



PIECE A1 : MÉMOIRE DESCRIPTIF DES TRAVAUX

SOMMAIRE

N°	DÉSIGNATION DES CHAPITRES	PAGE
1.	PRÉSENTATION DU PROJET:	1
1.1.	PRÉAMBULE CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE D'UNE UNITÉ TOURISTIQUE NOUVELLE AU REGARD DE L'APPLICATION DE L'ARTICLE R145-1 À R145-3 DU CODE DE L'URBANISME :	1
2.	LE PROJET	2
2.1.	DESCRIPTION DU PROJET :	2
2.2.	CONTEXTE FONCIER :	4
2.3.	CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL :	4
2.4.	CONTEXTE VIS-À-VIS DES RISQUES NATURELS:	5
3.	PROJET DU TÉLÉSIÈGE DES CLOTATS 2	9
3.1.	GARE AVAL : MOTRICE-TENSION	9
3.2.	DÉMONTAGE DE L'EXISTANT	22
4.	CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE L'APPAREIL :	23
5.	AMÉNAGEMENTS	24
5.1.	TERRASSEMENTS	24
6.	LOCAUX DE COMMANDE ET DE CONTRÔLE	24
7.	ANNEXE	24

1. PRÉSENTATION DU PROJET:

1.1. Préambule concernant la mise en œuvre d'une Unité Touristique Nouvelle au regard de l'application de l'article R145-1 à R145-3 du code de l'urbanisme :

- le Projet ne constitue pas :

* *vis à vis de l'autorisation du préfet du département*

⇒ Une création, ni une extension ou le remplacement de remontées mécaniques ayant pour effet d'augmenter de plus de 10 hectares et de moins de 100 hectares un domaine skiable alpin existant.

⇒ La création d'une remontées 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.

* *vis à vis de l'autorisation du préfet coordonnateur de massif*

⇒ La création, l'extension ou le remplacement de remontées mécaniques entraînant :

- la création d'un nouveau domaine skiable.

- l'augmentation de la surface totale d'un domaine skiable alpin existant de lors que cette augmentation est supérieure ou égale à 100 hectares.

- **Conclusion** : le projet ne constitue par une **Unité Touristique Nouvelle** soumise ni à l'autorisation du préfet de département, ni du préfet coordonnateur de massif.

2.LE PROJET

2.1.DESCRPTION DU PROJET :

- Le projet est issu d'une réflexion globale de restructuration et de diversification des activités établies dans le cadre d'une étude de faisabilité réalisée en 2013 par notre bureau d'étude.
- Cet appareil est l'unique télésiège que possède la station et apporte à la station l'opportunité d'une exploitation multi saison en été avec le VTT et en hiver avec le ski alpin.
- Remplacement du télésiège existant datant de 1979 par un appareil neuf apportera à la clientèle les meilleures conditions d'accueil été comme hiver.
- Le projet permettra de rejoindre le sommet de la station depuis le centre d'accueil.
- La situation générale pour la réalisation du projet neuf est particulièrement intéressante car ce secteur bénéficie d'un réseau de neige de culture.
- La restructuration apportée permettra le démontage du téléski des skieurs confirmés.
- La réorganisation des flux dans le secteur du front de neige nécessitera le déplacement du fil neige du jardin d'enfant
- L'aménagement de la station amont permettra de rejoindre par gravité l'ensemble des pistes de la station (pistes bleues à noires).
- L'amélioration et la restructuration projetées permettront une augmentation du débit de l'appareil et une meilleure fluidité.

⇒ L'existant :

- Le télésiège des Clotats (1979) et le téléski des skieurs confirmés (1959) vieillissants nécessitent de lourds travaux de mises en conformité, et d'entretien (pour le TSF grande inspection, remplacement des sièges obligatoire en 2017, forte corrosion sur les pinces lors de la révision quinquennale des pinces et pour le TK remplacement des axes etc...), et ne répondent plus aux exigences de la clientèle en termes de débit et de confort. Les deux appareils seront démontés,

⇒ Le Projet du Télésiège des Clotats 2:

- L'axe du nouveau télésiège sera sensiblement parallèle à l'axe du téléski du Pré du Puy afin de ne pas survoler cet appareil.



- Le sens de montée sera à gauche afin de faciliter l'embarquement des usagers depuis les pistes de ski.

- Son départ sera situé à environ 20 m à droite de la gare de départ du téléski du Pré du Puy et l'altitude d'embarquement sera à environ « voir plan d'aménagement en annexe » (niveau plate-forme finie) permettant un accès facile depuis le front de neige. Niveau route accessible même en hiver

Une attention particulière a été portée à l'accessibilité des pistes retour :

- La piste bleue retour station par la devra passer derrière le téléski du Pré du Puy afin d'accéder au départ du télésiège.
- L'aménagement de la file d'attente du téléski a été pris en compte.
- Le retour de la piste rouge devra être aménagé (voir plan d'aménagement)

- La zone d'embarquement (7.5 m derrière les portillons de cadencement) permettra un bon accès à l'appareil depuis le front de neige et depuis le parking.

- Une importance particulière sera apportée au respect du survol des pistes notamment au départ

- Son arrivée se trouvera à 10 mètres à droite de l'arrivée du téléski des skieurs confirmés démonté, légèrement en amont pour offrir une zone de débarquement confortable compte tenu du flux skieurs et l'altitude de débarquement sera à environ « voir plan d'aménagement en annexe » (niveau plate-forme finie)

- À l'arrivée une place confortable permettra le stationnement des skieurs et le débarquement des usagers.
- Ces améliorations contribueront à valoriser et dynamiser l'ensemble du domaine skiable en ajoutant un appareil attractif, confortable et performant.
- Les propositions de position des gares ont été étudiées afin de permettre un fonctionnement optimal pour ce type d'appareil.
- L'étude de ligne a été réalisée en considérant l'implantation la plus appropriée (en évitant au maximum les difficultés du terrain, dévers, variations de pentes, et en respectant au mieux les survols des pistes de skis et une position des pylônes appropriée).
- L'estimatif des travaux a été réalisé en conséquence, celui-ci sera à affiner après une reconnaissance géotechnique afin de définir plus précisément la nature des sols.
- Les études détaillées et de projet ont été établie sur la base d'un levé géomètre (Cabinet TOULEMONDE BOUTOUX).

2.2. CONTEXTE FONCIER :

- a) *Le projet est situé sur des parcelles privées et communales de SEYNE (04140) autorisant la commune à réaliser le projet*

2.3. CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL :

CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE APPLICABLE :

Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements

CATÉGORIES D'AMÉNAGEMENTS, d'ouvrages et de travaux du projet :

PROJETS soumis à étude d'impact et enquête publique :

41° Remontées mécaniques → **OUI après demande d'examen au cas par .**

- *L'étude d'impact est en cours de réalisation.*

PROJET non soumis à la procédure de « cas par cas » en application de l'annexe III de la directive 85/337/ CE :

51° Défrichements et premiers boisements soumis à autorisation ⇨ **NON**

« Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier et portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare et inférieure à 25 hectares.

- *Défrichement d'une surface de 0.3 hectare.»*

48° Affouillements et exhaussements du sol ⇒ **NON**

« Dans les secteurs sauvegardés, sites classés ou réserves naturelles, les affouillements ou exhaussements du sol dont la hauteur, s'il s'agit d'un exhaussement, ou la profondeur, dans le cas d'un affouillement, excède deux mètres et qui portent sur une superficie égale ou supérieure à un hectare »

- Le projet ne se situe ni en secteurs sauvegardés, sites classés ou réserves naturelles.
- La surface totale des affouillements est de 0.29 hectare et dépassant ponctuellement une profondeur et hauteur supérieure à 2 m.

2.4. CONTEXTE VIS-À-VIS DES RISQUES NATURELS:

Le projet est concerné par le PPRN de la commune dont le règlement a été approuvé le 10 octobre 2011 (voir plan associé).

