

STATION DE CREST VOLAND COHENNOZ

COMMUNE DE CREST-VOLAND

Construction du

Télesiège Cabines Débrayable de la Logère

en remplacement du télesiège débrayable de la Logère

PRESENTATION DU PROJET

Vue 1 du front de neige après construction du télesiège cabines débrayables et réaménagement du front de neige



1 - RAPPEL CHRONOLOGIQUE DU PROJET

Le projet de remplacement du télésiège de la Logère été initié par le SIVU en 2018.

En 2018 et 2019, l'étude d'impact de ce projet a été menée par le cabinet Karum, qui a rendu son rapport le 31 juillet 2019 (disponible dans les pièces du dossier d'enquête publique)

La MRAe autorité environnementale de la Région, a émis un avis délibéré, le 06 décembre 2019. (disponible dans les pièces du dossier d'enquête publique)

Une autorisation de défrichement a été accordée par arrêté préfectoral le 31 juillet 2020, (disponible dans les pièces du dossier d'enquête publique)

En parallèle du projet SIVU, une résidence de tourisme sur la zone OAP N°1 du PLU, en lieu et place de la gare de départ de la Logère, était également en projet.

A Crest Voland, une nouvelle équipe municipale est élue, en mars 2020.

L'épidémie de COVID a fortement perturbé le printemps 2020, puis a provoqué la fermeture complète du domaine skiable pendant tout l'hiver 2020-21. Le projet de restructuration du front de neige a été mis en attente.

Le projet de résidence de tourisme sur l'OAP1 de la Logère a été retiré par les demandeurs.

En 2023, Le SIVU du domaine skiable Crest Voland Cohennoz a relancé le projet, avec pour objectif de remplacer au plus vite le Télésiège de la Logère.

Une réponse à l'avis de la MRAe a été faite par le SIVU le 10 juin 2024

Au cours de l'année 2024, une mise à jour des relevés terrain de l'étude d'impact a été faite par le cabinet Karum (disponible dans les pièces du dossier d'enquête publique)

Le SIVU a déposé une DAET - Demande d'Autorisation d'Exécution de Travaux- le 06 septembre 2024 pourtant sur le remplacement du télésiège de la Logère. Cette demande est en cours d'instruction.

Dans le cadre de l'instruction de ce DAET, une enquête publique est organisée du 16 décembre 2024 au 17 janvier 2025.

2 - OBJET DU PROJET

- L'actuel télésiège de la Logère, d'un débit théorique de 2 200 p/h, sera remplacé par un télésiège cabines débrayable, pour conforter l'accès à l'ensemble du domaine et limiter les coûts de contrôles et de maintenance.
- Le télésiège cabines débrayable sera équipé de sièges 6 places et de cabines 10 places. Cette configuration, dite télémixte, est la plus adaptée aux besoins du site et aux attentes des usagers. Grâce aux sièges, ce type d'appareil permettra, l'hiver, de garantir une très bonne attractivité des skieurs. Les enfants, les débutants, les fondeurs embarqueront quant à eux dans les cabines, ce qui procurera un haut niveau de sécurité. La grande polyvalence de cet appareil sera très appréciée le reste de l'année, pour desservir le plateau du Mont Lachat, sur lequel sont localisées plusieurs activités

ludiques et de détente, ainsi que des restaurants d'altitude. Grâce aux cabines, le transport des piétons, montée et descente, sera fluide et confortable.

- La construction de cette installation s'accompagnera d'une adaptation de la zone d'apprentissage du ski :
 - o démontage du télésiège des Tovats dès l'automne 2024,
 - o dans un second temps, restructuration d'une zone débutante desservie par nouveau télésiège de type enrouleurs, en remplacement de l'actuel télésiège des Tovats,
 - o Installation d'un tapis couvert pour desservir une zone ludique à créer, au niveau de l'aire de jeux. Ce tapis facilitera aussi l'accès au Télésiège cabines de la Logère, depuis le parking,

Le moment venu, ces deux appareils feront l'objet de DAET (demande d'autorisation d'exécution de travaux) distinctes.

