

epode

Déclaration de projet entraînant mise en compatibilité du PLU des Contamines-Montjoie

COMMUNE DES CONTAMINES-MONTJOIE 74170

Dossier 23146

Evaluation environnementale projet TC Gorge

Février 2025

SOMMAIRE

1. RESUME NON TECHNIQUE.....	4
2. PREAMBULE.....	8
2.1. Document d’urbanisme en vigueur, avant évolution	12
2.2. Objectif de la présente procédure	17
2.3. Modifications sur le règlement du PLU	18
2.3.1. Concernant les zonages.....	18
2.3.2. Concernant l’Orientation d’Aménagement et de Programmation (OAP).....	28
3. LE PROJET A L’ORIGINE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU	31
3.1. Justification du projet	31
3.2. Présentation du porteur du projet.....	34
3.3. Présentation du projet.....	34
3.3.1. Le domaine skiable concerné	34
3.3.2. La télécabine de la Gorge	35
4. ETAT INITIAL ET INCIDENCES DU PROJET.....	36
4.1. Urbanisme.....	36
4.1.1. Contexte territorial.....	36
4.1.2. Organisation territoriale et documents de planification	37
4.2. Milieux naturels et biodiversité.....	39
4.2.1. Les zonages environnementaux	39
4.2.2. La flore et les habitats naturels.....	43
4.2.3. La faune	45
4.3. Risques naturels, technologiques et nuisances.....	46
4.3.1. Les risques naturels (identifiés au PPRn et étude géotechnique).....	46
4.3.2. Les risques technologiques	48
4.3.3. L’environnement sonore et la qualité de l’air	48
4.4. Cadre de vie, paysage et patrimoine.....	48
4.4.1. Les activités touristiques et sportives	48
4.4.2. Les activités agricoles, pastorales et sylvicoles	48
4.4.3. Le paysage	49
4.4.4. Le patrimoine historique et culturel	51
4.4.5. Les équipements et l’urbanisation autour du secteur d’étude.....	52
4.4.6. Les accès et circulations	52
4.4.7. Le stationnement	53
4.4.8. Emissions des gaz à effet de serre.....	55
4.5. Ressource en eau.....	55
4.5.1. Le contexte réglementaire de la ressource en eau	55
4.5.2. Les eaux souterraines.....	57
4.5.3. Les eaux superficielles.....	57
5. CHOIX RETENUS DU PROJET : VARIANTES ET CONTRAINTES.....	59
5.1. Contraintes et objectifs.....	59

5.2. Variantes des projets sur la télécabine	59
5.2.1. Variante 1 : remplacement en lieu et place (non retenue).....	59
5.2.2. Variante 2 : recul de la gare aval (non retenue).....	60
5.2.3. Variante 3 : projet de liaison direct du Signal (non retenue).....	61
5.2.4. Variante 4 : déplacement de la ligne actuelle de 10 m (retenue).....	61
5.3. Résumé des caractéristiques techniques et composantes du projet.....	62
6. MESURES « EVITER, REDUIRE, COMPENSER » DU PROJET EN LIEN AVEC L'APPLICATION DU PLU.....	67
6.1. Mesures	67
6.2. Suivi de l'application du PLU	72
7. BILAN.....	74

1. RESUME NON TECHNIQUE

Les Contamines-Montjoie est une commune située en Auvergne-Rhône-Alpes, dans le département de la Haute-Savoie (74). Le village se trouve dans le val Montjoie, petite vallée orientée nord-sud.

La présente évaluation environnementale est réalisée dans le cadre de la déclaration de projet relative au projet de remplacement de la télécabine de la Gorge, qui ne s'effectuera pas en lieu et place (axe décalé de 10 m vers le sud) et entraînant par conséquent une mise en compatibilité du PLU. La réalisation du projet sera accompagnée d'un réaménagement des abords de la gare aval avec des accès améliorés pour les navettes, les bus, l'accessibilité aux PMR (places spécifiques dédiées) compris dans cette évaluation de la mise en compatibilité du PLU. **Conformément à la réglementation en vigueur, la déclaration de projet entraînant une mise en compatibilité du PLU des Contamines-Montjoie doit fait l'objet d'une évaluation environnementale.**

Cette évaluation se base d'une part sur les documents associés au PLU des Contamines-Montjoie (règlement écrit, graphique, OAP, ...) et d'autre part sur les éléments de projet et les incidences environnementales issues de l'étude d'impact du projet. Les journées de terrains effectuées par les écologues dans le cadre de ce projet (prospections faune, flore) ont été réalisées entre mi-mars 2024 et fin août 2024.

La Société d'Équipement des Contamines-Montjoie-Hauteluce (SECMH) souhaite :

- Rénover un tronçon vieillissant ;
- Augmenter le débit pratique de l'appareil ;
- Réduire les coûts d'exploitation et de maintenance ;
- Améliorer la desserte du domaine skiable d'altitude (faciliter l'embarquement, ...) ;
- Dynamiser les périodes d'exploitation ;
- Développer l'accès 4 saisons au site de la Gorge ;
- Améliorer l'accessibilité au secteur des Tappes.

En conséquence, la commune des Contamines-Monjoie conduis la mise en compatibilité du PLU en lien avec ce projet comprenant :

- Une réduction de l'**EBC (Espace Boisé Classé)** afin de permettre l'implantation du projet ;
- Un élargissement de l'**emprise du domaine skiable** inscrit au titre de l'article L151-38 du Code de l'Urbanisme, afin qu'il comprenne les secteurs accueillant la gare de départ, la gare d'arrivée, la ligne et les pylônes ;
- Une suppression de l'**emplacement réservé n°33 dans les règlements graphique et écrit**, n'ayant plus d'utilité à ce jour pour la réalisation d'un espace de stationnement ;
- Une **modification du classement actuel du secteur en zone « Nst » vers un classement plus adapté nommé zone « Ne »**, ce nouveau zonage correspondra alors à une zone naturelle dédiée aux équipements publics et d'intérêt collectif ;
- Des **ajustements associés à l'OAP de stationnement de la télécabine de la Gorge** ;
- L'**ajout d'une zone de protection classée « Nzh » au règlement écrit et graphique du PLU** afin de préserver la zone humide relevée lors des inventaires naturalistes.

- **Urbanisme**

Les mises en compatibilité du PLU entraînées par la déclaration de projet n'entraînent pas d'impact sur des zones urbaines ou à urbaniser destinées à de l'habitat. Le secteur d'étude est localisé en sortie d'urbanisation, dans un espace touristique, fréquenté toute l'année.

La zone de projet et les zones concernées par la mise en compatibilité du PLU se situent dans le site inscrit des abords du Col du Bonhomme.

- **Milieux naturels et biodiversité**

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune des Contamines-Montjoie est porté vers trois grandes orientations que sont la préservation du patrimoine naturel au sein du Massif du Mont-Blanc, la redynamisation du village et de la station sur les 4 saisons et enfin la réponse à la diversité des besoins de déplacements et de desserte du territoire.

La zone de projet n'est pas concernée directement par des zonages réglementaires, mais se situe cependant à quelques mètres de la zone Natura 2000 des *Contamines Montjoie - Miage - Tre la tête* et de la réserve nationale des Contamines-Montjoie comprenant l'Espace Naturel Sensible (ENS) associé. Une espèce concernant la faune à l'origine de la désignation de ce site a été observée dans la zone d'étude et/ou l'aire d'étude rapprochée, il s'agit de la Barbastelle d'Europe. Les incidences sur cette espèce concernent la destruction d'habitats en raison du défrichement pour la création du nouveau layon. Le projet n'impactera pas les habitats au sein du site Natura 2000 favorables à la Barbastelle d'Europe, par ailleurs bien représentés au sein de celui-ci. Par conséquent, le projet global n'aura donc pas d'incidences notables sur le site Natura 2000 à proximité ainsi que la réserve nationale des Contamines-Montjoie. Les zones humides présentes sur site ne sont pas concernées par les mises en compatibilité du PLU.

Plusieurs zonages d'intérêt écologique sont désignés dans la zone de projet dont une ZNIEFF de type II ainsi qu'un corridor écologique au niveau du boisement classé en réservoir de biodiversité. Les mises en compatibilité du PLU (dont notamment le déclassement d'une partie de l'EBC en présence) ne sont pas de nature à perturber significativement la continuité du boisement et les continuités écologiques globales. La largeur défrichée, en comparaison avec la taille du boisement, n'occasionnera pas un frein important pour le déplacement des espèces volantes comme les chiroptères ou l'avifaune. Les grands mammifères sont également peu susceptibles d'y trouver un obstacle à leur déplacement.

Les mises en compatibilités du PLU sont en lien avec les opérations de défrichement (dans des pessières subalpines d'intérêt communautaire) et de terrassements dans des zones rudérales essentiellement (aménagements autour de la gare aval). Aucune espèce floristique à enjeu n'est susceptible d'être impactée par ces éléments. Concernant la faune, des espèces nichant dans les arbres risquent d'être impactées avec le défrichement (le Bouvreuil pivoine, le Geai des chênes, le Roitelet huppé et la Mésange boréale). Cette incidence est à relativiser car le site s'inscrit au sein d'un contexte de moyenne montagne particulièrement boisé, comportant des habitats de report abondamment présents aux alentours, sur la commune des Contamines-Montjoie ou au sein du domaine skiable.

- **Risques naturels, technologiques et nuisances**

Aucune zone d'instabilité de terrain n'a été identifiée par l'étude géotechnique, le projet actuel et les mises en compatibilités ne sont donc pas concernés par des zones de prescriptions fortes. Des indications techniques spécifiques issues de l'étude géotechnique devront être mises en place lors du chantier.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par des zones avalanches et n'est donc pas couvert par des points de tire dans le cadre du PIDA. Concernant le risque sismique, la commune se situe dans la zone de sismicité moyenne (type 4).

Aucun risque technologique n'est associé au projet.

Le projet et la mise en compatibilité ne vont pas à l'encontre des objectifs concernant les thématiques de nuisances sonores et de la qualité de l'air.

- **Cadre de vie paysage et patrimoine**

La pratique du ski et des sports de glisse en général, du VTT et de la randonnée sera favorisée par l'aménagement et les mises en compatibilités du PLU. De plus, l'accessibilité des usagers sera également favorisée. La forêt n'étant pas exploitée par les propriétaires, le défrichement aura une faible incidence sur l'activité sylvicole.

Une analyse paysagère a été réalisée afin d'évaluer la sensibilité du site ainsi que l'impact du projet dans un contexte précis de valeur paysagère. L'impact paysager de la nouvelle gare aval sera moindre puisqu'il s'agit d'un remplacement pratiquement en lieu et place, avec une architecture peut-être moins similaire à l'architecture locale, mais plus qualitative, et qui permet de rassembler plusieurs bâtiments en un seul en requalifiant les abords de la gare. Concernant le layon, un impact paysager notable est attendu étant donné que la nouvelle ligne doublera le layon existant.