- Le projet est concerné par la zone B1 (zone bleue) :

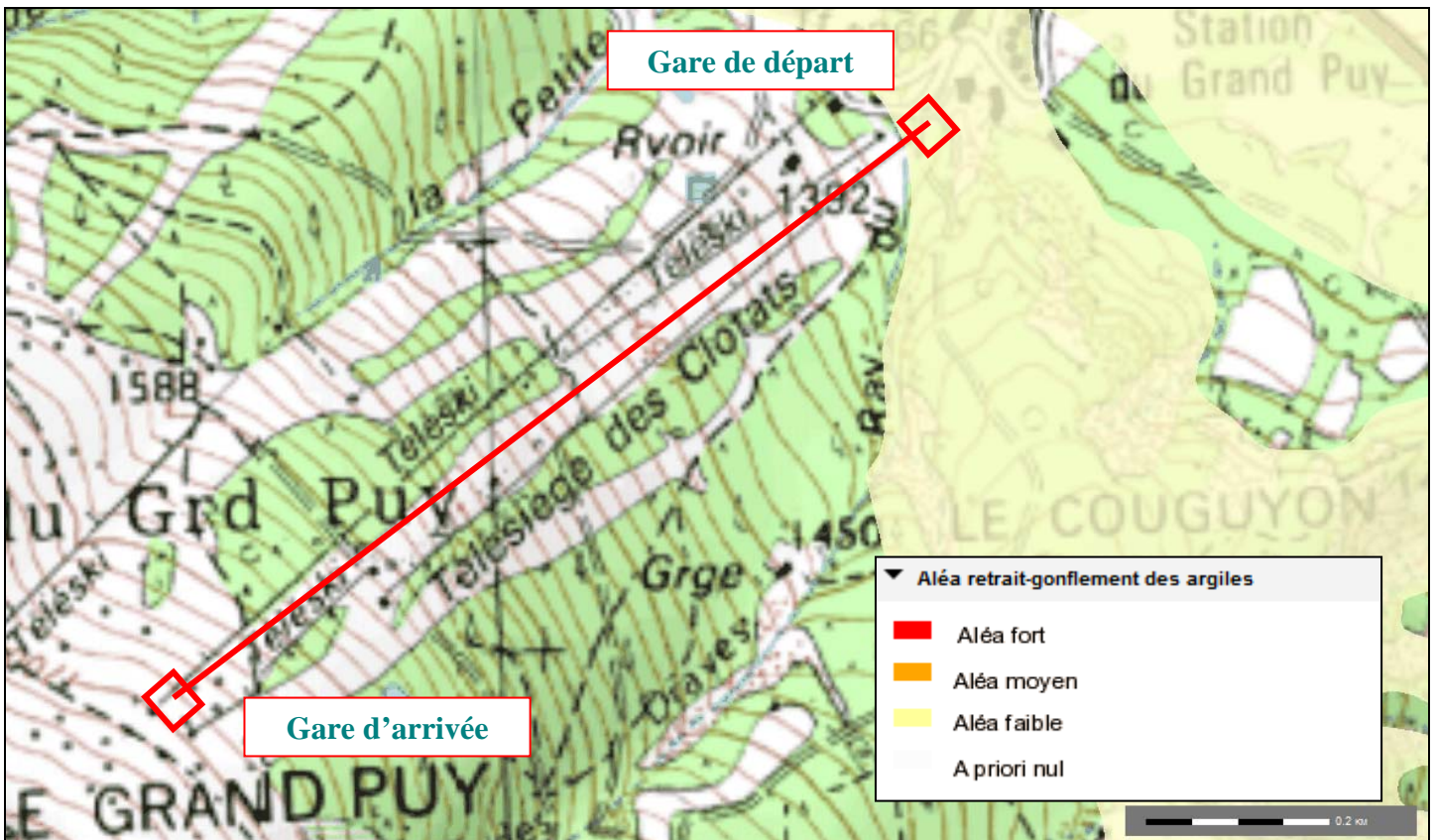
Structure de la gare de départ de l'installation et son chalet de commande

- Prescriptions de la zone :
 - Drainage et maîtrise des circulations d'eau dans le versant
- Mesures d'ordre constructif :

Les constructions doivent répondre aux normes constructives définies par :

 - Une étude géotechnique et hydrogéologique préalable à toute construction, spécifiant les modalités de la construction du bâti (fondations, terrassements, superstructures...), de l'adaptation des accès et du drainage des parcelles concernées par le projet.
 - Une étude préalable de stabilité
 - Pour chacune des zones (rouges, bleues ou blanches), la carte de zonage « retrait-gonflement des argiles » devra être consultée (voir carte ci-dessous) :

Carte de l'aléa retrait-gonflement des argiles :



- Le projet n'est pas concerné par l'aléas retrait gonflement des argiles conformément au PPRN.
- Cet aléa sera pris en compte lors de l'étude géotechnique.

a) Risques liés aux mouvements de terrain (Glissement, Éboulement, Coulée, Effondrement)

- *La station de Grand Puy n'est pas concernée par ce risque naturel*

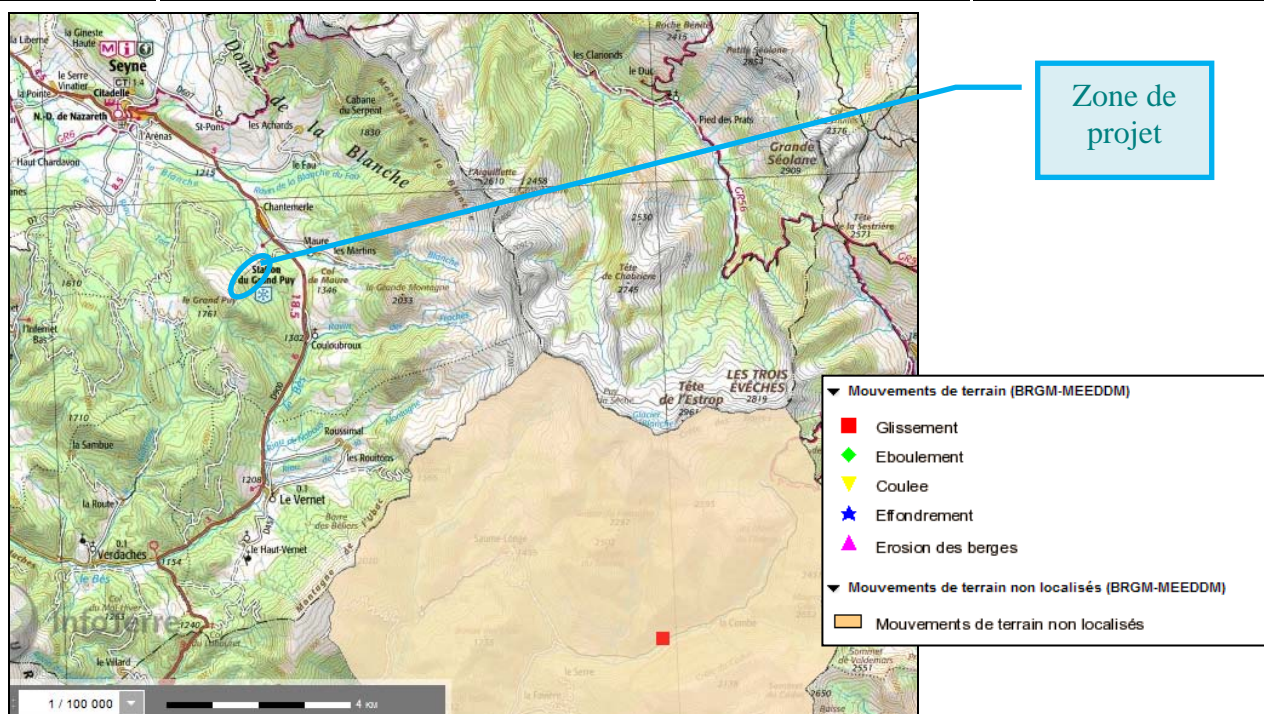


Figure 2 : Carte et légende des mouvements de terrain (source : base de données du BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières)).

Une étude reconnaissance géotechnique sera nécessaire afin de définir les hypothèses de sol afin de confirmer la faisabilité technique et financière du projet.

Ensuite lors de la phase de réalisation du projet, seront à prévoir, une visite de sondage lors de l'implantation au droit de chaque ouvrages, puis tant de visites que nécessaire pour contrôler les fouilles et éventuellement apporter des préconisations spécifiques (drainage, reconstitution de sol,...)

b) Risques sismiques

➤ La zone de projet est classée :

☐- en zone 1, soit une sismicité **très faible** mais non négligeable sur l'échelle sismique

☐- en zone 2, soit une sismicité **faible** sur l'échelle sismique risque

☐- en zone 3, soit une sismicité **modérée** sur l'échelle sismique.