3 - SITUATION ET IMPLANTATION

Le projet de télésiège cabines débrayables est implanté sur la commune de Crest Voland en remplacement du télésiège de la Logère existant.

Le positionnement de la gare d'arrivée amont est inchangé, **en revanche le positionnement de la gare aval a dû être adapté et décalé vers le départ du télésiège des Tovats** sur le front de neige, pour les raisons suivantes :

- La proximité de la ligne existante par rapport aux résidences existantes n'est plus compatible avec les prescriptions réglementaires actuelles pour le traitement du risque d'incendie à prendre en compte pour toute construction d'installation neuve. En effet, suivant les prescriptions de la dernière version du guide RM2 entrée en application à l'automne 2023, une étude de flux thermique est nécessaire pour évaluer l'incidence sur l'installation neuve du risque d'incendie des ouvrages à une distance de moins de 12 m des câbles.
- Compte tenu de la faible hauteur de survol des sièges de type ouverts (inférieur à 15 m au-dessus du sol), l'étude de flux thermique aurait imposé des prescriptions techniques à adopter, pour préserver l'intégrité des usagers et de l'installation, très difficiles, voire impossible à traiter concernant des ouvrages de type habitation privée. (comme la construction d'écrans thermiques de grande hauteur entre l'installation et les habitations ou la réalisation de travaux au niveau des habitations)
- Les ronds en rouge visibles sur les schémas ci-dessous permettent de visualiser les gabarits relatifs au risque d'incendie entre l'axe de l'installation existante en noir et le bord des bâtiments à proximité de la ligne. Ils permettent de voir que 4 bâtiments ne respectent pas cette distance de sécurité par rapport à la remontée mécanique à construire.

Localisation des 3 bâtiments à droite de la ligne dans le gabarit incendie à proximité de la gare départ



Localisation du bâtiment à droite de la ligne dans le gabarit incendie à proximité de la gare d'arrivée



1ère solution : (non concluante)

- Une solution a été cherchée pour conserver sensiblement l'implantation des gares existantes en adaptant la ligne pour l'éloigner des bâtiments présents sur la droite, mais elle s'est avérée non concluante, en raison de la présence d'une autre habitation sur la gauche qui rentrerait à son tour dans le gabarit relatif au risque d'incendie.
- Les ronds en rouge visibles sur les schémas ci-dessous permettent de visualiser les gabarits relatifs au risque d'incendie entre l'axe de l'installation testé en rouge et le bord des bâtiments à proximité de la ligne.

Positionnement de l'axe en bordure du gabarit incendie pour les bâtiments à proximité de la gare départ



Positionnement de l'axe en bordure du gabarit incendie pour le bâtiment à proximité de la gare d'arrivée



Positionnement de l'axe qui se retrouve dans le gabarit incendie pour un bâtiment à proximité gauche de cette nouvelle ligne



2ème solution : (retenue)

Le positionnement retenu de la gare aval présente le meilleur compromis pour gérer le risque incendie tout au long du parcours de l'appareil à construire. Seul un ancien bâtiment agricole, au niveau de la Criée, est concernée par des mesures de protection incendie. Cette solution présente aussi l'avantage de pouvoir libérer la partie droite du front de neige des principaux flux de skieurs. Dans un second temps et pour finaliser le réaménagement du front de neige, il sera possible de recréer dans cette partie du domaine skiable ainsi libérée, une zone d'apprentissage pour les débutants, plus fonctionnelle et plus sécurisée que la zone d'apprentissage existante.

Variante étudiée pour l'implantation de la gare d'arrivée :

Une variante avec positionnement de la gare d'arrivée au sommet du mont Lachat, à côté de l'arrivée du TSD du Cernix, a été étudiée car elle aurait présenté l'avantage de desservir le point haut du domaine skiable tout en permettant un transfert plus direct vers les Saisies.

