l'Environnement
- | Code Forestier

UTN

- Les projets traités dans l'UTN de 2001 ont été réalisés et ce document n'a donc plus de portée réglementaire.
- **Constituent des unités touristiques nouvelles structurantes pour l'application de l'article L. 122-17 les opérations suivantes:**
 - 1 : La création, l'extension ou le remplacement de remontées mécaniques, lorsque ces travaux ont pour effet:
 - a) La création d'un nouveau domaine skiable alpin – **Ne concerne pas ce projet.**
 - b) L'augmentation de la superficie totale d'un domaine skiable alpin existant, dès lors que cette augmentation est supérieure ou égale à 100 hectares – **Ne concerne pas ce projet car cet appareil n'ouvre pas de domaine skiable gravitaire supplémentaire.**
 - 2 : Les liaisons entre domaines skiabiles alpins existants – **Ne concerne pas ce projet, car le domaine est déjà relié.**
 - 3 : Les opérations de construction ou d'extension d'hébergements et d'équipements touristiques d'une surface de plancher totale supérieure à 12000 mètres carrés, à l'exclusion des logements à destination des personnels saisonniers ou permanents des équipements et hébergements touristiques – **Ne concerne pas ce projet.**
 - 7 : Les travaux d'aménagement de pistes pour la pratique des sports d'hiver alpins, situés en site vierge au sens du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement d'une superficie supérieure à 4 hectares – **Ne concerne pas ce projet.**
 - 8 : La création d'une remontée mécanique n'ayant pas pour objet principal de desservir un domaine skiable, pouvant transporter plus de dix mille voyageurs par jour sur un dénivelé supérieur à 300 mètres. « Art. R. 122-9. – **Ne concerne pas ce projet.**
- **Ce projet de remontée mécanique reliant Saint-Sorlin-d'Arves aux Crêtes de l'Ouillon n'est pas soumis au décret UTN.**

Code de l'Environnement

CATEGORIES de Projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
43. Pistes de ski, remontées mécaniques et aménagements associés.	<p>a) Création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure.</p> <p>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.</p> <p>c) Installations et aménagements associés permettant d'enneiger une superficie supérieure ou égale à 2 hectares en site vierge ou d'une superficie supérieure ou égale à 4 hectares hors site vierge.</p>	<p>a) Remontées mécaniques ou téléphériques transportant moins de 1 500 passagers par heure à l'exclusion des remontées mécaniques démontables et transportables et des tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme.</p> <p>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 inférieure à 2 hectares en site vierge ou d'une superficie inférieure à 4 hectares hors site vierge.</p> <p>c) Installations et aménagements associés permettant d'enneiger une superficie inférieure à 2 hectares en site vierge ou une superficie inférieure à 4 hectares hors site vierge.</p>

- Selon l'annexe de l'article R122-1 et suivants du Code de l'environnement, les remontées mécaniques sont soumises à :
 - Si le nouveau téléporté à une capacité > 1 500 pers/h : **Etude d'impact**
 - Si le nouveau téléporté à une capacité < 1 500 pers/h : **Demande d'examen au cas par cas**
- **Le projet sera soumis à étude d'impact**
 - **L'axe pressenti a d'ailleurs fait l'objet d'une présentation lors d'une réunion de cadrage et à été intégré à l'étude d'impact du remplacement des téléskis des Torrets. Une simple mise à jour sera nécessaire lors du dépôt des permis.**
 - **Le nouveau tracé devra bénéficier d'une nouvelle campagne d'inventaire complète, cette campagne pourra être réalisée en 2021 pour un dépôt du dossier en 2022.**
- En l'état actuel du projet et sans inventaire terrain pour le nouveau scénario, il n'est pas possible de se prononcer sur la nécessité d'un Dossier Dérogatoire Espèces Protégées. Dossier non nécessaire sur l'axe initialement étudié.

Code Forestier

- 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. »

Cas de défrichement soumis à étude d'impact ou enquête publique				
Superficie	< 0,5 ha	Entre 0,5 et 9,9 ha	Entre 10 et 24,99 ha	> 25 ha
Étude d'impact	Non	Au cas par cas sur décision de l'Autorité environnementale (AE)		Oui
Enquête publique (EP) ou mise à disposition du public (MDP)	Non	Pas d'EP MDP si étude d'impact	EP si étude d'impact	Oui