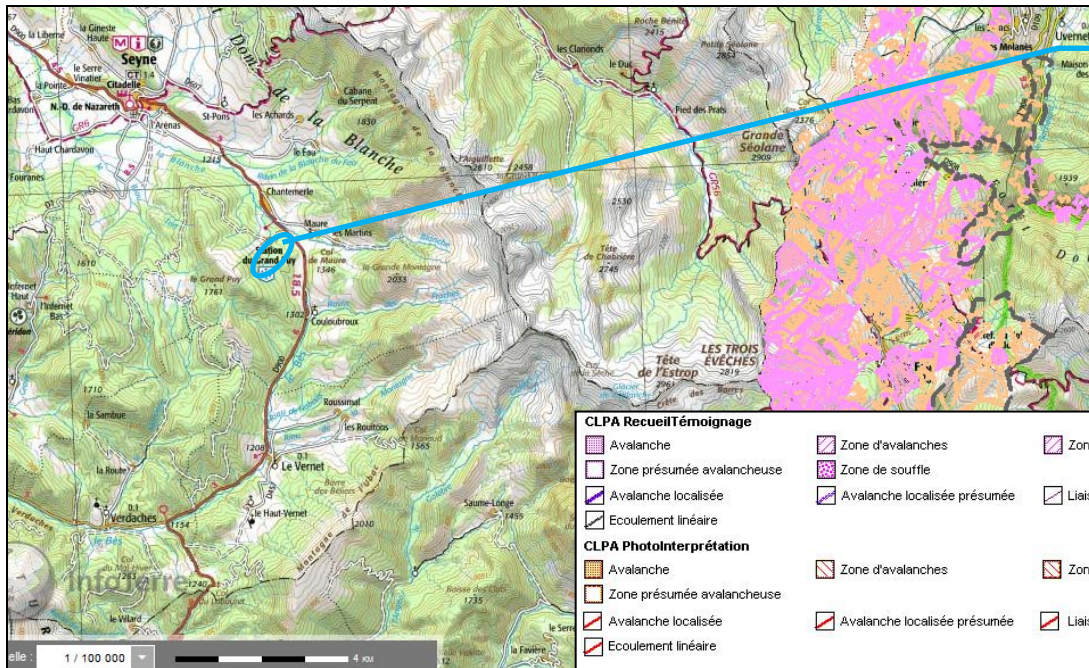
☒- en zone 4, soit une sismicité **moyenne** sur l'échelle sismique

☐- en zone 5, soit une sismicité **forte** sur l'échelle sismique

La conception du projet prendra en compte la réglementation technique et de sécurité en vigueur applicable pour l'aménagement des gares de télésiège suivant les données du rapport géotechnique

c) Avalanches

➤ La zone de projet se situe hors des zones d'avalanche répertoriées



Zone de projet

CLPA Recueil Témoignage		
	Avalanche	
	Zone d'avalanches	
	Zone présumée avalancheuse	
	Zone de soufflé	
	Avalanche localisée	
	Avalanche localisée présumée	
	Écoulement linéaire	
	Liaison présumée entre avalanches	
CLPA PhotoInterprétation		
	Avalanche	
	Zone d'avalanches	
	Zone présumée avalancheuse	
	Avalanche localisée	
	Avalanche localisée présumée	
	Liaison présumée entre avalanches	
	Zone sans enquête	

Figure 3 : Carte et légende de la CLPA.

Le projet n'est pas concerné par les risques d'avalanche, aucune étude de dimensionnement aux avalanche ne sera alors nécessaire

De plus le projet suit des tracés déjà aménagés depuis de très nombreuses années, et ce risque est déjà géré par le PIDA de la Station.



3. PROJET DU TÉLÉSIÈGE DES CLOTATS 2

3.1. GARE AVAL : MOTRICE-TENSION

A - Implantation générale

- L'axe du nouveau télésiège sera situé à droite du télésiège Pré du Puy.

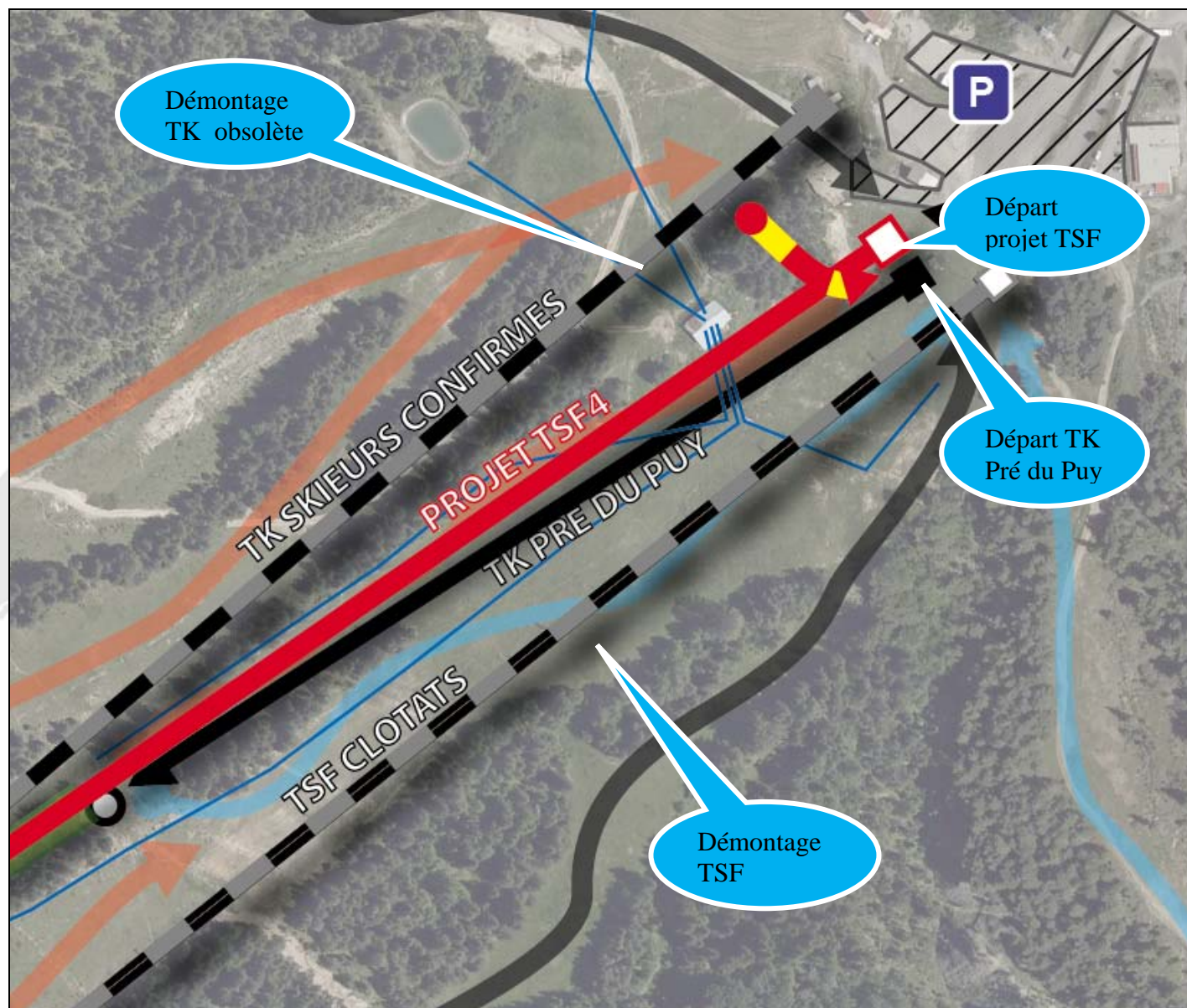


Figure 4 : Extrait du plan d'ensemble

La gare de départ sera située à environ 20 m à droite de la gare de départ existante du télésiège Pré du Puy, avec une plateforme de départ au niveau de la route.



Son positionnement exact sera confirmé après :

- *l'étude géotechnique lors de l'implantation pour s'assurer que le sol est compatible et qu'il ne nécessitera pas l'exécution de fondation spéciale.*
- L'emplacement étant relativement pentu en sortie de gare, il sera nécessaire de réaliser des terrassements de déblais important en sortie de gare afin de respecter les gabarits réglementaires **Ce déblai sera à évacuer.**
- Toutefois des travaux de drainage et de curage des caniveaux et du soubassement du chalet dans la zone doivent être réalisés pour éviter les risques de venue d'eau et d'inondation au printemps lors de la fonte des neiges, le niveau de la gare n'a pas été surélevé pour le moment afin de préserver l'altimétrie de l'ensemble.
- Les drains devront être reliés entre eux d'une pente d'1% environ dirigé vers un point bas et équipé de chaussette drainante.
- Elle sera implantée à l'altitude voir (niveau terrain d'embarquement « plate-forme finie »)
- Cette position permettra d'effectuer un départ avec une pente tout de même importante (pente câble) tout en gardant un niveau route sur la plate-forme d'attente skieurs facilitant les conditions d'accès actuelles depuis les pistes et le parking

B - Description de la solution :

- Le sens de montée sera à gauche (en regardant de bas vers le haut) pour faciliter l'accès des différents flux d'usagers, tant pour une exploitation montée et descente de l'appareil.
- Une place confortable de 7.5 m minimum derrière les portillons de cadencement a été prévue pour le confort des usagers en zone d'attente, d'embarquement, et du débarquement dans le cas d'une exploitation à la descente,
- Le passage piste retour station en sortie de gare à contraint à reprendre le niveau de la piste actuelle pour la baisser d'environ 3 mètres à l'axe afin de maintenir le gabarit de passage dameuse sur la piste. La largeur existante de 5 m environ a été conservée.

