
DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

EXPLOITATION DE LA LIGNE TOURISTIQUE FERROVIAIRE ENTRE LA MURE ET LE GRAND BALCON

NOTE DE PRESENTATION DU PROJET

- Création d'une gare et centre de maintenance et sous-station
- Réaménagement et création d'un quai pour l'arrêt à la Mine Image
- Création d'un belvédère (restaurant, terrasse, promenade piétonne)
- Création d'une centaine de mètres de voies ferrées nouvelles (*retournement des trains au sommet et liaison avec le CEM*)
pour le train touristique de La Mure »

Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
PMO	CAG	ACI

Projet	Phase	Émetteur	Système	Type doc.	N° Chrono	Indice
TDLM	AVP	PMO	ENV	RPT	2	A

Sommaire

1	Présentation du projet	3
1.1	Préambule	3
1.3	Synoptique de la ligne	4
1.5	Plan de localisation du projet et périmètre d'intervention	7
1.6	Zone de la gare de La Mure	14
1.7	Zone de l'arrêt Mine Image	16
1.8	Zone du Belvédère	18
2	Les coupes d'arbres	22
3	ANNEXES	23
3.1	Vues du site d'implantation de la Gare de La Mure	23
3.2	Vues du site d'implantation à la Mine Image	26
3.1	Vues de la zone du Belvédère.....	31
3.2	Zones naturelles protégées, d'inventaires ou sous-gestion	40
3.3	Extrait du Schéma Régional de Cohérence Ecologique	42

1 PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le chemin de fer de La Mure a été construit au XIXe siècle pour le transport du charbon depuis le plateau Matheysin vers Saint Georges de Commiers, gare d'interface avec le réseau ferré national.

Suite à la fermeture des sites charbonniers, le chemin de fer a été reconverti en chemin de fer touristique. Après plusieurs années d'exploitation dans le cadre de délégation de service public successifs, l'exploitation du service a été interrompue suite à un éboulement intervenu au niveau du viaduc de la Clapisse, situé au PK 13.450.

C'est dans le cadre de la volonté du Département pour la reprise de l'exploitation du train touristique de La Mure sur la portion du tracé de la voie allant de la gare de La Mure au secteur dit du Grand Balcon (15 km de tracé de voie) qu'Edeis s'est vue confier la remise en état et l'exploitation de la ligne.

Les années d'interruption de l'exploitation commerciale de la ligne ont laissé une infrastructure historique globalement fiable mais usée et datée, nécessitant des travaux afin de pérenniser l'usage et atteindre un niveau adapté en matière de qualité d'accueil et de sécurité.

Les conditions d'accueil du public et de travail des employés doivent être complètement repensés, à la fois pour équiper la gare de La Mure d'infrastructures viables au projet et d'autre part pour mettre aux normes et rendre fonctionnelles les installations existantes.

Ce nouveau projet est donc l'occasion de créer :

- Un parking à la gare de La Mure, adapté pour la clientèle avec des circulations aisées,
- Une nouvelle gare à La Mure, permettant de concentrer plusieurs fonctionnalités en plus de la vente de billets, telles qu'une cafeteria, un hall d'exposition, une boutique,
- Un centre de remisage et de maintenance des trains moderne, regroupant la sous-station d'alimentation de la ligne ainsi que les bureaux administratifs,
- Un restaurant au Grand Balcon, avec une vue panoramique sur le lac de Monteynard, permettant d'accueillir plus de 100 places assises en intérieur, près de 100 places en terrasse,
- Une terrasse panoramique dans la continuité du cheminement piéton,
- Une aire de retournement afin de permettre à la locomotive de se positionner dans le sens du départ,
- Une promenade piétonne entre le quai du terminus du Grand Balcon (au niveau de l'aire de retournement) et passant par la zone du Restaurant et jusqu'au Belvédère. Cette promenade est réalisée sur l'emprise de la voie ferrée.

La voie ferrée déjà existante ne sera pas modifiée et fera uniquement l'objet de travaux de rénovation et de mise en sécurité au sein des emprises actuelles.

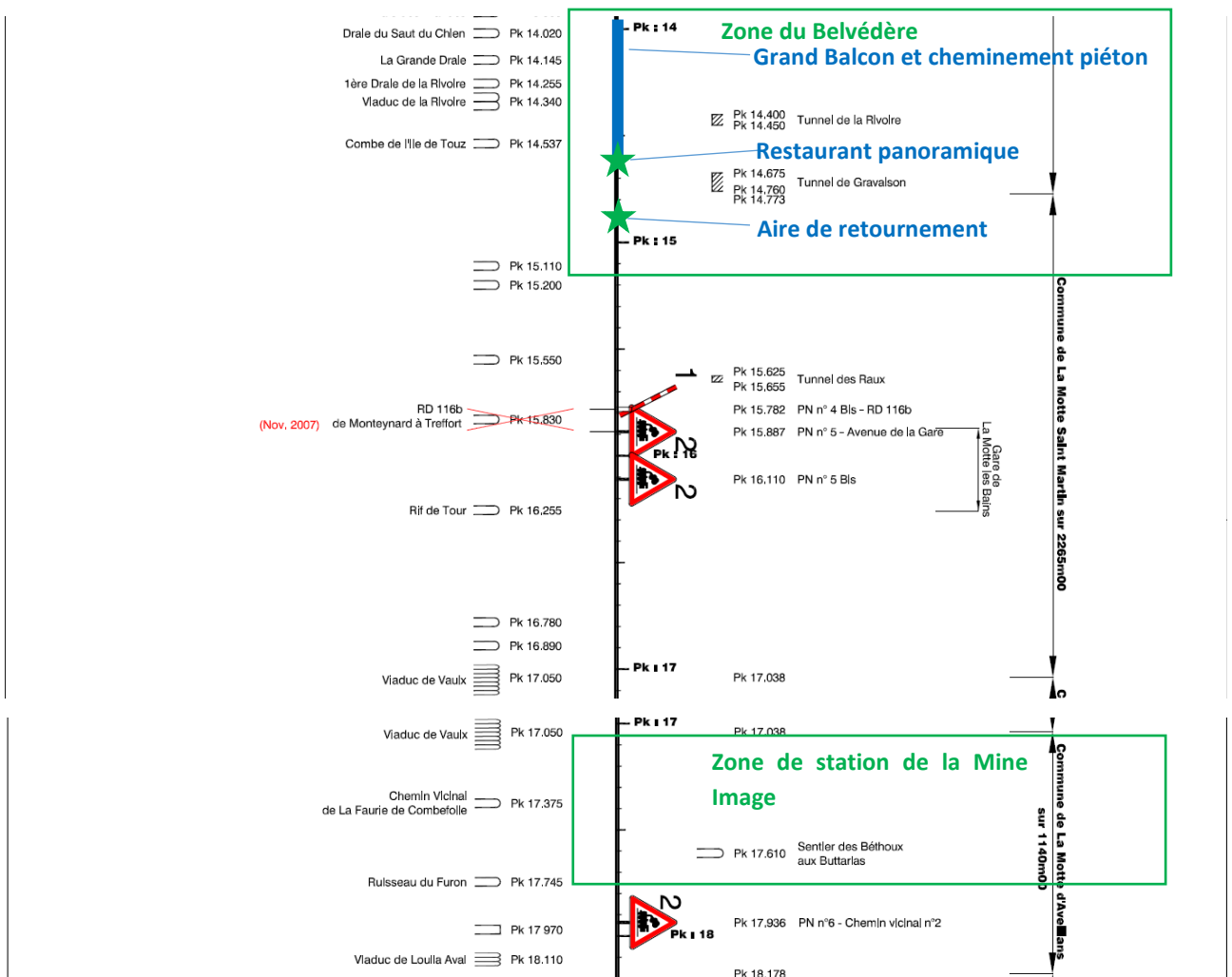
1.3 Synoptique de la ligne

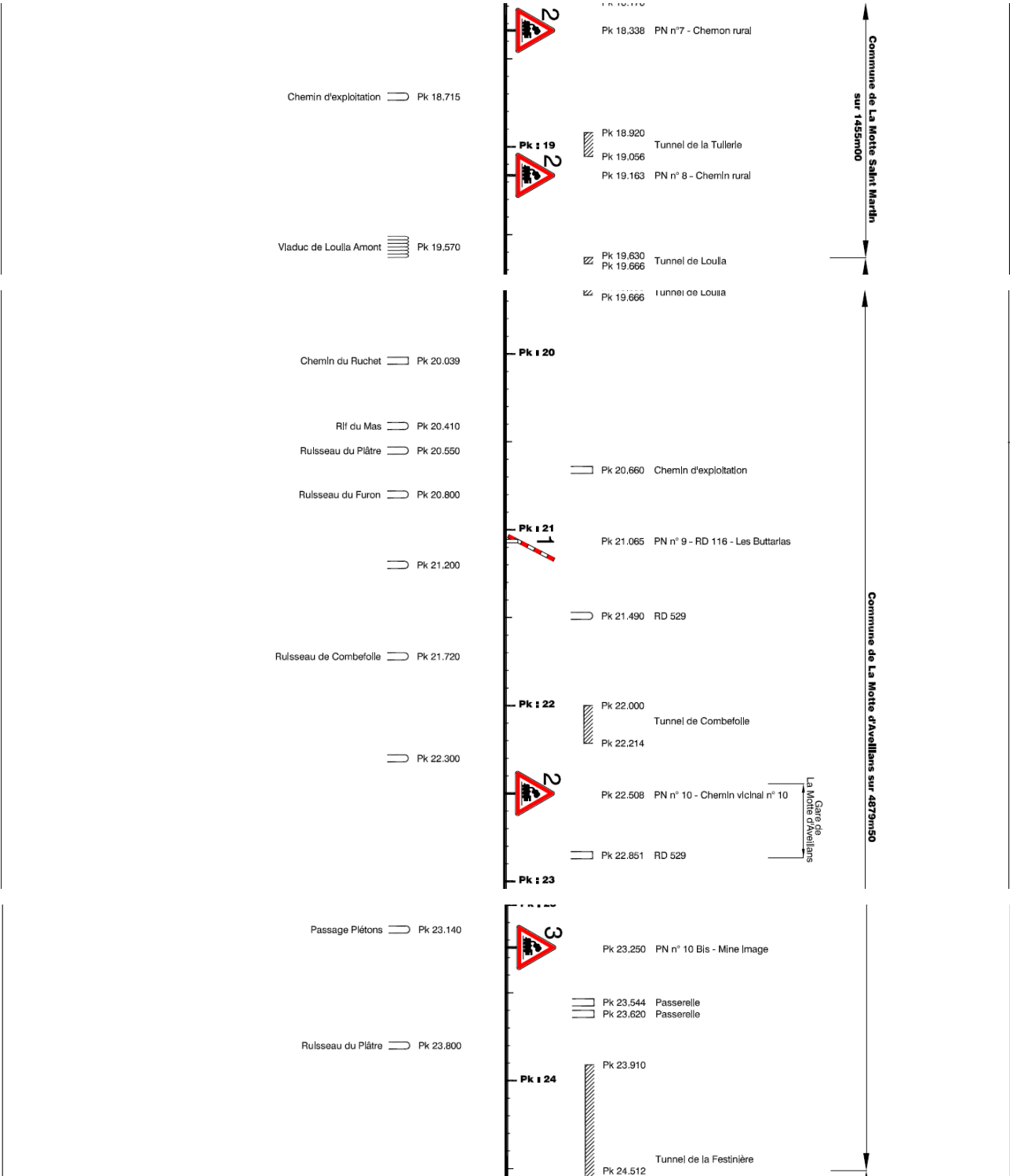
1.3.1 Description de la future exploitation

