

COMMUNE DE VALLOIRE
(SAVOIE - 73)

**CREATION DE SERVITUDES DE DOMAINE SKIABLE DANS LE
CADRE DE LA CREATION DU NOUVEAU TELESIEGE DEBRAYABLE
DE MONTISSOT EN REMPLACEMENT DES TELESIEGES DE
MONTISSOT ET DU PAS DE COLERIEUX SUR LA COMMUNE DE
VALLOIRE**

*DOSSIER DE DEMANDE DE CRÉATION DE SERVITUDES D'AMÉNAGEMENT DE
DOMAINE SKIABLE
ARTICLES L 342-18 À L 342-26 DU CODE DU TOURISME*

NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE :

1. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE DE VALLOIRE

2. LE DOMAINE SKIABLE

- 2.1. Historique de la station
- 2.2. Présentation du domaine skiable de Galibier-Thabor
- 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 création du nouveau télésiège de Montissot
- 3.3. Estimation sommaire des dépenses
- 3.4. Contexte réglementaire du projet
- 3.5. Etat actuel de l'environnement
- 3.6. Impacts du projet

4. OBJECTIFS ET MOTIVATIONS DU PROJET

5. COMPATIBILITE AVEC L'AFFECTATION DES SOLS

- 5.1. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)
- 5.2. Le projet d'aménagement de développement durable (PADD)
- 5.3. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)
- 5.4. Les risques naturels

6. EMPRISES ET PROCEDURE FONCIERE

- 6.1. Emprises foncières
- 6.2. Procédure foncière

1. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE DE VALLOIRE

La commune de Valloire est située dans le département de la Savoie, dans la vallée de la Maurienne, non loin de la frontière franco-italienne et en bordure avec le département des Hautes-Alpes.

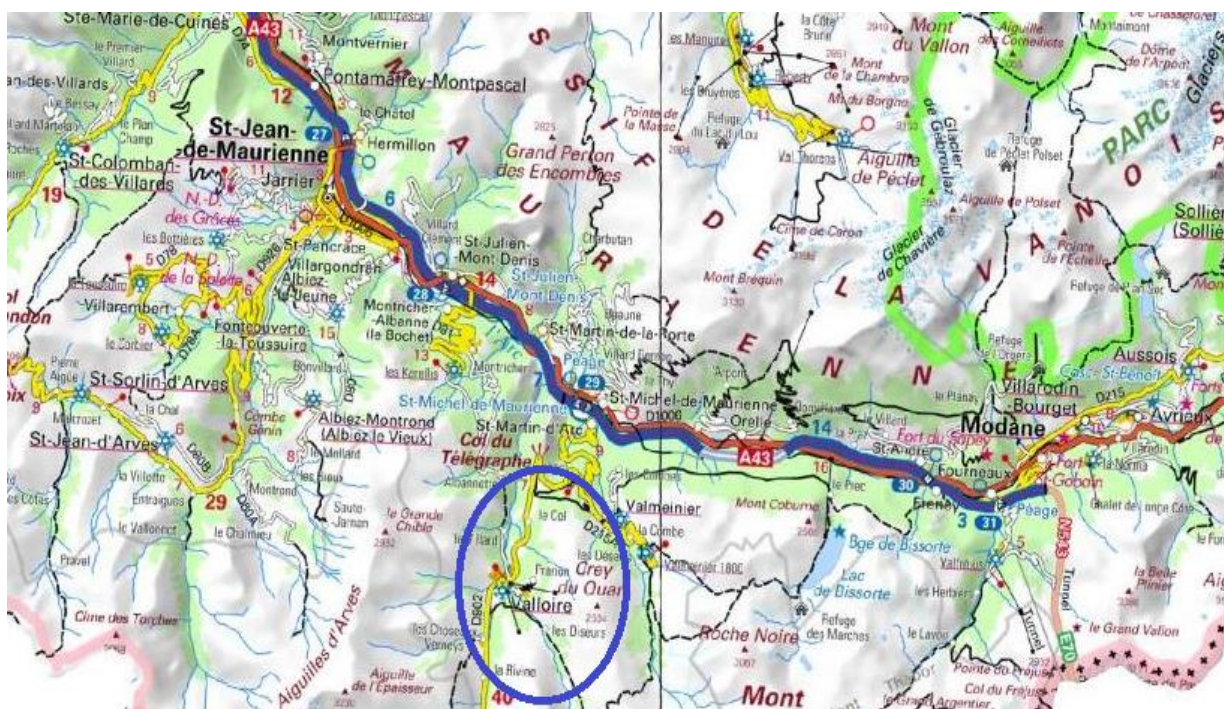
Le Col du Galibier (fermé l'hiver) relie Saint-Michel-de-Maurienne via le col du Télégraphe et du Galibier à Briançon et La Grave via le col du Lautaret.

Depuis la Savoie, grâce à la RD 902 et à l'autoroute A 43, Chambéry est à environ une heure et quart (103 km) de la Commune et Saint-Michel-de-Maurienne à moins de 30 minutes (17,4 km).

Depuis les Hautes-Alpes, grâce à la RD 1091 et à la RD 902, Briançon est à environ une heure quarante-cinq (92km) de la commune.

Le chiffre de la population totale de la commune est de 1 135 habitants.

Elle fait partie de la Communauté de Communes Maurienne Galibier comprenant 6 communes (ORELLE, SAINT-MARTIN-D'ARC, SAINT-MARTIN-LA-PORTE, SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE, VALLOIRE et VALMEINIER).



Valloire est une commune rurale soumise à la Loi Montagne et dont son territoire est support de la station de sports d'hiver et d'été éponyme.

LA POPULATION ET L'HABITAT

a) La population

La Commune de Valloire compte 1 135 habitants selon le recensement de l'INSEE réalisé en 2015, représentant une densité de 8 habitants par km². La population est en baisse depuis 2010.

Indicateurs démographiques de Valloire (INSEE 2015)

	1968	1975	1982	1990	1999	2010	2015
Population	1063	923	940	1012	1243	1305	1135
Densité moyenne	7,7	6,7	6,8	7,4	9	9,5	8,3

Source : INSEE

b) L'habitat

Comme toutes les communes touristiques, les résidences principales sont minoritaires : elles ne représentent que 14% du parc de logement total contre près de 86% pour les résidences secondaires ou logements occasionnels, en 2014 selon l'INSEE.

En effet, sur un total de 3 685 logements, 524 sont des résidences principales et 3 161 sont des résidences secondaires ou logements occasionnels.

Les maisons représentent 15% des logements contre 85% pour les autres habitations (immeubles,...).

En 2017, 10 200 lits sont des lits marchands et 7 271 lits non marchands.

LES ACTIVITES TOURISTIQUES ET ECONOMIQUES

Autrefois, l'économie de la vallée de la Maurienne était traditionnellement basée sur l'agriculture et l'élevage. De par sa situation géographique stratégique (hier sur la frontière Savoie – France et depuis 1860, Savoie - Hautes-Alpes), le colportage mais aussi l'importance de la contrebande (notamment du sel) ont permis à la vallée de la faire vivre.

Aujourd'hui, l'économie est davantage tournée vers le tourisme.

a) Le Tourisme

Valloire, avec la station de Galibier-Thabor, 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).

Le tourisme estival est très développé à Valloire avec l'ouverture du col du Galibier, avec de surcroît le passage de la route des Grandes Alpes sur son territoire.

La commune de Valloire est classée « station classée de tourisme » par décret du 14 décembre 2017.

La station a obtenu plusieurs labels « Station village » et « Grand domaine ». Elle est également une « station verte » avec entre autres, 135 km de sentiers balisés et 12 itinéraires VTT adaptés aux différents niveaux.

Le tourisme hivernal :

Sur Valloire, il existe différentes activités complémentaires au ski alpin. On retrouve notamment la randonnée en raquettes à neige, la randonnée à ski, le ski extrême, l'alpinisme, les traîneaux à chiens, les balades famille avec les lamas de la vallée d'or, le ski de fond, le parapente ou encore les vols ULM et avions, la Commune disposant d'une altisurface, hameau de Bonnenuit.

Le tourisme estival :

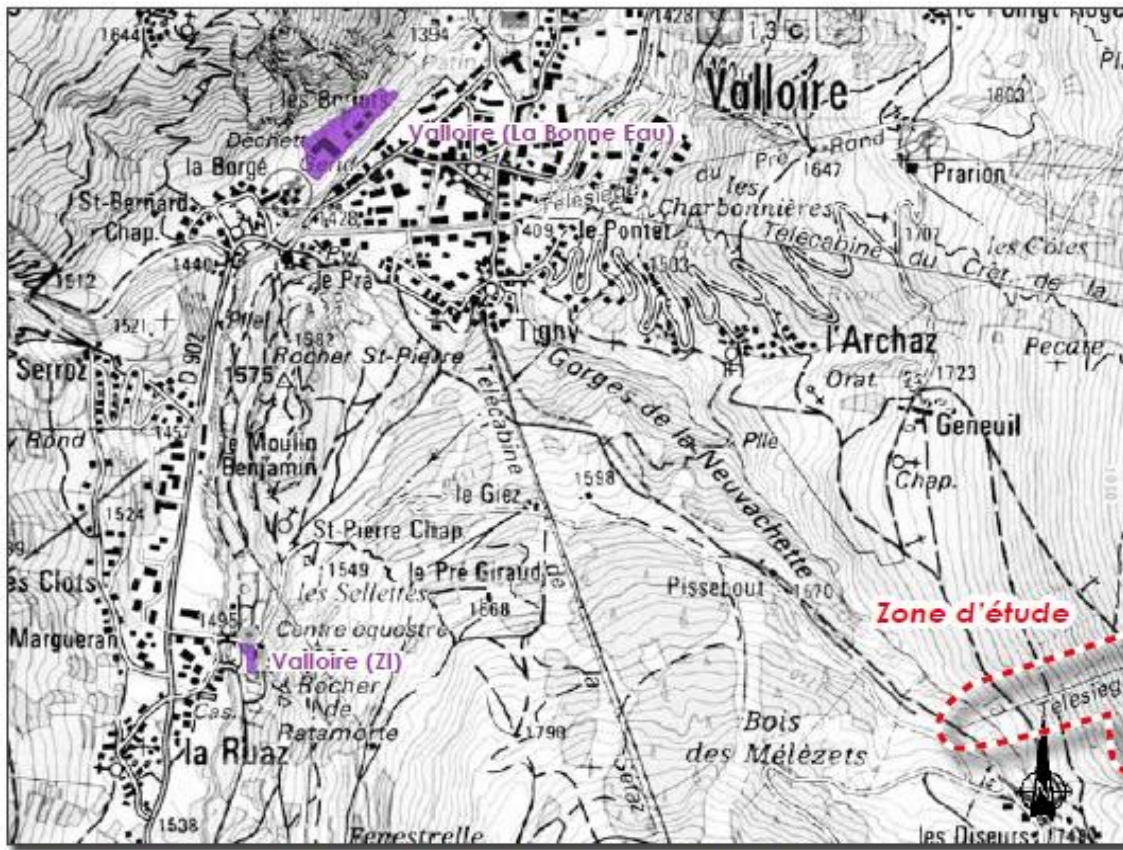
Sur la commune, il existe de nombreuses activités d'été comme la piscine, les randonnées pédestres, l'escalade, la via ferrata, la cani-randonnée, le VTT, les tyroliennes, la pêche, le biathlon, le parapente, les terrains de jeux et tennis, etc....

b) Les activités artisanales

Les entreprises artisanales sont très nombreuses sur le territoire avec toutes les activités économiques représentées. En effet, beaucoup d'entreprises profitent du dynamisme de la station et de la présence des touristes.

La commune possède 2 ZAE (Zones d'Activités Economiques):

- Valloire (La Bonne Eau)
- Valloire (Z1).



Source : <http://www.observatoire.savoie.equipement-agriculture.gouv.fr/Communes/zae.php>

c) 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'hébergements (hôtels, chambres d'hôtes, villages vacances).

d) L'agriculture

En termes d'économie et d'emploi, l'activité agricole représente une petite part.