Les mises en compatibilité ne sont associées à des périmètres de prescription archéologiques ou à des monuments historiques classés.

Concernant la circulation, aucune modification des accès (chemin et RD902) n'est prévue. La situation restera donc la même qu'actuellement. Les espaces de stationnement les plus importants sont situés au Lay, ainsi qu'à l'entrée de la plaine de loisirs et dans la Gorge, en lien direct avec la fréquentation des pôles touristiques. Ces espaces importants de stationnement permettent de répondre aux besoins de stationnement générés l'hiver et l'été par les activités touristiques. Le parking actuel situé au départ de la télécabine de la Gorge permet le stationnement de 500 véhicules et s'accompagne d'un réseau de transport de navette. Le fonctionnement des navettes, des bus et l'accès au PMR est amélioré par le projet et la mise en compatibilité du PLU qui prévoit une aire de retournement avec lieu de dépose pour les navettes ainsi que des stationnements spécifiques pour les bus et PMR.

- **Ressource en eau**

Le ruisseau identifié dans la zone d'étude fait partie du SAGE « Bassin Versant de l'Arve », il est également inclus dans le SDAGE Rhône-Méditerranée et dans le PGRI « Rhône-méditerranée ». La qualité

hydrobiologique de l'écoulement identifié au sein de la zone d'étude est qualifiée de bonne en rapport avec les mesures effectuées à proximité.

La zone d'étude est située sur la masse d'eau FR_DG_403 « Domaine plissé BV Isère et Arc ». La masse d'eau est caractérisée par une bonne qualité, mais également une vulnérabilité forte.

L'étude géotechnique met en avant des terrains humides à très humides au-delà de 2.5m, confirmés par le résultat des forages piézométriques. La zone d'étude n'est pas concernée par un captage d'eau potable.

Plusieurs mesures sont mises en œuvre afin de limiter l'impact du projet sur l'infiltration des eaux pluviales.

- **Mesures « éviter, réduire et compenser »**

Les mesures proposées dans cette évaluation environnementale de l'étude d'impact associée au projet de remplacement de la télécabine de la Gorge.

Les recommandations, associées au projet sont les suivantes :

- Absence de travaux nocturnes, d'éclairage nocturne en phase chantier et en phase d'exploitation, limitation de l'occupation de l'espace, adaptation du calendrier des travaux, adaptation des moyens d'accès pour les zones de travaux
- Passage d'un écologue avant les travaux
- Mesures pour le défrichement : replantation d'arbres dans l'ancien layon, traitement des lisières, insertion paysagère du nouveau layon dans le boisement
- Mesure visant à se prémunir du risque de pollution des eaux et du sol et des milieux naturels
- Réhabilitation des surfaces remaniées

- **Suivi de l'application du PLU**

Dans le cadre du dossier d'étude d'impact, un certain nombre de mesures de suivi ont été proposées telles qu'un suivi de chantier et un suivi spécifique sur l'avifaune et les chiroptères.

Un indicateur de suivi est proposé ici et devra être mis en place par la commune des Contamines-Montjoie. Il s'agit d'effectuer un suivi photographique, une fois le projet réalisé, des différentes mises en compatibilité présentées dans ce rapport d'évaluation environnementale, permettant d'observer les réelles modifications (notamment sur le plan paysager) des sujets de mises en compatibilité présentés.

2. PREAMBULE

Les Contamines-Montjoie est une commune située en Auvergne-Rhône-Alpes, dans le département de la Haute-Savoie (74).

La présente évaluation environnementale est réalisée dans le cadre de la déclaration de projet relative au projet de remplacement de la télécabine de la Gorge, qui ne s'effectuera pas en lieu et place (axe décalé de 10 m vers le sud) et entraînant par conséquent une mise en compatibilité du PLU. La réalisation du projet sera accompagnée d'un réaménagement des abords de la gare aval avec des accès améliorés pour les navettes, les bus, l'accessibilité aux PMR (places spécifiques dédiées) compris dans cette évaluation de la mise en compatibilité du PLU. Conformément à la réglementation en vigueur, la déclaration de projet entraînant une mise en compatibilité du PLU des Contamines-Montjoie doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Cette évaluation se base d'une part sur les documents associés au PLU des Contamines-Montjoie (règlement écrit, graphique, OAP, ...) et d'autre part sur les éléments de projet et les incidences environnementales issues de l'étude d'impact du projet. Les journées de terrains effectuées par les écologues dans le cadre de ce projet (prospections faune, flore) ont été réalisées entre mi-mars 2024 et fin août 2024.

L'évaluation environnementale doit appréhender l'environnement dans sa globalité (ressources, biodiversité, risques naturels ou technologiques, patrimoine, aménagement et gestion du territoire...). Ce présent document a pour objectif de présenter le projet d'intérêt général, sa justification, et les évolutions sur le document d'urbanisme rendues nécessaires pour le PLU.

En application de l'article L300-6 du code de l'urbanisme, « *l'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction. Les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L.153-59 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'Etat, un de ses établissements publics, un département ou une région a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme* ».

- **Prospections de terrain**

Les journées de terrains effectuées par les écologues dans le cadre de ce projet (prospections faune, flore) ont été réalisées entre mi-mars 2024 et fin août 2024.

- **Articulation du PLU avec les autres documents**

Pour chacun des enjeux traités par l'Evaluation Environnementale, a été analysée l'articulation entre les documents supra-communaux à considérer et la mise en compatibilité du PLU.

Les documents supra-communaux avec lesquels le PLU s'articule, vis-à-vis des espaces naturels terrestres, aquatiques et des continuités écologiques, sont :

- **La Loi Montagne**, dont l'un des principes fondamentaux concerne la préservation des espaces naturels, paysages et milieux caractéristiques par « la préservation des espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard (Article L122-9) ; la Préservation des terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières (Articles L122-10 à L122-11) ; la préservation des parties naturelles des rives des plans d'eau naturels ou artificiels d'une superficie inférieure à mille hectares (Articles L122-12 à L122-14) ». Le PADD affirme en 1ère orientation, la préservation ainsi que la découverte des espaces naturels, des paysages et des milieux caractéristiques montagnards de la commune.

- **Les orientations du SDAGE Rhône-Méditerranée et du SAGE du Bassin versant de l'Arve** : les 9 orientations fondamentales du SDAGE sont prises en compte dans le PLU.

« Il met en œuvre le principe de non-dégradation et des préservations des milieux aquatiques :

- Il préserve en secteurs « Nco et EBC, le maintien des continuités écologiques terrestres et piscicoles du Bon Nant et de ses affluents.
- Il protège l'intégralité des zones humides et des tourbières du territoire en appliquant un zonage et un règlement spécifique interdisant toute atteinte à ces milieux.
- Il préserve les ressources en eau (captages).
- Il organise un développement bâti au sein des zones raccordées au réseau collectif d'assainissement limitant les risques de pollutions des eaux de surface et souterraines, protégeant ainsi la santé et les milieux.

Il met en œuvre les principes d'une gestion durable des services publics de l'eau et de l'assainissement en assurant la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau : La commune a initié plusieurs schémas directeurs - d'alimentation en eau potable, de gestion des eaux usées et pluviales, en ce sens, visant à :

- Augmenter le rendement du réseau de distribution de l'eau pour atteindre le rendement réglementaire de 85% ;
- Réduire les ECP sur le réseau des eaux usées ;
- Compenser le ruissellement issu de l'imperméabilisation des sols liée aux nouvelles constructions autorisées, par l'instauration d'un débit de fuite maximal autorisé de 25 l/s/ha, permettant de limiter les risques d'inondations à l'échelle des bassins versants. Le règlement édicte des dispositions visant à limiter l'imperméabilisation des sols aux abords des constructions, à traiter dans un caractère naturel.
- Le PLU met aussi en œuvre le principe de protection des personnes et des biens en autorisant les aménagements et les travaux de prévention des risques. »

- **Les orientations du SRCE** : « Le SRCE identifie, sur le territoire des Contamines, un grand ensemble perméable dominé par les boisements en altitude. Au sud-est de la vallée, les affluents du Bon Nant en provenance de la station de ski sont notés en cours d'eau à préserver. Au sein de la vallée, les milieux aquatiques sont également signalés à des fins de préservation. Des seuils sur le Bon Nant sont également présents et limitent les échanges piscicoles en l'amont et à l'aval du cours d'eau. Afin de prendre en compte ces éléments, le PLU a classé l'ensemble perméable d'altitude soit en N, en Nrb, Arb, ARb1 ou

- **Intervenants**

La présente étude a été réalisée par le Bureau d'Etudes : EPODE
Immeuble Axiome
44 rue Charles Montreuil
73 000 CHAMBERY

Rédaction : Lucile Rouzé en tant que Chargée de mission environnement
Relecture : Anna Ivanéz en tant que Cheffe de projet environnement

The logo for EPODE, consisting of the lowercase letters 'epode' in a sans-serif font. The letter 'o' is highlighted in red, while the other letters are black.

2.1. Document d'urbanisme en vigueur, avant évolution

Source : PLU des Contamines-Montjoie (novembre 2017)

La commune des Contamines-Montjoie a approuvé son PLU en conseil municipal le 9 novembre 2017. Une modification simplifiée a également été approuvée en conseil municipal le 30 mars 2023. Une modification n°1 est en cours, mais ne concerne pas le secteur du projet.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) est construit à partir de 3 orientations qui se traduisent chacun en plusieurs objectifs :

- 1ère orientation : préserver et faire découvrir un cadre de nature exceptionnel au sein du massif du Mont Blanc, source de vie, de développement, d'attractivité, de bien-être et du bien-vivre.
- 2ème orientation : redynamiser le village et la station des Contamines-Montjoie sur les 4 saisons en actionnant les leviers de l'habitat, de l'économie, du cadre de vie.
- 3ème orientation : répondre à la diversité des besoins de déplacements et de desserte en cul de sac du territoire.

- **Présentation des zonages actuels**

Le secteur d'étude est en partie situé dans l'emprise « domaine alpin » et recoupe des zones A, N et Nst du PLU des Contamines-Montjoie. Une grande partie du boisement est un Espace Boisé Classé (EBC). La zone d'étude n'est pas entièrement localisée au sein du classement des zones aménagées pour la pratique du ski et réservés aux remontées mécaniques (au titre des articles L151-38 et R151-48 du Code de l'Urbanisme).

La zone d'étude est traversée par une remontée mécanique identifiée au PLU.

Dans l'emprise « domaine alpin » :

A l'intérieur des zones aménagées en vue de la pratique du ski alpin délimitées au règlement graphique, sont autorisés :

- Les travaux d'entretien, de réparation, de remplacement, des remontées mécaniques, télécabines, télésièges, téléskis, équipements de biathlon, pistes de luges...,
- L'aménagement, l'adaptation, les travaux d'entretien et de réparation, des locaux techniques et industriels, des bureaux, des bâtiments d'accueil du public, liés et nécessaires au fonctionnement du domaine skiable.