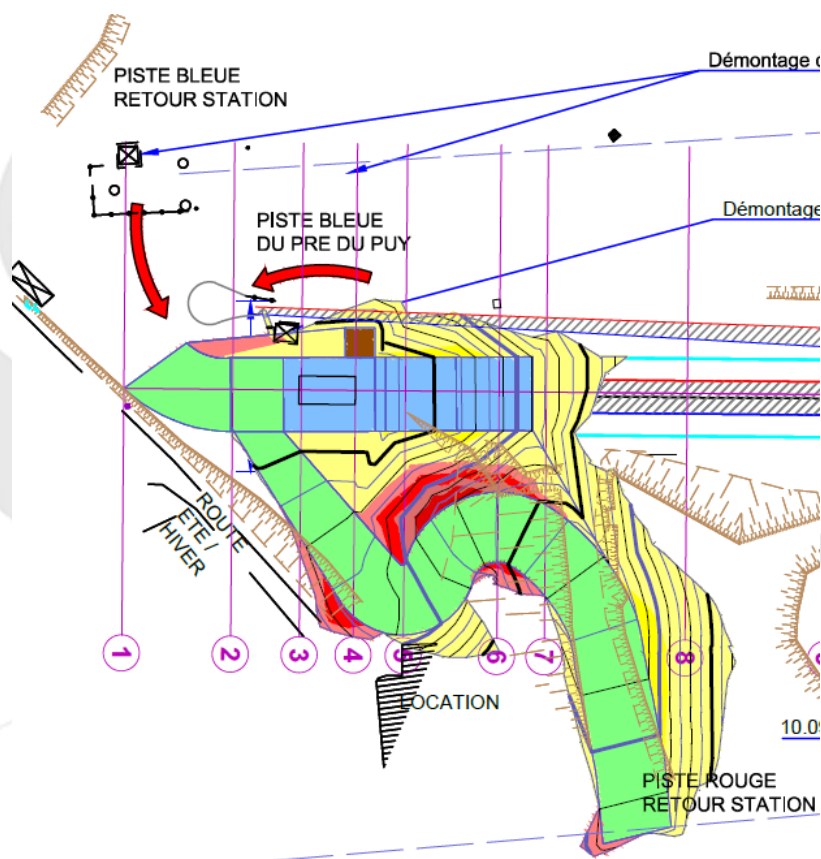
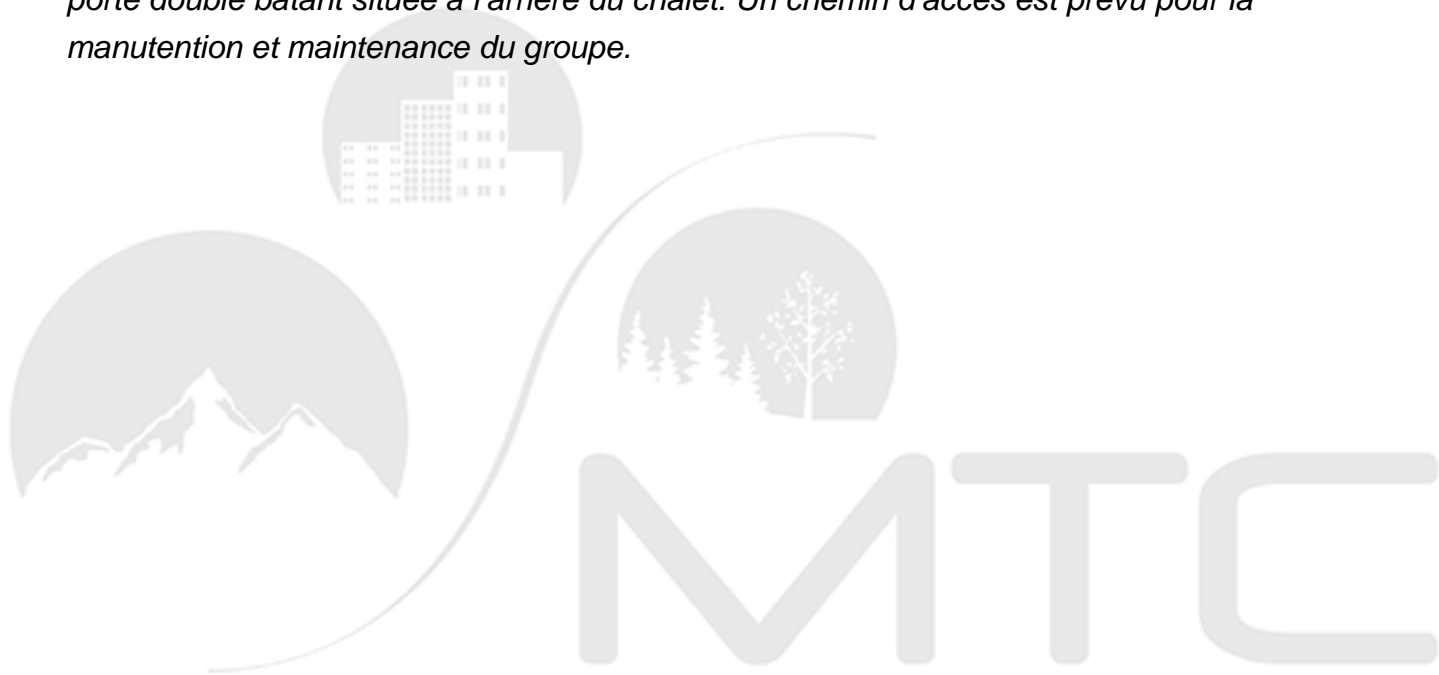


Figure 5 : Extrait du plan profil en long et aménagement

- Une zone d'attente sera réalisée en arrière de la gare pour permettre aux skieurs arrivant par la gauche et depuis le parking de pouvoir sans difficulté particulière accéder à l'appareil.
- La gare devra être compacte pour limiter son emprise au sol et ainsi éviter des terrassements trop conséquents.
- Elle sera composée d'une structure mono fût ou autre suivant technologie des constructeurs, elle sera motrice-tension

- La vitesse de l'installation fonctionnement sera de 2.3m/s avec dimensionnement et possibilité de fonctionnement à 2.5m/s avec ajout dans l'avenir d'un tapis d'aide à l'embarquement, cette vitesse devra être variable et programmée suivant des présélections V1-V2-V3.
- Le débit de l'appareil devra être de 1200 sk/h provisoire avec dimensionnement pour 1490 sk/h en définitif.
- Dans la conception il sera tenu compte la possibilité de mise en place d'un tapis d'aide à l'embarquement avec une fosse à hauteur réduite.
- Il sera prévu la construction d'un chalet (4.20x4.20m) de départ (réalisé suivant les spécifications habituellement rencontrées sur la commune « chalet bois couverture en bac acier et soubassement en maçonnerie enduite ») pour abriter le local de commande et de puissance.
- À ce bâtiment, est ajouté un local pouvant accueillir un groupe électrogène (3.8x2.6m) avec porte double battant située à l'arrière du chalet. Un chemin d'accès est prévu pour la manutention et maintenance du groupe.



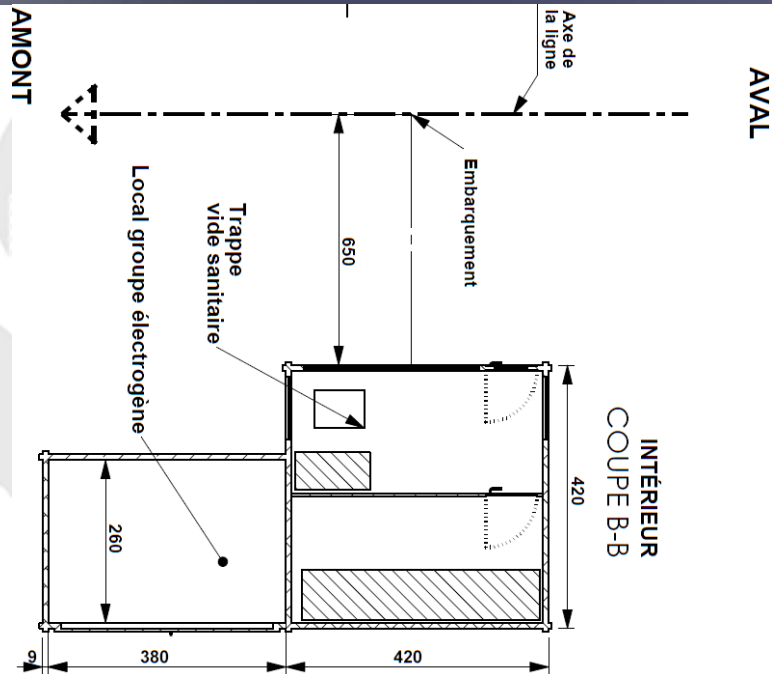


Figure 6 : Extrait du plan de chalet.