Le projet est découpé en 3 zones distinctes :

- La zone de la gare de La Mure, allant du PK 30.370 au PK 29.930,
- La station de la Mine Image à la Motte d'Aveillans, située entre le PK 17 et le PK 18,
- La zone du Belvédère, allant du PK 13.9 au PK 15.

1.3.2 Synoptique





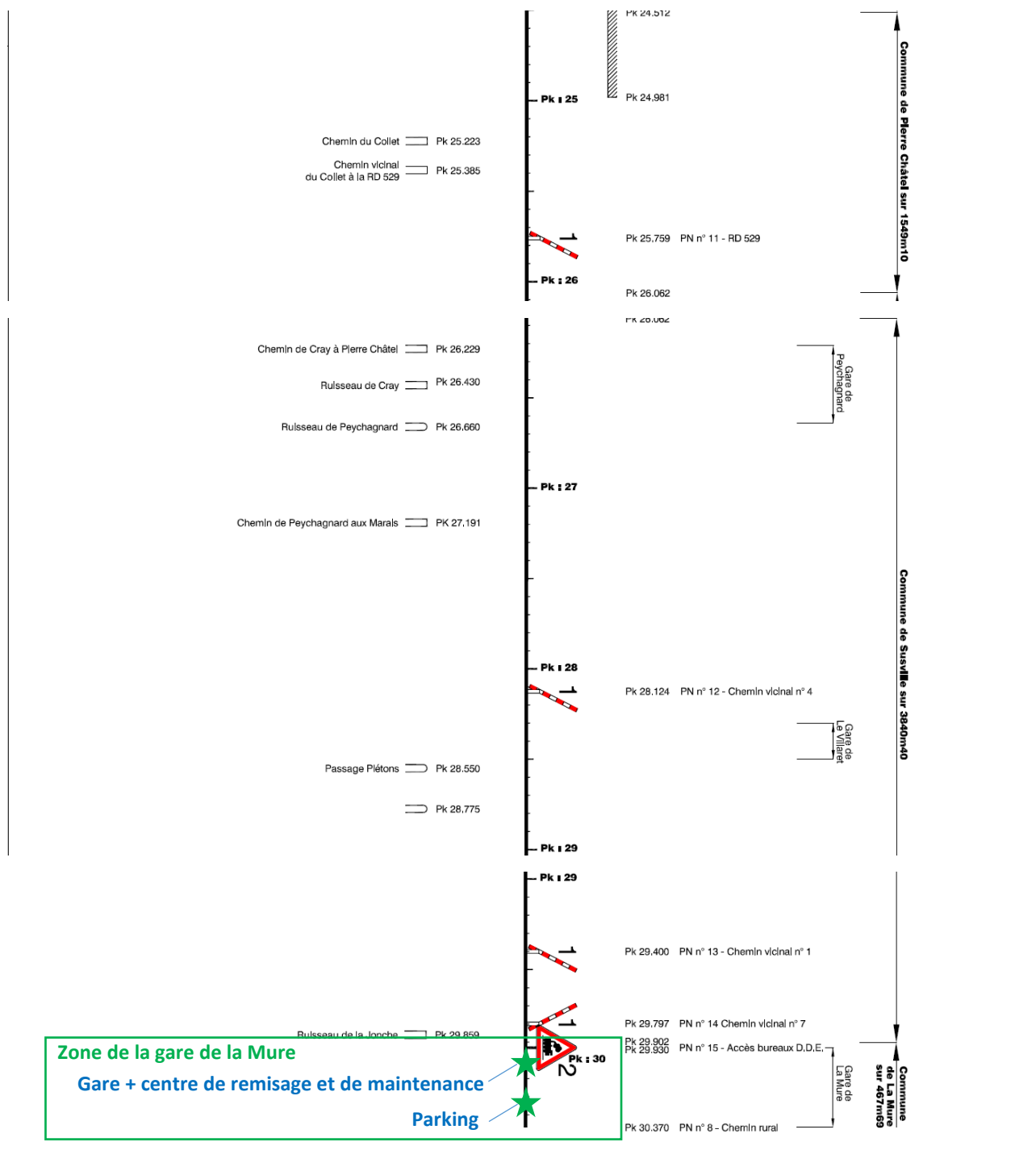
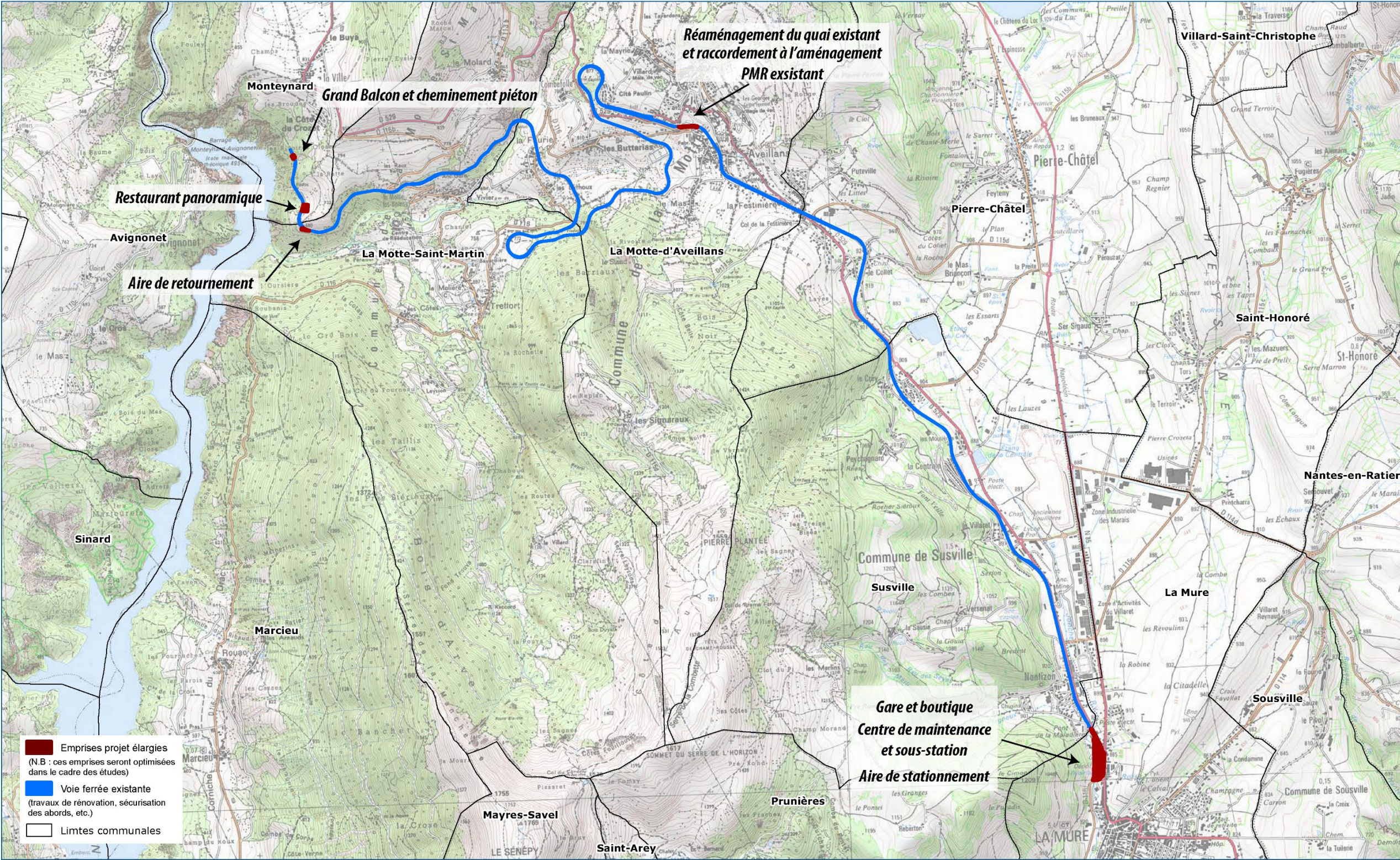