Dans les zones N :

Dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'existence d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel ils sont implantés et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, sont autorisés :

- Les constructions et installations liées et nécessaires à l'exploitation agricole, (...)
- Les constructions et installations liées et nécessaires à l'exploitation forestière ;
- Le changement de destination des bâtiments identifiés au règlement graphique, dans le respect des volumes existants, à destination de l'hébergement touristique, des équipements sportifs et de loisirs, de l'artisanat et commerce de détail, de la restauration, des équipements recevant du public ;

- L'aménagement, l'adaptation, les travaux d'entretien et de réparation, sans changement de destination, des constructions existantes, (...)
- Pour les habitations existantes inférieures ou égale à 90 m² de surface de plancher, leur extension dans la limite de 50% de la Surface de plancher existante à la date d'approbation du PLU sans excéder 120 m² de surface de plancher après extension ;
- Pour les habitations existantes supérieures à 90 m², leur extension dans la limite de 30% de la surface de plancher existante à la date d'approbation du PLU ;
- Les annexes des habitations dans la limite d'une surface de plancher maximale de 30 m² à compter de la date d'approbation du PLU.

Zone Nst :

Ce sont des zones naturelles dédiées aux aires de stationnement en zone naturelles (aire à réaménager sur le plan paysager). En secteur Nst, sont actuellement autorisés :

- Les aires de stationnement ouvertes au public, traitées de manière qualitative sur le plan paysager, avec leurs équipements et mobiliers d'accompagnement : les orientations d'aménagement et de programmation relatives aux stationnements (voir la pièce n° 3 du PLU) devront être respectées ;
- L'aménagement, l'adaptation, les travaux d'entretien et de réparation des constructions existantes, dans le respect des volumes existants, sans changement de destination.

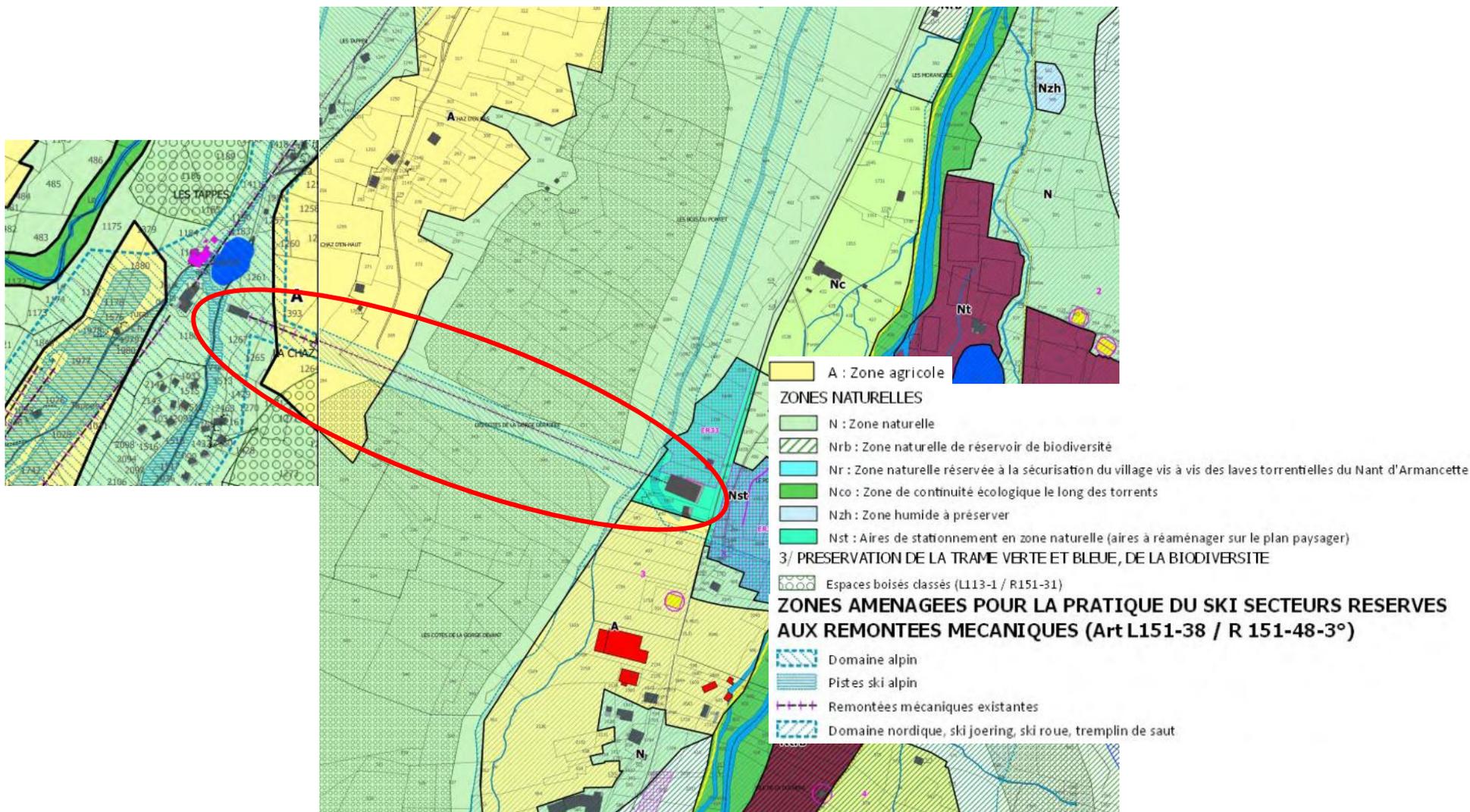
Dans les zones A

Dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'existence d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel ils sont implantés et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, sont autorisés :

- Les locaux et ouvrages techniques des administrations publiques et assimilés liés ou nécessaires au fonctionnement des services publics ou assimilés, sous réserve de limiter leurs incidences sur les espaces agricoles et de ne pouvoir être localisés ailleurs sur le territoire.
- L'aménagement, l'adaptation, les travaux d'entretien et de réparation, sans changement de destination, des constructions existantes, dans le respect des volumes existants et de leurs caractéristiques architecturales.
- Pour les habitations existantes inférieures ou égales à 90 m² de surface de plancher, leur extension dans la limite de 50% de la surface de plancher existante à la date d'approbation du PLU sans excéder 120 m² de surface de plancher après extension.
- Pour les habitations existantes supérieures à 90 m², leur extension dans la limite de 30% de la surface de plancher existante à la date d'approbation du PLU.
- Les annexes des habitations dans la limite d'une surface de plancher maximale de 30 m² à compter de la date d'approbation du PLU.
- Les affouillements et exhaussements de sols à condition d'être strictement liés et nécessaires au fonctionnement des exploitations agricoles, pastorales ou forestières, des services publics ou d'intérêt collectif, à la protection contre les risques naturels, à la création de voirie et de liaisons douces, aux constructions et aménagements autorisés dans la zone ;

Dans les espaces boisés classés :

Est interdit : Tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements ;

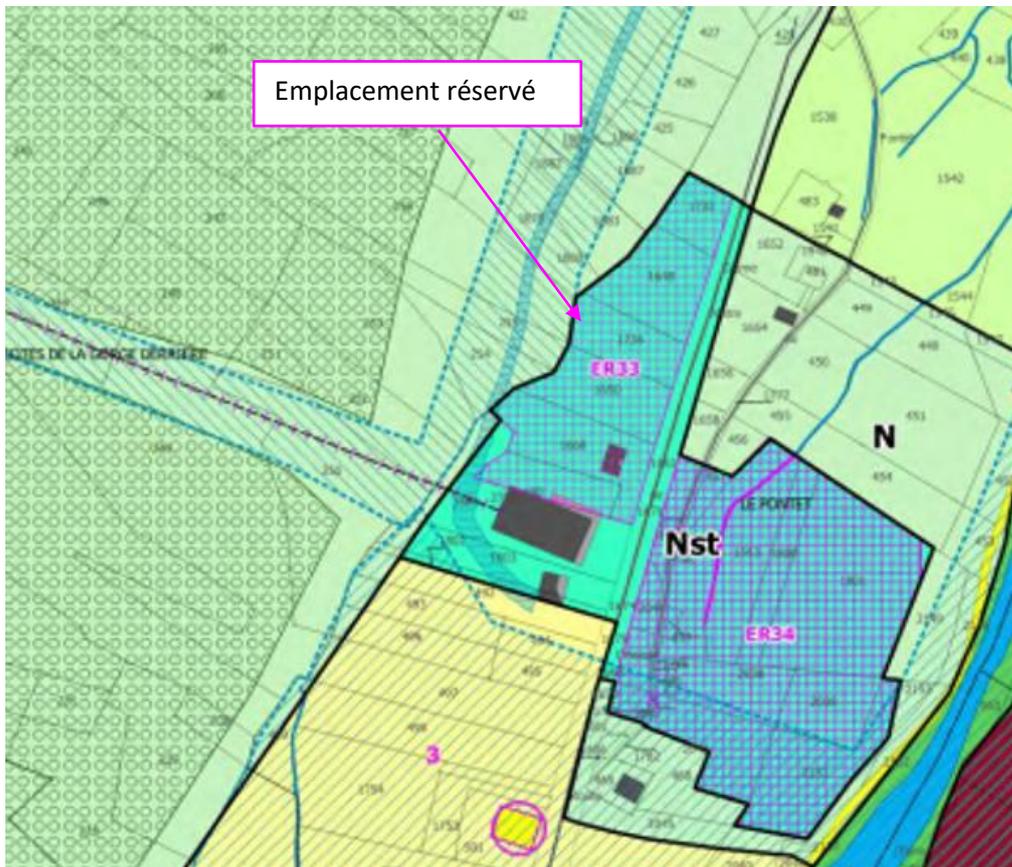


Extrait du plan de zonage du PLU avant modification

Source : PLU des Contamines-Montjoie

Emplacement réservé :

Le secteur d'étude est concerné par un emplacement réservé : l'ER33, dédié à l'aménagement d'une aire de stationnement.



Localisation de l'emplacement réservé

Source : PLU des Contamines-Monjoie

Orientation d'aménagement et de programmation

La zone d'étude est concernée par une OAP stationnement en partie basse de la zone d'étude qui a pour objectif d'organiser les stationnements du village à la Gorge, dans le cadre d'une approche globale, en lien avec les pôles d'activités et l'optimisation et l'affirmation du réseau de circulations douces (Via Montjoie, véhicules électriques, navettes). L'OAP stationnement répond et croise 2 orientations du PADD :

- L'orientation 3.1 du PADD qui vise à mettre en œuvre une politique globale et cohérente de déplacements motorisés du centre-village jusqu'à la Gorge, coordonnée avec la politique des mobilités douces et la politique de développement touristique dans les différents pôles.
- L'orientation 1.6 du PADD qui vise à préserver un paysage lisible et qualitatif, et plus particulièrement à mettre en valeur les paysages : l'ensemble des espaces de stationnement de la commune ont été relevés dans le diagnostic comme impactant les paysages et dénaturant les ambiances.