- **A priori le projet sera soumis à dossier de défrichement**

Synthèse du diagnostic

Item	Enjeux	Enjeu identifié sur l'axe initialement étudié	Estimation de l'enjeu sur le nouveau scénario
Zonages d'inventaires	Présence de plusieurs ZNIEFF de type I et II	FAIBLE	FAIBLE
Zonages réglementaires	Secteur en projet a proximité du Site Inscrit / Nombreux Monuments historiques	FAIBLE	FORT à TRES FORT
	Nombreuses zones humides référencées	FORT	FORT à TRES FORT
Habitats	Habitats classiques des étages alpins /prairies rases, affleurements mais présence importante de milieux humides / Des inventaires sont nécessaires pour approfondir	MODERE	FORT
Flore	Présences potentielles d'espèces protégées / inventaires nécessaires	FAIBLE	FORT
Faune	Présences importantes d'espèces sensibles et/ou protégées à proximité	FORT	FORT
Sylviculture	Présence de boisement sur début de la ligne	FAIBLE	MODERE
Agriculture	Activité pastorale sur le site	MODERE	MODERE à FORT
Captages	Périmètre de protection sur la zone, a vérifier avec la mairie	FAIBLE	FAIBLE à MODERE
Ecoulements	Ruisseau alimentent les zones humides et nombreux talwegs	FORT	FORT à TRES FORT
Risques	Gros aléas avalancheux, PPR contraignant à l'aval	MODERE	TRES FORT
Urbanisme	Cohérence avec le PLU	NUL	NUL
Foncier	Morcellement très important de tout le versant. Plus de grandes parcelles communales sur le tracé initial	FORT	TRES FORT



Analyse comparative des deux tracés

Analyse comparative des scénarios

● Technique

	Scénario 1	Scénario 2
Longueur de l'appareil	2 250 m	2 750 m
Pente maxi en ligne	60 %	70 %
Contraintes techniques de ligne	Profil homogène sans point haut, dans une combe avec des survols limités	Profil raide et déversant avec difficulté d'implantation de pylônes Point haut avec « banane » de 4 à 5 pylônes juste sous le sommet de l'Ouillon Survols du TSD Choseaux dans le village de St Sorlin
Contraintes d'évacuation	Evacuation verticale délicate car versant isolé, mais pas de danger notoire	Evacuation verticale impossible sur ≈ 1000m
Technologie préférable	Monocâble avec véhicules fermés (télécabine) Télesiège inadapté à l'usage et gestion impossible des flux en gare de départ (manque de place)	Monocâble avec véhicules fermés impérativement Technologie multicable préférable pour résoudre la question de l'évacuation
Potentiel en télesiège ?	Possible mais non recommandé (usagers de tous types dont piétons et enfants, à la montée comme à la descente)	Impossible
Coût	Le moins cher	Le plus cher

Sur les critères **techniques**, le scénario 1 est clairement le plus favorable. Le scénario 2 possède des contraintes d'insertion liées au terrain qui le rend très difficilement réalisable en technologie standard et de fait plus onéreux

Analyse comparative des scénarios

● Fonctionnalité

	Scénario 1	Scénario 2
Accessibilité de la gare G1 depuis St Sorlin	Bonne accessibilité, gravitairement via les pistes de ski existantes et proche du village pour les piétons	Départ excentré, accessibilité piéton difficile (traversée du domaine skiable obligatoire pour rejoindre l'appareil)
Fonctionnalité ski liaison Sybelles Sens St Sorlin → Ouillon	Accès au départ du TSD Gaston / TK Niéblais, pas direct à l'Ouillon mais au cœur du domaine des Sybelles	Accès direct depuis St Sorlin au point de distribution de l'Ouillon, plus éloigné du secteur du Corbier
Fonctionnalité ski liaison Sybelles Sens Ouillon → St Sorlin	Appareil récupérable facilement sur la liaison Ouillon/Corbier et départ directement connecté aux pistes de St Sorlin	Appareil récupérable facilement à l'Ouillon et départ directement connecté aux pistes de St Sorlin
Accès ski propre secteur St Sorlin	Pas de ski propre (nécessite d'emprunter le TSD Gaston)	Permet de desservir en ski propre la piste Edelweiss
Fonctionnalité piéton	Accès mécanisé possible à l'Ouillon via TSD Gaston Express, départ proche cœur de station	Accès direct à l'Ouillon, mais le départ excentré du village reste un problème

Sur les critères **fonctionnalité**, les deux scénarios répondent aux objectifs, avec une divergence entre eux :

- Le scénario initial n'a pas d'accès direct à l'Ouillon et nécessite d'emprunter le TSD Gaston
- Le scénario 2 possède un accès direct à l'Ouillon très fonctionnel, mais le départ excentré reste un problème pour les piétons