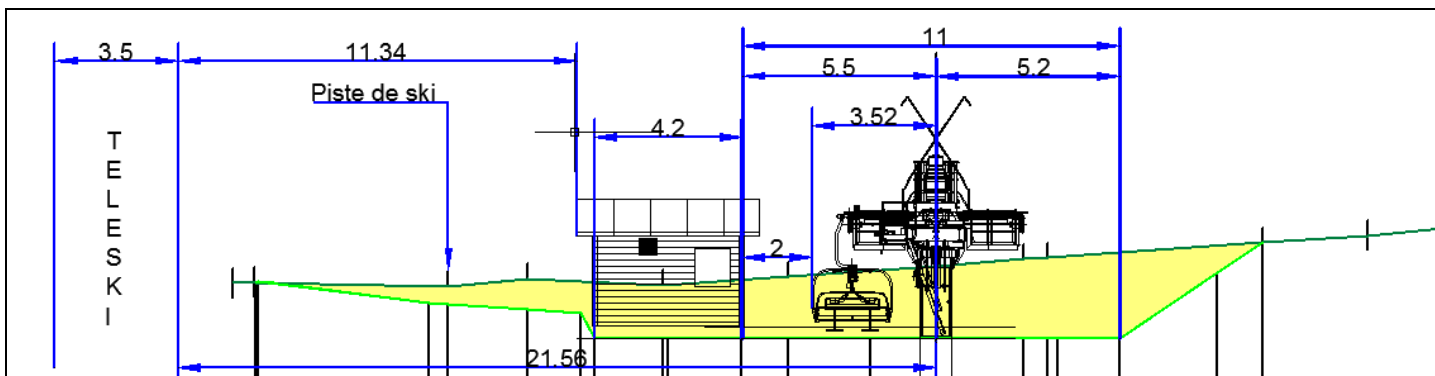


Figure 7 : Extrait un plan profil en long et aménagement

- La puissance nécessaire au fonctionnement du Télésiège en gare aval sera d'environ 260 Kw soit 325kva environ (à confirmer après étude d'exécution) + puissance de l'armoire électrique du télésiège du Pré du Puy + puissance nécessaire au chauffage et éclairage du chalet,
- L'alimentation sera à raccorder sur le transformateur existant situé en contrebas du parking transformateur de 400 KVA installé dans un module,
- Le tableau général de basse tension (TGBT) sera installé dans le local transformateur,
- Le raccordement avec les pistes sera réalisé, notamment pour assurer l'accès par gravité depuis la piste bleue « située côté droit de l'appareil » et l'accès depuis la piste rouge ainsi que la piste arrivant depuis la droite qui coupera le télésiège après la gare de départ.

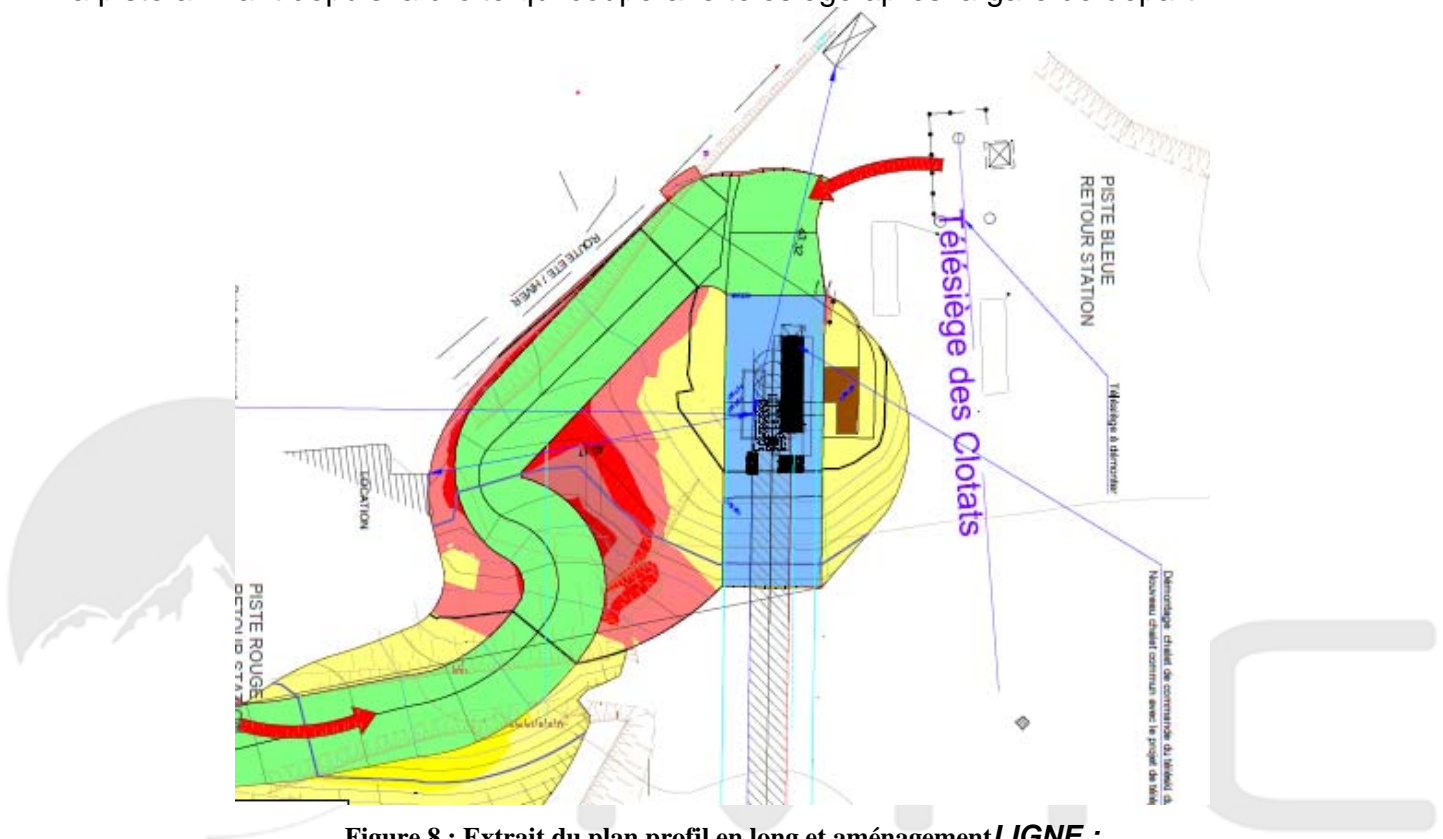


Figure 8 : Extrait du plan profil en long et aménagement LIGNE :

A - Implantation & description générale

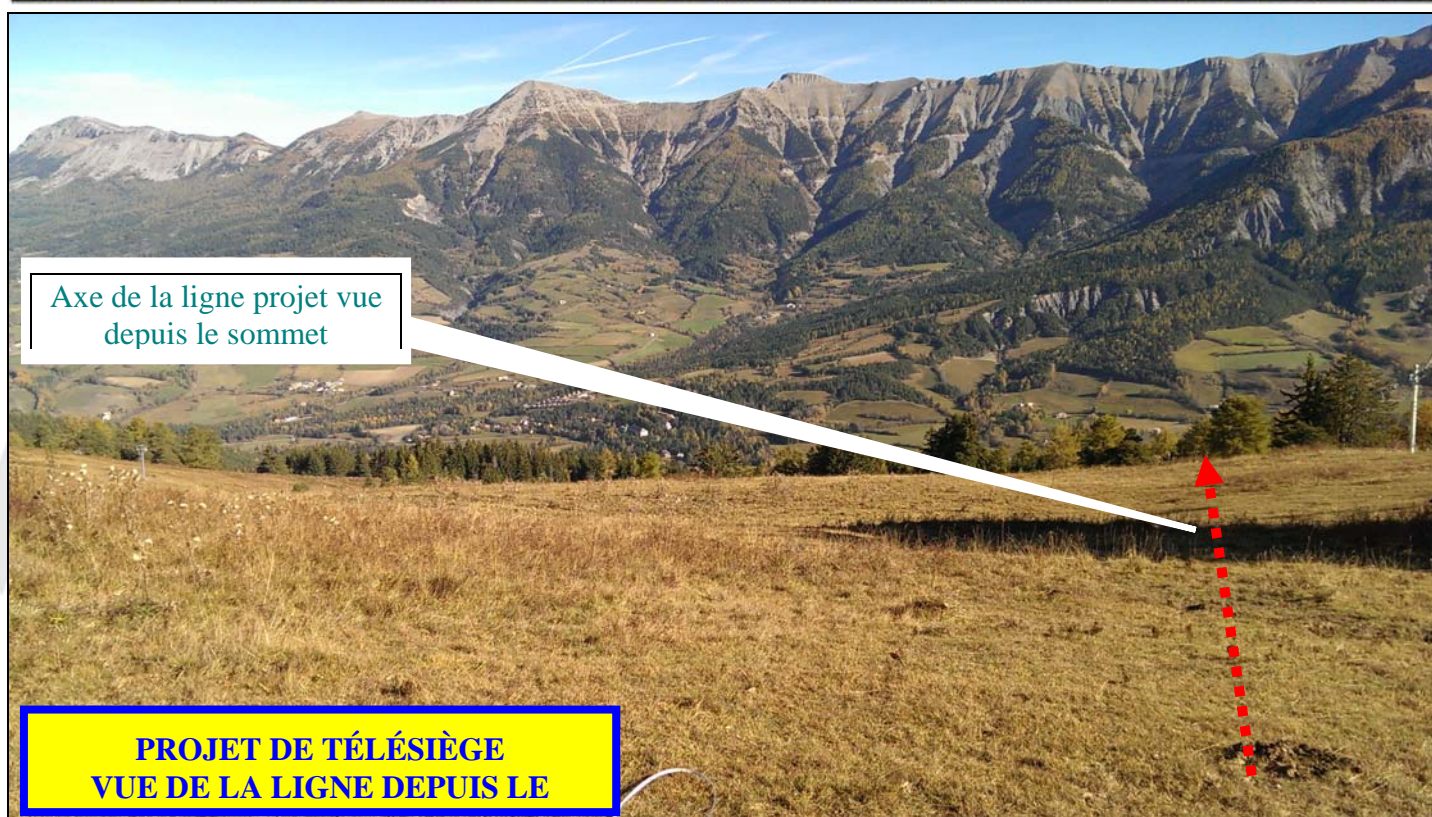
- Le sens de montée sera à gauche,
- La ligne a été étudiée dans le cadre de ce projet, relativement basse pour éviter les prises trop importantes au vent transversal et faciliter les opérations éventuelles d'évacuation des usagers, en limitant les hauteurs de survol (réglementaire), et en évitant au maximum l'implantation gênante des pylônes sur les pistes de ski.
- Elle se compose de 11 pylônes environ équipés par des équipements supports, compressions, et support/compression (en évitera au maximum les « support/compression »).

