

Enquête publique

Projet de remplacement de la télécabine de La Gorge Commune des Contamines-Montjoie

Procédure commune
de Déclaration de projet
valant mise en compatibilité du PLU
et
de Demande d'Autorisation
d'Exécution des Travaux

Enquête du 17 juillet au 18 août 2025
organisée par arrêté municipal du 28 mars 2025

Référence auprès du Tribunal Administratif de Grenoble : E 250070/38

RAPPORT D'ENQUÊTE

François MARIE commissaire enquêteur

Sommaire

Préambule	page	2
1 - Présentation du projet objet de l'enquête	page	2
2 - Contexte réglementaire	page	3
3 - Les phases préalables à l'enquête publique	page	4
4 - Le déroulement de l'enquête publique	page	6
5 - Composition du dossier d'enquête publique	page	7
6 - Le déroulement de l'enquête publique	page	8
7 - Le procès verbal de synthèse et la réponse reçue de la mairie	page	10

Préambule

La station des Contamines-Montjoie a été créée en 1946 à l'initiative d'un groupe de moniteurs menés par M. Placide MOLLARD fondateur de la SECM (Société d'Équipement touristique et portif des Contamines-Montjoie).

Comme dans nombre de stations de sports d'hiver, il y a lieu de procéder au remplacement des équipements de remontée mécanique dès lors que les machineries actuelles atteignent pour certaines les 50 ans d'ancienneté, et ne parviennent plus à assurer une offre de remontée capable de satisfaire la demande de la part des usagers, notamment lorsqu'il y a des temps d'attente importants.

Plus généralement, la télécabine de la Gorge est un équipement stratégique de la station des Contamines-Montjoie de par le rôle de distribution qu'elle joue, en lien avec l'autre remontée au départ du Lay, d'où part la ligne de télécabine Montjoie jusque Les Tappes. Pour aller plus haut, vers Le Signal et plus largement le domaine skiable, il faut prendre soit la deuxième section de télécabine Montjoie (6 places), soit la télécabine du Signal (également 6 places) ; il existe en outre une petite piste Foyères desservie par un téléski.

1 – Présentation du projet objet de l'enquête

La Société d'Équipement des Contamines-Montjoie-Hauteluce a le projet de rénover le domaine des Contamines-Montjoie, avec pour objectif de :

- remplacer la ligne actuelle vieillissante ;
- augmenter le débit pratique de la liaison en améliorant la desserte du domaine skiable ;
- réduire les coûts d'exploitation et de maintenance ;
- développer l'accès 4 saisons au site de la Gorge.

Le projet consiste à remplacer la ligne existante de transport de personnes dite « de la Gorge », construite en 1976, et modifiée en 2009 : cette ligne, constituée de télécabines 4 places débrayables, sera démontée au profit d'une nouvelle ligne équipée des télécabines de 10 places, construite parallèlement à la ligne actuelle, décalée de 25 m vers le Sud (et non de 40m comme il a été indiqué de façon erronée dans un article de presse, ni de 10m comme écrit par erreur dans certains passages des pièces du dossier).

Avec l'installation d'une nouvelle télécabine 10 places (accessible notamment pour les personnes à mobilité réduite) la capacité de transport de personnes passera de 1210 personnes/heure à 2400, voire ultérieurement 2700 personnes/heure, ce qui réduira le temps d'attente constaté actuellement, étant précisé que les parkings de la vallée ne seront pas substantiellement modifiés.

Ajoutons que l'un des motifs du projet est également la nécessité de pouvoir disposer d'un moyen de descente des blessés victimes d'accident dans la partie haute du site, ce que ne permettent pas actuellement les cabines 4 places (d'où l'obligation actuelle de transport par véhicules 4x4, dans des conditions délicates pour les victimes lorsque l'enneigement de la piste de descente est insuffisant).

Les travaux sont prévus en deux phases :

- démarrage à l'automne 2025 des travaux préparatoires (dont le défrichement de 6600 m² de terrains couverts essentiellement par des sapins) ;
- démontage de la ligne actuelle au printemps 2026 ;
- construction et mise en service du nouvel appareil prévue en décembre 2026 ; d'une longueur de 498 m, la ligne sera soutenue par 7 pylônes (2x2 pylônes au niveau des gares, et 3 pylônes sur le tracé).

La solution du remplacement en lieu et place exacts de l'ancienne installation n'a pas été retenue par l'exploitant pour plusieurs raisons techniques, notamment la mise en œuvre d'une technologie plus récente, l'obligation de se conformer aux normes réglementaires actuelles, la forte pente et les contraintes de survol, ainsi qu'au regard des contraintes économiques et des délais de déconstruction-construction trop importants qui en auraient découlé.

Le remplacement s'effectuera donc en créant une ligne nouvelle dont l'axe sera décalé de 25 m vers le Sud, ce qui nécessite la création d'un nouveau layon déboisé à l'aplomb de cette nouvelle ligne. La création de ce nouveau layon, un peu plus large de celui existant compte tenu des dimensions des cabines, entraîne des conséquences pour l'environnement et notamment les milieux naturels, vis à vis desquelles des mesures compensatoires ont été déterminées, au premier rang desquelles la replantation du layon actuel.

A l'aval sera construite une nouvelle gare, dont tous les services utiles au public seront au même niveau à rez-de-chaussée (à la différence de la gare actuelle sur 2 niveaux, et donc peu pratique pour les personnes à mobilité réduite). Cette nouvelle gare de la télécabine sera implantée 25 m plus au sud que l'actuelle, pour ouvrir le secteur et permettre un retour skieurs sans nécessité de passer sous la ligne de l'appareil.

Les accès seront améliorés pour les navettes et les bus, de même que pour les personnes à mobilité réduite ; l'ancienne gare et deux bâtiments annexes seront supprimés.

A l'amont sera également construite une nouvelle gare, qui se trouvera à proximité du bâtiment de la gare actuelle ; cet actuel bâtiment verra son utilisation modifiée pour y installer des services connexes (stockage de matériels, salle hors sac notamment).