Cette variante a été écartée dès l'élaboration de l'étude d'impact car elle engendrait les principaux inconvénients suivants :

- Avec l'implantation de la gare d'arrivée au sommet du mont Lachat, les circulations des skieurs seraient fortement complexifiées compte tenu du peu de place restante entre les départs des pistes existantes (voir les schémas de positionnement de la gare et des flux skieurs dans le dossier technique).
- La desserte des restaurants ainsi que des activités existantes ou à créer, positionnées sur le plateau, seraient moins fonctionnelle avec la nécessité d'aménager un cheminement piéton depuis le sommet du mont Lachat.
- L'accès direct aux pistes de ski principales desservant Crest Voland (piste des chardons, de la Varoche et du stade) ne serait plus possible sans de gros travaux de terrassement.
- Juste avant l'arrivée, un restaurant se retrouverait survolé par la ligne. Suivant les prescriptions de la dernière version du guide RM2, entrée en application à l'automne 2023, une étude de flux thermique serait donc nécessaire pour évaluer l'incidence du risque d'incendie de ce bâtiment sur l'installation neuve. Compte tenu de la faible hauteur de survol des sièges de type ouverts (inférieur à 15 m au-dessus du sol) les prescriptions techniques à adopter pour gérer ce risque seraient très difficiles, voire impossible à traiter (vue de l'axe de la ligne en rouge au niveau du survol de la terrasse du restaurant ci-dessous).



4 - DESCRIPTION GENERALE de l'INSTALLATION

Réalisation d'un télésiège cabines débrayables d'un débit de 2 600 pers/h. La montée en puissance de l'appareil sera progressive, avec initialement un débit provisoire de 2 200p/h. Le débit définitif s'obtiendra par l'ajout de cabines et/ou de sièges supplémentaires.

Les véhicules seront composés de sièges 6 places et de cabines 10 places. La répartition du débit de l'installation sera de ~1850 p/h en sièges et ~750 p/h en cabines.

A long terme, afin de pouvoir s'adapter aux évolutions des besoins et des conditions d'exploitation, (variation de la fréquentation des activités Eté/Hiver, les évolutions climatiques, ...) la conception de l'installation permettra, si nécessaire, un remplacement des sièges par des cabines, partiellement ou totalement.

A ce stade du projet, le constructeur de l'appareil n'est pas désigné.

Station motrice amont

La gare amont est constituée d'une ossature métallique dont la couverture est habillée en bois en partie basse et elle est en appui sur 2 ouvrages de fondation en béton.

Le débarquement des skieurs se fait dans l'axe.

Un quai côté retour permet l'embarquement et le débarquement des piétons dans les cabines. Seules les cabines sont utilisées pour l'embarquement descente.

Un local d'exploitation, de type chalet, abrite le poste de conduite et de surveillance et il est positionné au niveau de la zone de débarquement.

Une voie de stockage positionnée côté retour permet le stockage de la totalité des cabines (les sièges étant stockés dans les voies des gares). Cette voie est constituée d'une charpente métallique support du rail avec un canon d'habillage au niveau des attaches des véhicules pour les protéger des intempéries.

L'installation est équipée d'une motorisation de type moteur lent. Ceci permet de fiabiliser l'exploitation, de réduire la quantité d'huile nécessaire et d'atténuer sensiblement les bruits de fonctionnement. Cette motorisation présente aussi l'avantage de réduire la consommation électrique de 10 à 12%.

Station retour aval

La gare aval est constituée d'une ossature métallique, dont la couverture est habillée en bois en partie basse. Elle est en appui sur 2 ouvrages de fondation en béton.

Un local d'exploitation, de type chalet, abrite le poste de surveillance au niveau de la zone d'embarquement.

Un quai côté retour permet l'embarquement et le débarquement des piétons dans les cabines.