- Elle prend en compte toutes les hauteurs de survol réglementaire sur son tracé (y compris le survol des pistes depuis le départ).
- Elle a été calculée compte tenu de sa morphologie (forme du terrain) en considérant une gare motrice AVAL.
- La réalisation de coupe et élagage d'arbre sera nécessaire le long de la ligne (largeur minimum en fonction du type d'appareil 11.00 m) en ligne directe.



Le positionnement exact des pylônes sera confirmé après :

- l'étude géotechnique lors de l'implantation pour s'assurer que le sol est compatible et qu'il ne nécessitera pas l'exécution de fondation spéciale.
- Et préconisations éventuelles de l'étude d'impact



3.1.2. GARE AMONT : RETOUR FIXE

A - Implantation générale

- L'emplacement de la gare sera situé à 10 mètres à droite de l'arrivée du téléski des skieurs confirmés et légèrement en amont pour offrir une zone de débarquement confortable compte tenu du flux skieurs et l'altitude de débarquement sera à environ « voir plan d'aménagement en annexe » (niveau plate-forme finie)

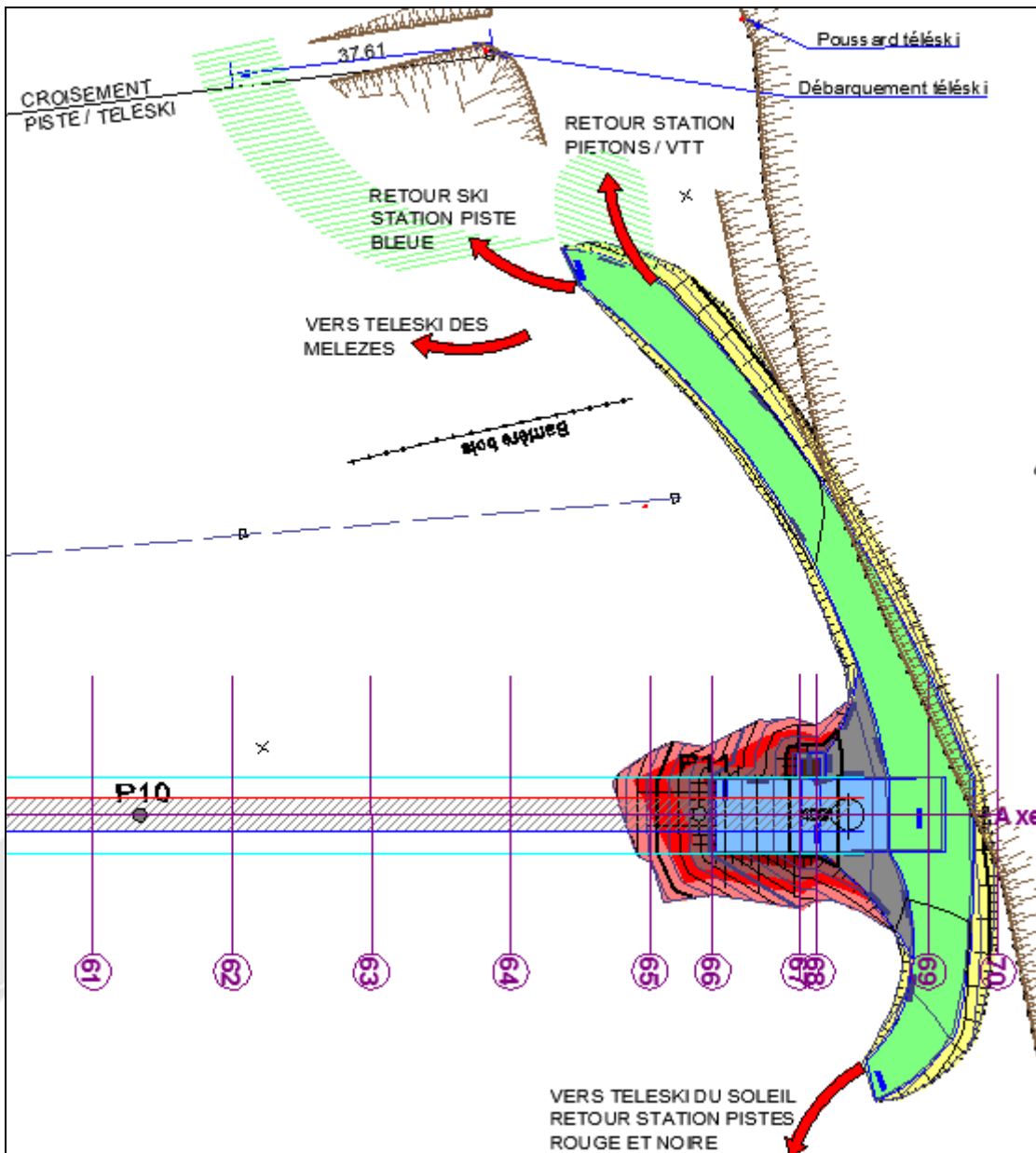
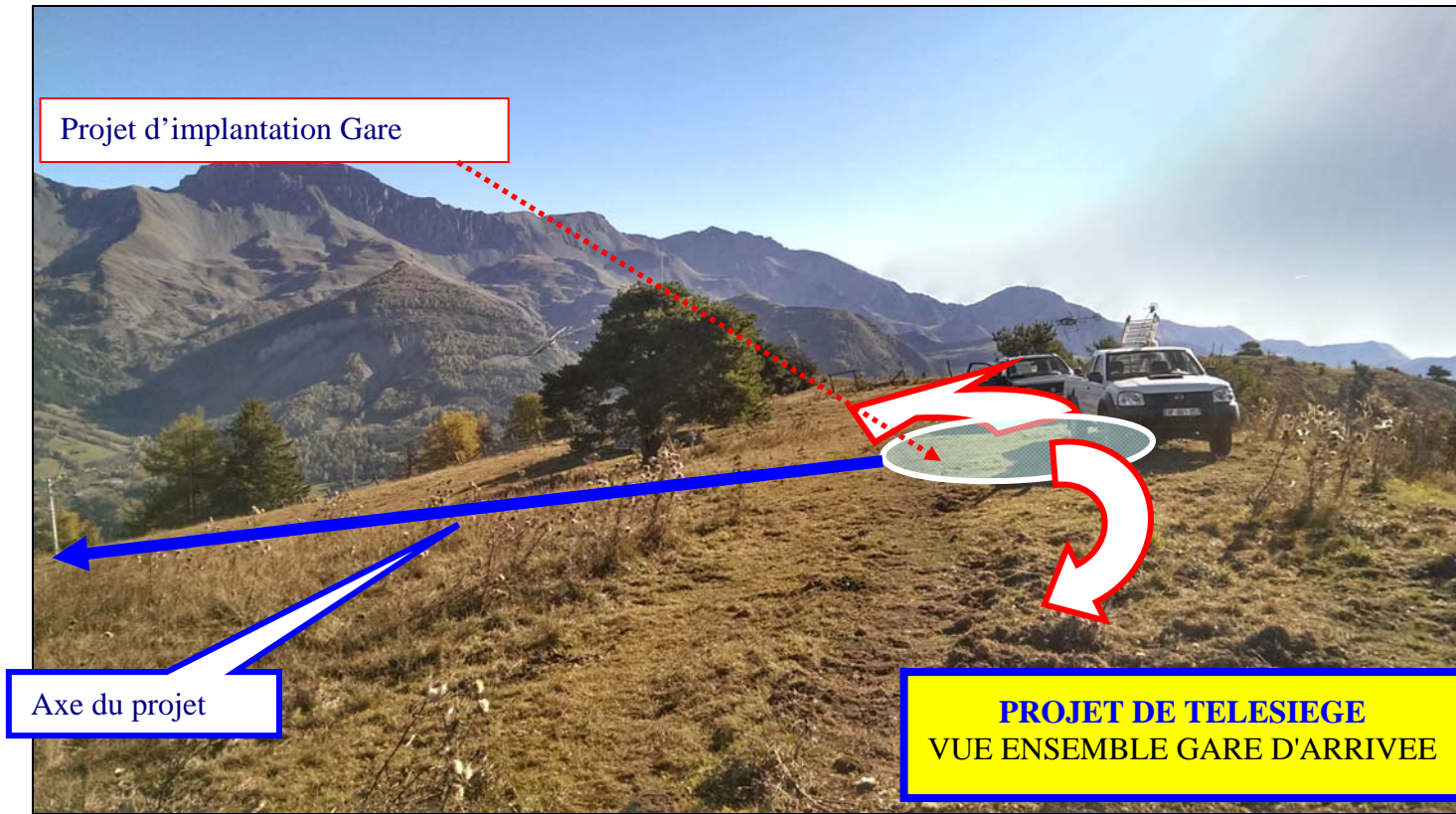