Actuellement, le stationnement du téléphérique de la Gorge est organisé de la manière suivante (cf. carte ci-dessous).



Organisation actuelle du stationnement autour de la TC Gorge

Source : PLU des Contamines-Montjoie

Au niveau de la télécabine actuelle, un projet d'aménagement du parking est envisagé et inscrit dans l'OAP. Les principes d'aménagement sont les suivants.

- Suppression du stationnement, situé sur la sur largeur Ouest de la RD, en amont de la route d'accès à la base nautique
- Création d'un parking « transports en commun » à l'Ouest – capacité 14 places environ
- Création d'un parking de proximité près de la gare à l'Ouest – capacité 25 places environ dont 7 places réservées PMR (à ajuster en fonction de la capacité globale du secteur). Privilégier le stationnement pour le personnel.
- Création d'un espace de dépôt pour une navette et des emplacements 2 roues (vélos et motos) à proximité de la gare du téléphérique.
- Réalisation d'un parking de 300 places environ à l'Est avec deux accès entrées/sorties clairement identifiés.
- Afin de satisfaire aux exigences d'intégration paysagères, la surface nécessaire par emplacement sera de 32m² minimum. Cette surface comprend les voies de circulation et le traitement paysager.



OAP stationnement du téléphérique de la Gorge

Source : PLU des Contamines-Montjoie

2.2. Objectif de la présente procédure

Le PLU des Contamines-Montjoie n'est actuellement pas compatible avec le projet de remplacement de la télécabine de la Gorge. L'intérêt et l'objectif de la présente procédure est donc de réaliser une Déclaration de Projet emportant la mise en compatibilité du PLU.

Les modifications à apporter concernent principalement le zonage dont un classement en « NE », une suppression de l'emplacement réservé, le classement d'une zone humide « Nzh » et un déclassement d'EBC. Enfin, la modification du PLU porte sur l'OAP de stationnement du secteur de la Gorge.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme consiste à prendre en compte le projet dans les diverses pièces composant le dossier du PLU (cf. L.151-1 à L151-3 du Code de l'urbanisme), à savoir :

- Le rapport de présentation
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)
- Les règlements écrits et graphiques
- Les annexes
- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles et patrimoniales.

2.3. Modifications sur le règlement du PLU

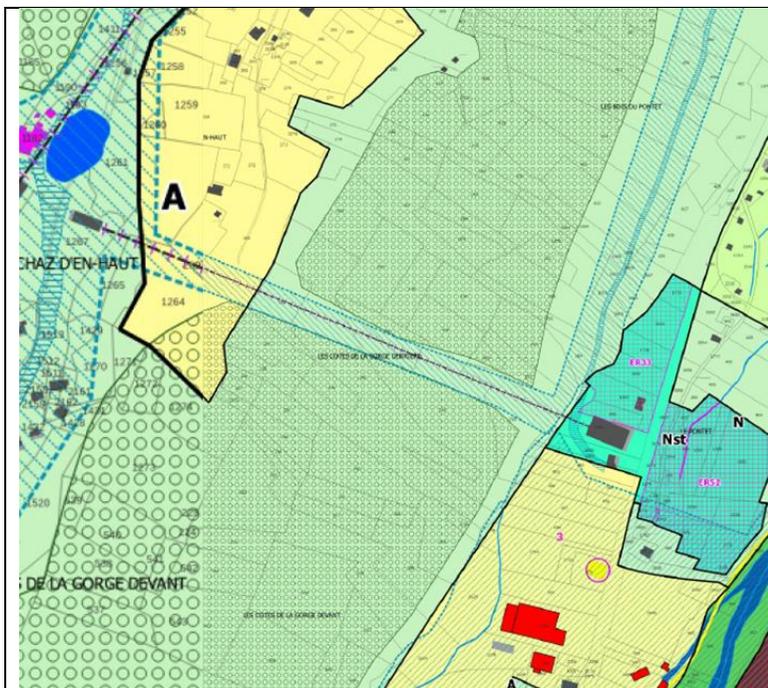
2.3.1. Concernant les zonages

Actuellement, le secteur d'étude est classé majoritairement en zone naturelle « N », en partie en zone agricole « A », et en secteur de stationnement en zone naturelle « Nst » (cf. présentation du document d'urbanisme en vigueur). De plus le zonage sur le secteur est concerné par des classements de zones aménagées pour la pratique du ski et des secteurs réservés aux remontées mécaniques. Enfin, une partie du site est classé en espace boisé classé.

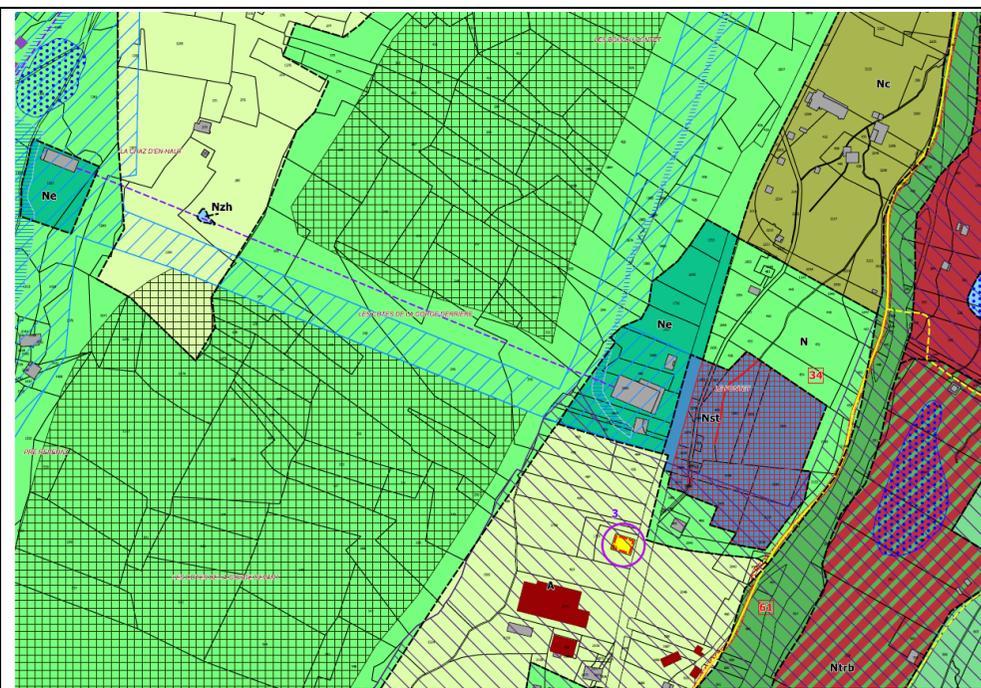
- **Modification du règlement graphique**

La procédure de Déclaration de Projet prévoit une évolution du règlement graphique dans le but :

- de **réduire l'EBC (Espace Boisé Classé)** afin de permettre l'implantation du projet. En effet la ligne de la nouvelle télécabine se voit légèrement décalée en direction du sud au regard des contraintes techniques du projet. Étant donné le classement du secteur en EBC au titre de l'article L113-1 du Code de l'Urbanisme, il convient alors de supprimer ce classement sur le secteur concerné. La surface d'EBC donnée à déclasser par la présente procédure de modification du PLU est de 8000 m². Il est rappelé que le défrichement total concernant le projet est de 6667 m² de pessières subalpines dont environ 4500 m² sont en EBC avant modification du PLU ;
- **d'élargir l'emprise du domaine skiable** inscrit au titre de l'article L151-38 du Code de l'Urbanisme, afin qu'il comprenne les secteurs accueillant la gare de départ, la gare d'arrivée, la ligne et les pylônes. Cette trame est nécessaire à la réalisation du projet ;
- de **supprimer l'emplacement réservé n°33**, n'ayant plus d'utilité à ce jour pour la réalisation d'un espace de stationnement
- **de modifier le classement actuel du secteur de la gare aval en zone Nst, vers un classement plus adapté en zone Ne**, zone naturelle dédiée aux équipements publics et d'intérêt collectif. La zone Ne concernera également la parcelle 492 actuellement classée en zone agricole, étant donné la localisation de la future gare de départ, et du fait que cette parcelle est déjà utilisée pour les accès autour de la gare actuelle ;