2 – Contexte réglementaire

L'enquête publique qui s'est déroulée en juillet et août 2025 est la suite d'un long processus, consécutif aux souhaits de la municipalité et de l'exploitant du domaine skiable de moderniser l'accès au massif. En particulier, il est apparu que la télécabine de La Gorge, qui avait remplacé en 1976 un télésiège de 1970, ne répond plus aux besoins actuels et de tout façon doit être remplacé compte tenu de son ancienneté de 50 ans.

Pour réaliser ce changement, au regard des dispositions réglementaires s'appliquant à ce type de projet, il convient de préciser que :

- conformément au Code de l'environnement, le projet est soumis à **étude d'impact au titre de l'article R.122-2**, rubrique 43-a du tableau annexé à cet article applicable à la création d'une remontée mécanique ou téléphérique transportant plus de 1500 passagers par heure ; cette étude d'impact a été présentée à l'Autorité environnementale préalablement à l'enquête publique en vue de l'enquête publique voulue par la réglementation ;

- en application du Code de l'urbanisme, le projet nécessite la mise en compatibilité du **PLU** de la commune, afin :

- d'une part de permettre la création d'un nouveau layon, ce qui implique de modifier le classement en espace boisé classé actuel pour autoriser le défrichement de 6600 m², étant précisé que l'ancien layon sera débarrassé des équipements de l'ancienne remontée mécanique (comme le veut la loi Montagne) et réensemencé ;
- d'autre part de rendre possible la construction de deux gares nouvelles, notamment celle du bas dont l'implantation prévue, qui recouvre en partie celle de la gare actuelle, n'est pas actuellement entièrement constructible. Concrètement, il convient de procéder à une petite modification de zonage, au déclassement d'un espace boisé classé (EBC), à la suppression de l'emplacement réservé n°33, et à la modification de l'orientation d'aménagement programmée (OAP) qui s'applique aux stationnements proches de la télécabine de La Gorge.

- une fois la mise en compatibilité du PLU effective, et conformément au Code forestier, articles L.341-1 et R.341-1 et suivants, l'**autorisation de défrichement** permettant la création du nouveau layon de 6600 m² pourra être délivrée ;

- de même, conformément au Code de l'urbanisme, et plus précisément aux articles L.472-1 et suivants et R.472-1 et suivants, le projet fera l'objet d'un **Permis de démolir** et d'une **Autorisation d'Exécution des Travaux** (DAET), autorisation qui vaudra permis de construire pour les deux gares nouvelles.

Ce dispositif réglementaire complexe comporte la nécessité de suivre un cheminement à plusieurs aspects, avec notamment l'obligation de procéder à une enquête publique.

3 – Les phases préalables à l'enquête publique

La démarche de remplacement de la télécabine de La Gorge a été formellement lancée par l'arrête du Maire du 15 octobre 2024 prescrivant une procédure de mise en compatibilité du PLU qui avait été approuvé par délibération du 9 novembre 2017.

A partir de là, et tandis que les diverses études et analyses étaient conduites sous la responsabilité de l'exploitant et en cohérence avec l'action de la municipalité, la démarche a comporté une étape de concertation publique permettant de porter le projet à la connaissance du public, et de recueillir les premières réactions.

C'est en effet par délibération du 19 février 2025 que la concertation publique a été engagée du 17 mars au 1^{er} avril 2025 ; le bilan de cette concertation, qui a recueilli des contributions écrites de 1à personnes, a été présenté en réunion du conseil municipal le 17 avril 2025. Ceci s'est traduit par un article dans le Dauphiné Libéré du 18 avril (voir copie en page suivante) avec une mention erronée : le décalage du projet de 40 m évoqué en 2ème colonne et en inter-titre est erroné puisqu'il a été fixé à 25 m (mais il est vrai que cette distance a connu des mises au point successives, avec une distance de 10m dont on trouve encore trace dans l'étude d'impact en quelques endroits).

La procédure a fait l'objet d'une consultation de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) Auvergne Rhône-Alpes le 6 mars 2025, qui a abouti à la réponse datée du 27 mai 2025 de cette instance régionale.

Les Contamines-Montjoie

Une nouvelle télécabine pour l'hiver 2026-2027

Le dossier pour remplacer la remontée mécanique de la Gorge actuelle est en cours de validation par les services de l'État, avant l'enquête publique prévue pour cet été.

Le projet est dans l'air depuis trois ans. En mars 2022, le maire François Barbier plaiderait déjà pour « un accès rapide à 1800 mètres et au-dessus », lors de l'inauguration du télé-siège de l'Olympique. Le remplacement de la télécabine de la Gorge était évoqué afin d'augmenter le débit, actuellement de 2000 personnes par heure, pour accéder à l'Étape et éviter ainsi les files d'attente des périodes de fortes affluences.

« On va doubler le débit »

« Le débit de l'actuelle télécabine est obsolète. Là, on va doubler le débit. On veut supprimer l'attente que l'on a entre 8 h 30 et 10 h 30, avec des queues qui remontaient sur la route. Ce n'est plus possible », plaide l'édile des Contamines-Montjoie.

Commune et remontées mécaniques ont avancé. Le maire a obtenu du préfet de Haute-Savoie le droit de modifier le contrat de délégation de service public passé avec la SECMH (Société d'équipement des Contamines-Montjoie Hauteluce). L'investissement, entre 10 et 12 millions d'euros, fait l'objet d'un avenant au contrat, passé en 1989 et qui court jusqu'en 2029.

À la suite de la réunion publique du mois de février, juste avant le démarrage des vacances d'hiver, une concertation préalable avec la population a permis à chacun de donner son avis sur le projet. La future télécabine suivra un tracé similaire à l'actuelle remontée mécanique datant de 1976. Le départ comme l'arrivée seront à la même altitude.

La future télécabine sera décalée de 40 mètres par rapport à l'actuelle

Aujourd'hui, deux procédures administratives sont menées de front. Les protagonistes attendent l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (Mrae). « Aujourd'hui, on n'a pas encore la validation totale des services de l'État sur le tracé », précise François Barbier, le maire des Contamines-Montjoie. La Mrae, dépendant de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), doit rendre son avis pour le 6 juin prochain.