En été, la commune de Valloire 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.

2. LE DOMAINE SKIABLE

Préambule :

Le projet est situé sur le domaine skiable de Galibier-Thabor comprenant les communes de Valloire et Valmeinier.

L'autorité organisatrice du service public des remontées mécaniques à Valloire est la Commune qui a confié l'exploitation de son domaine skiable à la SEM Valloire dans la cadre d'une délégation de service public.

2.1. HISTORIQUE DE LA STATION

La station est située dans la vallée de la Maurienne, dans le massif des Cerces, sur les communes de Valloire et Valmeinier.

Valloire est une station familiale à taille humaine.

Le village devient une station de ski en 1936 et dès 1937, des remontées mécaniques sont installées. La liaison Valmeinier-Valloire est établie en 1974.

Concernant les télésièges de Montissot et de Colérioux, ils sont construits en 1982.

Les premiers canons à neige sont installés en 1989.

Les années 1990 accompagnent l'extension des installations de canons à neige, d'implantation de nouvelles remontées mécaniques et d'élargissement du domaine skiable, les années 2000 intègrent en plus le remplacement des remontées mécaniques les plus obsolètes.

En 2007, le domaine skiable Valloire-Valmeinier devient Galibier-Thabor.

2.2. PRESENTATION DU DOMAINE SKIABLE GALIBIER-THABOR

Le domaine skiable Galibier-Thabor s'étend sur 1 600 hectares skiables dont 150 kms de pistes réparties entre 1 430 et 2 600 m d'altitude représentant 1170 m de dénivelé.

70% du domaine est situé au-dessus de 2000m.

Galibier-Thabor occupe le territoire des communes de Valloire et Valmeinier. Chaque station gère son domaine. En effet, la SEM Valloire gère le domaine de Valloire et la SEMVAL gère le domaine de Valmeinier.

Le domaine skiable alpin est composé de 89 pistes balisées de tous niveaux représentant 150 kms de pistes et de 31 remontées mécaniques (2 télécabines, 17 télésièges, 12 téléskis).

Equipements du domaine skiable :

• Remontées mécaniques	31 2 télécabines – 17 télésièges – 12 téléskis
• Débit skieurs	> 44 000 /h
• Dénivelée	1 170 m
• Pistes	89 pistes – 150 km – 9 noires – 32 rouges – 27 bleues – 20 vertes
• Neige de culture	382 enneigeurs – 6 usines – retenue 240 000 m ³
• Différents équipements	4 stades de slalom non permanents dont 1 enneigé artificiellement
	1 snow park évolutif
	1 zone de freestyle
	1 ski cross
• Nombre de journées skieurs	1 zone chrono – 1 ARVA Park – ski de nuit
	539 858 jours

Plan des pistes et aménagements (pièce annexe n°5) :



Le domaine skiable de Valloire est composé de trois massifs :

- La Sétaz,
- Le Croy du Quart,
- Le Gros Croy.

2.3. HEBERGEMENT TOURISTIQUE DE LA STATION DE GALIBIER-THABOR

Selon les données de l'INSEE au 1^{er} janvier 2018, la commune de Valloire comprenait 10200 lits répartis dans :

- 10 hôtels,
- 78 emplacements sur un terrain de camping
- 3 926 lits répartis dans des résidences de tourisme et hébergements assimilés, villages vacances et auberges de jeunesse.

2.4. IMPACTS ECONOMIQUES DU DOMAINE SKIABLE SUR LA COMMUNE

Les impacts économiques sont engendrés sur l'ensemble du domaine skiable Galibier-Thabor.

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 ces 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.

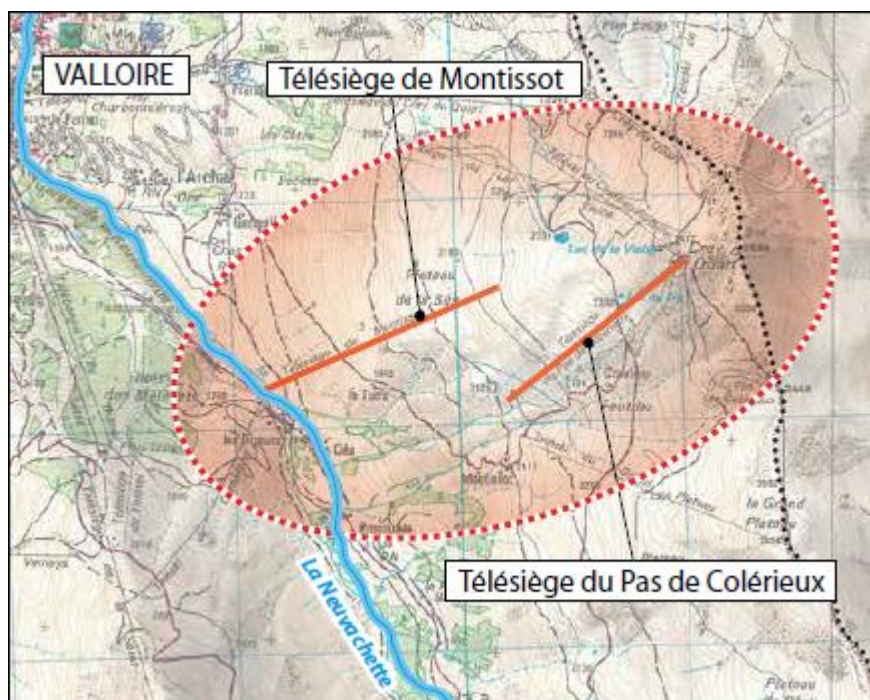
3. LE PROJET D'AMENAGEMENT

3.1. DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

La SEM Valloire prévoit de réaménager le secteur de Montissot situé sur le versant ouest du Crey du Quart afin de pouvoir pérenniser et optimiser les remontées mécaniques.

Le secteur concerné comprend actuellement deux télésièges :

- Le télésiège de Montissot : 4 places non débrayable, 1 717m de longueur et un dénivelé de 513m. Il permet d'accéder à la face ouest du Crey du Quart et de faire le lien avec le massif de la Sétaz via le télésiège du Pas de Colérieux.
- Le télésiège du Pas de Colérieux : 4 places non débrayable de 1 100m de longueur et un dénivelé de 308m.



Ces deux télésièges permettent de rejoindre le massif du Crey du Quart et le domaine skiable de Valmeinier, cependant le retour n'est possible que par les pistes.

De plus, les remontées sont vieillissantes et ne peuvent fonctionner lorsque les vents sont supérieurs à 15 m/s. De ce fait, il arrive qu'elles soient à l'arrêt et cela bloque l'accès à Valmeinier.

Le nouveau télésiège sera un débrayable qui pourra supporter des vents de 25 m/s et qui permettra d'effectuer le retour autrement que par les pistes.

Enfin, le projet a pour but de faciliter la liaison entre les deux domaines.

L'opération comprend :

- la construction d'un télésiège neuf de type 6 places à attaches débrayables en remplacement de ceux de Montissot et de Colérieux,
- les travaux d'aménagement associés à la construction du télésiège neuf (locaux d'exploitation neufs, terrassements pour aménager les plateformes et les raccordements aux pistes de ski existantes),
- la suppression des télésièges (pylônes et gares) de Montissot et du Pas de Colérieux, excepté 2 pylônes et la gare amont de Montissot (pour les entraînements des équipes d'entretien).

Le futur télésiège de Montissot aura un débit de 2 700 personnes/heure, comprendra 17 pylônes qui relient la gare aval à 1 738,30m NGF, située au sud et à proximité de l'actuelle gare aval de Montissot, à la gare amont qui s'implantera en lieu et place de la gare amont actuelle du télésiège de Pas de Colérieux, à 2 433,30m NGF.

3.2. LE PROJET DE CREATION DU NOUVEAU TELESIEGE DE MONTISSOT

3.2.1 LES PROJETS ETUDIES

Afin d'améliorer et faciliter l'usage du domaine skiable, plusieurs hypothèses d'implantation ont été envisagées.

Le but était de répondre aux objectifs suivants :

- Créer une installation permettant de fluidifier les transits entre le secteur du Crey du Quart et le secteur de la Sétaz.
- Implantation permettant la création de cheminements depuis Valloire ou les Verneys pour accéder en 2 remontées mécaniques au Crey du Quart et à Valmeinier, afin de sécuriser les itinéraires aller-retour vis-à-vis des risques d'années sans neige et de garantir un domaine optimal au-dessus de 2000m.
- Le différentiel entre les gares amont et aval étant important, l'installation doit posséder une bonne résistance au vent et au givre pour rester disponible pour les utilisateurs en cas de conditions météorologiques plus rudes.

Trois scénarios se dégagent afin de répondre aux objectifs :

- Scénario 1 : liaison gare aval du télésiège de Montissot – gare amont du télésiège du Pas de Colérieux. Ce scénario consiste à remplacer les télésièges de Montissot et du Pas de Colérieux par un seul et unique télésiège. La gare aval se situe au niveau de celle de Montissot et la gare amont au niveau de celle du Pas de Colérieux.
- Scénario 2 : liaison gare aval du télésiège de Montissot – gare amont du télésiège de Brive 2. Ce scénario consiste à remplacer les télésièges de Montissot et du Pas de Colérieux par un seul et unique télésiège. La gare aval se situe au niveau de l'actuelle gare aval de Montissot et la gare amont au niveau de la gare amont de Brive 2.
- Scénario 3 : liaison gare aval du télésiège de Montissot – gare amont du téléski du Grand Plateau. Ce scénario envisage de supprimer les trois remontées mécaniques de Montissot, du Pas de Colérieux et du Grand Plateau et de recréer une seule remontée mécanique depuis la gare aval du télésiège de Montissot jusqu'à la gare amont du téléski du Grand Plateau.

Implantations envisagées de la future gare aval



9

Commune de VALLOIRE

Projet de suppression des télésièges de Montissot et du Pas de Colérieux et de création du télésiège débrayable de Montissot

Dossier de demande de création de servitudes d'aménagement de domaine skiable

NOVEMBRE 2018

1. Choix du scénario

Scénario 1 :

La gare amont se situe au niveau de la gare actuelle du Pas de Colérieux. Le nouveau télésiège correspond à une installation de 2100m de dénivelé impliquant un transport de 6,4 minutes à 5,5 m/s.

Le point d'arrivée est protégé du vent, la gare amont permet une bonne jonction aux pistes existantes car elle permet une desserte optimale sur tout le domaine skiable : vers le nord en direction du côté de la Brive, vers le secteur du Grand Plateau au sud et vers le secteur de la station de Valmeinier à l'est.

Ce scénario implique un survol du plateau de la Séa, qui accueille une zone humide, plus ou moins important en fonction de la position exacte de la gare de départ au niveau de Montissot.

Scénario 2 :

La gare amont se situe au niveau de la gare actuel de la Brive. Le nouveau télésiège correspond à une installation de 2 200 m de dénivelé environ impliquant un transport de 6,6 minutes à une vitesse de 5,5 m/s.

Le point d'arrivée est exposé au vent, la gare d'arrivée coïncide avec celui du télésiège de la Brive (un million de skieurs transportés) ce qui provoque une surcharge de skieurs.

La desserte est optimale sur tout le domaine skiable, la Brive au nord, le Grand Plateau au sud et Valmeinier à l'est.

Ce scénario implique un survol du plateau de la Séa uniquement par une variante en fonction de la localisation de la gare de départ au niveau de Montissot.

Scénario 3 :

La gare amont se situe à proximité de la gare du télésiège Grand Plateau. Le nouveau télésiège correspond à une installation de 2 500 m de dénivelé environ (longueur importante) impliquant un transport de 7,5 minutes à une vitesse de 5,5 m/s.

Le point d'arrivée est exposé au vent et à la neige, cette arrivée se fait sur une zone large avec beaucoup d'espaces et des aménagements simples.

La desserte est limitée pour le domaine skiable : la jonction au côté de la Brive induit de créer une piste qualitative, le secteur du Grand Plateau est privilégié, l'accès à Valmeinier est possible.