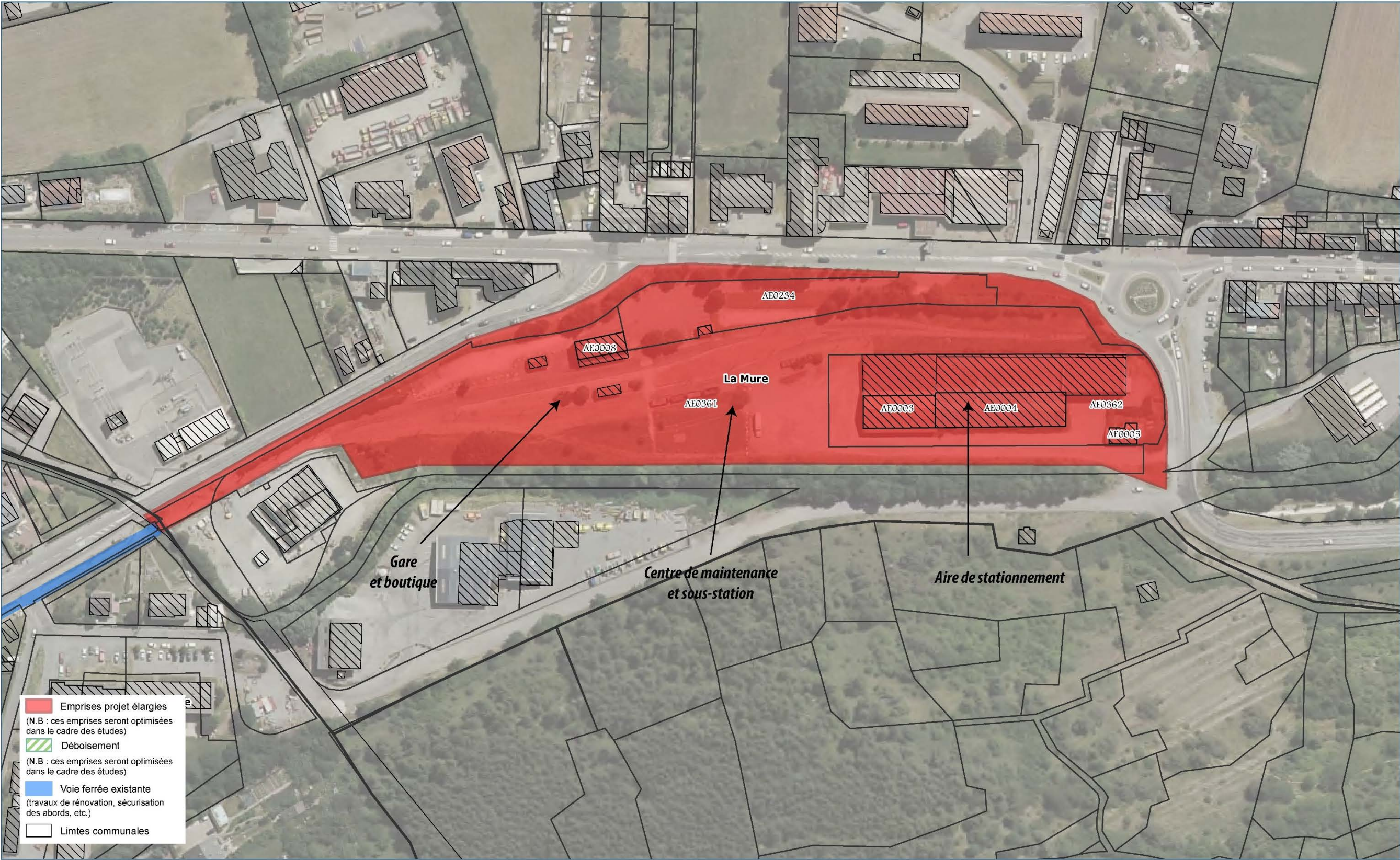
Figure 1 Synoptique du tracé de la ligne, avec zones dédiées du projet

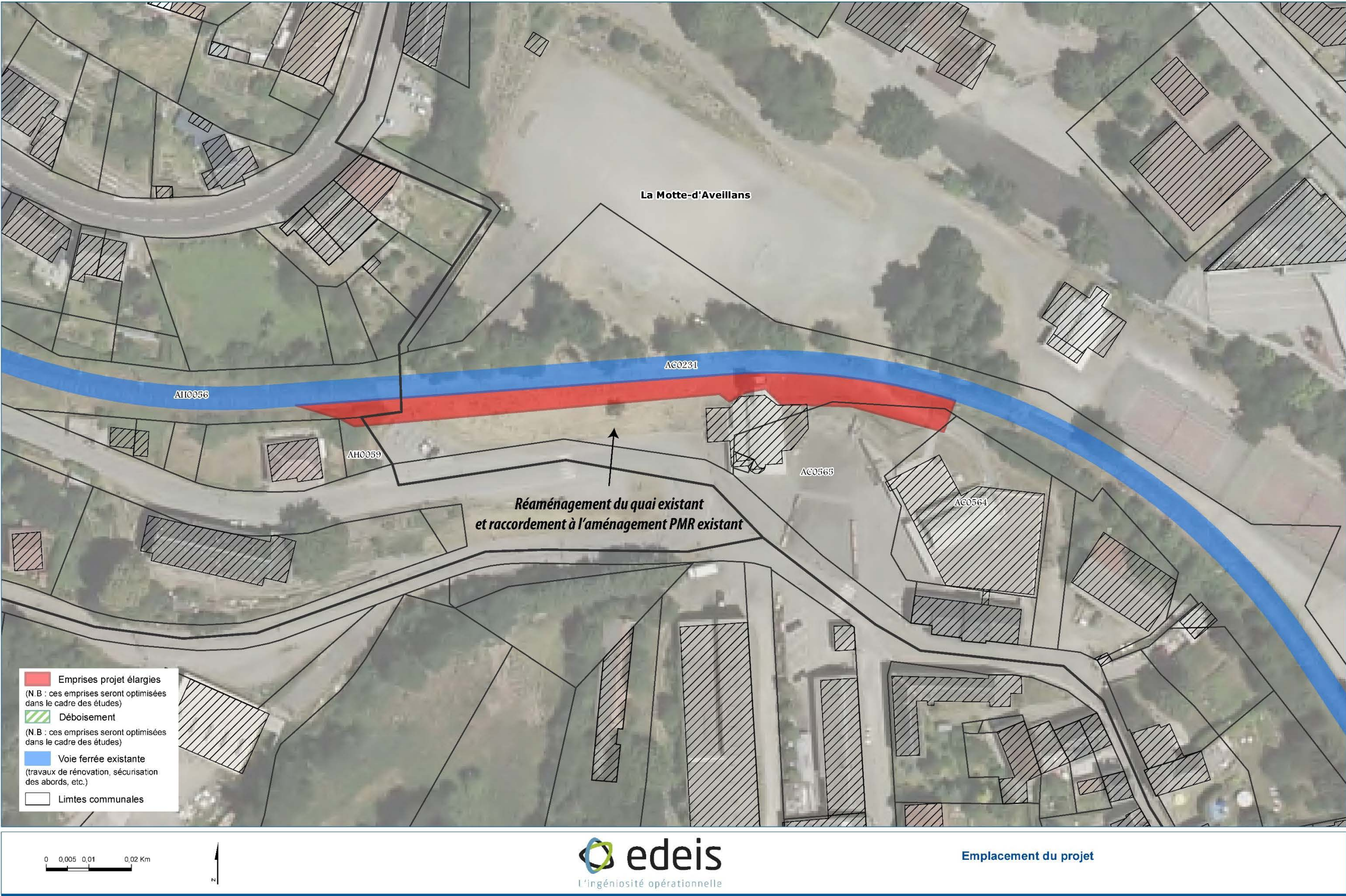
1.5 Plan de localisation du projet et périmètre d'intervention

Les cartes et plans figurant aux pages suivantes permettent de localiser le projet et de visualiser ses emprises.

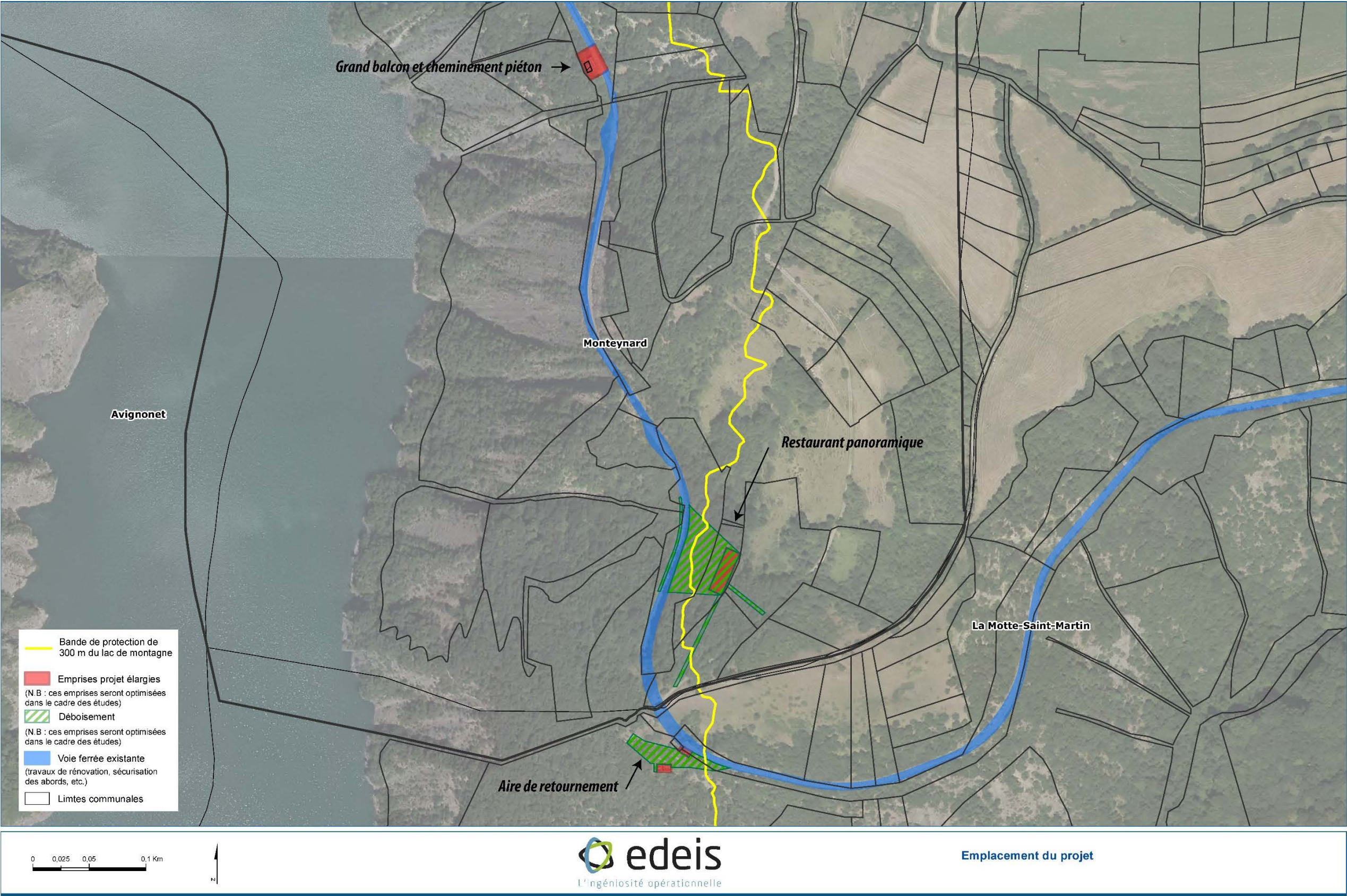
Il est à noter que les emprises figurant sur les plans ne pourront qu'être optimisées dans le cadre des études projet.