« On doit faire une travée nouvelle », indique le premier magistrat de la commune, car la future télécabine sera décalée de 40 mètres par rapport à l'actuelle, pour optimiser l'espace autour des gares amont et aval. Cela implique du déboisement prévu cet automne. « Ce ne sont pas des beaux bois. Ce sont des bois scolytés ou ce sont des feuillus, néanmoins dans le PLU, ce bois est clas-



La nouvelle télécabine de la Gorge sera de plain-pied, pour être accessible à tous. Visuel Secmh

sé », explique l'édile. La commune des Contamines-Montjoie mène donc une modification simplifiée du PLU (Plan local d'urbanisme).

La procédure est en cours pour encore une quinzaine de jours, avec enquête publique et commissaire enquêteur. Il s'agit également de réparer une erreur. La gare de départ de la télécabine de la Gorge n'était pas identifiée dans le périmètre du domaine skiable. Cette erreur de limite administrative est donc également en cours de correction, mais modifier ces documents officiels du PLU prend du temps.

À l'issue de ces deux étapes administratives, cet été doit

être consacré à l'enquête publique sur la nouvelle télécabine. Le public pourra alors consulter l'intégralité du dossier, avant que la commune valide définitivement le projet.

« L'objectif est de faire les travaux forestiers à l'automne, pour préparer le terrain. Et qu'au printemps 2026, on puisse démonter l'actuelle télécabine de la Gorge, pour construire la nouvelle remontée mécanique », planifie François Barbier. Ainsi en décembre 2026, la gare de départ de la télécabine de la Gorge sera au niveau du sol, totalement accessible aux personnes à mobilité réduite.

● Sébastien Volnot

L'info en + ►

Le stationnement devant la télécabine de la Gorge est en réflexion. Aujourd'hui, revoir et mieux aménager les abords de l'installation ne fait pas partie du projet. « On a fait le choix de se consacrer à la partie remontée mécanique, pour ne pas entraver les décisions de l'administration. » Les terrains appartiennent en grande partie à la SECMH. « L'idée sera, dans la foulée, d'améliorer les parkings et l'utilisation des places. Légèrement à l'écart de la gare, on aura un restaurant, un lieu d'accueil et de convivialité », assure François Barbier.

L'ambition sera de proposer « un aménagement qualitatif, qui amènera peut-être à un parking payant ». Le maire ouvre cette possibilité mais indique que le débat n'est pas tranché. Il constate que « l'on reste une des dernières stations de Haute-Savoie à ne pas avoir de parking payant au pied des pistes ». La station voisine Saint-Gervais n'a pas franchi le pas, tout comme Combloux, gratuit à ce jour. À l'inverse, Chamonix est en train de basculer vers un stationnement sous barrière. Megève est en grande partie payant. Plus loin, Flaine et La Clusaz sollicitent les skieurs pour garer les véhicules.

Enfin a eu lieu le 19 juin 2025 la réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associées, dont une élue de Saint-Gervais-les-Bains commune voisine, deux représentants de la DDT de la Haute-Savoie, le directeur du SCoT Mont-Blanc, et un conseiller de la Chambre d'Agriculture Savoie-Mont-Blanc, auquel le Maire et ses conseils ont apporté des informations en réponse à leurs interrogations.

Cette phase préalable achevée, il a été possible de lancer l'enquête publique, objet du présent rapport.

4 – Le déroulement de l'enquête publique

En réponse à la demande que lui en a faite la maire des Contamines-Montjoie par lettre du 13 mars 2025, c'est par son ordonnance du 26 mars 2025 que le Président du Tribunal Administratif de Grenoble a désigné M. Jean-François DUBOSSON commissaire-enquêteur titulaire, et M. François MARIE commissaires enquêteur suppléant.

Toutefois, en raison de problèmes de santé, M. DUBOSSON, commissaire enquêteur titulaire, a informé par lettre du 2 juillet 2025 le Président du Tribunal Administratif et le Maire des Contamines-Montjoie qu'il ne pourrait assurer sa fonction, et qu'il y avait lieu que M. MARIE le supplée effectivement.

De ce fait, l'enquête a été reprise et achevée par M. MARIE, les dispositions applicables à cette situation voulant qu'une suppléance engagée soit définitive.

La commune des Contamines-Montjoie, représentée par son maire M. François BARBIER, est l'autorité chargée de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

Contact avec la mairie des Contamines-Montjoie (plus précisément Mme Clotilde POËTTOZ qui a été mon interlocutrice principale durant l'enquête, et que je remercie ici de sa disponibilité) pour organiser l'enquête, avec 4 permanences entre le 17 juillet et le 18 août, et mise en place d'un registre numérique durant toute la période d'enquête. C'est par arrêté municipal du 24 juin 2025 que M. le Maire des Contamines-Montjoie a prescrit l'ouverture de l'enquête, et les modalités de celle-ci.

Il a été également convenu d'une réunion d'échanges le 2 juillet 2025 à 9 heures à la mairie, en présence de M. François BARBIER, Maire des Contamines-Montjoie, M. Didier MOLLARD, directeur de la Société d'Équipement des Contamines-Montjoie Hauteville (SECMH) exploitant du domaine skiable, et M. Christophe BOTTOLIER (DCSA Ingénieur Conseil, constructeur de la future télécabine).

Par ailleurs, préalablement à la période de préparation de l'enquête, et durant celle-ci, j'ai pu constater en lien avec la mairie la parution dans « Le Dauphiné Libéré » et dans « Le Messager » des publications de l'avis d'enquête en pages d'annonces légales : les 26 juin et 24 juillet pour « Le Dauphiné », et les 26 juin et 24 juillet pour « Le Messager ».

Par ailleurs les affichages réglementaires ont été constatés par un agent municipal dès avant l'ouverture effective de l'enquête (ce constat par l'agent municipal figurant d'ailleurs au dossier d'enquête accessible au public) , et j'ai pu moi-même constater l'effectivité de ces affichages sur le site de la gare aval de la télécabine, ainsi que dans divers endroits de la commune. Les constats de l'affichage sur le terrain ont été effectués par un agent assermenté le 30 juin, ainsi que le 18août après clôture de l'enquête pour le constat de fin d'affichage.