Analyse comparative des scénarios

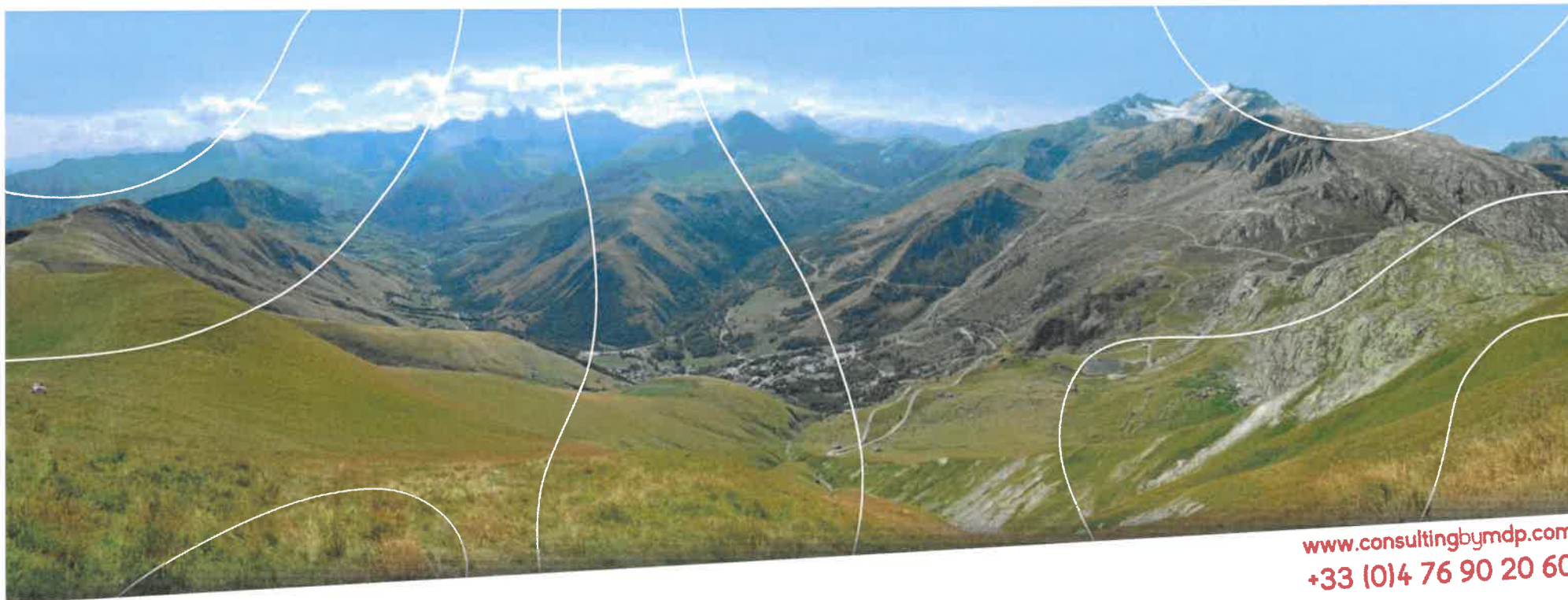
○ Enjeux

	Scénario 1	Scénario 2
Enjeu paysage	Axe implanté dans une combe, assez peu visible dans l'axe valléen, à priori très peu visible depuis le site inscrit	Axe partiellement en crête, beaucoup plus exposé, avec un point haut à franchir nécessitant de nombreux pylônes très visibles. Arrivée très proche du site inscrit
Enjeu risques	Risques naturels maîtrisé : peu de zones avalancheuses traversées hormis sur le tronçon en sortie de village	Nombreuses zones avalancheuses traversées, notamment à la fin où le versant complet est à risque. Nécessite des équipements de protection supplémentaires
Enjeu urbain	2 chalets en survol direct de grande hauteur bien que passage au maximum entre les 2 Quelques chalets supplémentaires à proximité	2 chalets en survol direct mais sans habitat permanent, 4 chalets supplémentaires hors gabarit incendie (à moins de 14m de l'axe)
Enjeu foncier / PLU	PLU compatible, morcellement des parcelles sur l'aval, à priori foncier plus maîtrisé à l'amont	PLU compatible, mais morcellement des parcelles sur l'intégralité du tracé
Enjeu environnemental (habitats / ZH)	Axe ayant fait l'objet d'inventaires, permettant de lever les principaux enjeux habitats et ZH. Pas d'espèce flore protégée impactée	Axe n'ayant pas fait l'objet d'inventaires. Potentielle présence d'espèces protégées

Sur les critères **enjeux**, le scénario 1 est plus favorable, même sur la question des survols (aucun axe n'évite totalement les zones bâties et présente des covisibilités fortes avec des chalets voisins)

En conclusion, le scénario 1 initial est, sur tous les critères, le plus adapté au projet de liaison entre St Sorlin et l'Ouillon. Bien que l'arrivée ne soit pas directement au sommet, il a l'énorme avantage de s'insérer dans des secteurs à plus faible enjeux, avec plus de surface pour positionner la gare, avec une ligne plus standard, et ce sans diminuer la fonctionnalité générale par rapport aux objectifs du projet.

NOS DOMAINES D'EXPERTISE: Aménagement / Transport par câble / Tourisme / Environnement
Urbanisme / Développement durable / Finance et Performance / Lab & workshop.



**GLOBAL ENGINEERING
/ REAL EXPERIENCES**