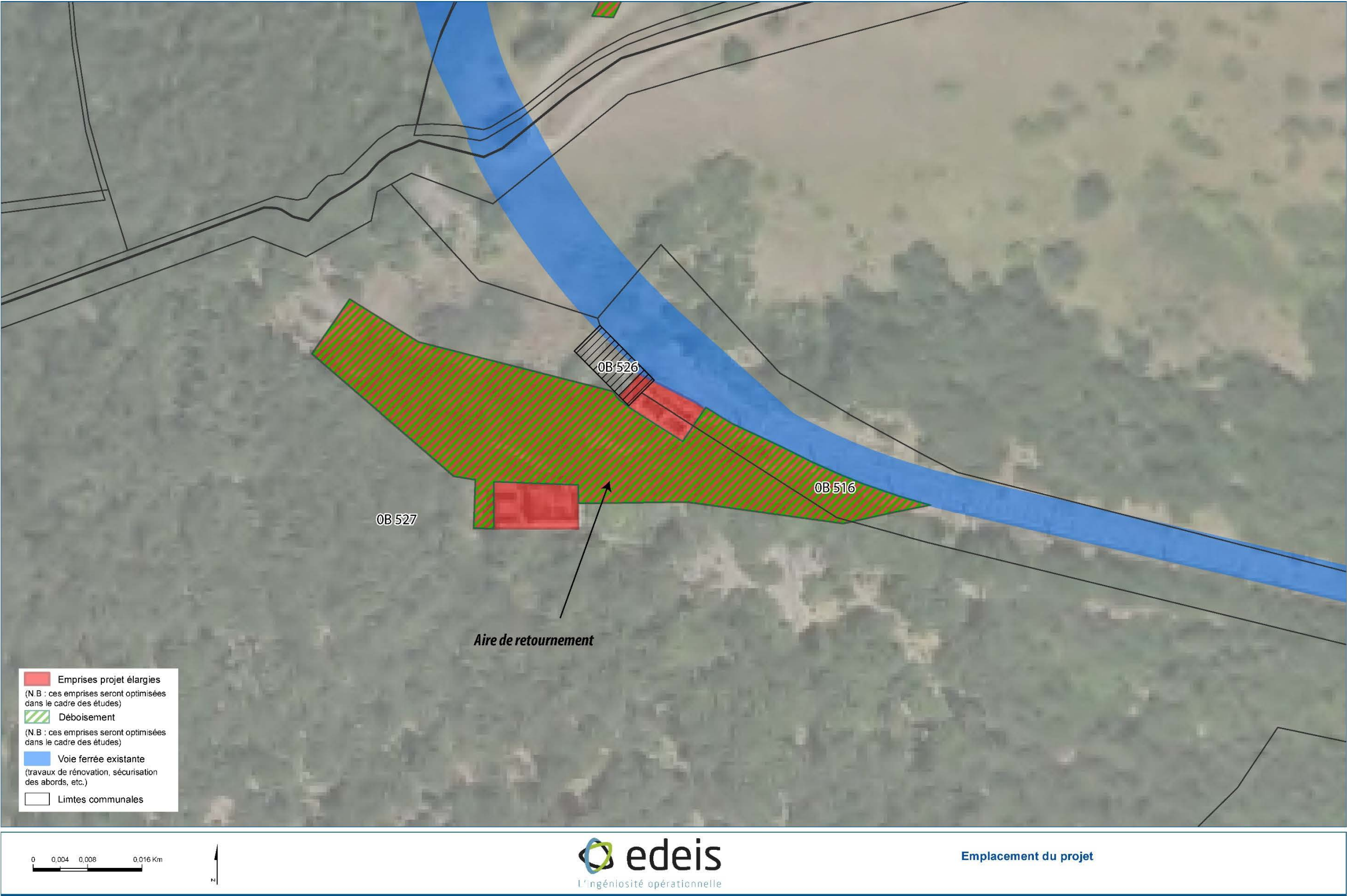




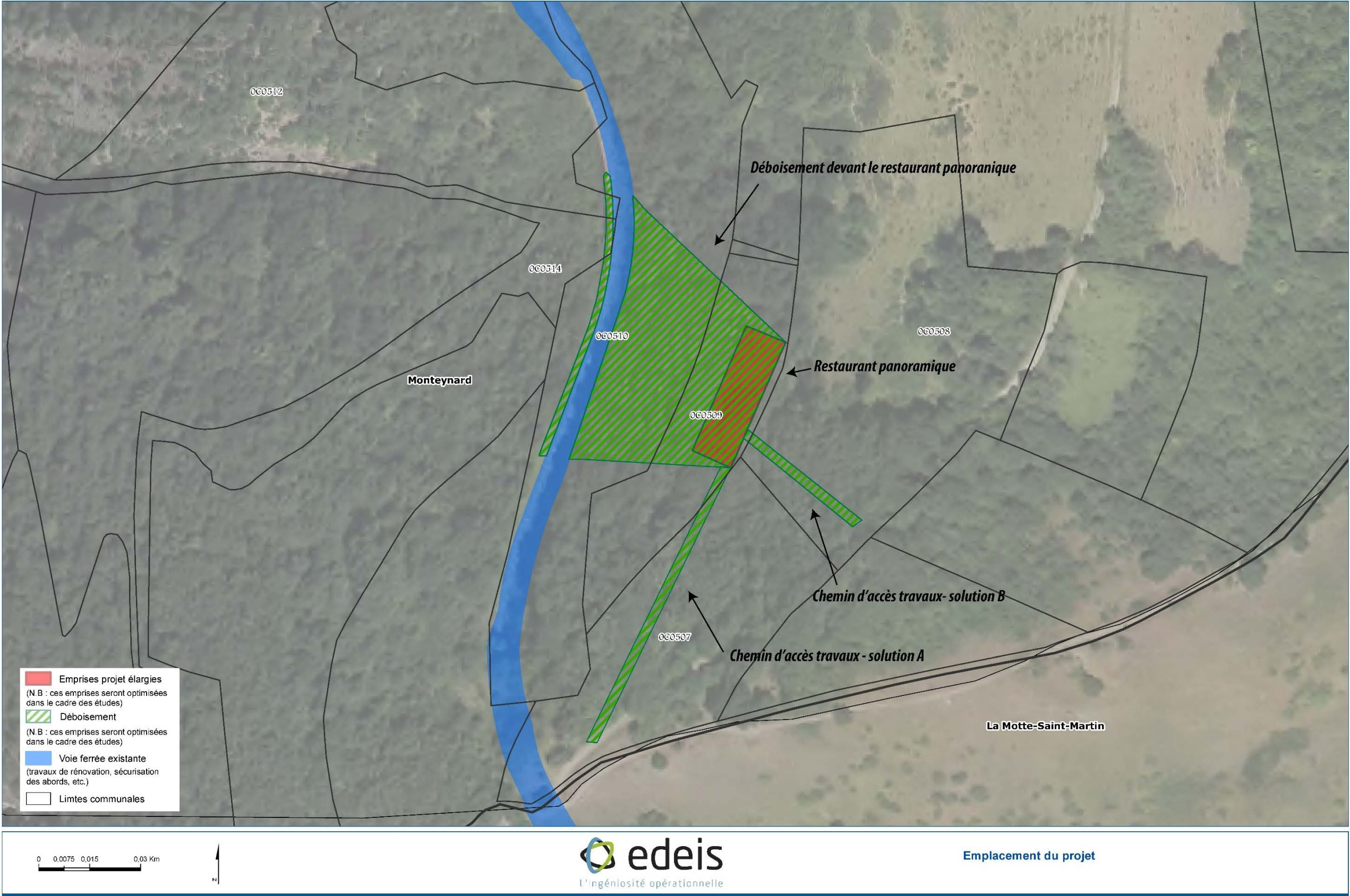
Carte 2 : Zone de la Mine Image



Carte 3 : Zone du Belvédère



Carte 4 : Zone du Belvédère -zoom sur l'emplacement de l'aire de retournement



Carte 5 : Zone du Belvédère -zoom sur l'emplacement du futur restaurant

1.6 Zone de la gare de La Mure

La nouvelle gare de La Mure a pour ambition d'être un pôle d'attraction ; c'est la zone d'entrée du visiteur sur le site touristique et la zone de départ du train. Le nouveau bâtiment deviendra ainsi la vitrine du projet.

L'opération comporte la réalisation :

- D'un bâtiment nouveau, situé en face de l'actuel bâtiment gare de La Mure de l'autre côté des voies,
- D'un parking en surface,
- Du traitement paysager de l'ensemble de la zone.