Figure 9 : Extrait du plan profil en long et aménagement



- À l'arrivée une place confortable permettra le stationnement des skieurs et le débarquement des usagers.

Cette position offrira une vaste zone de débarquement et permettra un dégagement aisé à droite et à gauche.



- Cette position permettra d'effectuer une liaison des skieurs par gravité jusqu'aux pistes à desservir (voir plan d'aménagement)

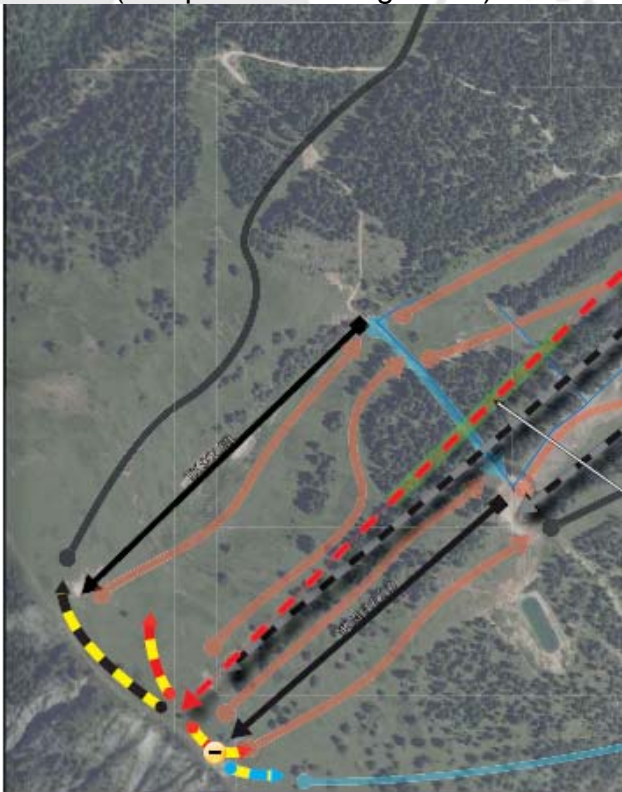


Figure 10 : Extrait du plan d'aménagement général

- Le niveau de débarquement se situera environ « voir niveau terrain de débarquement » plate-forme finie »

B - Description de la solution :

- Elle sera située au bord de la crête pour permettre une aire de stationnement des skieurs, une bonne gestion des flux, et un accès à l'ensemble des pistes

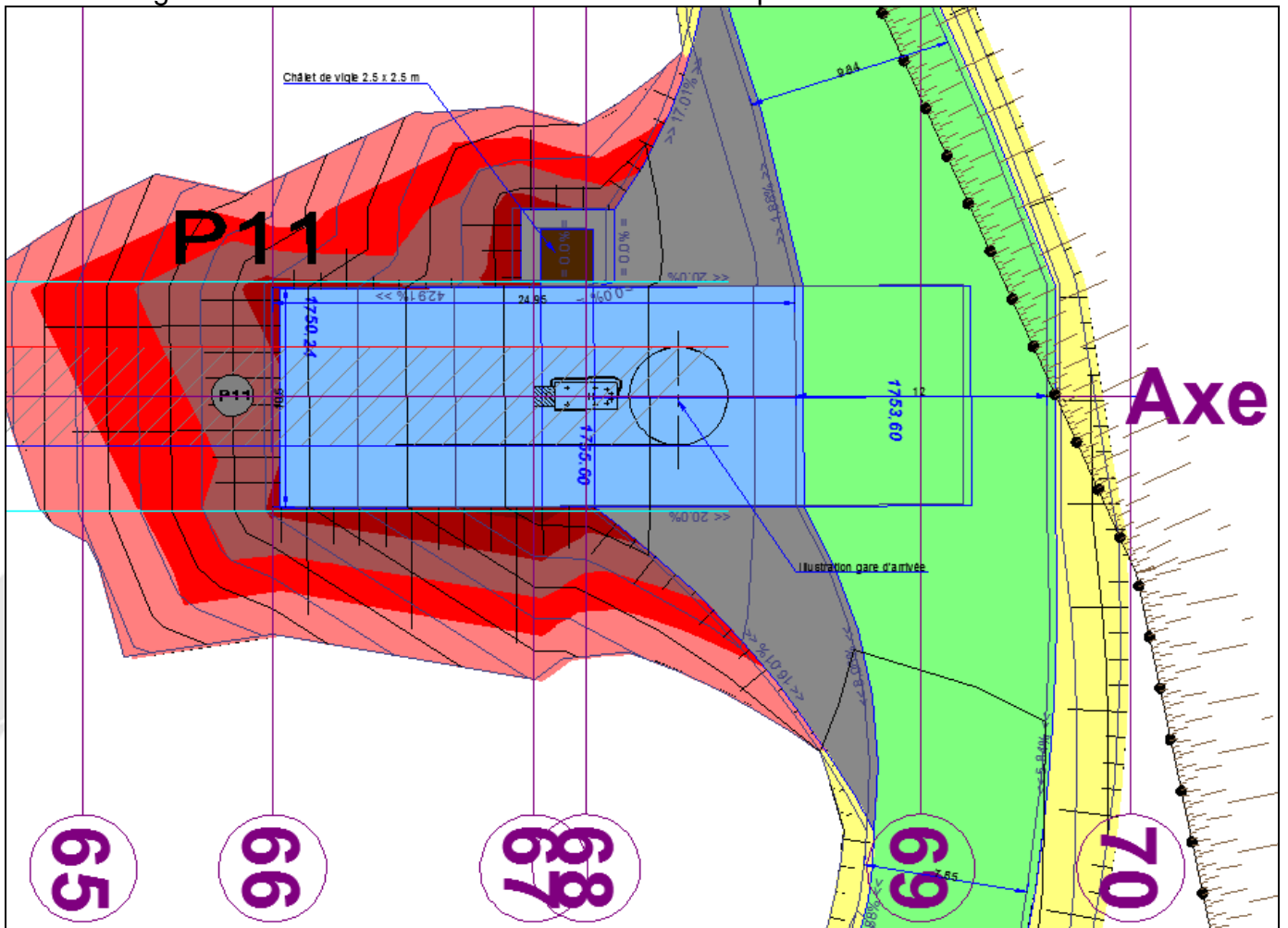


Figure 11 : Extrait du plan profil en long et aménagement

- La pente de dégagement sera de 20% (valeur réglementaire de la pente est comprise entre 15 et 30%).
- Un remodelage de la zone d'arrivée sera nécessaire par un remblaiement pour le débarquement,