A ce stade du rapport, il y a donc lieu de prendre acte de la bonne exécution des mesures de publicité prévues par l'arrêté d'enquête.

5 - Composition du dossier d'enquête publique

L'enquête a commencé le lundi 17 juillet 2025 à 9 h 00 en mairie des Contamines-Montjoie, où j'ai pu viser le registre d'enquête qu'avait préparé la mairie.

Ainsi, outre ce registre d'enquête papier, le dossier d'enquête que le public pouvait consulter en mairie comportait les documents en version papier suivants :

Pour la Déclaration de Projet valant Mise En Comptabilité du PLU (DPMEC)

- 1 - Rapport de présentation
- 2 - Évaluation environnementale
- 3 - Orientations d'Aménagement et de Programmation
- 4 - Règlement écrit
- 5 - Règlement graphique extrait
- 6 - Notifications aux personnes publiques associées
- 7 - Avis des PPA
- 8 - Compte-rendu réunion examen conjoint
- 9 - Avis rendu par la MRAe
- 10 - Mémoire en réponse à l'autorité environnementale
- 11 - Arrêté du Maire n° ARD2024-180 - 15 octobre 2024
- 12 - Délibération n° DEL2025-001 - 19 février 2025
- 13 - Délibération n° DEL2025-051 - 17 avril 2025 - bilan concertation
- 14 - Arrêté du Maire n° ARD2025-471- 24 juin 2025

Pour la Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux (DAET)

- 15 - Mémoire descriptif de l'installation
- 16 - Note sur les mesures de préservations
- 17 - Échéancier des travaux
- 18 - Plan de situation
- 19 - Profil en long
- 20 - Note de calculs
- 21 - Principe d'évacuation
- 22 - Note sur les risques naturels et technologiques
- 23 - Étude d'impact
- 24 - Permis de construire et ERP
- 24 bis - Autorisations des propriétaires
- 25 - Défrichement
- 26 - Avis publiés par les journaux d'annonces légales
- 27 - Rapport d'affichage du 30 juin 2025
- 28 - Décision du Tribunal Administratif E25000070/38 du 26 mars 2025 désignant les commissaires enquêteurs titulaire et suppléant
- 29 - Texte de synthèse produit par la commune

Ainsi constitué, le dossier d'enquête était accessible au public, sous réserve de prendre le temps de lecture nécessaire pour sélectionner les documents répondant aux interrogations, et ensuite lire les documents ainsi retenus (dont certains il est vrai sont abondants, à commencer

par l'étude d'impact), et permettait d'accéder aux informations utiles à la compréhension du projet.

6 - Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée du 17 juillet au 18 août 2025, comme prévu et validé par la délibération du Conseil Municipal du 27 mars citée plus haut.

Ainsi qu'indiqué plus haut, j'ai suppléé Jean-François DUBOSSON en raison des problèmes de santé qui l'ont empêché d'assurer cette fonction, ceci pour toute la période d'enquête accessible au public, les dispositions applicables dans ce cas de figure voulant que le remplacement du commissaire-enquêteur titulaire par son suppléant soit définitif.

- Lors de la première permanence du jeudi 17 juillet matin, où j'ai paraphé le registre d'enquête et les 31 chemises composant le dossier (dont l'empilement mesurait 14 cm de hauteur d'épaisseur), aucune personne ne s'est présentée en mairie pour me rencontrer.
J'ai constaté que le registre numérique avait été ouvert à l'heure d'ouverture de l'enquête en mairie.
- Au cours de la deuxième permanence du lundi 28 juillet après-midi, une personne est venue consulter le dossier papier et poser quelques questions d'ordre général ; sur ma proposition cet intervenant a déposé une observation écrite sur le registre papier.
- La troisième permanence du lundi 11 août matin m'a permis de rencontrer un couple de retraités qui ont une résidence aux Contamines-Montjoie ; ces personnes qui ont suivi le projet, y compris lors de la concertation publique, ont souhaité avoir des éléments de réponse sur le projet dans son ensemble, ce que je me suis efforcé de faire ; de plus il s'est trouvé que M. Mollard, directeur de la SECMH, qui est passé me voir durant la permanence, a pu apporter d'autres informations.
Ces intervenants n'ont pas souhaité déposer une contribution sur le registre papier, mais j'ai constaté quelques jours après la permanence qu'ils avaient déposé une contribution détaillée sur le registre numérique.
- Durant la quatrième permanence du lundi 18 août après-midi aucune personne ne s'est présentée.
J'ai donc conclu l'enquête à 17 h 00 comme prévu par l'arrêté municipal.

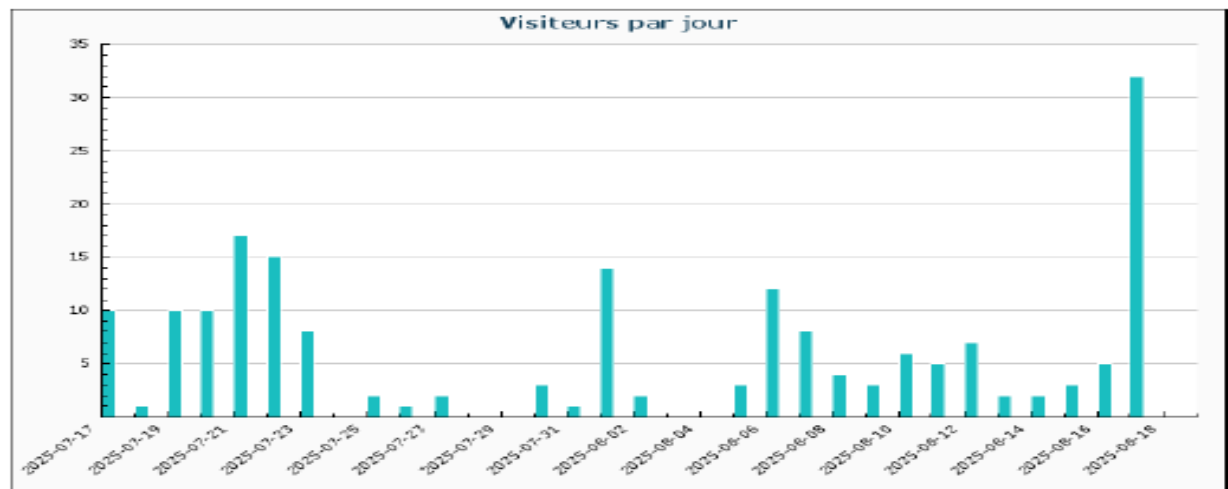
Ce sont donc 1 contribution sur le registre papier, et 24 contributions reçues par voie informatique (24 contributions retenues sur 25 enregistrées, car 2 contributions ont été émises par une même personne, probablement suite à une erreur de validation).