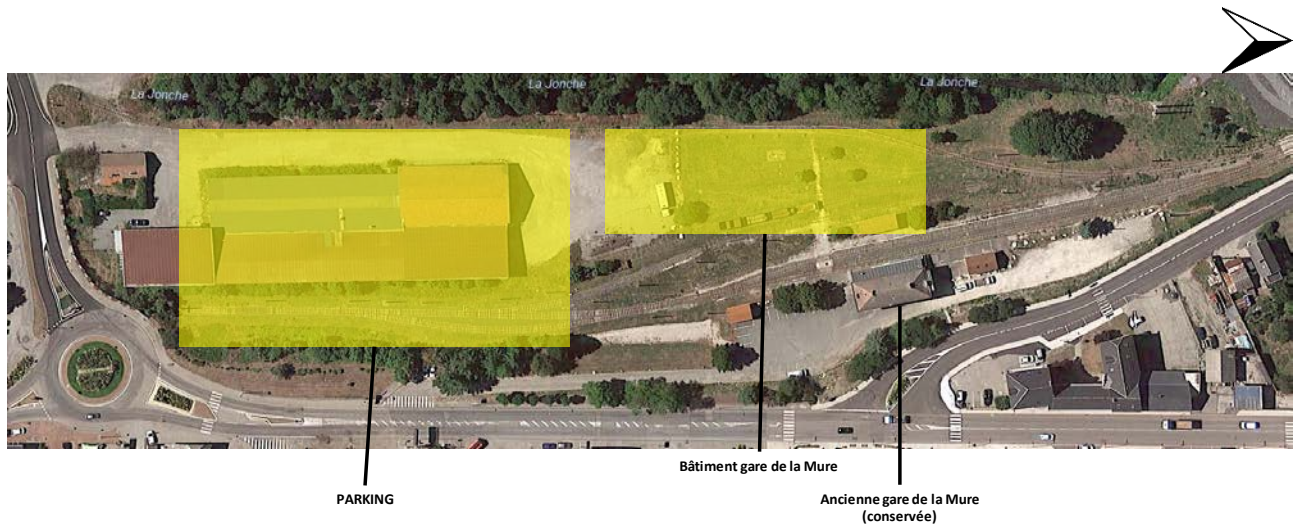


Figure 2 Implantation et emprise du bâtiment gare de La Mure – CDEM et Parking (plan susceptible d'évoluer)

1.6.1 Bâtiment gare de La Mure

Le bâtiment de la gare de La Mure est aménagé de plain-pied, facilitant les circulations PMR. Il est composé de plusieurs espaces distincts, dédiés aux visiteurs, au personnel et à la maintenance du matériel roulant, tels que :

- Des locaux accessibles au public (env. 780 m²) : un espace d'accueil, un espace de vente de billets, un hall d'exposition, des sanitaires et une cafétéria,
- Des locaux accessibles au personnel en charge de l'exploitation : un atelier (560 m²), un centre de remisage des trains, une zone de stockage des pièces de rechange (80 m²), un espace dédié à l'installation de la sous-station (104 m²), une réserve (107 m²)
- Des bureaux avec sanitaires (env. 151 m² + env. 44 m²).

Le schéma ci-après permet de donner des précisions quant aux emprises de la structure, ainsi que de sa décomposition fonctionnelle :

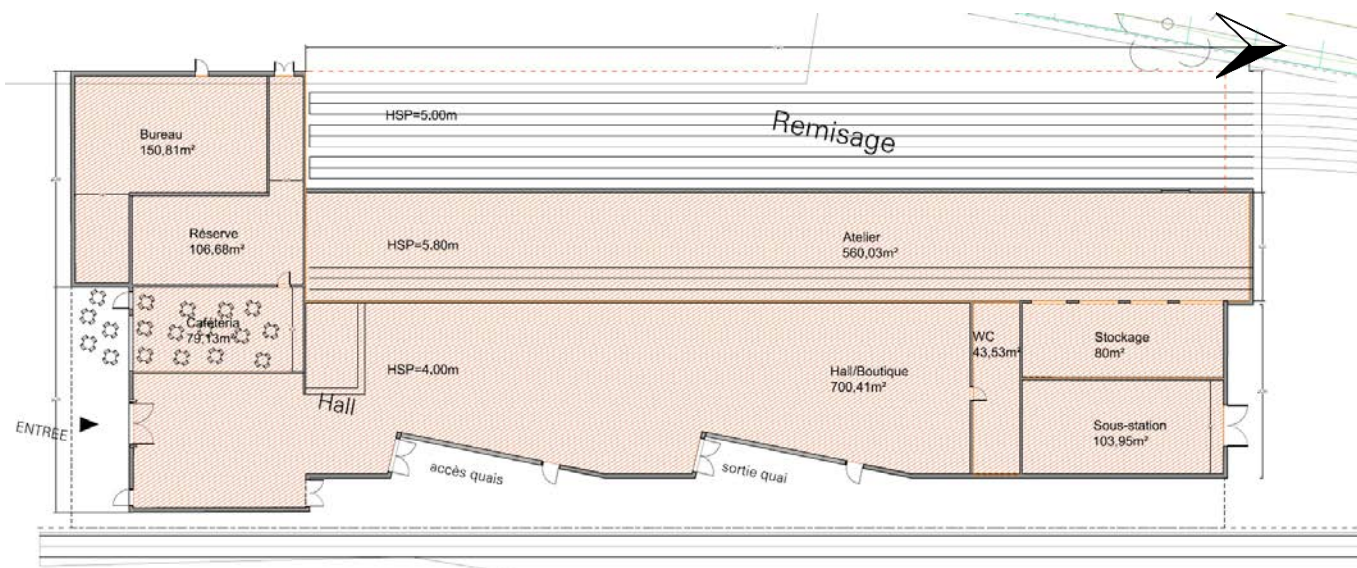


Figure 3 Plans du bâtiment gare de La Mure – Centre de remisage et maintenance (plan susceptible d'évoluer)

1.6.2 Parking

Le parking, situé au sud du bâtiment de la gare de La Mure, est dimensionné pour les périodes de forte affluence (soit environ 1500 personnes par jour, dans l'hypothèse de fréquentation maximale). La surface d'aire de stationnement (13000 m²) est donc prévue pour accueillir 200 places pour véhicules particuliers, 6 stationnements réservés aux personnes à mobilité réduite, ainsi qu'un espace de dépose pour la descente des cars et personnes peu mobiles prévu face à l'entrée de la gare.

L'accès à l'entrée de la gare est assuré par un chemin piétonnier sécurisé et éclairé.



Figure 4 Plans du parking (plan susceptible d'évoluer)

1.7 Zone de l'arrêt Mine Image

La création d'un arrêt au niveau du musée de la Mine Image nécessite le réaménagement du quai existant sur environ 90 m, la création d'un abri de quai, ainsi que d'une allée piétonne (avec accessibilité PMR) allant du quai au musée.



Figure 5 Vue aérienne de la zone de l'arrêt Mine Image



Figure 6 Coupe et vue du futur quai de la station Mine Image (plan susceptible d'évoluer)

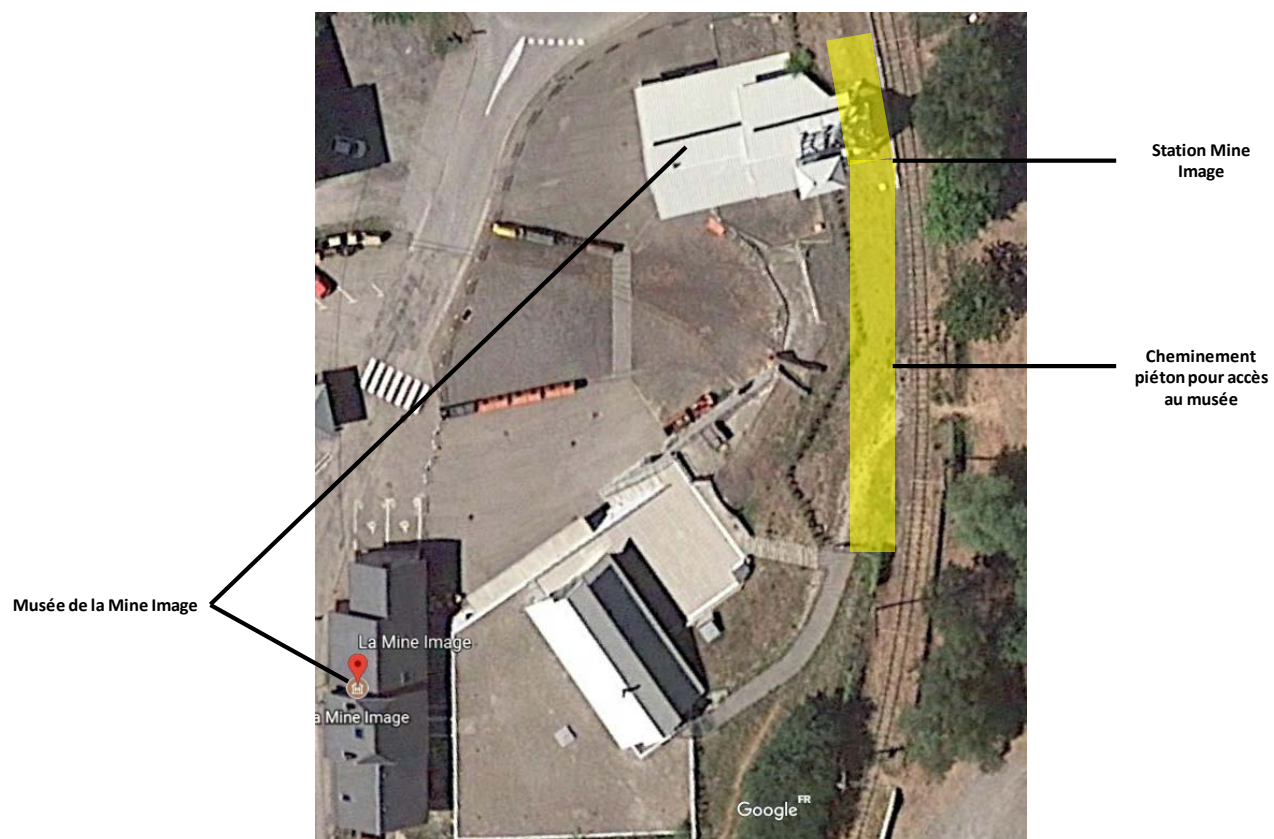


Figure 7 Vue aérienne de la zone de l'arrêt Mine Image – cheminement piéton à aménager