Cet aménagement induit le remplacement impératif du TS du Pas de Colérieux car le débit du TSF est limité.

Cette hypothèse d'emplacement de gare amont n'entraîne pas la valorisation du domaine skiable au-dessus de 2 000 m d'altitude car l'appareil ne peut pas être utilisé à la descente.

Le tracé ne survole pas le plateau de la Séa.

Ces trois scénarios ont donc été étudiés selon l'état initial du site et les enjeux identifiés sur le secteur.

	Scenario 1		Scenario 2		Scenario 3	
Cadre physique	Arrivée protégée du vent		Arrivée exposée au vent		Arrivée exposée au vent	
Milieu naturel	Survole la zone humide du plateau de la Séa et de la zone humide située à proximité de la gare aval		Passe en périphérie de la zone humide du plateau de la Séa et de la zone humide située à proximité de la gare aval		Ne passe pas à proximité du plateau de la Séa et de la zone humide située à proximité de la gare aval	
Contexte socio-économique	6,4 minutes de trajet		6,6 minutes de trajet		7,5 minutes de trajet	
	Bonne jonction avec les autres pistes du domaine skiable, desserte optimale		Bonne jonction avec les autres pistes du domaine skiable Surcharge de skieurs avec la présence de la gare d'arrivée du TS de la Brive 2	 	Mauvaise jonction avec les autres pistes du domaine skiable, induit des aménagements supplémentaires (remplacement du TS du Pas de Colérieux, jonction de piste à créer) Arrivée sur une zone vaste et dépourvue d'aménagements	 
Paysage	TSD d'une longueur d'environ 2 100 m : impact visuel limité		TSD d'une longueur d'environ 2 200 m : impact visuel limité		TSD d'une longueur d'environ 2 500 m : impact visuel plus important	
SYNTHESE						

Le scénario 1 a été retenu.

2. Analyse de l'emplacement de la gare aval au niveau de Montissot

Variante 1 : gare rouge

Elle est située en contrebas de la piste des Selles, à environ 7m de dénivelé en contrebas. Le tracé du télésiège se situe au-dessus de la zone humide à proximité du cours d'eau et celui de plateau de la Séa.

Variante 2 : gare violette

Cette gare est en aval de la piste des Selles, à 1m en contrebas. Le tracé surplombe la zone humide à proximité du cours d'eau et plus légèrement la zone humide du plateau de la Séa.

Variante 3 : gare bleue

Cette gare est située en amont de la piste des Selles, c'est la variante la plus en amont. Elle se situe entre deux pistes à 6/7 m de dénivelé de la piste des Selles située en contrebas, donc peu facilement accessible depuis cette piste.

Située également en fin de piste Myosotis et de la piste Cascade, ce qui rend difficile de rejoindre la gare de départ car cela implique de traverser des pistes augmentant ainsi le risque de collisions entre skieurs et donc des accidents.

Vues sur les positionnements possibles de la gare aval :



Ces trois variantes ont donc été analysées.

	Gare aval 1		Gare aval 2		Gare aval 3	
Cadre physique Topographie	7 m en contrebas de la piste des Selles : impossibilité de remonter sur la piste	■	1 m en contrebas de la piste des Selles : accès et remontée sur la piste facilitée	■	7 m en aval de la piste des Selles et sous l'arrivée de deux autres pistes : accès depuis la piste des Selles difficile	■
Milieu naturel	Le TS survole la zone humide en contrebas Phase travaux avec de potentiels impacts sur la zone humide	■	Le TS survole la zone humide en contrebas Phase travaux avec de potentiels impacts sur la zone humide.	■	Le TS survole la zone humide en contrebas Phase travaux avec des impacts potentiels sur la zone humide.	■
Contexte socio-économique	Ne facilite pas l'exploitation du domaine skiable : jonction avec les autres pistes du domaine skiable peu pratique	■	Exploitation du domaine skiable facilitée : bonne jonction avec les autres pistes du domaine skiable	■	Surplombe la ligne électrique Exploitation du domaine skiable compliquée voire dangereuse : située à l'intersection de plusieurs pistes de ski, risque important de collisions et d'accidents	■ ■
Paysage	S'inscrit en continuité de la gare aval du TS de Cornafond en contrebas de la piste « les Selles »	■	S'inscrit en contrebas de la piste des Selles à proximité de la ripisylve de la Neuvalette	■	Se détache de la gare de Cornafond et de tout espace arboré	■
SYNTHÈSE	■		■		■	

La gare aval 2 présente moins de contraintes et répond davantage aux objectifs.

3.2.2 LE PROJET RETENU

Le projet retenu consiste à réaliser un nouveau télésiège entre la gare aval de Montissot et la gare amont du Pas de Colérioux. L'emplacement de la gare aval est à proximité de la piste bleue « les Selles », assurant ainsi une meilleure liaison pour les skieurs.

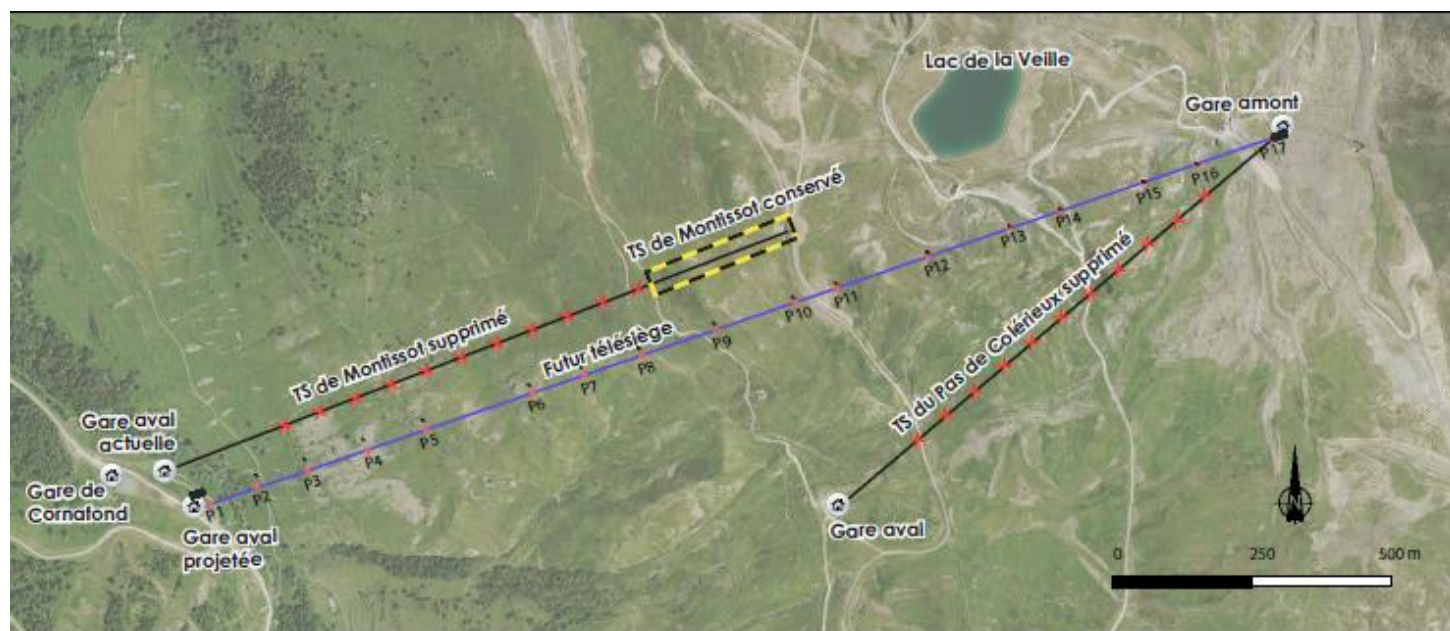
De plus, les télésièges de Montissot et du Pas de Colérioux sont supprimés, excepté 2 pylônes et la gare amont de Montissot (pour les entraînements des équipes d'entretien).

12

Pour répondre aux objectifs qualitatifs de liaison et vue la longueur du tracé de plus de 2km, une technologie débrayable s'impose sur ce projet.

Le choix s'est porté sur un télésiège 6 places, d'un débit de 2 700 p/h.

Cette installation devra permettre de réaliser un débit descente équivalent en cas de déficit de neige sur la piste des Selles, pour assurer le retour vers la Sétaz via le télésiège de Cornafond.



1. La gare aval

Cette gare est en aval de la piste des Selles, à 1m en contrebas. Le tracé surplombe la zone humide à proximité du cours d'eau et plus légèrement la zone humide du plateau de la Séa.

Le projet va nécessiter de terrasser au droit de la nouvelle gare pour permettre sa création et le raccordement aux pistes de ski actuelles. Les terrassements seront limités à la construction des fondations de la gare. En effet, la gare se situera sur la piste 4 x 4 et sur la piste d'accès à la gare de Montissot actuelle. La surface au sol de la gare sera de 315 m².

Son architecture sera basée sur celle de la gare aval de Cornafond (chalet bois).

2. La gare amont

Cette gare s'implante en lieu et place de la gare amont actuelle du télésiège de Pas de Colérieux.

Le projet va nécessiter de terrasser au droit de la nouvelle gare pour permettre sa création et le raccordement aux pistes de ski actuelles. Les terrassements seront sur une surface d'environ 1 ha. La surface au sol de la gare sera de 345 m².

Son architecture sera plus minérale afin de s'intégrer dans le paysage et prendre en compte les contraintes de température.

3. Caractéristiques techniques du nouveau télésiège de Montissot

Les principales caractéristiques de l'appareil sont les suivantes :

a) Caractéristiques géométriques

- Longueur horizontale : 2002 m environ
- Longueur suivant la pente : 2148 m environ
- Dénivelée totale : 695 m environ
- Altitude gare départ : 1738,30 m environ
- Altitude gare arrivée : 2433,30 m environ
- Nombre de pylônes : 17
- Nombre de tronçon : 1
- Pente moyenne : 35 %

b) Caractéristiques fonctionnelles

- Fonction de la station aval : Tension
- Fonction de la station amont : Motrice
- Type et capacité des véhicules : 6 places assises
- Vitesse : 5.50 m/s
- Durée du parcours : 6 minutes et 50 secondes
- Débit horaire : 2 700 p/h
- Sens de montée : droite
- Conditions de charge montée : 100 %
- Conditions de charge descente : 100 %

4. Suppression des télésièges Montissot et du Pas de Colérieux

Dans le cadre de cette opération, il est prévu de supprimer les télésièges de Montissot et du Pas de Colérieux, soit la suppression des deux gares aval et de la gare amont du Pas de Colérieux ainsi que les pylônes, support du télésiège. Sont conservés la gare amont de Montissot et deux pylônes pour l'entraînement des équipes d'entretien des remontées mécaniques.

Cette suppression ne va pas modifier les pistes de ski qui desservent ou partent de ces télésièges car elles sont utilisées à d'autres vocations. Seule, la signalétique sur le domaine skiable sera modifiée.

Télésiège de Montissot

Au niveau de la gare amont, aucune modification au niveau des pistes ne sera opérée, puisque la nouvelle gare de Montissot sera positionnée plus en amont, accessible actuellement par la piste bleue « les Selles ».

Vue au niveau des gares aval actuelle et future :



Il y aura une modification de la signalétique des pistes de ski dans ce secteur : les pistes ne transiteront plus par la gare amont.

Afin de permettre de réaliser des entraînements par les secours pendant la période hivernale, la gare amont et les 2 pylônes en suivants seront conservés.

La gare aval et les autres pylônes seront démontés.

La piste « Gélinothe » qui démarre au niveau de l'arrivée du télésiège de Montissot, est raccordée à la piste rouge Rose 2 et à la piste Lac de la Vieille - Montissot - Pas de Colérieux (ou « Belette bis») en direction de Grand Plateau.

Télésiège du Pas de Colérieux

La gare amont du Pas de Colérieux se trouve en lieu et place de la future gare amont de Montissot.

Des terrassements permettant de raccorder les pistes existantes à la future gare seront menés.