J'observe, au vu des enregistrements effectués par le registre numérique et reproduits en page suivante, que de nombreuses personnes ont consulté le dossier par voie numérique (384 visualisations), et que les copies de documents ou de parties de documents ont été plus nombreuses encore (659 occurrences), ce qui laisse à penser que ces éléments sélectionnés ont retenu l'attention, comme cela apparaît dans les graphiques en page suivante.

On peut ainsi considérer que le registre numérique est avant tout un vecteur d'information sur le dossier, et apparaît la voie principale pour recueillir les contributions du public.

Visiteurs

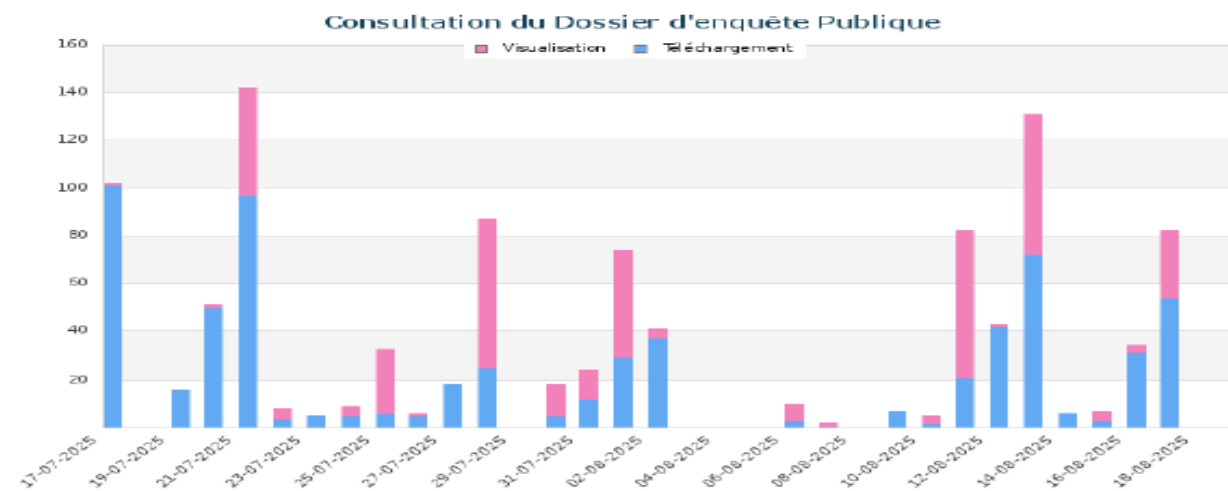
Il s'agit du nombre de personnes ayant visité au moins une fois le registre.



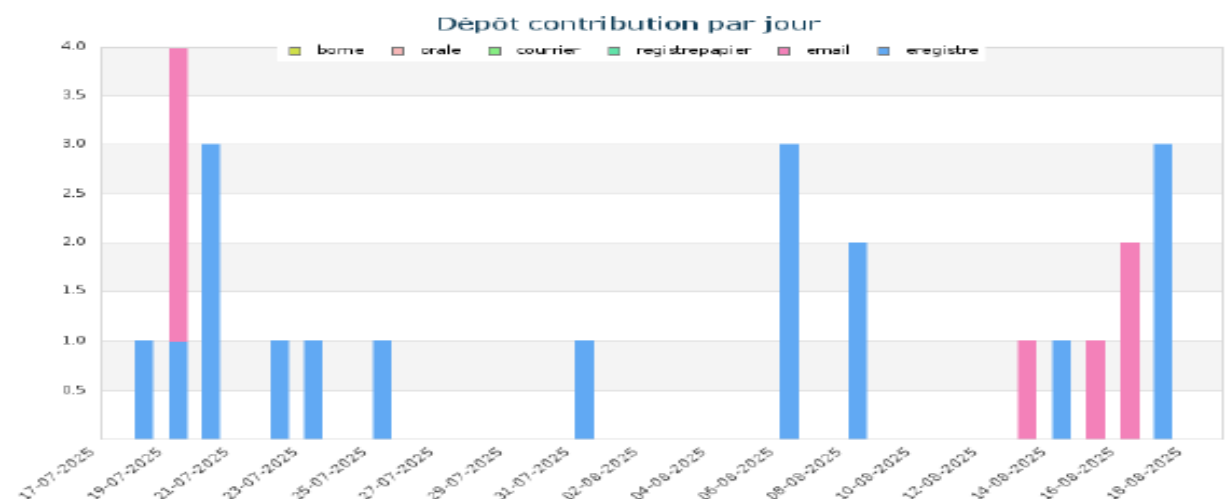
Dossier d'enquête

Sur la durée de l'enquête les documents ont été téléchargés 659 fois et visualisés 384 fois.

Détail par jour



Contributions



7 - Le procès verbal de synthèse et la réponse reçue de la mairie

Le 19 août, au lendemain de la clôture de l'enquête, après avoir vérifié que le registre d'enquête n'avait fait d'enregistrement tardif, j'ai fini de rédiger le procès verbal de synthèse exposant les constatations que j'ai opérées (voir tableau ci-dessous).