1.8 Zone du Belvédère

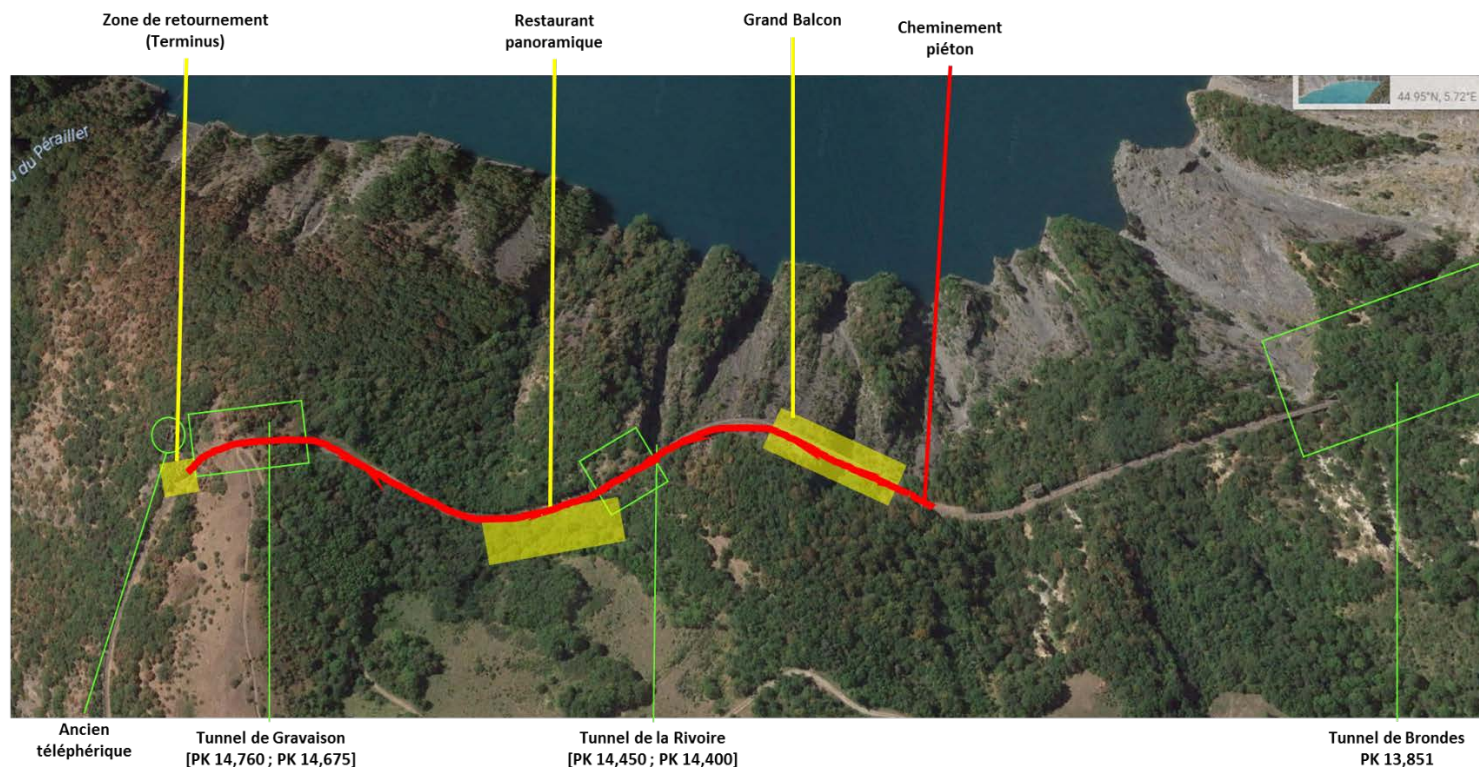


Figure 8 Zone du Belvédère : aménagements existants et futurs aménagements

N.B. : les réalisations du restaurant et de la voie de retournement induiront des déboisements (Cf. partie **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Les emprises de ces derniers ne pourront qu'être optimisées lors des études ultérieures.

1.8.1 Aire de retournement

Le parcours aller du passager se termine au quai du terminus du Grand Balcon, juste avant le tunnel de Gravaison.

C'est à cet endroit que débute le cheminement piéton, et où est prévu une aire de retournement pour la locomotive de tête, constituée d'une voie d'évitement (boucle d'environ 200 m).

L'ancien quai et voie ferrée située entre les deux bâtiments visualisables sur le plan suivant seront utilisés et réaménagés.



Figure 9 Implantation de l'aire de retournement (plan susceptible d'évoluer)

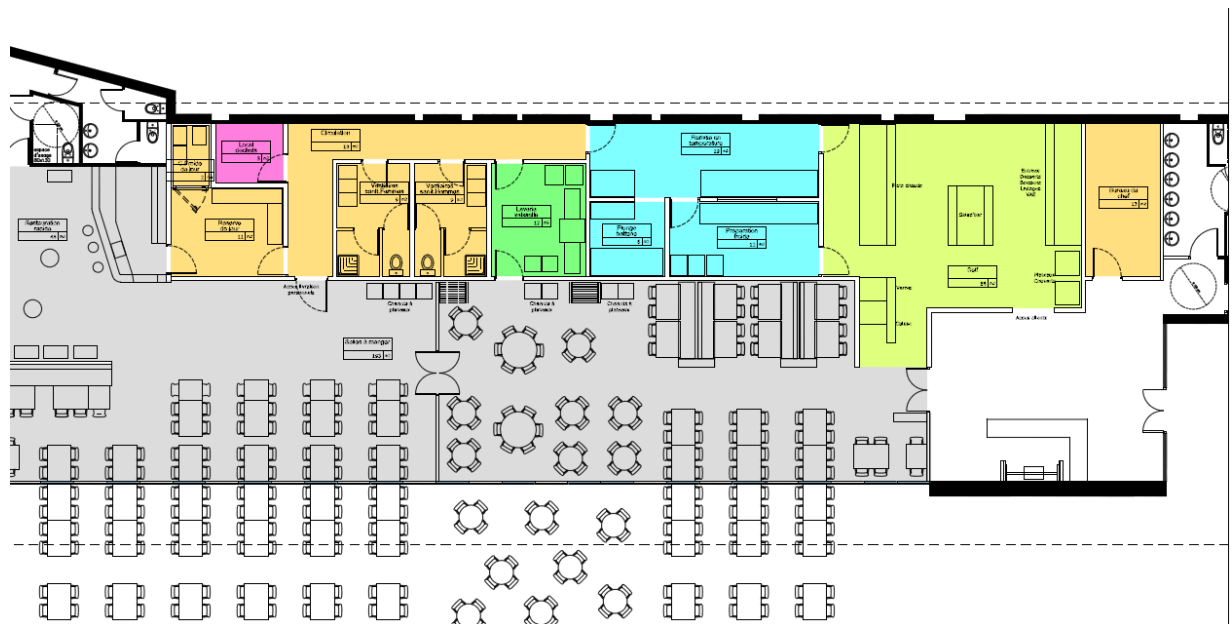
1.8.2 Restaurant

Le restaurant est implanté sur les parcelles 507, 508, 509 et 510. Le visiteur accède au restaurant via la promenade piétonne traversant le tunnel de Gravaison et continuant jusqu'au Grand Balcon.





L'architecture et l'insertion paysagère du restaurant sont étudiées afin d'offrir une halte face à une vue sur le Lac du Monteynard, grâce à une terrasse extérieure. Le restaurant est positionné en dehors de bande de non-constructibilité de 300 m à compter de la rive du lac de montagne de Monteynard-Avignonet.

Les espaces fonctionnels à l'intérieur du bâtiment sont aménagés sur un étage, avec des espaces dédiés aux visiteurs et au personnel de restauration tels que :

- Espaces accessibles au public :
 - Une salle restaurant,
 - Un self,
 - Une zone de vente à emporter,
 - Des sanitaires.
- Espaces accessibles au personnel en charge de l'exploitation :
 - Une cuisine et plonge,
 - Un local déchet.



LEGENDE DE REPERAGE DES ZONES

	ZONES SALES		ZONES FILTRES
	ZONES SOUILLEES		ZONES PROPRES

20

1.8.3 Voie d'accès temporaires pour les travaux du restaurant

Les matériaux et engins de chantier seront acheminés autant que possible par voie ferrée mais ceux-ci pourront également potentiellement être acheminés par une chemin carrossé existant prolongé jusqu'à la zone du restaurant (deux solutions d'accès étudiées à ce jour).

Dans le cas où il serait retenu le fait de réaliser un cheminement pour la circulation des engins de chantier, les terrains feront l'objet d'une remise en état après travaux.

1.8.4 Cheminement piéton et Grand Balcon

La promenade s'étend sur environ 600 m de long, allant du terminus au Grand Balcon, en passant devant le Restaurant. L'emprise de ce cheminement piéton est située sur l'actuelle voie ferrée, et est accessible aux personnes à mobilité réduite. Elle sera réalisée en strail.

L'arrivée au Belvédère est le point d'orgue de la composition. Une grande terrasse panoramique d'environ 220 m² est prévue, afin de permettre aux visiteurs de se reposer, de pique-niquer et d'admirer la vue tout en étant assis et abrités par une couverture partielle. Elle sera implantée en lieu et place d'un bâtiment existant.