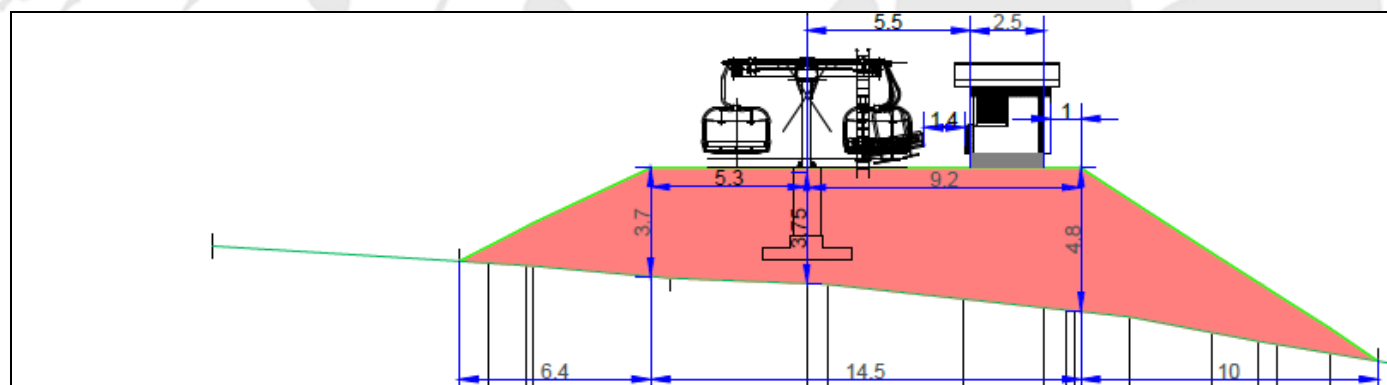
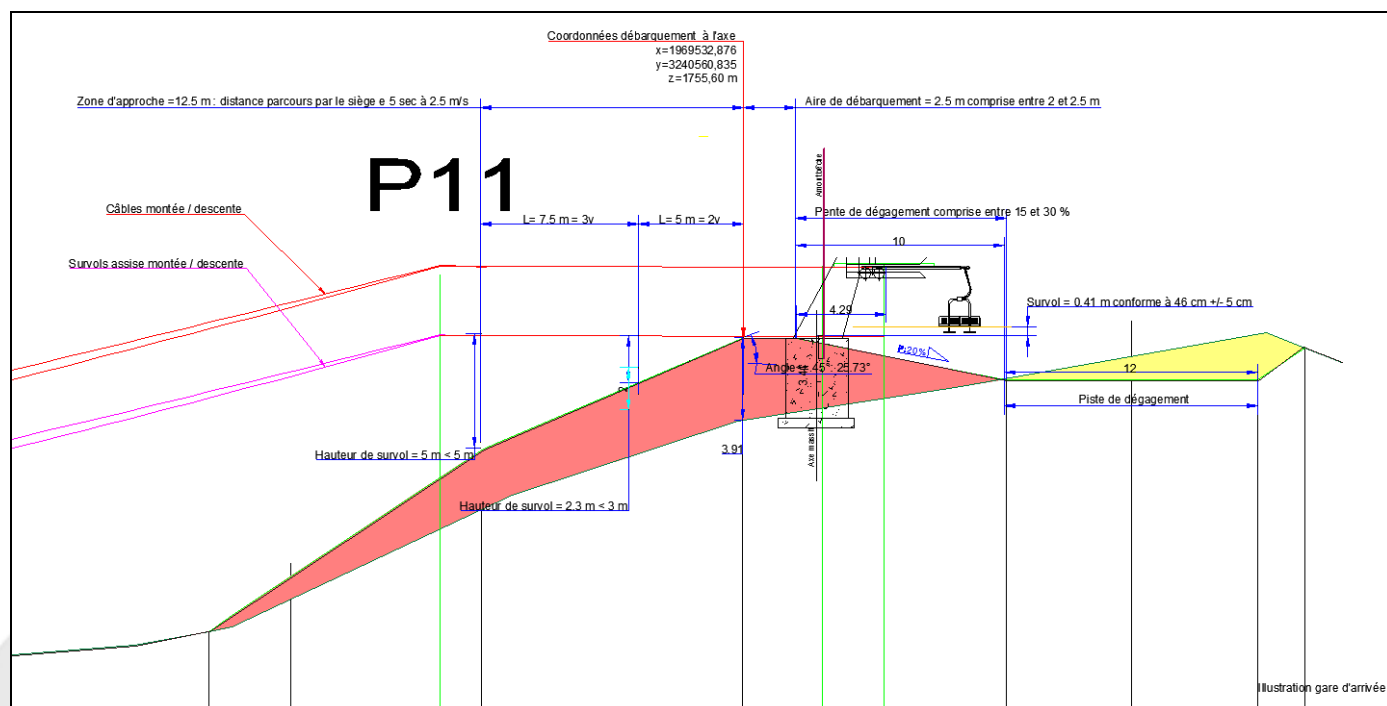


Figure 12 : Extrait du plan profil en long et aménagement

- Elle sera composée d'une structure avec un fût (suivant technologie des constructeurs), elle sera fixe.
- Il est prévu la construction d'un chalet (2.50x2.50m) d'arrivée modeste (réalisé suivant les spécifications habituellement rencontrées sur la commune) pour abriter le local de vigie.



- La puissance nécessaire au fonctionnement en gare amont sera faible (environ 3 kw) uniquement puissance nécessaire au chauffage et éclairage du chalet.
- Source d'alimentation à définir



3.2. DÉMONTAGE DE L'EXISTANT

A - Description générale

⇒ Il est prévu le démontage complet des deux appareils télésiège existant des Clotats et téléski des skieurs confirmés pour ferrailage ainsi que la démolition du local de commande et vigie de l'appareil.

Gare de départ TK
Vachettes (ou des skieurs)



Gare de départ
TSF des Clotats



Gare d'arrivée
TSF des Clotats

⇒ Pour le démontage de l'appareil, les accès existants seront utilisés, et l'ensemble des composants seront évacués vers les décharges appropriées : les massifs bétons seront détruits en surface, les tiges d'ancrages coupées, et remblayés avec de la terre végétale puis réengazonnés.

⇒ Pour la démolition du local l'ensemble des composants seront évacués vers des décharges appropriées : déchets inertes.

4. CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE L'APPAREIL :

CARACTERISTIQUES GENERALES		
Catégorie d'appareil :	Télesiège fixe	
Type d'appareil :	4 places	
Station motrice type :	AVAL	
Station retour type :	AMONT	
Altitude station inférieure :	1364,3 m	
Altitude station supérieure :	1755,6 m	
CARACTERISTIQUES APPAREIL :	DEFINITIF	PROVISOIRE
Longueur :	1207,08 m	1207,08 m
Longueur suivant la pente:	1268,92 m	1268,92 m
Dénivellation :	391,3 m	391,3 m
Pente moyenne :	32,4 %	32,4170726 %
Pente maxi :	76 %	76 %
Pente mini :	24 %	24 %
Nombre de véhicules :		
Débit :	1490 p/h	1200 p/h
Vitesse de translation :	2,3 m/s	2,3 m/s
Espace entre véhicules :	22,2 m	27,6 m
Départ tous les:	9,66 s	12 s
Durée du trajet :	8,31 min	8,31 min
Puissance moteur:	À CONFIRMER	À CONFIRMER
Câble porteur:	À CONFIRMER	À CONFIRMER
Pylônes / largeur de voie:	À CONFIRMER	À CONFIRMER
Tension	À CONFIRMER	À CONFIRMER
TERRASSEMENT:	Gare de départ	Gare d'arrivée
Volumes déblais :	2947 m ³	2000 m ³
Volumes remblais :	1295 m ³	2000 m ³
Surface :	3069 m ²	1550 m ²
Surface G1+ G2	4619 m ²	soit 0,46 ha
Excédent de :	1652 m ³	0 m ³
DEFRICHEMENT		
Surface :	4298 m ²	soit 0,43 ha

5. AMÉNAGEMENTS

5.1. Terrassements

- **En gare aval** - un déblai et remblai seront nécessaires pour aménager la zone de départ et pour gérer au mieux les flux d'arrivé des skieurs, un excédent de déblais sera à évacuer
- La gare aval sera implantée à l'altitude de « voir plan d'aménagement »
- Une place confortable (7.5 m derrière les portillons) devra se dégager à l'arrière de la gare pour la circulation, la zone d'attente et l'embarquement des skieurs.
- **En gare amont** un déblai et remblai seront nécessaires pour aménager la zone d'arrivée pour gérer au mieux les flux de départ des skieurs, le volume déblai/remblai sera équilibré
- Le niveau de débarquement se situera à « voir plan d'aménagement » l'altitude du départ du télésiège du Pré du Puy. Ce télésiège sera accessible par gravité.

6. LOCAUX DE COMMANDE ET DE CONTRÔLE

GARE AVAL ⇒ Il sera prévu la construction d'un chalet de départ (réalisé suivant les spécifications habituellement rencontrées sur la commune, il sera de type chalet bois avec des dimensions maximum de 4.20 m x 4.20m.) pour abriter le local de commande et de puissance de l'installation. Il sera ajouté à celui-ci, un local accueillant un groupe électrogène de dimension 3.8x2.6m

GARE AMONT ⇒ Il sera prévu la construction d'un chalet d'arrivée (réalisé suivant les spécifications habituellement rencontrées sur la commune, il sera de type chalet bois avec des dimensions maximum de 2.50 m x 2.50m) uniquement pour abriter le local de contrôle de l'installation.

7. ANNEXE

Établi-le : 7 janvier 2016

Par : Le Maître d'œuvre « l'architecte de la remontée Mécanique »

Raphaël SIONNET