Thématiques abordées par les intervenants à l'enquête	Nombre d'occurrences *
Conserver le layon actuel (3) ou opter pour liaison directe au Signal (1)	4
Remplacer appareil vétuste et régler les temps d'attente à l'embarquement de la télécabine de La Gorge	19
Risque de surfréquentation, non plus au niveau du Poncet, mais au niveau de Les Tappes ; risque d'augmentation de la fréquentation globale du domaine ; maintenir la fréquentation actuelle.	4
Accessibilité des PMR prise en considération	1
Amélioration de la sécurité	5
Prise en compte de l'environnement, des paysages et qualité architecturale	8
Gestion ancien layon et boisement entre ancien et nouveau layon	1
Accessibilité pour les piétons, vélos, motos à préciser	1
Amélioration des transports et de la logistique ; accessibilité logistique et transports jusqu'à Les Tappes pour les résidents	3
Offre de service « 4 saisons »	4
Demande de plus de navettes et cars, avec horaires journaliers étendus, et plus généralement de revoir l'accessibilité routière, la circulation et le stationnement dans les Contamines-Montjoie	3
Réduction de places de stationnement près de la gare du bas ; circulation et stationnement dans tout le village	2

** au cas présent, par occurrence il faut entendre le nombre de fois où la thématique concernée a été évoquée par un intervenant, que ce soit principalement ou plus ou moins marginalement, ceci quel que soit le sens global de la contribution, une même contribution pouvant évoquer plusieurs thématiques..*

J'ai transmis le procès verbal à la mairie par mail en date du 19 août 2025, et j'ai reçu le jour même les éléments de réponse du Maire aux observations recueillies durant l'enquête. Ces échanges ont pu être réalisés rapidement car j'avais rédigé régulièrement le procès-verbal durant et entre les permanences (et la dernière permanence n'a pas donné lieu à visite) ; de son côté la mairie a eu connaissance tout comme moi-même des observations du registre numérique au fur et à mesure de leurs arrivées, ce qui lui a permis d'anticiper les réponses à produire .

Disposant ainsi des éléments d'information recueillis avant et durant l'enquête, il m'a été possible de produire les conclusions motivées que j'en retire dans un document distinct.

Fait à Sallanches, le 20 août 2025
 Le commissaire enquêteur



François MARIE

Enquête publique

Projet de remplacement de la télécabine de La Gorge Commune des Contamines-Montjoie

Procédure commune

de Déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU

et de Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux

**Enquête du 17 juillet au 18 août 2025
organisée par arrêté municipal du 28 mars 2025**

Référence auprès du Tribunal Administratif de Grenoble : E 250070/38

CONCLUSIONS MOTIVÉES

François MARIE commissaire enquêteur

L'enquête publique relative au projet de remplacement de la télécabine de La Gorge à Les Contamines-Montjoie s'est déroulée du 17 juillet au 18 août 2025, sans difficulté particulière. Le public pouvait s'informer et s'exprimer sur le projet au cours des quatre permanences qui ont été tenues, ou le faire par le biais du registre numérique mis en place. C'est ce dernier moyen qui a été le plus utilisé, puisque 24 personnes y ont eu recours, alors qu'une seule personne est venue en mairie s'exprimer sur le projet.

J'ai établi, en complément aux présentes conclusions, le rapport détaillé de la procédure d'enquête publique telle qu'elle a été mise en œuvre par la mairie des Contamines-Montjoie.

A ce stade, il convient de constater que cette enquête a été réalisée conformément aux dispositions réglementaires applicables et à l'arrêté municipal du 24 juin 2025.

La seule difficulté de forme rencontrée a concerné la conduite de cette enquête. C'est en effet M. Jean-François DUBOSSON qui avait été désigné par l'ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Grenoble du 26 mars 2025.

M. DUBOSSON avait commencé à s'occuper de la préparation de l'enquête, mais il a été amené à informer le 2 juillet le Président du Tribunal Administratif et le Maire des Contamines-Montjoie de son renoncement à poursuivre en raison d'un problème de santé.

C'est pourquoi j'ai pris la suite de M. DUBOSSON, ceci conformément à l'ordonnance du 26 mars citée précédemment qui m'avait désigné commissaire enquêteur suppléant.

Ainsi qu'il est prévu en ce genre de circonstance j'ai poursuivi l'enquête, en reprenant les dates de permanences qui avaient été définies avec la mairie avant le renoncement de J.-F DUBOSSON, et jusqu'à la remise du rapport d'enquête et des présentes conclusions motivées.

L'enquête publique avait pour fondement juridique :

- une disposition du Code de l'environnement soumettant à enquête l'étude d'impact au titre de l'article R.122-2, rubrique 43-a du tableau annexé à cet article applicable à la création d'une remontée mécanique ou téléphérique transportant plus de 1500 passagers par heure ;
- au titre du Code l'urbanisme la nécessité d'une mise en compatibilité du PLU de la commune, pour une réduction de classement en espace boisé classé de 6600m², et pour une modification limitée de zone constructible afin de permettre la construction des deux gares de la nouvelle ligne de télécabines, d'où corollairement la suppression de l'emplacement réservé n°33 et la modification de l'orientation d'aménagement programmée (OAP) applicable aux stationnements proches de la télécabine.

Si d'autres dispositions réglementaires sont appelées à être mises en œuvre dans le prolongement des dispositions évoquées au paragraphe précédent, elles ne sont cependant pas directement dans le champ de l'enquête qui a été menée : ainsi en est-il de l'autorisation de défrichement qui relève de l'application du Code forestier, et des dispositions du Code de l'urbanisme relatives au permis de démolir, tout comme celles relatives à la délivrance de l'Autorisation d'Exécution des Travaux (DAET), autorisation qui vaudra permis de construire pour les deux gares nouvelles. Ces diverses autorisations dépendent certes des modifications qui sont soumises à enquête, mais elles ne sont directement prises en compte dans le cadre de la procédure d'enquête.

De même, et plus encore que précédemment, les questions de transports de personnes par navettes, en hiver comme en été, de même que les horaires journaliers de circulation de ces navettes, ne relèvent pas de l'enquête, quand bien même cela intéresse le public. Ces questions ne sont d'ailleurs pas de la responsabilité de l'exploitant du domaine skiable, mais directement de la municipalité, et au surplus elles ne sauraient être limitées au seul secteur de La Gorge.

Enfin, en tant que commissaire enquêteur, j'exclus de prendre quelque position que ce soit sur les interrogations générales relatives au dérèglement climatique, et à la baisse de l'enneigement, ainsi qu'aux problèmes de finances publiques, ces deux problématiques relevant d'une autre échelle que celle de la présente enquête.