Ligne

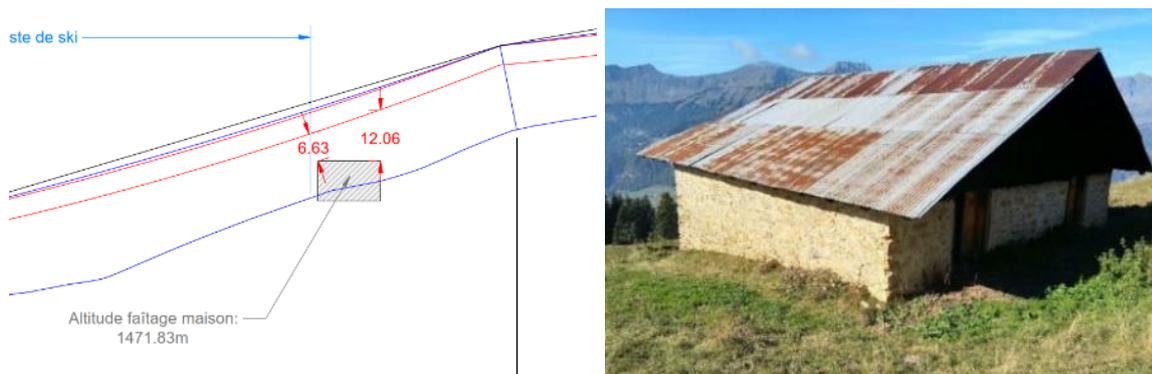
Les ouvrages de ligne sont constitués de pylônes mono fûts fixés sur des massifs bétons.

Les sièges sont équipés de dispositifs pour éviter tout risque de sous marinage des enfants sous les garde-corps (reposes pieds individuels ou quilles pour limiter l'espace sous les garde-corps).

Spécificités de l'installation

Survol de bâtiment présentant des risques d'incendie :

Un bâtiment est présent dans le gabarit relatif aux risques d'incendies à proximité du pylône 10 (voir extrait du profil en long ci-dessous). Il s'agit d'une ancienne étable implantée sur une parcelle communale et pour laquelle des modifications peuvent être réalisées pour permettre de s'affranchir d'un risque de départ d'incendie. Pour évaluer ce risque, et les dispositions à mettre en œuvre, une étude a été réalisée par le bureau d'étude spécialisé PHENIX Conseil avec les conclusions suivantes pour permettre de s'affranchir de tout risque de développement d'incendie au niveau de l'ouvrage :



- Modification de la structure pour supprimer les matériaux inflammables (remplacement de la charpente en bois par une charpente métallique).
- Evacuation de l'ensemble des matériaux inflammable présent à l'intérieur.
- Condamnation du bâtiment avec une interdiction d'entreposer des matériaux à l'intérieur susceptible de créer un départ d'incendie.
- Avant construction de la nouvelle remontée mécanique, la commune devra valider la mise en œuvre de ces prescriptions, ou le déplacement du bâtiment, qui serait alors reconstruit à proximité, sur la parcelle communale mais en dehors de la zone de gabarit relative au risque d'incendie. Si le bâtiment est conservé avec modifications, un dispositif de détection d'incendie (type caméra thermique) sera positionné sur le pylône le plus proche avec renvoi d'information filaire sur l'automatisme de l'installation, pour assurer un contrôle de cet ouvrage qui ne serait plus à risque mais qui resterait présent dans le gabarit relatif au risque d'incendie.

Travaux et constructions associés à la réalisation de l'installation

La construction de l'installation neuve comprend la réalisation des travaux d'aménagements localisés au droit des gares de l'installation :