Seront démontés dans le cadre de cette opération, la gare amont et la gare aval et l'ensemble des pylônes.

Au niveau de la gare aval, la suppression du télésiège du Pas de Colérieux n'aura pas d'incidence sur les pistes.

Les toilettes sèches présentes actuellement au niveau de la gare amont seront déplacées vers le Lac de la Vieille.

Vue au niveau de la gare actuelle :



5. Aménagement divers

- Un local de commande sera aménagé au niveau de la gare aval.
- Un tapis de débarquement permettra de faciliter le débarquement des usagers à la descente.

- Le profil de sortie de gare sera optimisé et accompagné d'une estacade pour prendre en compte les contraintes de survol.
- En gare amont, les équipements associés à la remontée mécanique seront placés dans 2 locaux distincts :
 - Un local de commande avec quelques locaux annexes pour le personnel,
 - Un double local pour abriter le local de puissance et le transformateur de l'installation.

3.3. ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES

L'ensemble du projet représente un coût d'environ 7 000 000 € HT soit 8 400 000 € TTC.
 Les coûts des travaux de construction de la remontée sont d'environ 6 500 000 € HT (7 800 000 € TTC) et de l'aménagement de la piste d'environ 500 000 € HT (600 000 € TTC).

Ces travaux consistent en :

- Réalisation des plans d'exécution, mise en place du chantier, replis, implantation, récolement pour l'ensemble des terrassements
- Décapage terre végétale et remise en place
- Les terrassements de piste
- Enherbement
- Montage des pylônes et des câbles
- Aménagements des aires de départ et d'arrivée
- Mise en route de l'installation (test...)
- Travaux annexes (accès...)
- Frais honoraires, études de Maîtrise d'œuvre et autres

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

Le projet prévoit la construction d'une remontée mécanique 6 places capable de transporter 2700 personnes par heure sur le domaine existant.

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. »

Le projet est donc soumis à étude d'impact

16

3.5. ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT

Source : Etude d'impact d'octobre 2018 réalisée par le cabinet Nox Ingénierie (pièce 6 du présent dossier)

3.5.1 CADRE PHYSIQUE

L'aire d'étude du projet se situe en Savoie (73), dans la vallée intra-alpine Maurienne, sur la commune montagnarde de Valloire. Elle se situe à l'étage subalpin, entre 1 700 m à proximité des gorges de la Neuvachette et 2 425 m NGF sur l'adret du Crey du Quart. Il s'insère sur une alternance de schistes et de grès masquée par une couverture morainique würmienne.

Le projet est soumis au climat montagnard sous influence continentale et océanique. Les vents dominants sont en direction du nord-ouest, les précipitations sont modérées et les cumuls de neige moyens (moyenne mensuelle : 41 cm, cumul jusqu'à 250 cm). L'amplitude thermique à Valloire est importante (-0,6°C en janvier à +14,9°C en août).

Le projet s'insère dans la vallée de la Neuvachette, qu'il franchit à son extrémité ouest. La masse d'eau souterraine affleurante au droit de l'aire d'étude est le « Domaine plissé BV Isère et Arc », elle présente un bon état des eaux. Aucune donnée sur la qualité de la Neuvachette n'est disponible.

La Valloirette, cours d'eau récepteur de la Neuvachette présente une qualité moyenne à bonne.

L'emprise du projet ne recoupe aucun périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable, des périmètres de protection de captages privés (restaurants d'altitude) se trouvent à proximité sans les recouper. Le réseau d'enneigeurs de la station de Valloire (depuis le lac de la Vieille) passe à proximité de l'aire d'étude immédiate.

Le projet n'est pas concerné par le plan de zonage du Plan de Prévention des Risques Naturels de Valloire. Il l'est en revanche par le risque d'avalanche selon la Carte de localisation des phénomènes d'avalanches, que le Plan d'intervention de déclenchement des avalanches de Valloire permet de traiter en amont. L'emprise du projet se trouve en zone 3 de sismicité modérée.

D'après les études géotechniques menées sur le site, des zones de glissement sont présentes dans l'aire d'étude.

3.5.2 CADRE PHYSIQUE

L'aire d'étude rapprochée du projet s'insère sur le versant du massif du Crey du Quart (2 506 m NFG) au sein du domaine skiable Galibier-Thabor. **Elle n'intersecte aucun zonage Natura 2000 et comprend le marais de la Séa, ou lac du Tric, protégé par un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB).**

L'emprise du projet ne recoupe pas de Zones Naturelles d'intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), la plus proche est à 740 m.

Des inventaires faune/flore ont été menés sur la zone qui ont permis de caractériser les milieux.

Ainsi, plusieurs zones humides sont recensées au droit de l'implantation du projet, elles sont situées sur le Plateau de la Séa. Enfin, l'aire d'étude s'insère en zone anthropisée et en zone agricole perméable aux déplacements de la biodiversité.

L'aire d'étude immédiate comprend 21 habitats, les pelouses et landes subalpines dominent et les habitats anthropiques (pistes de ski, talus végétalisés) sont importants. Les habitats humides sont bien représentés sur le Plateau de la Séa. Les habitats des groupements oligotrophes de potamots et les bourrelets de tourbières constituent un enjeu majeur de conservation car leur aire de

répartition globale est fortement réduite. Les habitats de bas marais, en tant qu'habitats humides et menacés, représentent un enjeu fort. Les autres habitats d'intérêt communautaire constituent un enjeu modéré.

454 taxons végétaux ont été identifiés dans l'aire d'étude immédiate et à proximité. La Swertie pérenne et l'Utriculaire mineure, par les menaces qui pèsent sur leurs populations régionales et par l'importance des populations locales, représentent un enjeu majeur de conservation. Le potamot des Alpes, moins menacé à l'échelle régionale, constitue un enjeu fort. Les autres espèces représentent un enjeu modéré, faible ou nul.

48 espèces d'oiseaux ont été répertoriées au droit de l'aire d'étude rapprochée, 39 espèces d'oiseaux potentiellement nicheurs sont protégées dont 7 sont patrimoniaux. 7 espèces présentent un enjeu de conservation fort sur l'aire d'étude immédiate et rapprochée (pelouses buissonnantes entre la Neuvachette et le Plateau de la Séa, pelouses alpines, des éboulis contigus à la gare amont du Pas de Colérieux et des blocs rocheux qui parsèment l'aire d'étude). 10 espèces présentent un enjeu de conservation modéré et les autres espèces d'oiseaux présentent un enjeu faible.

Deux espèces de reptiles (Lézard des murailles, Vipère aspic) ont été observées sur l'aire d'étude immédiate, leur enjeu est faible. Une espèce d'amphibien a été au niveau des zones humides de l'aire d'étude immédiate, la Grenouille rousse, son enjeu est modéré.

Trois espèces de mammifères ont été observées dans l'aire d'étude immédiate et une espèce (Lièvre variable) exploite potentiellement les habitats de l'aire d'étude immédiate et rapprochée, leurs enjeux sont modérés.

Les abords de la gare aval de Montissot possèdent les caractéristiques d'un site à chiroptères, aucun gîte à chiroptères n'a été identifié, les enjeux pour ce groupe sont modérés.

90 espèces d'insectes ont été observées au droit de l'aire d'étude immédiate et rapprochée du projet, quatre espèces d'insectes protégés et/ou patrimoniaux ont été contactées, elles se retrouvent potentiellement sur tous les habitats de l'aire d'étude immédiate et rapprochée. 15 autres espèces présentent des enjeux modérés. Les habitats concernés par les enjeux majeurs de ce groupe sont les zones d'éboulis, les zones rocheuses, les zones rupestres, les mares du Plateau de la Séa et autres zones humides.

3.5.3 CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

1. Population et bâti

Valloire est une commune montagnarde de 1 135 habitants, sa population est en baisse depuis 2010. Le bâti est concentré le long des vallées de la Valloirette et de la Neuvachette, en hameaux depuis le bourg de Valloire.

L'emprise du projet se situe sur le secteur de Valloire qui appartient au domaine skiable Galibier-Thabor, hors de toute urbanisation.

2. Activités économiques

L'emprise du projet se situant au sein du domaine skiable où se trouvent déjà des dispositifs de remontées mécaniques. Ce sont des espaces de pâturages en période estivale, aucun espace boisé n'est planté.

La station Galibier-Thabor est une station familiale de taille moyenne. Les réservations sont en légère hausse sur la station (+1,6%, 16 331 lits en 2018) en période hivernale. La grande majorité des usagers viennent profiter des pistes de ski, la satisfaction globale est bonne (des suggestions des usagers concernent la nécessité d'améliorer et de rénover les remontées mécaniques obsolètes).

3. Déplacements

L'emprise du projet est accessible depuis l'A43 et la RD902 (avec un accès estival par le col du Galibier), en empruntant une piste d'accès. Le domaine skiable est desservi par les transports en commun (bus et navettes, fréquence faible) depuis les gares de Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Michel-de-Maurienne, et les aéroports de Lyon Saint-Exupéry et Chambéry.

Divers sentiers pédestres et destinés au cyclotourisme cheminent sur le versant concerné par le projet.

4. Santé et cadre de vie

Le projet s'insère dans une zone naturelle, la qualité de l'air au droit du projet est considérée comme bonne. Les nuisances sonores au droit de l'aire d'étude rapprochée correspondent à celles des remontées mécaniques existantes et de l'activité humaine du domaine skiable en période hivernale. En été, les nuisances sonores sont émises par les véhicules qui empruntent les pistes de desserte et les promeneurs et cyclistes, elles restent toutefois très limitées.

La collecte des déchets est effectuée par l'intermédiaire de conteneurs semi-enterrés à Valloire.

Le traitement des déchets est effectué par le SIRTOMM sur le site de Saint-Julien-Montdenis.

L'emprise du projet s'insère au sein d'un espace non éclairé en période estivale et soumis à une gêne lumineuse limitée en hiver.

3.5.4 PATRIMOINE ET PAYSAGE

L'emprise du projet ne recoupe aucun périmètre de protection de monument historique, aucun site classé ou inscrit, aucun site patrimonial remarquable ni aucune zone de présomption de prescription archéologique.

L'emprise du projet se trouve sur l'adret du Crey du Quart et fait face au Massif de la Sétaz. Elle s'inscrit sur l'unité paysagère naturelle correspondant à une intervention humaine discrète au sein d'une nature vaste et sauvage.

Toutefois, le tracé du réseau enneigeurs suite aux travaux effectués en 2016 apparaît nettement sur le versant.