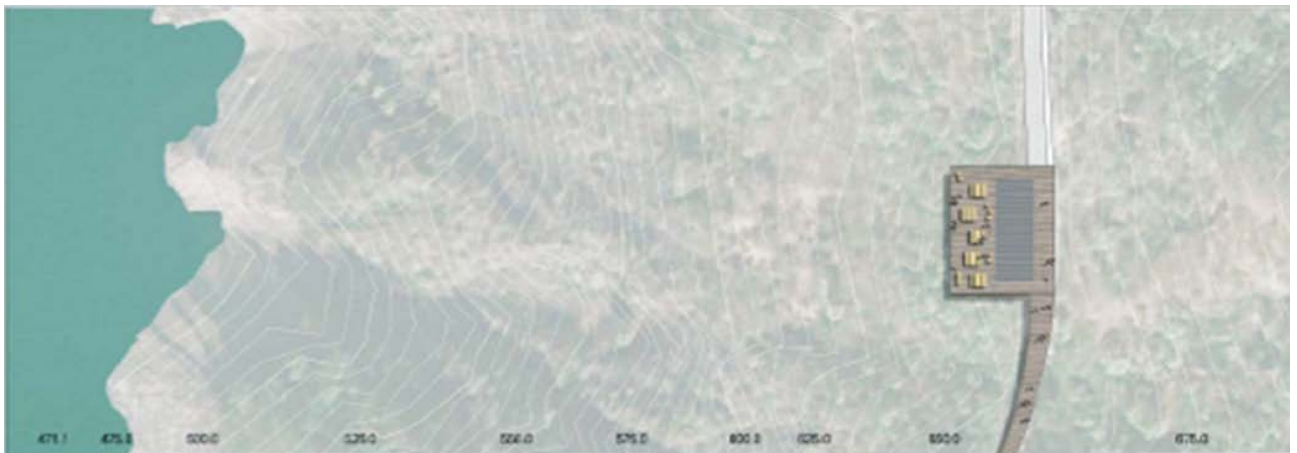


Figure 11 Coupe du Belvédère et rendu envisagé (image d'intention du projet, susceptible d'évoluer)

2 LES COUPES D'ARBRES

Il sera nécessaire couper des arbres en amont de la réalisation des travaux d'aménagement du restaurant et de la voie de retournement au niveau de la zone du Belvédère.

Les surfaces ci-dessous sont données à titre indicatif et sont des surfaces maximales. Elles seront optimisées dans le cadre des études de conception, afin de limiter au maximum les impacts du projet sur les espaces boisés.

Commune	Aménagement	Surface (arrondi à)
La Motte Saint-Martin	Aire de retournement	1100 m ²
Monteynard	Restaurant	2990 m ²
	Voie d'accès travaux (solution A)	253 m ²
	Voie d'accès travaux (solution B)	126 m ²
Total surface	- sans voie d'accès travaux créée)	4090 m²
	- avec voie d'accès travaux créée (sol. A)	4343 m²
	- avec voie d'accès travaux créée (sol. B)	4216 m²

Concernant le périmètre « restaurant », les emprises concernées par des boisements sont actuellement constituées par une mosaïque de hêtraie calcicole et de fourrés mésophiles contenant les essences suivantes : Hêtre (*Fagus sylvatica*), Frêne élevé (*Fraxinus excelsior*), Noisetier (*Corylus avellana*), Erable champêtre (*Acer campestre*), Troène commun (*Ligustrum vulgare*) et Aubépines (*Crataegus* spp.).

Une étude fine des boisements permettra de définir s'il s'agit de boisements au sens du code forestier et ainsi si les déboisements sont soumis à autorisation de défrichement.

A noter que conformément à la réglementation l'état boisé d'un terrain est qualifié de forêt lorsque les conditions suivantes sont réunies (source IGN) :

- Hauteur des arbres à maturité ≥ 5 m
- Couvert des arbres et arbustes d'essences forestières présents sur le sol $\geq 10\%$ de la surface considérée (≥ 50 ares)
- Pour les boisements linéaires : largeur du peuplement ≥ 20 m
- Pour les plantations : densité minimale de 500 brins d'avenir bien répartis à l'hectare (100 brins pour les peupleraies)

3 ANNEXES

3.1 Vues du site d'implantation de la Gare de La Mure



Figure 12 : Vue aérienne de la zone d'implantation de la gare de La Mure

Figure 13 : Vue n°1 « Zone
gare de La Mure »



*Figure 14 : Vue n°2 « Zone
gare de La Mure »*



*Figure 15 : Vue n°3 « Zone gare
de La Mure »*



*Figure 16 : Vue n°4 « Zone gare
de La Mure »*



*Figure 17 : Vue n°5 « Zone gare
de La Mure »*



3.2 Vues du site d'implantation à la Mine Image

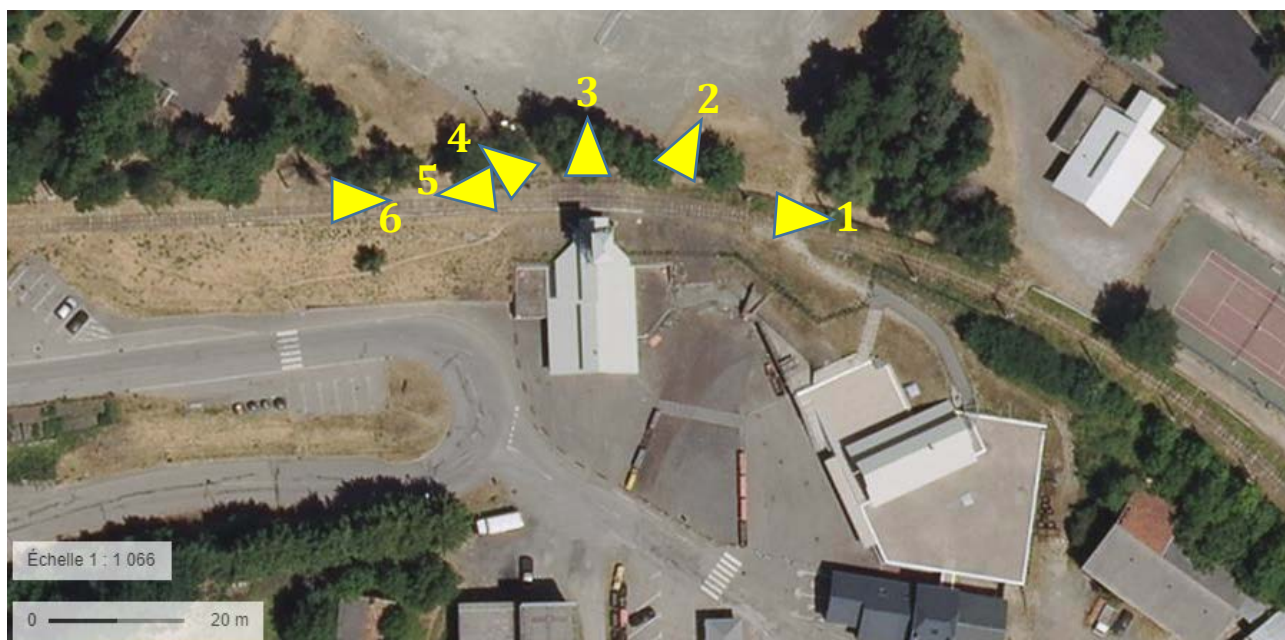


Figure 18 : Vue aérienne de la zone d'implantation à la Mine Image

Figure 19 : Vue n°1 « Zone
Mine Image »



Figure 20 : Vue n°2 « Zone
Mine Image »



Figure 21 : Vue n°3 « Zone
Mine Image »



*Figure 22 : Vue n°4 « Zone
Mine Image »*



*Figure 23 : Vue n°5 « Zone
Mine Image »*



Figure 24 : Vue n°6 « Zone
Mine Image »



3.1 Vues de la zone du Belvédère

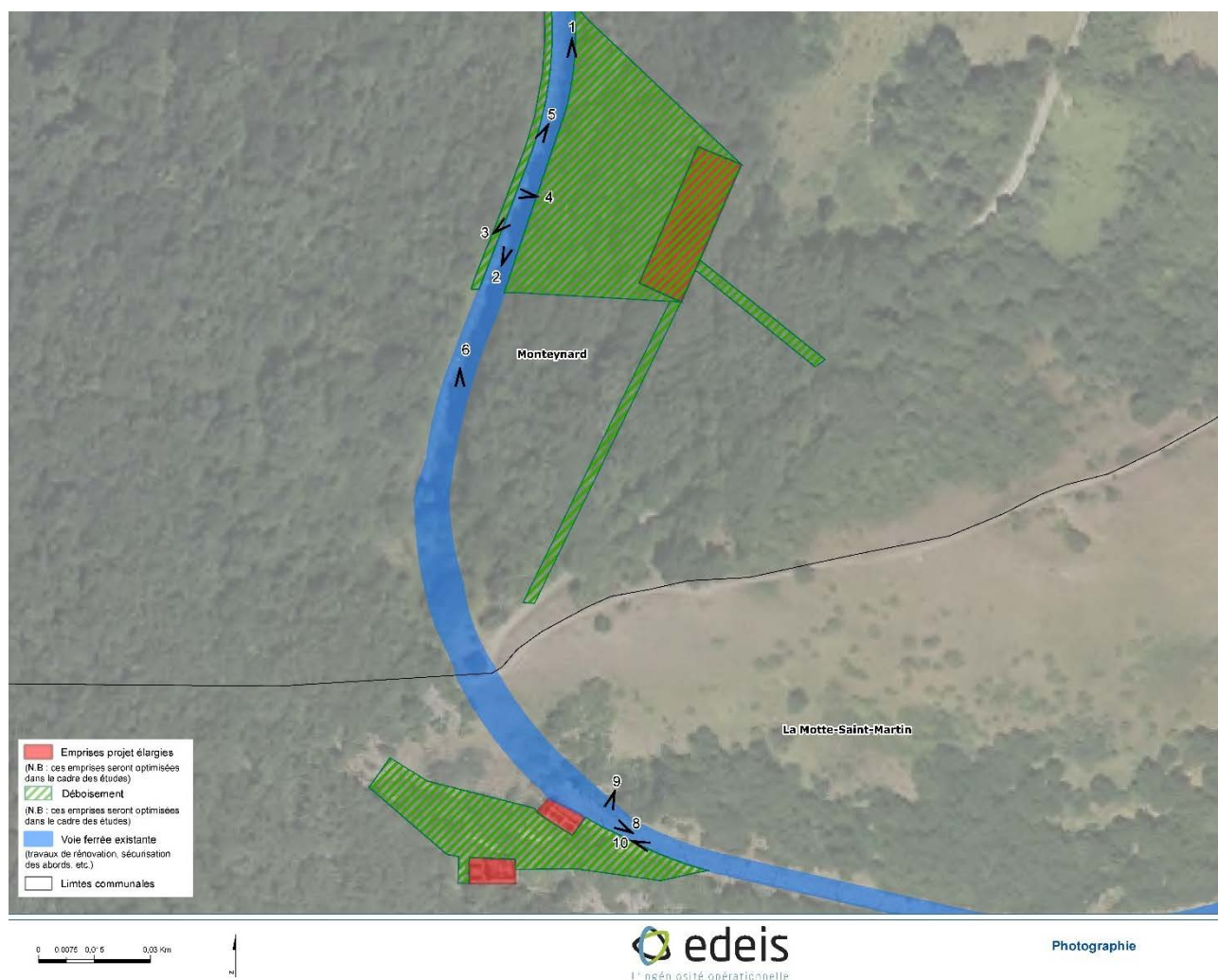


Figure 25 : Vue n°1 « Zone
Belvédère »