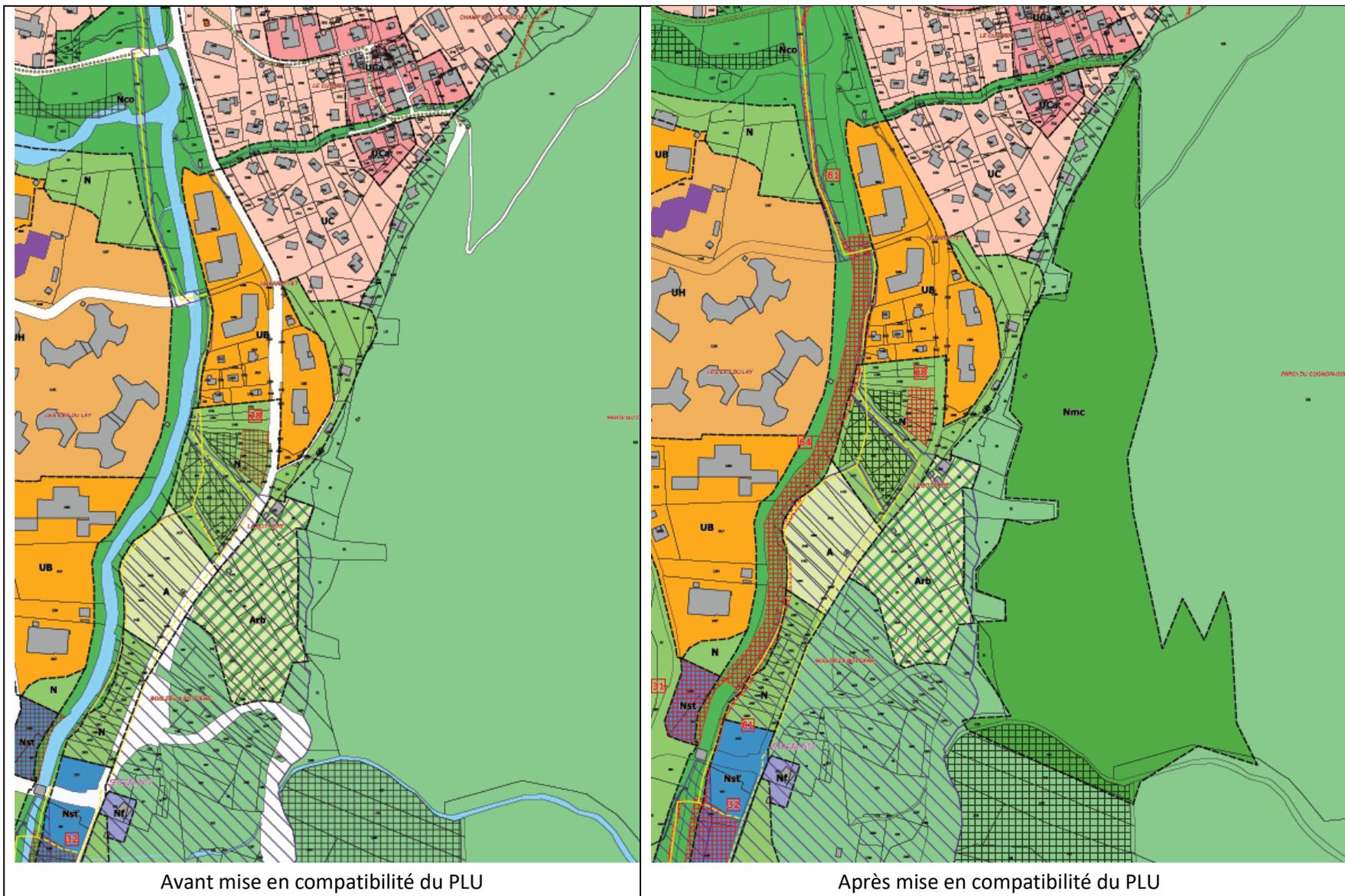


Avant mise en compatibilité du PLU



Après mise en compatibilité du PLU

Règlement graphique avant et après la mise en compatibilité du PLU concernant la zone de projet de télécabine



Règlement graphique avant et après la mise en compatibilité du PLU concernant la zone de dépressage

- **Modification du règlement écrit**

Le règlement écrit est complété d'une nouvelle zone au sein de la zone naturelle, la zone Ne, dédiée à la gestion et au confortement des équipements collectifs et services publics existants en zone naturelle. Les règles de hauteur sont modifiées, afin de ne pas réglementer, en zone Ne, la hauteur, étant donné les caractéristiques spécifiques des équipements publics et/ou d'intérêt collectif autorisés. Cependant, les constructions autorisées doivent s'implanter dans le site.

Concernant l'implantation par rapport au domaine public et aux limites séparatives, l'implantation jusqu'en limite est autorisée, au regard des caractéristiques spécifiques et du fonctionnement propre des équipements publics ou d'intérêt collectif autorisés.

Par ailleurs, les règles de hauteur, et d'implantation en limite du domaine public ou limite séparative ne s'appliquent pas, actuellement, aux poteaux et pylônes nécessaires aux réseaux de distribution d'énergie et télécommunications. Il est ajouté que sont concernés également les pylônes et poteaux nécessaires aux équipements d'intérêt collectif et services publics ou assimilés.

Concernant le stationnement en zone Ne, il est indiqué que le recours à des matériaux drainants et perméables doit être privilégié. Cependant, au regard des contraintes de fonctionnement de certains espaces de stationnement concernés, notamment pour les aires de dépose et retournement des bus et véhicules lourds, un traitement en enrobé pourra être envisagé si le besoin est avéré et justifié. Le règlement est modifié en ce sens.

Enfin, un nouveau secteur de la zone naturelle « Nmc » est introduit, afin de mettre en place un dispositif pérennisant la mesure compensatoire MC2 définie à l'étude d'impact du projet, concernant la réalisation de travaux de dépressage. Le règlement est donc complété afin d'autoriser ces travaux.

Les autres règles de la zone naturelle sont inchangées.

Extrait du PLU (en rouge les modifications) :

Section 1 – destination des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article N 1 – Destinations et sous destinations autorisées

Dans toutes les zones, secteurs à l'exception des secteurs Nzh et Nco et dans tous les STECAL :

Dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'existence d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel ils sont implantés et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, sont autorisés :

- Les locaux et ouvrages techniques des administrations publiques et assimilés liés ou nécessaires au fonctionnement des services publics ou assimilés, sous réserve de limiter leurs incidences sur les milieux naturels et de ne pouvoir être localisés ailleurs sur le territoire.
- Les affouillements et exhaussements de sols sous réserve d'être strictement liés et nécessaires aux constructions et aménagements autorisés, à la protection contre les risques naturels, à la création de voirie et de liaisons douces.

[...]

En secteur Ne :

Sont autorisés :

- L'aménagement, l'adaptation, les travaux d'entretien et de réparation, des constructions et installations existantes à usage d'équipement public et d'intérêt collectif ;
- Les aires de stationnement ouvertes au public, traitées de manière qualitative sur le plan paysager, avec leurs équipements et mobiliers d'accompagnement
- Les installations techniques et sanitaires, les aménagements et installations légères liés à la fréquentation du site par le public, sous réserve qu'ils s'intègrent dans le paysage ;
- Les constructions et installations nécessaires aux équipements d'intérêt collectif et des services publics ou assimilés.

En secteur Nmc :

Sont autorisés les travaux permettant la réalisation des mesures compensatoires liées au projet de remplacement de la télécabine de La Gorge, à savoir des travaux de dépressage au sein du secteur identifié.

[...]

Article N 4.2 – Hauteur minimale, maximale des constructions existantes ou nouvelles

<p>Dans toutes les zones et en STECAL, excepté en zone Ne.</p>	<ul style="list-style-type: none">• La hauteur des constructions existantes en cas d'aménagement, d'adaptation, de travaux d'entretien, de réparation des constructions existantes ou de changement de destination des bâtiments identifiés au règlement graphique• 4.50m pour les locaux techniques des administrations publiques et assimilés liés ou nécessaires au fonctionnement des services publics ou assimilés sauf si leurs caractéristiques techniques imposent de dépasser la hauteur fixée
---	--

En zone Ne, la hauteur n'est pas règlementée, mais les constructions et installations doivent s'intégrer dans le site.

Règles alternatives applicables à toutes les zones :

Les règles de hauteur définies ci-avant ne s'appliquent pas :

- Aux poteaux, pylônes, transformateurs et autres installations techniques nécessaires aux réseaux de distribution d'énergie et de télécommunications, **et aux équipements d'intérêt collectif et services publics ou assimilés**, sous réserve de s'intégrer dans l'environnement existant.
- A l'aménagement des bâtiments existants sous réserve de ne pas modifier leurs volumes existants,
- En cas de reconstruction totale des bâtiments consécutive d'un sinistre.

Article N 4.3 – Implantations des constructions par rapport aux voies publiques et aux emprises publiques

Pour les unités foncières riveraines de la RD 902 :

- Les constructions doivent s'implanter avec un recul minimum de 3 mètres par rapport à l'alignement de la RD 902, **excepté en zone Ne où les constructions peuvent s'implanter jusqu'en limite.**
- Si une zone d'implantation des constructions est précisée au règlement graphique (STECAL Nmb), les constructions autorisées s'implantent librement dans cette zone.

Règles alternatives applicables à toutes les zones :

Les reculs indiqués précédemment ne s'appliquent pas :

- Aux poteaux, pylônes, transformateurs et autres installations techniques nécessaires aux réseaux de distribution d'énergie et de télécommunications, **et aux équipements d'intérêt collectif et services publics ou assimilés**, sous réserve de s'intégrer dans l'environnement existant ;
- En cas de travaux sur des constructions existantes qui sont sans effet sur l'implantation ou le gabarit de l'immeuble ;
- A l'extension de constructions existantes respectant un recul identique à celui de la construction existante sous réserve de ne pas aggraver la situation par rapport à la voie (visibilité, accès).

Art N 4.4. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

[...]

Règles applicables :

[...]

- *Ces règles ne s'appliquent pas en zone Ne, où les constructions peuvent s'implanter jusqu'en limite.*

Règles alternatives applicables à toutes les zones :

Les reculs indiqués précédemment ne s'appliquent pas :

- *Aux poteaux, pylônes, transformateurs et autres installations techniques nécessaires aux réseaux de distribution d'énergie et de télécommunications et aux équipements d'intérêt collectif et services publics ou assimilés, sous réserve de s'intégrer dans l'environnement existant ;*
- *En cas de travaux sur des constructions qui sont sans effet sur l'implantation ou le gabarit de l'immeuble ;*

Article N 6.1– Abords des constructions, surfaces non imperméabilisées

Pour toutes les constructions :

- Les abords de la construction seront de préférence ouverts (les clôtures ne sont pas obligatoires) et traités dans un caractère naturel (herbe et plantations, revêtements perméables comme graves ou stabilisé).
- Les aires de stationnement et de circulation extérieures au sein des propriétés doivent être réalisées avec des matériaux drainants et perméables (graviers, pavés d'infiltration, pavés engazonnés...). L'enrobé sera limité à la voirie d'accès au garage.
- *En zone Ne, le recours à des matériaux drainants et perméables (graviers, pavés d'infiltration, pavés engazonnés...) doit être privilégié, sauf contrainte technique avérée et justifiée.*
- Les citernes (eau, gaz, mazout...) seront enterrées ou dissimulées à la vue des tiers par des aménagements correspondants (haies, bosquets, murets...).
- Les dépôts ou stockages extérieurs seront dissimulés à la vue des tiers depuis l'espace public.

2.3.2. Concernant l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

La zone d'étude est concernée par une OAP stationnement en partie basse de la zone d'étude qui a pour objectif d'organiser les stationnements du village à la Gorge, dans le cadre d'une approche globale, en lien avec les pôles d'activités et l'optimisation et l'affirmation du réseau de circulations douces (Via Montjoie, véhicules électriques, navettes). L'OAP stationnement répond et croise 2 orientations du PADD :

- L'orientation 3.1 du PADD qui vise à mettre en œuvre une politique globale et cohérente de déplacements motorisés du centre-village jusqu'à la Gorge, coordonnée avec la politique des mobilités douces et la politique de développement touristique dans les différents pôles.
- L'orientation 1.6 du PADD qui vise à préserver un paysage lisible et qualitatif, et plus particulièrement à mettre en valeur les paysages : l'ensemble des espaces de stationnement de la commune ont été relevés dans le diagnostic comme impactant les paysages et dénaturant les ambiances.

L'OAP actuelle ne correspond pas entièrement aux attentes concernant le remplacement de la télécabine de la Gorge, des ajustements sont donc nécessaires.