- Terrassements pour réaménagement de la plateforme aval et des pistes de ski existantes pour raccordement de la zone d'embarquement de l'installation neuve (voir le plan d'aménagement). Reprise des canalisations (alimentation BT, réseau de neige de culture existant...) qui seraient détériorées lors des terrassements.
- Terrassements pour réaménagement de la plateforme amont de l'installation neuve (voir le plan d'aménagement). Reprise des canalisations (alimentation BT, réseau de neige de culture existant...) qui seraient détériorées lors des terrassements. Pas de nécessité de reprise des pistes de ski existantes pour raccordement à la zone de débarquement compte tenu du fait que la position du débarquement est identique à celle de l'installation existante.
- Déboisements nécessaires pour la construction de l'installation neuve en partie haute de la ligne dans une zone de boisement clairsemée ainsi que pour élargissement d'une piste de ski à proximité de l'arrivée de l'installation. Les déboisements ont fait l'objet d'un dossier de demande de défrichement spécifique.
- Construction du local d'exploitation amont avec un sous-sol semi enterré comprenant un poste transformateur, un local de puissance et des locaux pour le personnel.
- Construction du local d'exploitation aval comprenant un poste de conduite et des locaux pour le personnel.
- Réalisation des alimentations électriques enterrées HT et BT neuves et des réseaux d'eau en gares aval et amont pour alimentation des nouveaux locaux d'exploitation (~150 ml).
- Reprise du réseau de neige de culture du front de neige pour donner suite aux terrassements pour implantation de la gare départ.
- Pas de réalisation de tranchée sous la ligne (les multipaires sont aériens).
- Dépose des constituants du télésiège de la Logère existant avec évacuation de l'ensemble du matériel pour ferrailage et recyclage et enfouissement des têtes des massifs bétons de fondation.
- Dépose des constituants du télésiège des Tovats, avec évacuation de l'ensemble du matériel pour ferrailage et recyclage et enfouissement des têtes des massifs bétons de fondation.
- Ce démontage permet de limiter l'impact visuel des remontées mécaniques en particulier sur le front de neige avec seulement 14 pylônes pour l'installation neuve contre 22 actuellement pour l'ensemble des installations à démonter dans le cadre du projet.

- Locaux d'exploitation existants : Les locaux d'exploitation d'arrivée des télésièges existants sont détruits avec évacuation pour recyclage de l'ensemble des gravats. Les bâtiments départs des 2 télésièges existants sont conservés pour le personnel d'exploitation et stockage, ce qui permet de réduire significativement la construction de nouveaux locaux
- En ligne et en gare amont : Pas d'aménagement de pistes 4x4 pour construction des ouvrages neufs ou pour destruction des ouvrages existants supprimés. L'accès aux différentes zones de travaux se fera par des pistes 4x4 existantes ou par hélicoptage pour les zones non accessibles.
- En gare aval : Aménagement d'une bande de roulement jusqu'à la zone d'embarquement depuis l'actuel chemin d'accès à la gare du télésiège des Tovats à proximité (75 ml). Cet accès sera ensuite réutilisé en été, pour la maintenance de l'appareil, la circulation des piétons et des vététistes.

5 – BUDGET

Estimation budgétaire du télésiège cabines débrayable

lots pour prestations de travaux de construction RM	estimatif juillet 2024
Lot 1 : Etudes, fourniture matériel et mise en route	10 300 000,00
Lot 1 : Stockage sièges en gares et cabines en G2	85 000,00
Lot 2 : Réalisation du génie civil et montage	1 620 000,00
Lot 3 : Terrassements de masse et réseaux au niveau des plateformes et du front de neige	160 000,00
Lot 3 : Travaux pour reprise du réseau neige en gare aval avec déplacement regards (300 ml)	180 000,00
Lot 4 : Travaux pour alimentation en énergie électrique (poste transfo et domestique)	200 000,00
Lot 4 : Travaux pour alimentation en énergie électrique (câble HTA et modif poste)	100 000,00
Lot 5 : Réalisation locaux d'exploitation et poste transfo	680 000,00
Lot 6 : Démontage pour ferrailage de l'installation existante	50 000,00
Lot 7 : Défrichements	40 000,00
Aléas	150 000,00
lots pour prestations d'études associées à la réalisation des travaux	estimatif
Mission Maitrise d'œuvre	95 000,00
Mission étude d'impact	35 000,00
Suivi environnemental des travaux	4 500,00
Mission topographique	12 500,00
Mission de coordonnateur SPS	4 500,00
Mission BCT	8 000,00
Mission d'études géotechnique phase construction	14 000,00
Mission d'études géotechnique phase AET	4 000,00
Mission d'études de risque d'avalanches et de crues torrentielles	2 500,00
Divers (publications,...)	25 000,00
Total estimation sur base de prix 2024 (€ HT)	13 770 000,00