3.5.5 EVOLUTION DE L'ETAT INITIAL AVEC ET EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET (Source : _Etude d'impact d'octobre 2018 réalisée par le cabinet Nox Ingénierie – PIECE ANNEXE N°6)

Thème		Etat initial		Evolution du site sans aménagement		Evolution du site avec aménagement	
Contexte physique	Géologie et pédologie	La zone d'étude se trouve sur une alternance de schistes et de grès marquée par une couverture morainique wurmienne. Le sol est composé d'éboulis et de conglomérats, grès, schistes et chabons.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.	
	Topographie et géographie	L'emprise du projet se situe à l'étage subalpin entre 1 700 m NCF et 2 425 m NCF (dénivelé de 725 m sur l'adret du Crey du Quart (commune de Vallère, Savoie).		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.	
	Hydrologie	La zone d'étude s'insère dans la vallée de la Neuvalette, il franchit le cours d'eau à côté de la gare aval. Elle comprend une retenue collinaire (production de neige de culture) et de l'extension du réseau aménageurs du domaine skiable.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.		Suppression du télésiège actuel de Montissot qui franchit la Neuvalette. Implantation d'un nouveau télésiège de Montissot qui survol également la Neuvalette.	
	Risques naturels	Risques d'avalanches au droit de la zone d'étude présents. Ils sont gérés dans le cadre du PDA. Un APPB se situe dans la zone d'étude.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.	
	Protections réglementaires	La zone d'étude ne comprend aucun zonage ZNIEFF, elle inclut des zones humides.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle, présence de pylône dans cet APPB.		Suppression du télésiège. Pas de Colerieux qui survol l'APPB : présence actuelle de pylône dans ce milieu.	
Milieu naturel	Zonages d'inventaires	La zone d'étude ne comprend aucun zonage ZNIEFF, elle inclut des zones humides.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.		Le tracé du projet traverse une zone humide mais aucun pylône ne sera implanté en son sein.	
	Continuité écologique	L'emprise du projet s'insère en zone anthropisée et en zone agricole perméable aux déplacements de la biodiversité. Elle intègre le ruisseau de la Neuvalette, un élément de la trame bleue à remettre en état.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.		Le projet va supprimer le télésiège de Montissot qui survol la zone humide le long de la Neuvalette, mais un autre télésiège va être implanté hors de la zone humide.	
	Inventaires au droit de la zone d'étude	Flore et faune diversifiées typiques des étages montagnard à alpin.		Peu de modification, probable remontée progressive des espèces en altitude en raison du réchauffement climatique.		Restauration progressive des sites de l'ancienne gare aval de Montissot.	
	Population et bâti	Commune montagneuse de 1 135 habitants dont la population est en baisse. Le bâti se concentre en fond des vallées de la Vallorrette et de la Neuvalette, et sur le replat que forme la confluence de ces deux cours d'eau.		Evolution de la population liée au développement de la commune.		Evolution de la population indépendante du projet.	
Contexte socio-économique	Activités économiques	Domaine skiable Colibier-Thabor de 1 600 ha skiables dont 50 km de pistes et 31 remontées mécaniques. La zone d'étude s'inscrit sur des zones agropastorales en période estivale.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.		Amélioration des conditions d'utilisation et de déplacement au sein du domaine skiable. Suppression de deux télésièges au profit d'un seul plus moderne débrayable permettant la redescende. Augmentation de la fréquentation des pistes de ski desservies par le nouveau télésiège.	
	Infrastructures et équipements	La zone d'étude est traversée par des sentiers pédestres et de cyclo tourisme ou par des pistes de ski. L'extension du réseau enneigeurs passe à proximité.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.		Maintien de l'ensemble des cheminements existants.	
	Risques technologiques et sites pollués	La zone d'étude n'est pas concernée par un risque technologique, ni par la présence d'un site pollué à proximité.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.	
	Santé et cadre de vie	Cadre de vie sur la commune et au droit de la zone d'étude de bonne qualité : bonne qualité de l'air à proximité de la zone d'étude, pas de nuisance sonore, gestion des déchets effectuée dans les zones de bâti.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.	
	Patrimoine	Aucun élément du patrimoine n'est présent sur la zone d'étude.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle.	
Patrimoine et paysage	Paysage	Présence des télésièges de Montissot et du Pas de Colerieux. La zone d'étude s'implante sur des espaces de pâturage, aucun boisement ne s'y trouve.		Pas de modification par rapport à la situation actuelle : maintien des deux télésièges existants.		Suppression des deux télésièges existants, et mise en place d'un seul télésiège. Réduction de l'impact visuel.	

Commune de VALLOIRE

Projet de suppression des télésièges de Montissot et du Pas de Colerieux et de création du télésiège débrayable de Montissot

Dossier de demande de création de servitudes d'aménagement de domaine skiable

NOVEMBRE 2018

3.6 IMPACTS DU PROJET

Source : Etude d'impact d'octobre 2018 réalisée par le cabinet Nox Ingénierie (pièce n°6 du présent dossier)

3.6.1 IMPACTS LIES AU CHANTIER

1. Cadre physique

Les fondations des pylônes et des gares du futur télésiège de Montissot à réaliser auront des impacts limités sur la géologie et la pédologie (profondeur et implantation spatiale des pylônes et des gares et zones d'accès).

Mesures évitement : l'étude géotechnique comporte des prescriptions techniques à mettre en œuvre, l'implantation des pylônes a pris en compte les enjeux naturalistes existants. L'emprise des chantiers sera limitée au périmètre immédiat des opérations, et des aires spécifiques de livraison de béton seront mises en place, l'interdiction de dépôts intempestifs et les surfaces décapées et ou terrassées seront limitées au strict nécessaire

Des terrassements seront effectués au droit des futurs emplacements des gares amont et aval, ainsi que pour l'implantation des pylônes. Les terrassements de ces derniers seront ponctuels sans impact significatif sur l'équilibre global du versant. La suppression des télésièges n'aura aucune incidence sur la topographie du site.

Mesures évitement : les engins de travaux utiliseront les pistes d'accès existantes pour rejoindre l'emplacement des gares. L'accès aux pylônes se fera par des moyens les plus légers possibles.

Mesures de réduction : la gare amont s'insère en lieu et place d'une gare existante limitant les terrassements, une revégétalisation de l'ancienne gare aval de Montissot est prévue. Les déblais/remblais seront équilibrés et les emprises travaux réduites au maximum. Les emprises travaux non construites seront réensemencées.

Des impacts potentiels liés à la construction des pylônes implantés à proximité du torrent de la Neuvalette pour son franchissement, ils correspondant à la pollution accidentelle du cours d'eau par rejets d'hydrocarbures et/ou de matériaux (turbidité due aux MES). Aucun franchissement d'engin n'est prévu. Le risque de pollution par hydrocarbures et MES concerne également la masse d'eau souterraine (infiltration). Le projet ne perturbera pas la fonctionnalité du bassin versant.

Mesure d'évitement : la revégétalisation des zones terrassées permettra de limiter les risques de pollution des sols et donc des eaux souterraines.

Mesures réduction : des mesures seront prévues pour éviter la fuite de polluants vers le sol, les engins seront en bon état de fonctionnement, régulièrement nettoyés sans rejet dans le milieu naturel (zones étanches), mise à disposition de kits anti-pollution, mise en place de dispositifs de protection des eaux superficielles et souterraines.

Le projet n'aura aucun impact sur les captages AEP et sur les risques naturels. Ces derniers sont pris en compte par le suivi des prescriptions définies par l'étude géotechnique.

2. Milieu naturel

a) Zonages réglementaires et d'inventaires

Au droit de l'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotype, les travaux de démontage d'un pylône induit un impact très faible (présence d'opérateurs à pied et l'hélicoptère du pylône) car le dérangement sera limité dans le temps et la zone d'alimentation en eau des mares de l'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotype sera très faiblement impactée par le projet.

L'impact sur les sites Natura 2000 est faible à nul, au vu de leur éloignement.

Le projet n'aura pas d'impact direct sur les ZNIEFF situées à proximité, toutefois, la phase travaux engendre des effets sur des habitats et espèces animales déterminantes de ZNIEFF. Ces effets seront faibles et localisés hors des périmètres des ZNIEFF.

b) Corridors écologiques

Le projet n'intègre pas de trame écologique particulière, aucun réservoir de biodiversité identifié au SRCE n'est impacté. Le projet comprend la suppression de remontées mécaniques conduisant à un impact net globalement nul sur les continuités écologiques. Le projet n'induit pas l'implantation d'un obstacle dans la Neuvachette, identifiée comme corridor à remettre en état, il n'a donc pas d'impact sur la continuité écologique.

Mesures évitement : le balisage du chantier et la mise en défens des zones sensibles est prévue. Un passage pour la mise en défens par un écologue sera effectué avant le début du démarrage du chantier.

Mesures réduction : Afin de limiter les collisions des oiseaux avec le câble, il est prévu la mise en place d'un dispositif anticollision oiseaux.

c) Habitats naturels au droit de l'aire d'étude immédiate et rapprochée

Le démontage des télésièges ne produira qu'un faible impact sur les habitats car la dépose sera réalisée par des opérateurs à pied et l'évacuation par hélitreuillage. Les terrassements des gares amont et aval s'inscrivent dans des zones déjà artificialisées (peu ou pas d'impact). L'impact potentiel indirect sur les zones humides lié aux terrassements en zone amont est très faible. Le passage de la pelle se fera prioritairement par les pistes existantes et secondairement par des zones naturelles d'enjeu faible ou modéré.

Des habitats à enjeu fort sont impactés : 15 m² de bas marais alcalins et 51 m² d'éboulis thermophiles. L'impact sur le bas marais est relativement faible car la zone identifiée pour la traversée est étroite et l'habitat est relativement dégradé par le pâturage. La pelle ne traversera que deux fois (aller et retour) cette zone humide. L'impact sur les éboulis thermophiles est faible car cet habitat est peu sensible au tassement et qu'il est sujet à un colluvionnement actif qui effacera toute trace.

Mesures évitement : le positionnement des pylônes a pris en compte les résultats des inventaires et la présence des zones humides et des éboulis temporaires.

Mesures réduction : balisage effectué par un écologue en présence du chef de chantier des zones sensibles à proximité des emprises du projet.

d) Flore au droit de l'aire d'étude immédiate et rapprochée

Deux espèces protégées sont présentes à proximité des emprises de chantier : le Saule glauque et la Swertie pérenne. Cette dernière est présente à proximité de zones de passage de la pelle araignée sur le Plateau de la Séa. L'impact est évité par la mise en place de balisage.

Aucune des espèces à fort enjeu n'est présente dans les emprises de chantier (l'Astragale poisichiche devrait bénéficier des aménagements en colonisant les nouveaux talus).

Deux espèces d'intérêt communautaire sont potentiellement présentes dans les emprises de chantier : l'Arnica des montagnes et la Gentiane jaune. Elles sont largement répandues dans le secteur et forment des populations importantes, l'impact sera donc non significatif.

Des espèces déterminantes ZNIEFF sont potentiellement présentes dans les emprises de chantier, considérant les faibles surfaces impactées par le projet et les surfaces d'habitats favorables à ces espèces disponibles à proximité, l'impact sur les populations de ces espèces est négligeable.

Mesures réduction : un balisage du chantier et une mise en défens des zones sensibles notamment les zones humides et les éboulis fins sont prévus.

e) Faune au droit de l'aire d'étude immédiate et rapprochée

Les impacts du projet sur la faune sont inévitables, mais ils seront limités au vu de la nature des travaux et des surfaces impactées. Les perturbations ressenties par la faune résulteront en phase travaux essentiellement de la destruction des espèces à faible potentiel de déplacement, la destruction ou la détérioration d'habitats d'espèces (menant à la dégradation globale de la qualité écologique du milieu et à la disparition potentielle de station à plantes-hôtes d'insectes protégés et/ou patrimoniaux), le dérangement temporaire de l'ensemble des espèces animales présentes sur le site et ses environs, qui se traduira par la fuite des espèces les plus sensibles et la nidification des oiseaux à l'écart du site.

Ces sources d'impacts induisent toute sortes de risques : pollutions accidentelles, émission de poussières, destruction ou dégradation d'habitats d'espèces par tassement (écrasement des plantes-hôtes des lépidoptères), destruction accidentelle d'individus, dérangement pouvant nuire au maintien des espèces sensibles : alimentation, repos, reproduction, couvaison, nourrissage des juvéniles.

Les mesures mises en place consistent à l'adaptation du planning et des emprises des travaux et notamment le démarrage des travaux se fera hors période de nidification. De plus, une limitation des emprises des travaux et la mise en défens des habitats d'espèces à enjeu sera effectuée.

Enfin, la revégétalisation des zones non construites et de l'emplacement de la gare aval de Montissot à supprimer après travaux sera favorable à la faune.



3. Contexte socio-économique

a) Démographie, bâti et activités économiques

La phase travaux aura très peu d'incidence sur la population et le bâti, son impact est donc nul. Les travaux auront des retombées économiques localisées sur la commune par le fonctionnement des activités commerciales de première nécessité. Les incidences de ce projet sont globalement positives.

L'aire d'étude du projet est un secteur en partie propice au pâturage, il comprend des zones d'agriculture extensive. La phase chantier aura lieu en été, ce qui induit que les travaux puissent avoir lieu en présence de bétail sur les terrains.

Mesures évitement : Avant le début des travaux, les exploitants agricoles seront prévenus du déroulement des travaux dans ce secteur et des mesures seront recherchées afin de limiter la gêne.

Les deux télésièges à supprimer ne fonctionnent pas l'été, il n'y aura donc pas de gêne ni de modification en termes d'accès aux itinéraires de randonnée ou de descente.