Les ajustements associés à l'OAP concernent :

- **La réduction trop importante du nombre de place ;**
- **Les aménagements paysagers à réorganiser** : pour ce faire, le projet actuel intègre une approche plus équilibrée de la végétalisation, en tenant compte des besoins fonctionnels, sécuritaires et esthétiques susvisés : un espace végétalisé est prévu au centre de la dépose navette permettant l'amélioration de la lisibilité de cet espace pour les usagers et son intégration esthétique dans le paysage environnant ; la toiture de la télécabine est végétalisée, renforçant ainsi l'intégration environnementale de l'équipement et la réduction de l'impact visuel du bâtiment ;
- **La suppression des cheminements piétons initialement prévus selon des arguments fonctionnels et sécuritaires ;**
- **La promotion des mobilités douces** : le nouveau projet intègre un espace dédié au dépose-navettes, spécialement conçu pour assurer la sécurité des usagers et limiter l'utilisation des véhicules individuels. Un service de navettes gratuites pour se déplacer dans la commune des Contamines-Montjoie et accéder à la télécabine est déjà mis en place, été comme hiver. Cependant, le maintien de la capacité de stationnement reste indispensable pour accueillir les visiteurs qui ne résident pas aux Contamines-Montjoie.
- **L'accessibilité PMR** : le parking manque actuellement de places dédiées aux PMR, parfois mal positionnées par rapport à l'entrée de la gare de la télécabine. Le projet prévoit donc, en face de la gare, au moins 7 places destinées aux PMR. Ces places sont idéalement situées pour garantir un accès direct, rapide et sécurisé à la télécabine.

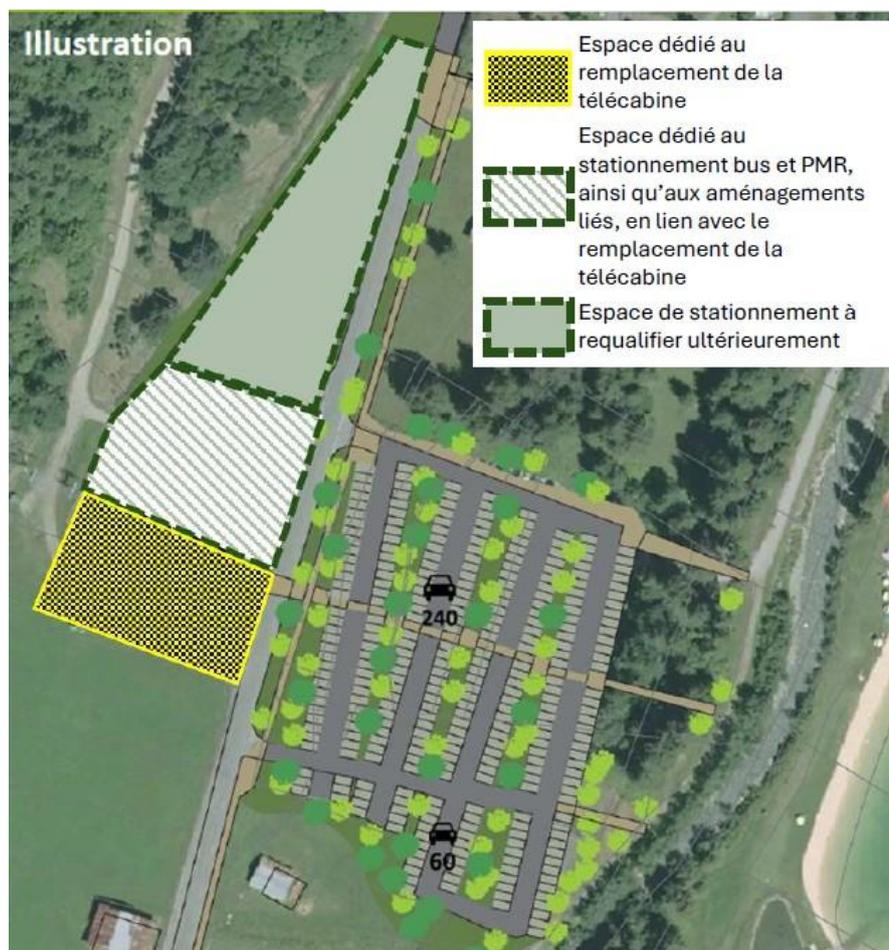


Illustration de l'OAP stationnement

Source : Pièce 3, OAP, les Contamines-Montjoie

Les grands principes mis à jour sont donc décrits dans l'OAP sur les thèmes suivants :

- **La requalification paysagère de la RD902** : valorisation paysagère de la porte d'entrée à la base nautique tau secteur de la gare de téléphérique : renaturation de l'accotement ouest, traitement qualitatif et structurant du carrefour et de ses abords. Accompagnement paysager de premier plan en transition avec les parkings et les cheminements. Les dispositifs (végétal + modelage) devront permettre d'éviter le stationnement sauvage (largeur 4 m minimum) lors de la « traversée » du stationnement.
- **L'intégration des cheminements piétons et valorisation de l'espace public** : piétonisation des abords de la gare et des bâtiments d'accueil du public, création d'un cheminement entre le camping et la gare, création au travers du parking d'une ou plusieurs transversales piétonnes entre la gare et la via Montjoie, traitement qualitatif et sécurisation des espaces piétonniers.
- **L'organisation du stationnement** : dans le cadre du remplacement de la télécabine de la Gorge, mise en œuvre d'une dépose navette et de 6 emplacements dédiés aux bus, ainsi que 7 places PMR au minimum. Ultérieurement, suppression du stationnement situé sur la largeur ouest de la RD, en amont de la route d'accès à la base nautique. Ultérieurement, réalisation d'un parking à l'est avec aménagement des entrées et sorties. Ultérieurement, création d'un parking de proximité près de la gare de la télécabine (parking ouest) en privilégiant le stationnement pour le personnel. Afin de satisfaire aux exigences d'intégration

paysagère, la surface nécessaire par emplacement sera de 32m² minimum pour les emplacements voiture. Cette surface comprend les voies de circulation et de traitement paysager.

3. LE PROJET A L'ORIGINE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

3.1. Justification du projet

Le projet consiste au remplacement de la télécabine de la Gorge 4 places construit en 1976, en lieu et place d'un télésiège construit pour sa part en 1970 et dont un certain nombre d'ouvrages (pylônes) ont été conservés. Il est prévu qu'une télécabine 10 places remplace l'existante sur un axe légèrement déporté. Le remplacement de l'appareil poursuit plusieurs objectifs :

Rénover un tronçon vieillissant :

L'appareil utilise des ouvrages datant de 1970, les infrastructures sont donc anciennes à très anciennes. De plus, le système est constitué de cabines 4 places de taille très réduites qui, bien que remplacées en 2009, sont restées de la taille des « œufs originaux ». En effet, l'âge de l'appareil et sa technologie vieillissante font que sa disponibilité devient incertaine alors même qu'il est un des deux ascenseurs principaux de la station pour accéder au domaine skiable, et sachant que la télécabine du Lay, situé à 1 km et permettant également l'accès au domaine skiable, connaît les mêmes problèmes de saturation. Une panne de l'appareil pendant les périodes de forte affluence serait très problématique.

Augmenter le débit pratique de l'appareil :

Cet appareil est l'un des plus fréquentés des Contamines-Montjoie. En effet, il est l'un des deux points d'entrée du domaine skiable. Il est l'un des deux passages incontournables du parcours client et représente une des deux vitrines du domaine skiable. Malheureusement, le débit théorique de 1210 p/h n'est pas adapté à la fréquentation du secteur. Il n'est pas rare lors des vacances de Noël, février, et certains week-ends, de voir se former une file d'attente telle qu'il faille plus d'une heure aux usagers pour prendre l'appareil. De plus, avec l'élévation du niveau de la limite pluie-neige, confirmée par l'étude *Climsnow*, la piste de retour se trouve de plus en plus souvent sans neige dans sa partie aval, ce qui entraîne sa fermeture, et les mêmes difficultés que le matin avec d'importants temps d'attente à la descente pour le retour des skieurs.

L'objectif est donc d'augmenter le débit théorique en dimensionnant l'appareil à 2400 p/h (provisoirement) puis 2700 p/h.

Exploitation/maintenance

Les infrastructures de cet appareil sont anciennes. Les mécaniques en place sont celles en lien avec les pinces S POMA dont les pathologies de vieillissement sont connues de la profession et nécessitent des contrôles et une maintenance continue.

Améliorer la desserte du domaine skiable

Le remplacement par une télécabine 10 places récente permettra de faciliter l'embarquement (actuellement les cabines sont très étroites) notamment pour les familles et enfants. De plus, son remplacement devient indispensable à l'exploitation du domaine skiable, mais aussi pour permettre l'évacuation des blessés que l'appareil actuel ne permet pas de véhiculer. Le transport des blessés se fait donc au moyen de véhicules 4x4 lorsque la piste retour n'est pas suffisamment enneigée.

Enfin, le projet prévoit des quais très proche du sol, et des cabines spacieuses pour permettre l'accès aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Dynamiser les périodes d'exploitations

L'utilisation d'une technologie plus récente permet de simplifier l'exploitation et donc de dynamiser les périodes de forte fréquentation soit : pendant les vacances scolaires, les heures de pointes (matin et soir) et certains week-ends.

Ce projet vise donc à :

- Dynamiser et diversifier les activités du domaine
- Rendre accessible été comme hiver le domaine aux différents usagers (skieurs, vététistes, piétons...)
- Rendre accessible le domaine aux PMR
- Permettre le rapatriement des blessés
- Garantir l'activité touristique liée au domaine skiable
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers
- Conforter une des deux portes d'entrée vers le domaine skiable
- Répondre à la fréquentation importante au départ de la remontée mécanique

Le projet de remplacement de la télécabine de la Gorge s'inscrit dans une vision globale du développement du secteur qui dépasse la seule saison hivernale, avec une prise en compte des usagers estivaux et inter saisonniers.

Un nouvel appareil permettrait par ailleurs la mise en œuvre d'un accès urbain aux constructions à vocation d'habitat existantes du Plateau des Tappes, et plus particulièrement :

- La possibilité d'acheminer résidents et bagages depuis le parking de la Gorge, sans avoir à monter en voiture sur le plateau, été comme hiver.
- La possibilité de pouvoir continuer à proposer un service de nuit pour les résidents du plateau.

En fonction des besoins, l'appareil pourra fonctionner hors période touristique.

Par ailleurs, pour le développement du tourisme 4 saisons, le remplacement de cette infrastructure permettrait :

- de développer l'accès 4 saisons au site, en cohérence avec la volonté de développement acté par la commune et l'exploitant du domaine skiable. La nouvelle télécabine sera en service l'été, permettant aux randonneurs d'accéder facilement au plateau des Tappes, et plus généralement en moyenne montagne, aux départs de plusieurs randonnées (à noter que la télécabine actuelle enregistre en moyenne 100 000 passages l'été et 180 000 l'hiver, témoignant déjà de son utilisation en période estivale).
- de transporter et promouvoir ou développer les circuits VAE « vélo à assistance électrique » en altitude, avec la possibilité de monter les vélos via de nouvelles cabines adaptées,
- d'améliorer l'accès aux différents usagers, en sécurisant le transport, notamment pour les enfants, en utilisant des véhicules fermés adaptés aux différents besoins (poussettes, sac de randonnées, vtt, etc.),
- de pouvoir proposer une alternative d'accès en mobilité douce du transport de fret à destination des socio-professionnel d'altitude.
- Et plus globalement, de centraliser et mutualiser le besoin de stationnement des utilisateurs du parc de loisirs du Pontet et des utilisateurs de la télécabine en période estivale.