Ce cadrage réglementaire ainsi précisé, s'agissant de la question de la création de la nouvelle remontée mécanique, les résultats de l'enquête font apparaître que c'est une attente forte des personnes qui se sont exprimées durant l'enquête puisque plus des deux tiers des 25 personnes intervenues durant l'enquête en ont fait état. L'appareil actuel ne correspond plus aux besoins ; il est même perçu comme problématique par certains au vu des pannes qui l'affectent.

Eu égard à son ancienneté (mise en service en 1976) et du fait d'une fiabilité limitée (la mairie dans sa réponse au PV de synthèse évoque avec de nombreuses données chiffrées que la capacité théorique de l'appareil est limitée par des arrêts fréquents dès qu'on tente d'atteindre le débit théorique de l'appareil), il ne fait de doute pour personne qu'il y a lieu de la remplacer rapidement.

Pour autant, quelques intervenants, sans se montrer explicitement défavorables au projet, auraient préféré un autre choix :

- l'un voudrait une liaison directe avec le Signal, ce qui éviterait le changement de télécabine au niveau de Les Tappes ;
- d'autres auraient opté pour une nouvelle ligne en lieu et place exacts de celle existant, ce qui éviterait le défrichement de 6600 m² de bois ;
- un autre de ces intervenants déclare craindre que les engorgements constatés au bas de La Gorge ne se retrouvent à l'arrivée de la nouvelle télécabine, à Les Tappes.

=> Il y a lieu de rejeter l'option de la création d'une nouvelle ligne directe vers le Signal ; une telle ligne aurait un impact très important sur le plan paysager et forestier, sans même parler de la difficulté de réalisation sur le plan technique vu sa longueur et les pentes à franchir, et par voie de conséquence sur le plan financier.

=> L'hypothèse de construire la nouvelle télécabine dans le layon existant mérite discussion, puisqu'elle éviterait le défrichement des 6600m² du nouveau layon, ce qui est toutefois à relativiser puisque l'option du layon existant nécessiterait également un défrichement complémentaire car la largeur réglementaire nécessaire avec le nouvel appareil est supérieure à celle existant aujourd'hui ; ce défrichement serait certes moins important qu'avec un nouveau layon, mais il y aurait néanmoins lieu d'y procéder.

Au surplus, cela suppose de repenser fortement le projet, en particulier au niveau de la gare d'arrivée à Les Tappes, la nouvelle machinerie n'étant pas nécessairement facile à intégrer dans la gare actuelle. Il en serait de même pour la gare du bas s'il fallait adapter le bâtiment de la gare actuelle. Dans les deux cas, l'accessibilité aux PMR serait compliquée à mettre en œuvre techniquement, et avec un résultat pour les PMR en toute hypothèse moins pratique que l'accès à niveau du sol prévue dans le cas du projet avec nouveau layon et nouvelles gares.

Sans même évoquer la difficulté de déconstruire la ligne existante pour installer ensuite la nouvelle, et en plus remanier les 2 gares existantes, ceci dans le délai de 7 à 8 mois entre deux saisons hivernales, la mairie et l'exploitant avec qui j'ai évoqué cette question maintiennent l'option du nouveau layon.

=> Reste la question du risque d'engorgement et donc des files d'attente au niveau de Les Tappes que quelques personnes ont évoquées. Là encore la mairie et l'exploitant m'ont adressé de nombreuses informations chiffrées sur les capacités théoriques des appareils de transport de personnes (les « données constructeurs ») et les capacités réelles actuellement constatées de ces appareils, informations qui peuvent être condensées dans le tableau ci-dessous.

	Capacité théorique		Débit réel	
	actuelle	future	actuel	futur
<i>Pour aller de La Gorge ou Le Lay jusqu'à Les Tappes</i>				
TC Gorge	1210	2400	1000	2000
TC Montjoie	2200	2200	1760	1760
total	3410	4600	2760	3760
<i>Pour aller de Les Tappes jusqu'au Signal</i>				
TC Signal	1800	1800	1800	1800
TS Montjoie	2300	2300	2300	2300
total	4100	4100	4100	4100

TC : Télécabine – TS : Télésiège

Sur le papier, il apparaît que les appareils en fonctionnement sont assez peu performants avant Les Tappes, et le sont plus entre Les Tappes et le Signal. Le débit actuel depuis le bas de la télécabine est doublé, et le débit au départ de Les Tappes est légèrement supérieur aux débits arrivant à ce niveau intermédiaire.

Ceci dit, il faut tenir compte des skieurs qui descendent du Signal jusqu'à Les Tappes en vue de remonter vers le domaine skiable du haut, et qui s'ajoutent aux personnes qui arrivent de La Gorge et de Le Lay ; à partir de là, le nombre réel futur de skieurs arrivant à Les Tappes sera probablement supérieur à 3760, et donc proche du débit réel de 4100 des deux appareils permettant de remonter vers le Signal. Ceci justifie la réflexion en cours en vue du renouvellement de la télécabine allant jusqu'au Signal qui, bien qu'encore performante, date quand même de 1982.

Je considère à ce niveau de la réflexion que, sans exclure des pointes de fréquentation à certains moments de la journée, et donc quelques temps d'attente au niveau de Les Tappes, le remplacement de la télécabine de la Gorge constitue néanmoins une amélioration notable par rapport à la situation actuelle, et qu'il y a donc lieu de l'autoriser, nonobstant le défrichement nécessaire à la création d'un nouveau layon et l'abandon de celui existant qui devra être replanté, surtout dans la partie basse actuellement dénudée.

- Sur la question de la mise en compatibilité du PLU, je constate qu'il n'y a eu que peu de personnes à s'intéresser à la chose. Tout au plus une personne s'est-elle dite rassurée après avoir vérifié que le projet n'avait pas d'impact sur la surface agricole. La question de l'OAP de la télécabine de La Gorge a aussi été indirectement abordée par un intervenant signalant une diminution de la capacité de stationnement, ceci probablement au vu d'une représentation graphique de la modification de l'OAP.