Les opérations de démantèlement des deux télésièges existants et de réalisation du futur télésiège de Montissot recoupent un itinéraire de descente de VTT et trois itinéraires de randonnée, ce qui va induire un dérangement temporaire des utilisateurs au droit des zones à aménager (gêne visuelle, sonore, liée aux nuages de poussière dus à la circulation de camions sur les pistes d'accès) et un risque de fermeture temporaire de ces itinéraires. L'ensemble de ces impacts sera limité dans le temps.

Mesures réduction : Information et explications à destination des promeneurs, panneaux d'information et de signalement placés de part et d'autre du site et des zones de chantier, et interdiction d'accès aux zones dangereuses et chemins d'accès espaces de chantier. Une déviation pourra être mise en place pour le bon cheminement des randonneurs pendant les travaux.

b) Infrastructures et équipements

La réalisation des travaux générera potentiellement la circulation du bourg de Valloire, de façon ponctuelle et sporadique. L'utilisation des engins sera limitée par l'hélicoptère de matériaux.

Aucune piste d'accès aux chantiers supplémentaire ne sera créée. En cas de dégradation des voies ou chemins existants, une remise en état sera obligatoirement effectuée.

L'emplacement du réseau enneigeurs sera pris en compte pour le démontage du télésiège de Montissot.

L'entreprise en charge des travaux devra respecter les consignes de sécurité lors des interventions à proximité des autres équipements (hauteur des câbles, distances de sécurité, etc).

c) Risques technologiques et sites pollués

Le projet s'implante hors de tout site pollué et éloigné de tout site industriel et/ou comportant un risque technologique.

Mesures réduction : pour éviter la fuite de tout polluant dans le sol, des mesures spécifiques sont prévues telles que le bon état de fonctionnement des engins, le stockage dans un local sous clé et sur rétention étanche, l'interdiction de rejets directs, le traitement immédiat des terres souillées en cas de déversement accidentel de polluants, la mise à disposition permanente de kits antipollution sur les chantiers.

d) Santé et cadre de vie

Qualité de l'air : Des engins de construction et de transport fonctionnant au gasoil seront utilisés lors de la phase chantier, induisant l'émission de gaz d'échappement pouvant être source de pollution et de nuisance sur la qualité de l'air à l'échelle du site. Les engins devront respecter les normes d'émissions en vigueur.

Le transport de matériels par les pistes d'accès sur un sol plus sec pourra induire la création de nuages de poussière, les trajets seront peu nombreux et la vitesse de déplacements des engins adaptée. Les effets sur l'air seront faibles.

Hygiène, santé et sécurité : les équipes et les matériels mobilisés seront soumis à la réglementation hygiène santé sécurité en vigueur. Une coordination en matière de sécurité et de protection de la santé des travailleurs sera organisée. Le chantier sera interdit au public et une signalétique adaptée informera la population des secteurs interdits d'accès.

Ambiance sonore : les engins nécessaires à la réalisation des travaux vont engendrer des nuisances sonores pour les randonneurs et cyclistes des massifs du Crey du Quart et de la Sétaz (écho dans le vallon) et des habitations à proximité. L'impact est atténué par son caractère temporaire, les travaux seront effectués à des horaires décents, les riverains seront informés de la réalisation des travaux.

Gestion des déchets : les déchets produits lors du démontage des deux remontées mécaniques et de l'aménagement du nouveau télésiège de Montissot seront récupérés et triés, les pylônes retirés seront envoyés au ferrailage.

Émissions lumineuses : aucune émission lumineuse supplémentaire ne sera induite car les travaux auront lieu en été et de jour.

e) Patrimoine et paysage

La phase travaux n'aura aucun impact sur le patrimoine.

La suppression de deux télésièges pour l'installation d'une seule et même remontée mécanique est favorable pour le paysage alentour. L'emprise au sol est réduite ainsi que l'impact visuel. Les travaux du TSD de Montissot s'inscrivent au sein du domaine skiable existant, le versant sur lequel est localisé les travaux ne seront pas perceptibles depuis le bas de la station. Le chantier sera fermé à la population.

3.6.2 IMPACTS EN PHASE D'EXPLOITATION

1. Cadre physique

Lors de son exploitation, le projet n'aura aucun impact sur la géologie, la pédologie, la topographie et l'hydrogéologie.

Le projet n'aura aucun impact sur les risques naturels en phase d'exploitation. S'ils existent, les risques avalancheux seront traités avant toute ouverture des pistes et remontées mécaniques. La gestion des avalanches est suivie par SEM Valloire (PIDA).

2. Milieu naturel

Aucun impact négatif supplémentaire sur les sites Natura 2000 et sur les ZNIEFF n'est attendu en phase d'exploitation. La suppression du survol de l'APPB par le télésiège du Pas de Colérieux constitue un impact positif du projet.

Aucun impact supplémentaire n'est attendu en phase d'exploitation concernant les continuités écologiques, la remontée mécanique est une infrastructure perméable, et l'implantation de cette remontée remplace deux remontées, situées à proximité de la zone.

Aucun impact supplémentaire en lien avec la phase d'exploitation n'est attendu sur les habitats naturels ni sur la flore.

Les impacts attendus en phase d'exploitation sur les habitats d'espèces sont nuls au niveau des gares amont et aval. Ces impacts sont positifs au niveau des zones de survol abandonnées, ainsi qu'aux gares aval du Pas du Colérieux et amont de Montissot (cette dernière est maintenue, elle ne sera fréquentée que ponctuellement).

Les impacts négatifs proviennent de la nouvelle zone de survol avec des risques de dérangement (bruit et mouvement), de pollution ponctuelle par le tourisme et de mortalité de l'avifaune par collision avec les câbles et lors de la mise en fonctionnement des machines. Les espèces et populations impactées sont les mêmes que pour les anciens télésièges, elles se sont adaptées à l'influence anthropique.

Mesures réduction : La mise en place de dispositifs de visualisation des câbles permet de limiter les collisions par les galliformes.

3. Contexte socio-économique

En phase d'exploitation, le projet n'aura aucun impact sur la démographie ni sur le bâti de la commune de Valloire.

Le projet n'aura pas d'impact significatif en termes d'emplois, les postes existants sur les remontées mécaniques à démonter seront reportés sur le nouveau télésiège. Le fait de conforter l'activité touristique du site et d'améliorer le service fourni permettra d'asseoir les emplois existants.

Le projet n'aura aucun impact sur les activités agricoles et sylvicoles en phase d'exploitation.

Le projet participe à l'amélioration de l'offre touristique de la commune (meilleure utilisation et exploitation du domaine skiable). La liaison entre Valloire et Valmeinier est plus rapide et facilitée depuis les Verneys et Valloire. Il sécurise les itinéraires aller et retour vis-à-vis des risques d'années sans neige. L'impact sera positif.

L'exploitation du projet du télésiège de Montissot ne va induire aucun effet sur les infrastructures routières, les pistes de ski, les pistes 4x4 ou les cheminements piétons. Une modification de la signalisation des pistes de ski au niveau de l'arrivée de la gare actuelle amont de Montissot est nécessaire et un tronçon de ski sera abandonné au droit de la gare aval actuelle du Pas de Colérieux.

Aucun impact sur les équipements existants n'est attendu.

Il n'y aura aucun impact en phase d'exploitation sur les risques technologiques et les sites pollués, sur la qualité de l'air, sur les émissions lumineuses et sur les nuisances sonores hors saison touristique (le télésiège ne fonctionnera pas hors saison hivernale).

Lors de la saison touristique hivernale, des nuisances sonores dues au fonctionnement du télésiège de Montissot et les déchets involontaires des skieurs empruntant la remontée mécanique seront présents sans augmenter par rapport aux deux télésièges à supprimer.

4. Patrimoine et paysage

Le projet n'aura aucun effet sur les éléments du patrimoine.

Depuis le versant opposé, les pylônes seront peu visibles en période estivale, la gare aval sera très peu visible et la gare amont le sera en fonction de la topographie du versant du Crey du Quart. La végétation du versant sur lequel s'inscrit le télésiège de Montissot est basse, il ne scinde pas d'espace boisé existant. Depuis la piste d'exploitation à côté de la gare aval, cette dernière et les premiers pylônes sont visibles et la remontée mécanique disparaît une fois le Plateau de la Séa atteint. Depuis le Col du Crey du Quart, la gare aval n'est pas visible du fait de la topographie du versant, et la gare amont est peu visible car implantée en contrebas. Toutefois elle sera plus volumineuse que la gare actuelle, donc plus visible de tout point de vue.

La gare aval sera implantée à proximité immédiate de la gare actuelle de Montissot, elle sera en partie en bois, afin d'être en cohérence avec la gare aval de Cornafond à proximité. La gare amont, s'inscrit dans un milieu plus minéral (falaises et rochers de teinte grise), il est fait le choix de construction dans ces mêmes tons.

4. OBJECTIFS ET MOTIVATIONS DU PROJET

Le projet engagé par la commune de Valloire contribue à atteindre son objectif de régularisation de son domaine skiable par la mise en place de servitudes de domaine skiable (Loi Montagne du 9 janvier 1985 codifiée dans le Code du tourisme) sur les parcelles tant privées que publiques concernées par le projet de création du nouveau télésiège de Montissot suite à la suppression des télésièges de Montissot et du Pas de Colérieux.

Comme il a été dit précédemment, la SEM Valloire prévoit de réaménager le secteur de Montissot situé sur le versant ouest du Crey du Quart afin de pouvoir pérenniser et optimiser les remontées mécaniques.

Le but de l'opération est de faciliter les flux de skieurs entre le Crêt du Quart et la Sétaz tout en développant l'attractivité de la station.

Actuellement on retrouve deux télésièges dans ce secteur :

- Le télésiège de Montissot : 4 places non débrayable, 1 717m de longueur et un dénivelé de 513m. il permet d'accéder à la face ouest du Crey du Quart et de faire le lien avec le massif de la Sétaz via le télésiège du Pas de Colérieux.
- Le télésiège du Pas de Colérieux : 4 places non débrayable de 1 100m de longueur et un dénivelé de 308m.

Ces deux télésièges permettent de rejoindre le massif du Crey du Quart et le domaine skiable de Valmeinier cependant le retour n'est possible que par les pistes.

De plus, les remontées sont vieillissantes et ne peuvent fonctionner lorsque les vents sont supérieurs à 15 m/s. De ce fait, il arrive qu'elles soient à l'arrêt et cela bloque l'accès au domaine de Valmeinier.

Le nouveau télésiège sera donc un débrayable qui pourra supporter des vents de 25 m/s et qui permettra d'effectuer le retour autrement que par les pistes.

Par conséquent et pour résumer, la construction de ce nouveau télésiège va permettre :

- 1) Une optimisation et une sécurisation du domaine skiable par :
 - Une meilleure gestion des flux skieurs,
 - Une accession à la technologie dite débrayable, standard de confort et de fabrication actuel pour des appareils de cette longueur (2148m) intégrant les dernières évolutions techniques en matière de sécurité active pour la prévention des chutes après embarquement et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
 - Par la rationalisation du parc de remontées mécaniques (au niveau de sa maintenance et de son exploitation),
 - Une continuité dans la gestion des flux en cohérence sur le secteur de Montissot entre le Crêt du Quart et la Sétaz,
 - La modernisation et l'accroissement de la compétitivité de la station en proposant une prestation de qualité en termes de confort et de sécurité,
 - La valorisation du domaine skiable de la station en optimisant les possibilités de ski.
- 2) Un développement de l'activité économique de la station grâce à :
 - La création d'emplois en phase de travaux et d'exploitation,
 - A la sécurisation de la dynamique commerciale actuelle.

- 3) De répondre aux attentes de la clientèle par :
- L'amélioration de la fluidité du domaine skiable par une extension de ce dernier et une rationalisation du parc des remontées mécaniques,
 - La création d'un équipement moderne, rapide et sécuritaire,
 - L'aménagement d'un retour station par une remontée mécanique ce que ne permettait pas les deux télésièges existants dont le retour n'était possible que par les pistes.