Enfin, un travail sur l'aménagement de cette zone permettra d'améliorer le service de navette gratuite, qui s'inscrit dans un schéma de mobilité douce, conjointement au remplacement de cette télécabine. Ainsi, en intégrant la télécabine, le parc de loisirs et le parking bénéficieront d'un système de transport fluide, le projet garantit une accessibilité optimale pour tous les usagers.

L'impact fonctionnel attendu est donc une amélioration du confort et de la capacité de transport des différents usagers de la remontée mécanique (skieurs, piétons vététistes...). Ce projet permet également de redynamiser une des deux portes d'entrée du domaine skiable.

Au regard des éléments de contexte exposés ci-dessus, le projet est considéré comme d'intérêt général pour la mise en œuvre du PLU et du PADD.

3.2. Présentation du porteur du projet

Le projet de remplacement de la télécabine est porté par :

La Société d'Équipement des Contamines-Montjoie-Hauteluce (SECMH)

604 rte des Moranches

74170 LES CONTAMINES-MONTJOIE

Tél : 04.50.47.02.05



La déclaration de projet entraînant une mise en compatibilité du PLU relative au projet de remplacement de la télécabine de la Gorge est porté par :

La Commune des Contamines-Montjoie

4 route de Notre Dame de Gorge

74170 LES CONTAMINES-MONTJOIE



3.3. Présentation du projet

3.3.1. Le domaine skiable concerné

Avec les domaines de Megève, Saint-Gervais-les Bains/ Saint Nicolas de Véroce et les Portes du Mont-Blanc (Combloux, Cordon, Le Jaillet et La Giétaz), les Contamines Montjoie forme une grande entité commerciale (non reliées par des remontées mécaniques) « Evasion Mont-Blanc ». Si tous les domaines skiables de cette entité ne peuvent donc pas être reliés « ski aux pieds » ; ils disposent cependant d'une même billetterie et proposent ainsi une offre variée sur près de 450 km de pistes.

L'économie des Contamines-Montjoie repose quasi exclusivement sur l'économie touristique en lien avec le domaine skiable. De nombreuses activités de pleine nature sont donc présentes sur le territoire des Contamines-Montjoie telles que : le ski alpin, le ski nordique, le chien de traîneau, la randonnée, le VTT, la baignade, le golf, le parapente...

Pour faciliter l'accès aux secteurs d'altitude, ouverts sur le grand paysage et parcourus par de nombreux sentiers, deux remontées mécaniques sont ouvertes en été et permettent également la pratique du VTT de descente et le parapente :

- La Télécabine de la Gorge
- La Télécabine du Signal

Globalement, la fréquentation touristique hivernale et estivale de la station, au même titre que sur l'ensemble du territoire, présente une tendance stable depuis plusieurs années, avec des variations limitées par saison.

3.3.2. La télécabine de la Gorge

Historiquement, la télécabine de la Gorge a remplacé sur un tracé identique un télésiège fixe qui fut construit en 1970 permettant d'ouvrir un second accès à l'Etape et de désengorger la télécabine de Montjoie partant du hameau du Lay. En 1976, les Contamines-Montjoie décident de moderniser cet appareil en construisant en lieu et place de l'ancienne ligne une télécabine débrayable 4 places. En 2009 après 33 ans de services, les 57 cabines SP76 blanches d'origine sont remplacées par de nouveaux véhicules Diamond-4. Un meilleur confort, une facilité d'embarquement et débarquement est donc garanti. L'année suivante, en 2010, les rénovations ont concernés les bâtiments des gares notamment pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR).

La télécabine de la Gorge est l'un des axes structurant d'accès au domaine skiable. En effet, celle-ci relie le Pontet au hameau de l'Etape, point de départ des pistes d'altitude. Elle constitue l'un des départs pour le ski journée, avec notamment une grande capacité de stationnement. Depuis l'Etape, les skieurs peuvent ensuite emprunter au choix la télécabine du Signal ou le télésiège de Montjoie afin de rejoindre les différents secteurs du domaine skiable. Niveau ski, seule la piste de retour combe est accessible. Celle-ci permet de revenir au départ de la TC de la Gorge.

A proximité du départ de la télécabine se trouve le camping du Pontet et le Parc de loisir ce qui rend le secteur très attractif l'été. C'est d'ailleurs la seule remontée mécanique ouverte pour l'accès au plateau de l'Etape et constitue donc le maillon entre la base de loisir et les activités d'altitude proposées par le domaine skiable : tel que l'accès aux sentiers de randonnées et aux pistes spéciales VTT. De fait, en été, la télécabine de la Gorge est un outil central de l'offre touristique des Contamines-Montjoie. Le débit théorique de cet appareil est de 1210 p/h et il n'est pas suffisant pour assurer la liaison entre la vallée et le domaine skiable.

La télécabine de la Gorge est l'un des deux points d'entrée du domaine skiable des Contamines-Montjoie depuis la vallée.

4. ETAT INITIAL ET INCIDENCES DU PROJET

Les enjeux et les incidences environnementales de la mise en compatibilité du PLU sont présentées ci-dessous. Les zonages suivants sont basés sur l'aire d'étude du projet de remplacement de la télécabine TC Gorge et prennent donc en compte la mise en compatibilité du PLU.

4.1. Urbanisme

4.1.1. Contexte territorial

La commune des Contamines-Montjoie est située au cœur du Pays du Mont-Blanc, entre le massif du Beaufortain à l'Ouest et celui du Mont-Blanc à l'Est. La commune est entièrement située en zone de montagne.

Le territoire communal s'étend sur 8199 hectares, dont 5500 ha classés en réserve naturelle nationale. Son territoire s'étage de 900 m à son extrémité nord jusqu'à 3846 m au sommet de l'Aiguille de Tré la Tête en partie Est.

Le chef-lieu est situé à une altitude moyenne de 1 150 m, accessible par la RD 902 (route de Notre-Dame de la Gorge), l'axe majeur du territoire qui dessert l'ensemble des espaces urbanisés en rive droite du Bon Nant et le relie à Saint-Gervais et à la vallée de l'Arve.

Le territoire des Contamines Montjoie est limitrophe des communes de Megève et Saint-Gervais en Haute-Savoie, Hauteluce, Beaufort, Bourg-Saint-Maurice en Savoie et Courmayeur en Italie.

La population communale est estimée à 1141 habitants (recensement 2021). La commune connaît des fluctuations démographiques, avec gains et pertes d'habitants selon les périodes. Sur la dernière période, une perte d'habitants est constatée, portée par un solde migratoire négatif.

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009	2009 à 2014	2014 à 2020
Variation annuelle moyenne de la population en %	-0,9	2,7	-0,4	1,4	0,5	0,3	-1,4
due au solde naturel en %	0,6	0,6	0,7	0,7	0,4	0,2	0,2
due au solde apparent des entrées sorties en %	-1,5	2,1	-1,1	0,7	0,1	0,1	-1,6
Taux de natalité (‰)	15,1	14,3	14,9	15,4	12,3	10,7	9,2
Taux de mortalité (‰)	9,2	8,6	8,1	8,3	8,0	9,2	6,7

Données concernant la population sur la commune

4.1.2. Organisation territoriale et documents de planification

Intercommunalité et documents de planification

L'aménagement du territoire est régi par des documents de planification d'urbanisation. La nature de ces documents est définie en fonction de la taille et de la nature de la collectivité.

Ces documents de planification sont cadrés par plusieurs lois :

- La loi Voynet du 25 juin 1999 – Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT),
- La loi SRU du 13 décembre 2000 – Loi Relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain.
- La loi Grenelle II du 12 juillet 2010 – Loi portant sur l'engagement national pour l'environnement
- La loi ALUR du 24 mars 2014 – Loi relative au logement, pour l'accès au logement et un urbanisme rénové

La Directive Territoriale d'Aménagement Alpes du Nord

La directive territoriale d'aménagement (DTA) ou, après la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, la directive territoriale d'aménagement et de développement durables (DTADD) est en France un outil juridique permettant à l'État, sur un territoire donné, de formuler des obligations ou un cadre particulier concernant l'environnement ou l'aménagement du territoire.

La DTA des Alpes du Nord, dont l'enquête publique est close depuis le 21 mai 2010, devrait être approuvée sous la forme de DTADD et donc, à l'heure actuelle, non opposable aux documents d'urbanisme.

La Loi Montagne

La loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne avait pour objectif d'encadrer l'équipement et l'urbanisation des zones de montagne, en mettant en place un corps de règles spécifiques qui vient compléter dans ces zones le droit commun de l'urbanisme. Trente ans après, le texte a été actualisé à travers un « Act II » (voté le 28 décembre 2016), de manière à adapter les mesures prises en 1985 aux évolutions institutionnelles, techniques et environnementales apparues depuis.

Cette nouvelle loi pour la Modernisation, le Développement et la Protection des Territoires de Montagne se base sur 4 grands titres :

- La prise en compte des spécificités des territoires de montagne et renforcer la solidarité nationale en leur faveur
- Le soutien à l'emploi et au dynamisme économique de montagne
- La réhabilitation de l'immobilier de loisir par un urbanisme adapté
- Le renforcement des politiques environnementales à travers l'intervention des Parcs Nationaux et des Parcs Naturels Régionaux

La commune des Contamines-Montjoie est classée en intégralité en zone montagne.

Le Schéma de Cohérence Territoriale

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document de planification intercommunal visant à mettre en cohérence les politiques en matière d'urbanisme, d'environnement, d'habitat, de

déplacements, d'implantations commerciales et de grands équipements, créé par la loi SRU du 13 décembre 2000.

La commune des Contamines-Montjoie n'est pas concernée à ce jour par un SCoT mais une procédure a été lancée.

La Communauté de Communes du « Pays du Mont-Blanc »

Les communes de Comblons, Les Contamines-Montjoie, Cordon, Demi-Quartier, Domancy, Megève, Passy, Praz-sur-Arly, Saint-Gervais-les-Bains, Sallanches appartiennent à la communauté de communes « du Pays du Mont Blanc ».

Ses compétences se regroupent autour des thèmes suivants :

- Aménagement de l'espace communautaire
- Développement économique
- Collaboration transfrontalière
- Actions sociales d'intérêt communautaire
- Sport
- Culture
- Énergie et développement durable
- Protection et mise en valeur l'environnement :
- Politique du logement et du cadre de vie
- Équipements culturels et sportifs et équipement des écoles
- Autres domaines d'intervention.