Figure 26 : Vue n°2 « Zone
Belvédère »



*Figure 27 : Vue n°3 « Zone
Belvédère »*



*Figure 28 : Vue n°4 « Zone
Belvédère »*



*Figure 29 : Vue n°5 « Zone
Belvédère »*



*Figure 30 : Vue n°6 « Zone
Belvédère »*



*Figure 31 : Vue n°7 « Zone
Belvédère »*



*Figure 32 : Vue n°8 « Zone
Belvédère »*



*Figure 33 : Vue n°9 « Zone
Belvédère »*



*Figure 34 : Vue n°10 « Zone
Belvédère »*





Figure 35 : Vue n°11 « Zone
Belvédère »



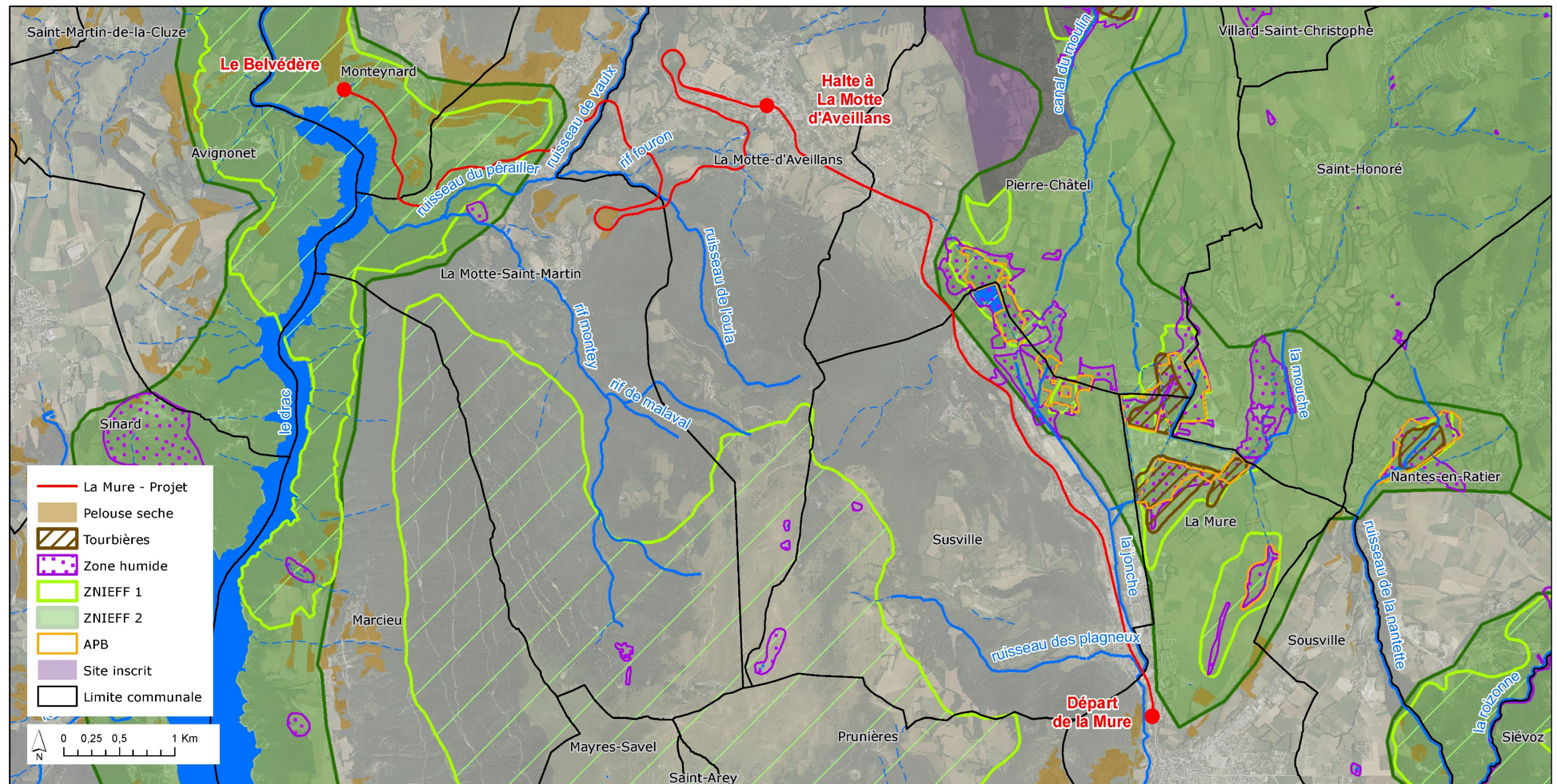
*Figure 36 : Vue n°12 « Zone
Belvédère »*



3.2 Zones naturelles protégées, d'inventaires ou sous-gestion

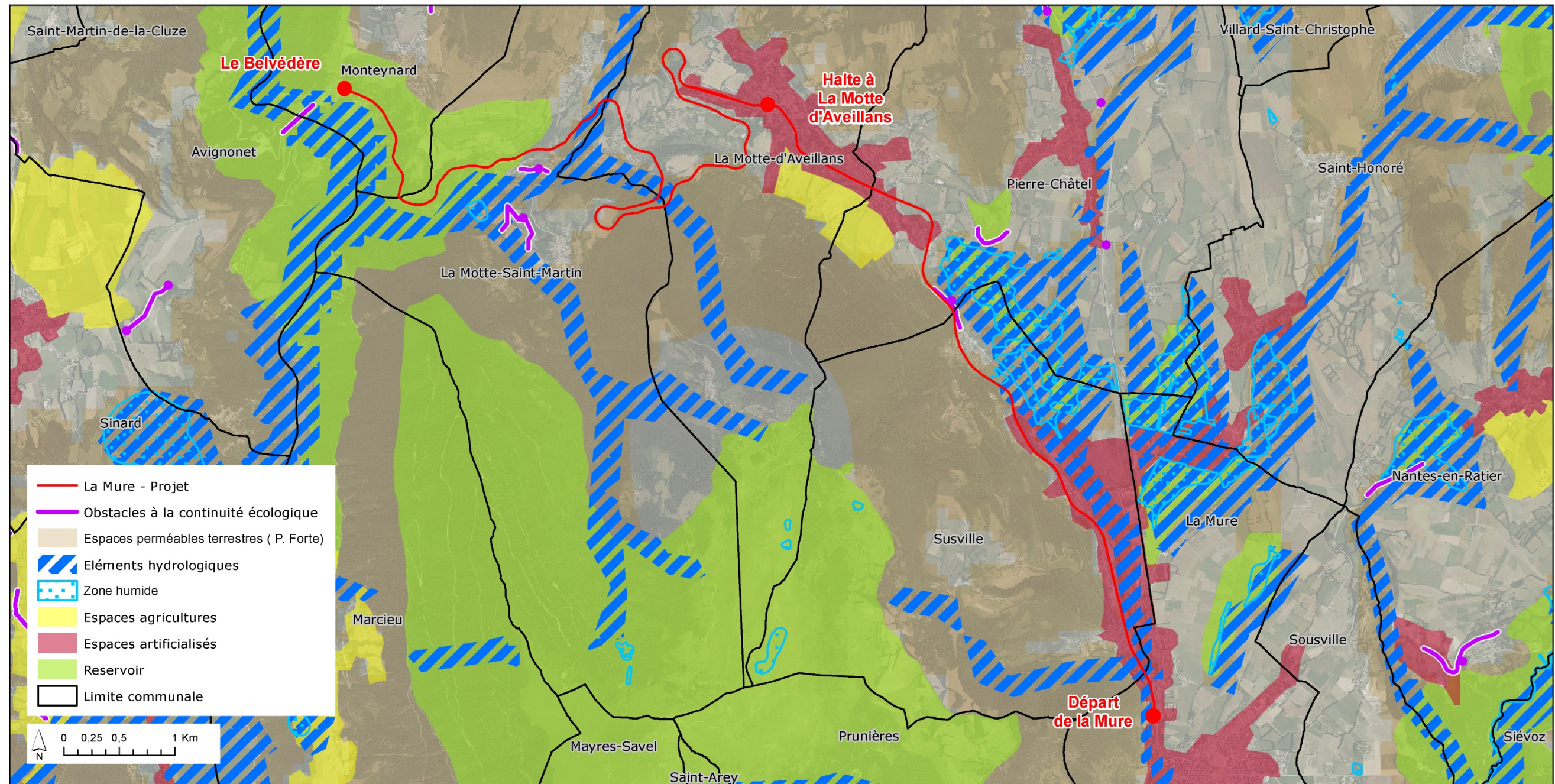
La zone du Belvédère se situe au sein des zones d'inventaires naturelles :

- ZNIEFF de type I « Promontoire de Monteynard » (n° 820031929)
- ZNIEFF de type II « Ensemble fonctionnel de la Vallée du Drac et de ses affluents à l'amont de Notre-Dame de Commiers (n° 820003756)



Carte 6 : Zones naturelles protégées, d'inventaires ou sous-gestion et localisation du projet

3.3 Extrait du Schéma Régional de Cohérence Ecologique



Carte 7 : Extrait du Schéma de Cohérence Ecologique et localisation du projet