En parallèle à ce projet, l'instauration des servitudes sur le domaine skiable permettra, en application des articles L342-18 à L342-26 du Code du tourisme, de :

- La réalisation de travaux d'aménagement,
- D'être exemplaire dans la gestion de son domaine skiable,
- D'être en conformité avec la législation en vigueur,
- D'assurer le passage des skieurs du domaine skiable de la station sur les parcelles privées,
- De fixer les obligations et contraintes des propriétaires et de la collectivité en dehors et pendant les périodes d'enneigement,
- De garantir la meilleure utilisation du domaine skiable entre le respect du droit des propriétaires et la préservation du milieu naturel,
- De pouvoir librement exploiter le télésiège et ainsi permettre après sa création :
 - 1) L'accès nécessaire à l'implantation et à l'entretien du télésiège,
 - 2) Le passage des skieurs, des engins et du personnel habilité,
 - 3) La réalisation des travaux d'entretien et d'aménagement dont la nature des travaux ne nécessite pas d'étude d'impact, ni d'examen au cas par cas ou d'autorisations administrative particulières,
 - 4) L'installation des ouvrages annexes et connexes à l'ouverture au public du télésiège.

5. COMPATIBILITE AVEC L'AFFECTATION DES SOLS

5.1 LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT)

La commune de Valloire fait partie du SCOT de Pays de Maurienne. Il a été prescrit par le Comité Syndical du 14 septembre 2015. Il est actuellement en cours de réalisation et devrait entrer en vigueur pour la fin de l'année 2019.

Le SCOT n'étant pas en vigueur, l'appréciation de la compatibilité du projet du nouveau télésiège de Montissot n'est pas réalisable.

5.2 LE PROJET D'AMENAGEMENT DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

La compatibilité du projet ne peut pas être étudiée par rapport au SCOT qui n'est actuellement pas en vigueur mais elle peut l'être par rapport au PADD. Ce document présente les projets et les orientations de la commune pour conduire à une croissance et un équilibre durable.

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.

Il apparaît que le projet s'inscrit dans les deux premiers défis et notamment au sein des objectifs de préservation des espaces et paysages naturels mauriennais et de la biodiversité qui les habite tout en promouvant une image dynamique de la Maurienne (défi 1).

Le projet s'insère en effet dans un espace naturel (zone d'alpage) au sein du domaine skiable de la commune. Le projet induit la suppression des deux télésièges existants pour n'en installer qu'un seul dans le même espace. Par ailleurs, l'implantation des pylônes a été choisie en prenant en compte les enjeux biodiversité identifiés sur le secteur (zone humide et zone d'éboulis).

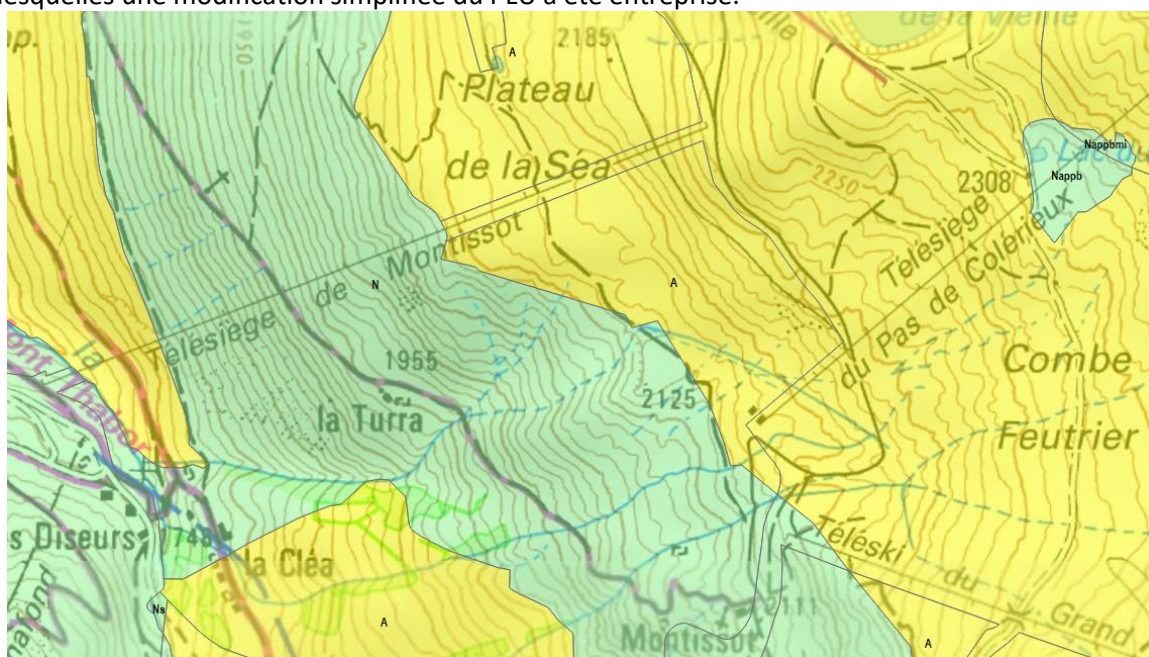
Aussi, le projet permet l'optimisation des activités de pleine nature en facilitant l'utilisation du domaine skiable par les usagers. Il répond donc à la construction et à l'adaptation d'un modèle de développement économique mauriennais (défi 2).

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

5.3 LE PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

Le PLU de Valloire est en cours de révision, c'est donc la version approuvée le 9 avril 2013 qui s'applique.

Le projet s'inscrivait en partie en zones N et A, zones qui n'autorisaient pas le projet et pour lesquelles une modification simplifiée du PLU a été entreprise.



La mise à disposition du dossier de modification simplifiée du PLU s'est terminée le 27 février

2019 et le conseil municipal a approuvé la modification lors du conseil du 28 février 2019 classant les zones impactées par le projet en zone Ns et As autorisant ainsi la construction du nouveau télésiège de Montissot et l'instauration de la servitude de domaine skiable.

5.4 LES RISQUES NATURELS

5.4.1 PLAN DE PREVENTION DES RISQUES NATURELS

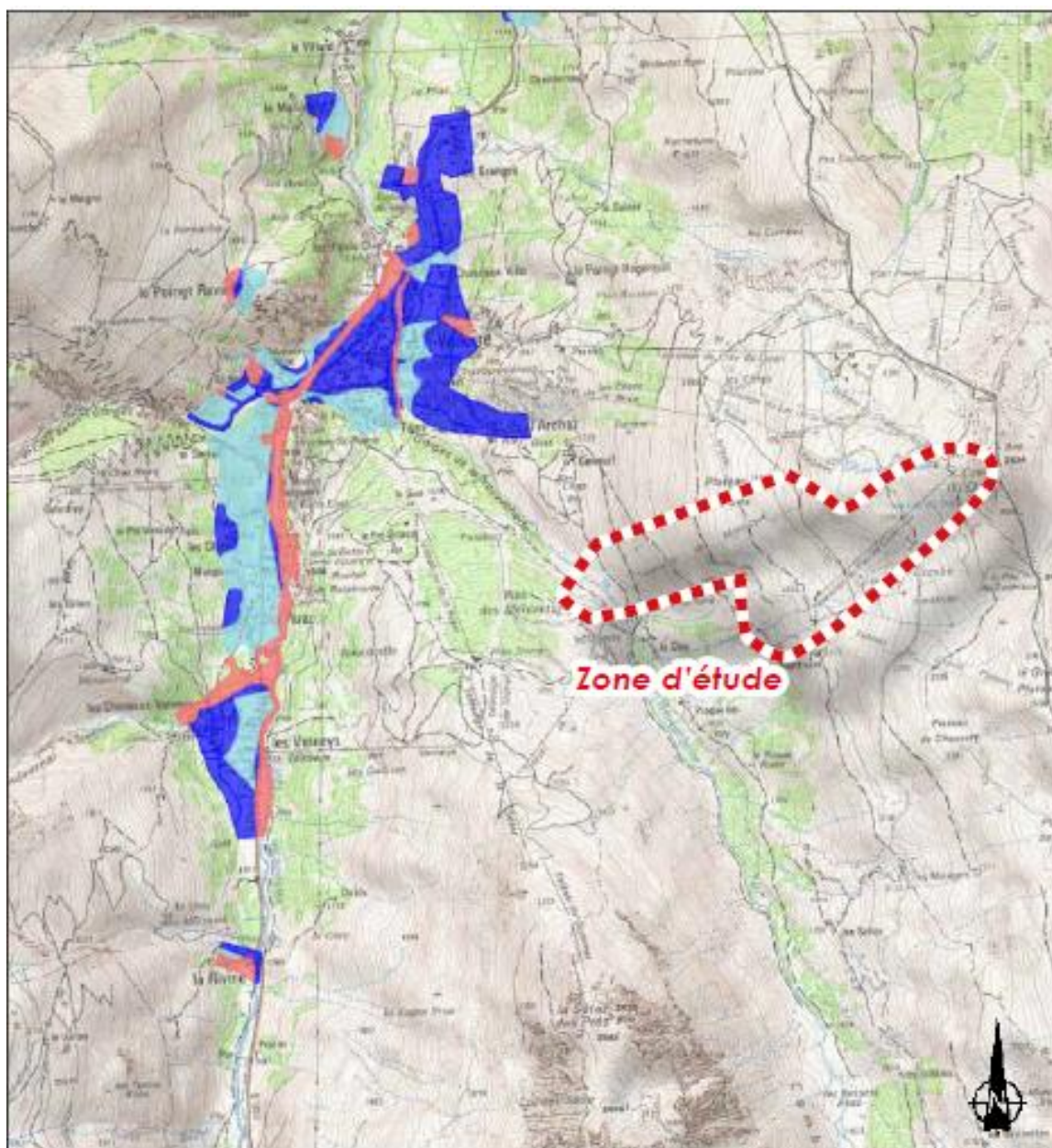
La commune de Valloire est dotée d'un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) approuvé par arrêté préfectoral du 6 mai 2001 et modifié le 29 mars 2004. Il a été révisé le 27 septembre 2012 et soumis à enquête publique le 31 janvier 2013.

Le PPRN répertorie les secteurs soumis aux risques suivants :

- Les affaissements et les effondrements,
- Les avalanches,
- Les chutes de pierres et de blocs et écroulements,
- Les coulées boueuses issues de glissement et de lave torrentielles,
- Les glissements de terrain,
- Les érosions de bergers.

Le PPRN met en avant trois types de zones réglementées :

- Les zones non constructibles,
- Les zones dans lesquelles le bâti est limité à l'existant,
- Les zones constructibles avec la mise en œuvre de prescriptions.



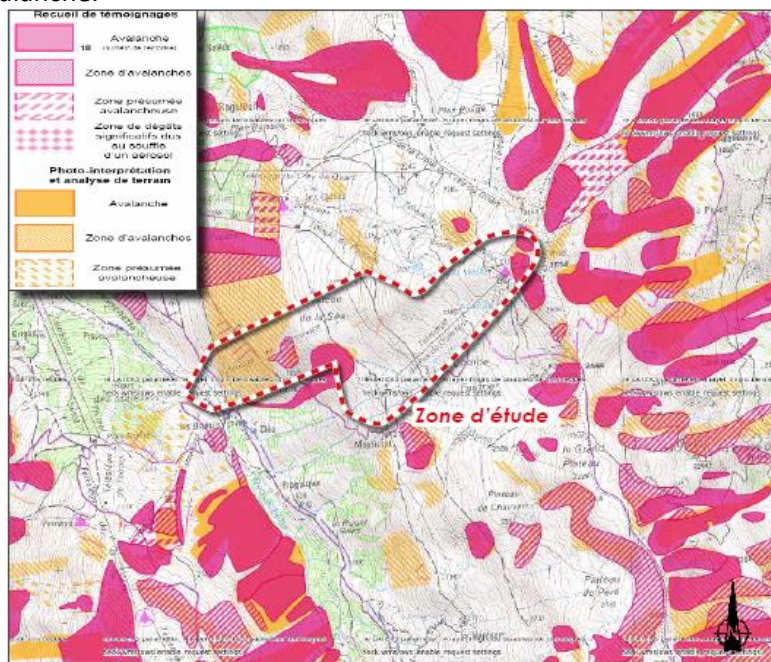
Source : <http://www.georisques.gouv.fr/parles-interactives#/>

- Prescription hors zone d'aléa
- Prescriptions
- Interdiction
- Interdiction stricte

L'emprise du projet n'est pas dans le périmètre du Plan de Prévention des Risques Naturels de Valloire.