Le stationnement des automobiles relève de la responsabilité communale, et il s'agit dans l'immédiat de supprimer des dispositions inadaptées de l'OAP existante ; il est projeté de repenser le stationnement dans tout le secteur de la Gorge, ce qui implique des négociations avec certains propriétaires.

Dans l'immédiat la nouvelle version de l'OPA est rédigée de façon peu contraignante (il est parlé à plusieurs reprises d'aménagements à entreprendre « ultérieurement », sans plus de précisions).

Je comprends volontiers que les questions de propriété foncière sont toujours difficiles et longues à régler. Ceci dit, il me semble qu'il y a nécessité de s'attaquer à la question du stationnement, avec en perspective des parkings correctement dimensionnés et traités avec plus de qualité qu'actuellement. Compte tenu de la volonté d'accueillir une quantité raisonnable de skieurs pour garantir un ski de qualité, une offre de stationnement maîtrisée constitue indirectement une forme de régulation de la fréquentation des pistes. Encore faut-il pouvoir réduire le stationnement sauvage, comme on peut en constater certains jours d'hiver où les deux bas-côtés de la route sont occupés en continu depuis le stade de biathlon jusqu'à la chapelle du fond de la Gorge, ce qui suppose un grand nombre de skieurs dans les hauteurs.

Les autres adaptations à apporter à l'OPA sont la prise en considération de la réduction d'espace boisé classé résultant de la création du nouveau layon. Il convient aussi de d'adapter à la marge la zone constructible correspondant à la gare aval, suite au décalage de la ligne de 25 mètres vers le Sud.

Je considère que ces adaptations de l'OPA du document d'urbanisme qu'est le PLU sont pertinentes, et limitées au strict nécessaire. Il n'y a aucune raison de s'y opposer.

L'enquête publique a été l'occasion pour des personnes d'aborder d'autres sujets qui n'entrent pas directement dans l'objet de l'enquête.

- Ainsi en est-il de la question de la sécurité pour le transport des blessés : sur ce point, jje considère que le projet présente l'avantage d'apporter une amélioration importante : qu'il s'agisse des skieurs blessés en hiver, ou de randonneurs et plus encore de VTTistes accidentés en été, la nouvelle télécabine permettra pour les équipes de secours de redescendre les victimes beaucoup plus rapidement et confortablement qu'actuellement où il est nécessaire de le faire par une piste souvent incomplètement enneigée en hiver et tout aussi inconfortable en été.

- Autre amélioration indiscutable, l'accessibilité au domaine skiable pour les personnes à mobilité réduite sera possible, ce qui n'est pas le cas actuellement : les cabines nouvelles permettront le transport allongé, y compris pour les personnes en tandem-ski, ce que ne permettent pas les cabines actuelles. De même en été il sera possible aux PMR de se transporter sur les hauteurs, ce qui n'est guère le cas actuellement.

J'ai suggéré une amélioration à apporter au projet en déplaçant les places de stationnement réservées aux personnes handicapées (et celles pour les taxis) qui figurent au projet sur le coté de la route opposé à la gare, pour les positionner côté gare, en déplaçant les 2 places arrêt

minute vers les navettes bus. Il n'est pas pertinent de faire traverser la chaussée par les PMR, alors que les personnes valides arrivant via l'arrêt minute peuvent faire quelques pas. Cela suppose de réaliser une « chicane » pour faire passer la route sur les emplacements réservés tels qu'actuellement envisagés, et donc s'agissant d'une voirie départementale, de réaliser cette opération en concertation avec le Conseil départemental. Ce sont des travaux de portée limitée qui devraient pouvoir être entrepris sans difficultés particulières et à coût raisonnable.

Ce serait même une amélioration en termes de sécurité routière en général, la chicane induisant l'obligation pour tous les automobilistes de ralentir au niveau de la gare, ce qui n'est pas le cas actuellement avec la linéarité de la route.

Et accessoirement, ce déplacement des places PMR serait plus cohérent avec la nouvelle OPA que l'option actuellement présentée.

J'ai évoqué cette hypothèse avec la mairie qui m'a paru a priori positive à cet égard.

- A été évoquée la question du stationnement des cycles (vélos, motos, et même vélos-cargo). Il est vrai que ces stationnements ne sont pas représentés dans les documents du dossier. Cela concerne plus la période estivale qu'hivernale. Cet oubli doit pouvoir être pallié dans le cadre des aménagements des abords de la gare. Il n'est pas certain pour autant qu'il faille construire un abri vélos aux abords immédiats de la nouvelle gare, ce genre d'édicule ayant un impact visuel non négligeable.

- La question des transports a été évoquée par quelques personnes, aussi bien s'agissant des transports logistiques pour les résidents du secteur des Tappes, que d'une manière générale de l'« accès 4 saisons » qui est évoqué par les porteurs du projet, mais que certains intervenants trouvent insuffisamment mis en pratique ; il est souhaité des navettes plus nombreuses, et des horaires journaliers plus étendus.

Cette question dépasse le seul secteur proche de la gare, et s'avère difficile en raison de la saisonnalité qui caractérise les déplacements dans Les Contamines-Montjoie, avec des conséquences financières évidentes.

Cette question relève d'une réflexion d'ensemble qui reste à conduire.

Au terme de cette analyse,

- sans méconnaître que la réalisation du projet aura un impact paysager immédiat, mais qui ira en diminuant avec le temps ;
- sans ignorer que la fréquentation du domaine skiable doit être maîtrisée et maintenue à un niveau que l'exploitant lui-même déclare actuellement optimal,
- considérant les améliorations en termes de sécurité et d'accessibilité, notamment pour les PMR, apportées par la nouvelle télécabine,

je donne un avis favorable au projet, assorti de 2 recommandations :

- engager une réflexion d'ensemble sur la question des transports « 4 saisons », et tester la possibilité d'une offre de navettes en partie en juin et septembre ;
- examiner en lien avec le Conseil départemental la possibilité de créer une « chicane » permettant de positionner les stationnements PMR au plus près de la nouvelle gare.

Fait à Sallanches, le 20 août 2025

Le commissaire enquêteur



François MARIE