Estimation budgétaire du secteur d'apprentissage

lots pour prestations de travaux pour réaménagement du secteur d'apprentissage	estimatif
Lot 1 : Etudes, fourniture matériel et mise en route du télési	300 000,00
Lot 2 : Réalisation du génie civil et montage du télési	100 000,00
Lot 3 : Terrassements de masse et réseaux pour aménagement du secteur débutants	80 000,00
Lot 3 : Terrassements de masse et réseaux pour aménagement du jardin d'enfants	25 000,00
Lot 3 : Terrassements de masse et réseaux pour aménagement de l'espace luges	30 000,00
Lot 4 : Travaux pour alimentation en énergie électrique (BT et domestique)	25 000,00
Lot 5 : Réalisation local d'exploitation du télési (2,5x2,5m2)	40 000,00
Lot 6 : Matériel de sécurité pour délimiter le jardin d'enfants et l'espace luges	60 000,00
Lot 7 : Tapis neige pour accès au front de neige depuis le parking	230 000,00
Tapis neige pour le jardin d'enfants (Déplacement tapis ESF existant)	-
Aléas (10% des lots de travaux)	89 000,00
lots pour prestations d'études associées à la réalisation des travaux	estimatif
Mission Maitrise d'œuvre pour réalisation du télési (dans marché MOE ERIC)	11 965,00
Mission de maitrise d'œuvre pour aménagement de la zone ludique et construction du tapis (hors marché de MOE existant)	14 600,00
Mission étude d'impact (commun avec la remontée mécanique)	-
Suivi environnemental des travaux (commun avec la remontée mécanique)	-
Mission topographique complémentaire (relevés existants)	-
Mission de coordonnateur SPS	3 500,00
Mission d'études géotechnique phase construction	3 500,00
Mission d'études géotechnique phase AET	-
Mission d'études de risque d'avalanches et de crues torrentielles	-
Divers (publications,...)	7 000,00
Total estimation sur base de prix 2024 (€ HT)	1 019 565,00

6 - CARACTERISTIQUES DE L'APPAREIL

Constructeur	:	non désigné
Télesiège à attaches débrayables	:	sièges 6 places / cabines 10 places
Longueur suivant la pente	:	~ 1 610,00 m
Dénivelée	:	~ 374,30 m
Station motrice	:	Amont
Station de tension	:	Aval
Sens de montée	:	gauche
Débit max cumulé (montée seulement)	:	~2 600 pers/h
Débit sièges (montée seulement)	:	~1 850 sk/h
Débit cabines (montée et descente)	:	~750 pers/h
Vitesse	:	5,5 m/s maxi
Nombre de véhicules	:	~ 60 sièges et 15 cabines
Embarquement skieurs	:	dans l'axe
Débarquement skieurs	:	dans l'axe
Conditions d'exploitation	:	100% montée ~29 % descente (cabines)
Exploitation descente	:	piétons dans les cabines
Période d'exploitation	:	hivernale et estivale
Exploitation nocturne	:	oui
Niveau d'embarquement (dessus quai)	:	1 220,30 m
Niveau débarquement (dessus quai)	:	1 595,70 m

7 - LISTE des INTERVENANTS

Maitre d'ouvrage : SIVU domaine skiable de Crest Voland Cohennoz
Mairie de Crest Voland
73 590 CREST VOLAND
T : 04 79 31 88 20

Représenté par B. GARDET

Exploitant : SPL Crest Voland Cohennoz
Télesiège de la Logère
73 590 CREST VOLAND
T : 04 79 31 70 33

Représenté par JF. BLANCHON

Maître d'œuvre : E.R.I.C.
18 rue de la Tuilerie
38170 SEYSSINET
Tél : 04 38 12 35 10

Représenté par L. ARLAUD

Constructeur : non désigné à ce jour

Génie civil, montage : Non désigné à ce jour

BCT : Non désigné à ce jour

Géotechnicien : SAGE
BP 17, 2 Rue de la Condamine
38610 GIERES
Tél : 04 76 44 75 72

Représenté par M. CAMUS

ANNEXE à la présente note :

Présentation sous forme d'un diaporama PPT, avec notamment les plans d'aménagement, les insertions paysagères et les locaux techniques.