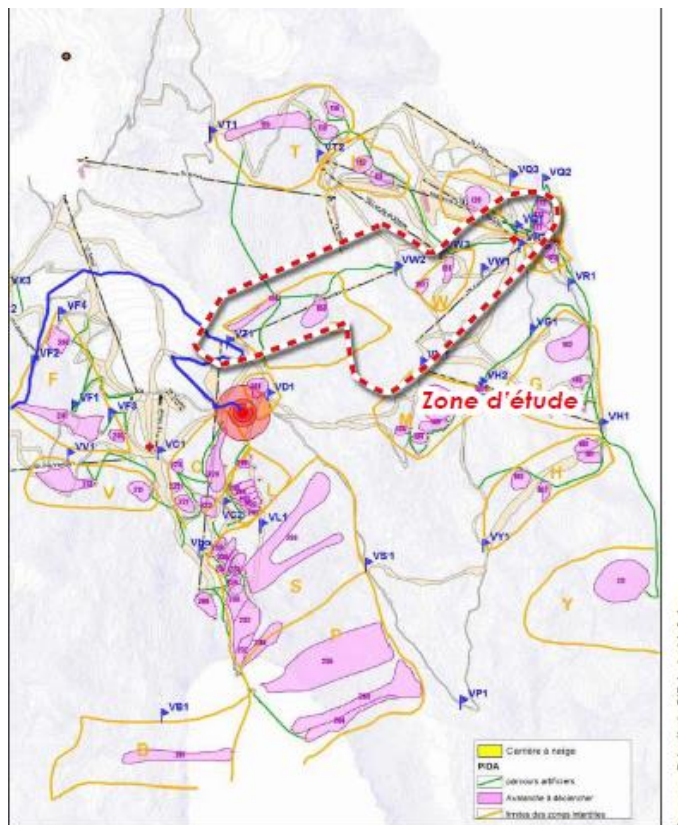
5.4.2 RISQUES AVALANCHEUX

Selon la carte de localisation des phénomènes d'avalanches de Valloire, le projet est concerné par la présence d'avalanche.



Source : <http://www.georisques.gouv.fr/cartes-interactives#/>

Cependant, la zone du projet est sécurisée dans le cadre du plan d'intervention de déclenchement des avalanches de la station.



Source : Extrait du PIDA de Valloire

En conclusion, l'emprise du projet est concernée par la présence d'avalanches et de zones d'avalanches mais le risque est traité par le biais du plan d'intervention de déclenchement.

32

5.4.3 RISQUE D'INONDATION ET TORRENTIEL

La commune de Valloire est concernée par l'Atlas des Zones Inondables Maurienne Médiane qui est décliné dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de l'Arc – Tronçon médian.

La commune est également concernée par les crues de la Valloirette et par les crues torrentielles.

Cependant, l'emprise du projet n'est pas concernée par le risque d'inondation.

5.4.4 RISQUE SISMIQUE

Il est ici précisé que l'emprise du projet se trouve en zone 3 de sismicité qui correspond à un niveau modéré.

5. EMPRISES ET PROCEDURE FONCIERE

6.1. EMPRISES FONCIERES

Les emprises foncières de ce projet de création du nouveau télésiège à Montissot et de suppression des télésièges de Montissot et du Pas de Colérieux concernent tant des parcelles communales que des parcelles appartenant à des propriétaires privés.

A la lecture du plan parcellaire, aucunes emprises ne jouxtent des bâtiments à usage d'habitation ou professionnel situés à moins de 20m de la servitude.

Dans le cas contraire, il est d'ores et déjà possible de répondre en vertu de l'article L 342-23 du Code du Tourisme que ces emprises entrent dans les 3 cas d'exception :

- dans le cas où la construction des bâtiments est postérieure à l'existence effective de la piste ou des bâtiments,
- dans le cas où l'existence effective de la piste ou des équipements est antérieure à l'entrée en vigueur de la loi du 23/02/2005 relative au développement des territoires ruraux. Par ailleurs, il est précisé que toutes les parcelles concernées par la procédure ont été créées avant 2005.
- dans le cas où l'institution de la servitude est le seul moyen d'assurer la réalisation des pistes, des équipements et de leurs accès.

6.2. PROCEDURE FONCIERE

Ce dossier vise l'ensemble des propriétaires des parcelles concernées par ce projet de création du nouveau télésiège à Montissot et de suppression des télésièges de Montissot et du Pas de Colérieux.

Ces servitudes seront instaurées conformément aux articles du Code du Tourisme L 342-18, L 342-19, L 342-20, L 342-21, L 342-22, L 342-23 et L 342-24.

Une indemnité peut également être versée en cas de préjudice direct, matériel et certain, au titre des articles L 342-24, L 342-25 et L 342-26 du Code du Tourisme.

L'arrêté d'ouverture d'enquête parcellaire en vue de l'instauration de servitudes sera notifié par lettre recommandée à tous les propriétaires pour les informer du déroulement de l'enquête.

L'enquête parcellaire se déroulera en mairie pendant une durée minimale de 30 jours.

Après l'enquête parcellaire, le commissaire enquêteur fera part de son avis dans un rapport.

Le Préfet procédera par arrêté à l'instauration des servitudes qui sera notifié à tous les propriétaires.

En conséquence, la Commune de Valloire a décidé de demander au Sous-Préfet par délibération du 15 novembre 2018, d'engager une enquête en vue d'instaurer des servitudes de Domaine skiable prévues par la Loi Montagne et intégrée dans les articles L 342-18 à L 342-26 du code du Tourisme.

RAPPEL DES TEXTES

Ces articles issus du Code du Tourisme concernent la procédure d'instauration des servitudes.

Ils prévoient :

Les secteurs sur lesquels ces servitudes peuvent être instituées :

- Article L342-18 :

« La servitude prévue aux articles L. 342-20 à L. 342-23 ne peut être établie qu'à l'intérieur des zones et des secteurs délimités dans les plans locaux d'urbanisme ou dans les plans d'occupation des sols en application du 6° de l'article L. 123-1-5 du code de l'urbanisme. Cette disposition n'est pas applicable aux servitudes instituées en vue de faciliter la pratique du ski de fond ou l'accès aux sites d'alpinisme, d'escalade en zone de montagne et de sports de nature au sens de l'article 50-1 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives ainsi que l'accès aux refuges de montagne. »

- Article L342-19 :

« Dans les communes classées comme station de sports d'hiver et d'alpinisme et pourvues d'un plan d'occupation des sols opposable au 10 janvier 1985 ou plan local d'urbanisme, les dispositions de l'article L 342-18 s'appliquent à partir de l'approbation de la modification ou de la révision de ce plan. »

L'objet des servitudes :

- Article L342-20 :

« Les propriétés privées ou faisant partie du domaine privé d'une collectivité publique peuvent être grevées, au profit de la commune, du groupement de communes, du département ou du syndicat mixte concerné, d'une servitude destinée à assurer le passage, l'aménagement et l'équipement des pistes de ski et des sites nordiques destinés à accueillir des loisirs de neige non motorisés organisés, le survol des terrains où doivent être implantées des remontées mécaniques, l'implantation des supports de lignes dont l'emprise au sol est inférieure à quatre mètres carrés, le passage des pistes de montée, les accès nécessaires à l'implantation, l'entretien et la protection des pistes et des installations de remontée mécanique, et, lorsque la situation géographique le nécessite, les accès aux sites d'alpinisme, d'escalade en zone de montagne et de sports de nature au sens de l'article 50-1 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 précitée ainsi que les accès aux refuges de montagne.

Une servitude peut être instituée pour assurer, dans le périmètre d'un site nordique, le passage, l'aménagement et l'équipement de pistes de loisirs non motorisés en dehors des périodes d'enneigement. »

La procédure de création :

- Article L342-21 :

« La servitude est créée par décision motivée de l'autorité administrative compétente sur proposition de l'organe délibérant de la commune, du groupement de communes, du département ou du syndicat mixte intéressé, après enquête parcellaire effectuée comme en matière d'expropriation. En cas d'opposition du conseil municipal d'une commune intéressée, elle est créée par décret en Conseil d'Etat. Le dossier de la servitude est tenu à la disposition du public pendant un mois à la mairie de la commune concernée. »

- Article L342-22 :

« Cette décision définit le tracé, la largeur et les caractéristiques de la servitude, ainsi que les conditions auxquelles la réalisation des travaux est subordonnée. Elle définit, le cas échéant, les conditions et, éventuellement, les aménagements de protection auxquels la création de la servitude est subordonnée et les obligations auxquelles le bénéficiaire est tenu du fait de l'établissement de la servitude. Elle définit également les périodes de l'année pendant lesquelles, compte tenu de l'enneigement et du cours des

travaux agricoles, la servitude s'applique partiellement ou totalement. »

▪ Article L342-23 :

« La servitude ne peut grever les terrains situés à moins de vingt mètres des bâtiments à usage d'habitation ou professionnel édifiés ou dont la construction a été autorisée avant la date de délimitation des zones et secteurs prévus au 6° de l'article L. 123-1-5 du code de l'urbanisme, ni les terrains attenants à des maisons d'habitation et clos de murs à la date de cette délimitation sauf :

- dans le cas où la construction desdits bâtiments est postérieure à l'existence effective de la piste ou des équipements ;

- dans le cas où l'existence effective de la piste ou des équipements est antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux ;

- dans le cas où l'institution de la servitude est le seul moyen d'assurer la réalisation des pistes, des équipements ou des accès visés à l'article L. 342-20 du présent code.

Le bénéficiaire de la servitude est subrogé au propriétaire du fonds dans l'accomplissement de toutes les formalités nécessaires à l'aménagement des pistes et équipements auxquels celui-ci pourrait être tenu en application d'une autre législation. »

Le droit à l'indemnité :

▪ Article L342-24 :

« La servitude instituée en vertu des articles L. 342-20 à L. 342-23 ouvre droit à indemnité s'il en résulte pour le propriétaire du terrain ou l'exploitant un préjudice direct, matériel et certain. Cette indemnité est à la charge du bénéficiaire de la servitude. La demande d'indemnité doit, sous peine de forclusion, parvenir à la commune, au groupement de communes, au département ou au syndicat mixte bénéficiaire de la servitude dans un délai d'un an à compter de la date où le dommage a été causé ou révélé. »

▪ Article L342-25 :

« L'indemnité est fixée, à défaut d'accord amiable, par le juge de l'expropriation, d'après :

1° La consistance des biens à la date de la décision instituant la servitude en fonction des atteintes portées à leur utilisation habituelle et des modifications apportées à l'état des lieux antérieur ;

2° Leur qualification éventuelle de terrain à bâtir, au sens de l'article L. 322-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, à la date d'institution de la servitude ou, lorsque la servitude a été établie à l'intérieur des zones pouvant être aménagées en vue de la pratique du ski ou des secteurs de remontées mécaniques délimités par un plan local d'urbanisme ou par un plan d'occupation des sols opposable, à la date de publication du plan ou, si ces zones et secteurs ont été délimités à l'occasion d'une révision ou d'une modification du plan à la date à laquelle cette révision ou cette modification a été soumise à l'enquête publique. »

▪ Article L342-26 :

« Sont présumées faites dans le but d'obtenir une indemnité plus élevée, sauf preuve contraire, les améliorations postérieures à la date définie à l'article L. 342-25. A l'effet de constater la consistance des biens à la date de la décision instituant la servitude, un état des lieux, demandé par la partie la plus diligente, sera dressé dès que la servitude est créée. »