Les servitudes d'utilité publique

Source : *Plan des servitudes d'utilité publique des Contamines-Montjoie*

La commune des Contamines-Montjoie comprend de nombreuses servitudes avec notamment :

- Les sites classés du Massif du Mont-Blanc et de la Béca, rochers et broussailles
- Le site inscrit des Abords du Col du Bonhomme
- La réserve naturelle des Contamines-Montjoie
- La chapelle de Notre-Dame de la Gorge et son périmètre de protection
- Les servitudes liées au domaine skiable : pistes, remontées mécaniques...
- Les servitudes liées à la production d'électricité et sa distribution : barrage ; lignes électriques...
- Servitudes relevant du PPRN
- ...

Les zones concernées par la mise en compatibilité du PLU sont concernées par la servitude du site inscrit des abords du Col du Bonhomme.

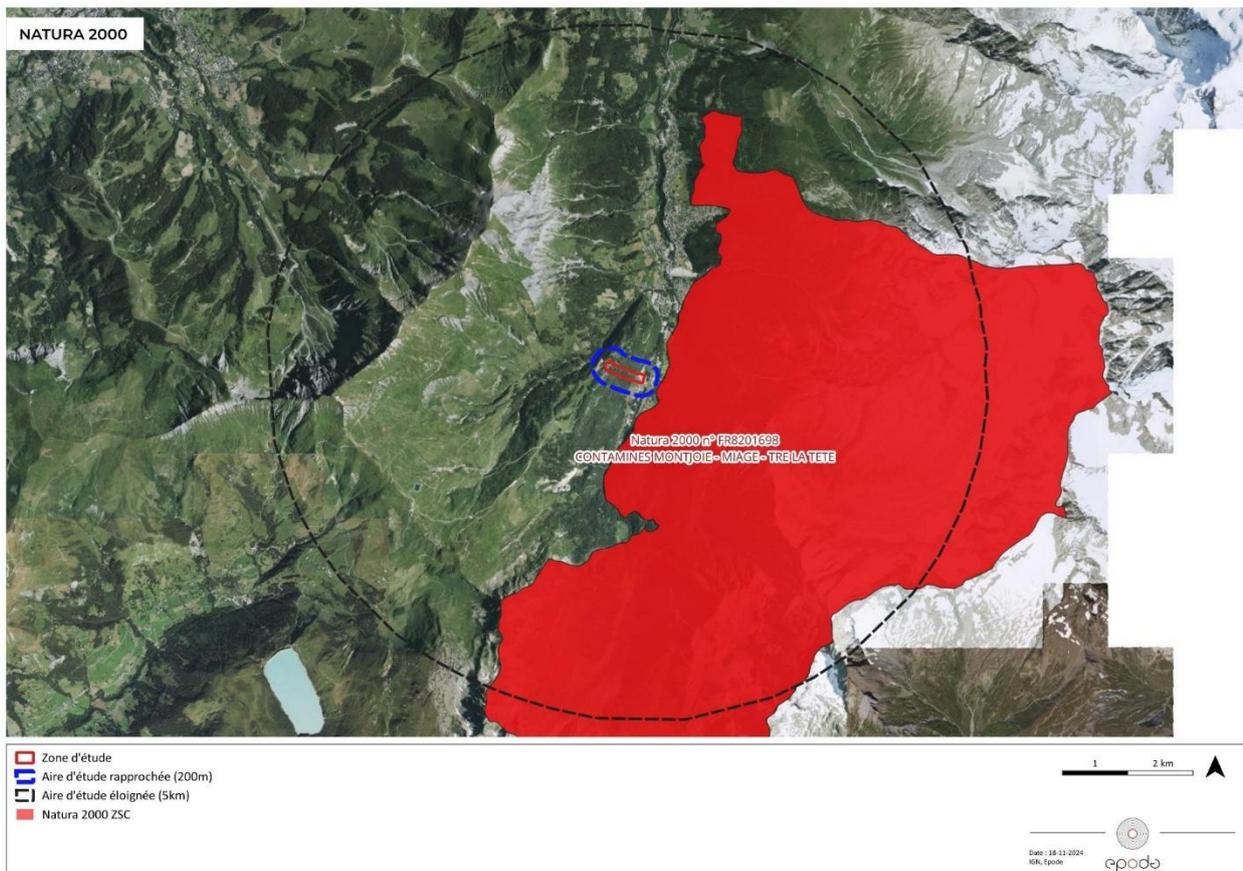
4.2. Milieux naturels et biodiversité

4.2.1. Les zonages environnementaux

Les zonages suivants sont basés sur l'aire d'étude du projet de remplacement de la télécabine TC Gorge et prennent donc en compte la mise en compatibilité du PLU.

Zonages réglementaires

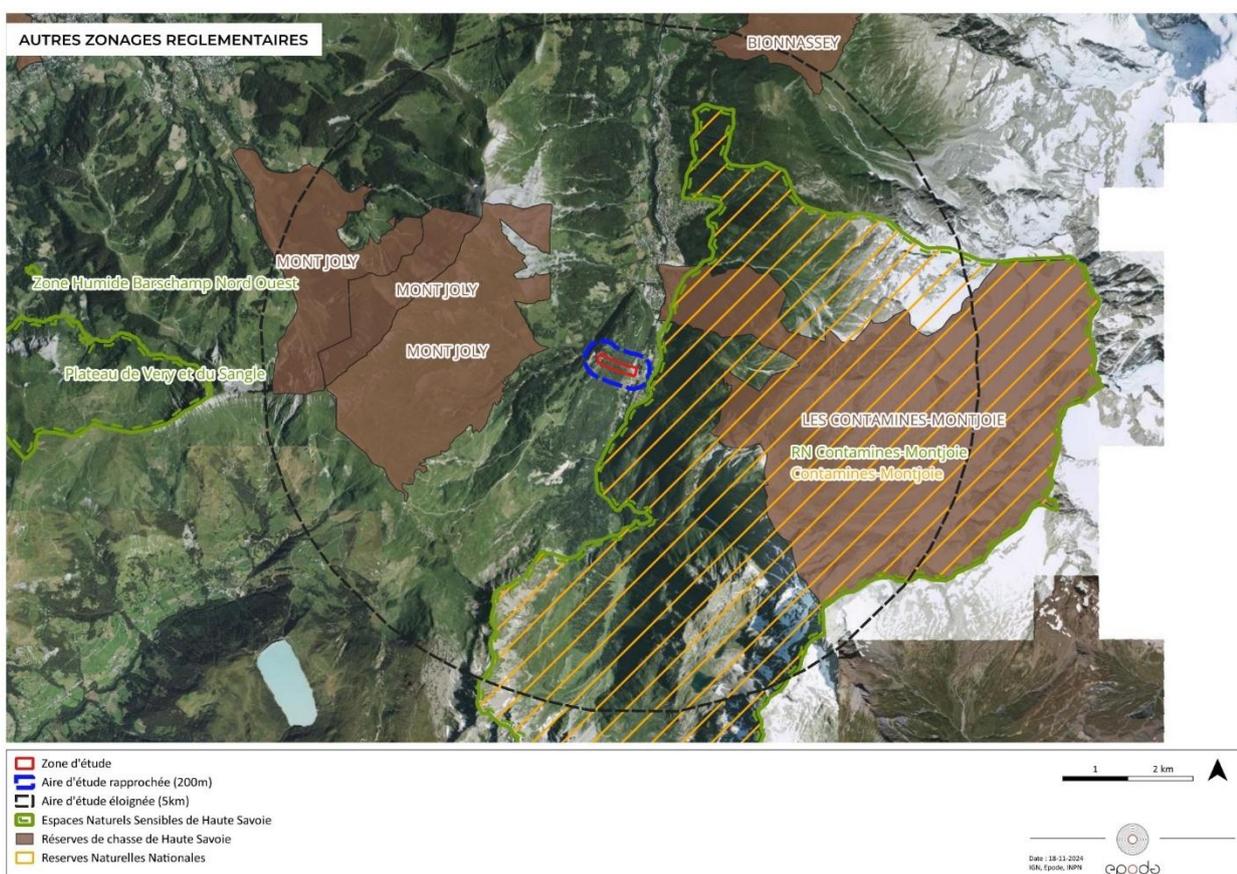
- Aucun site Natura 2000 n'est présent dans la zone d'étude, cependant, une ZSC est localisée dans l'aire d'étude éloignée de 5 km. Ce site est situé à environ 180m de la zone d'étude et est donc localisé dans l'aire d'étude rapprochée de 200 m.



Aucun élément concernant la mise en compatibilité du PLU ne se situe dans les sites Natura 2000.

Concernant la faune, une espèce à l'origine de la désignation de ce site a été observée dans la zone d'étude et/ou l'aire d'étude rapprochée du projet, il s'agit de la Barbastelle d'Europe. Les incidences sur cette espèce concernent la destruction d'habitats en raison du défrichement pour la création du nouveau layon. Le projet n'impactera pas les habitats au sein du site Natura 2000 favorables à la Barbastelle d'Europe, par ailleurs bien représentés au sein de celui-ci. Par conséquent, le projet n'entraînera pas d'incidences particulières sur les populations de Barbastelle d'Europe du site Natura 2000.

- Aucun Parc National n'est présent dans l'aire d'étude éloignée.
- Aucune réserve de chasse communale ne se trouve dans la zone d'étude. Cependant, nous retrouvons trois de ces dernières dans l'aire d'étude éloignée de 5 km. Il s'agit de celle du MONT JOLY, des CONTAMINES-MONTJOIE et de BIONNASSEY.
- Aucune réserve naturelle ne se trouve dans la zone d'étude. Cependant, nous retrouvons la Réserve naturelle nationale « Des Contamines-Montjoie » dans l'aire d'étude rapprochée.
- Aucun espace naturel sensibles (ENS) ne se trouve dans la zone d'étude. Cependant, nous retrouvons l'espace naturel sensibles de « la réserve nationale des Contamines-Montjoie » dans l'aire d'étude rapprochée.
- Les zones concernées par un parc naturel national ou régional, une réserve naturelle régionale, réserve biologique, réserve de biosphère, réserve nationale de chasse et de faune sauvage, sites acquis par le CEN, Arrêté de Protection de Biotope ont été recherchées, mais ne sont pas présentes dans un rayon de 5km autour de la zone d'étude.



La mise en compatibilité du PLU n'aura pas d'incidence sur les zonages réglementaires cités ci-dessus.

Zonages d'inventaire

- On retrouve seulement la ZNIEFF de type II n° 820031668 « Massif du mont blanc et ses annexes » dans la zone d'étude. Les autres ZNIEFF se trouvent quant à elles dans l'aire d'étude éloignée.

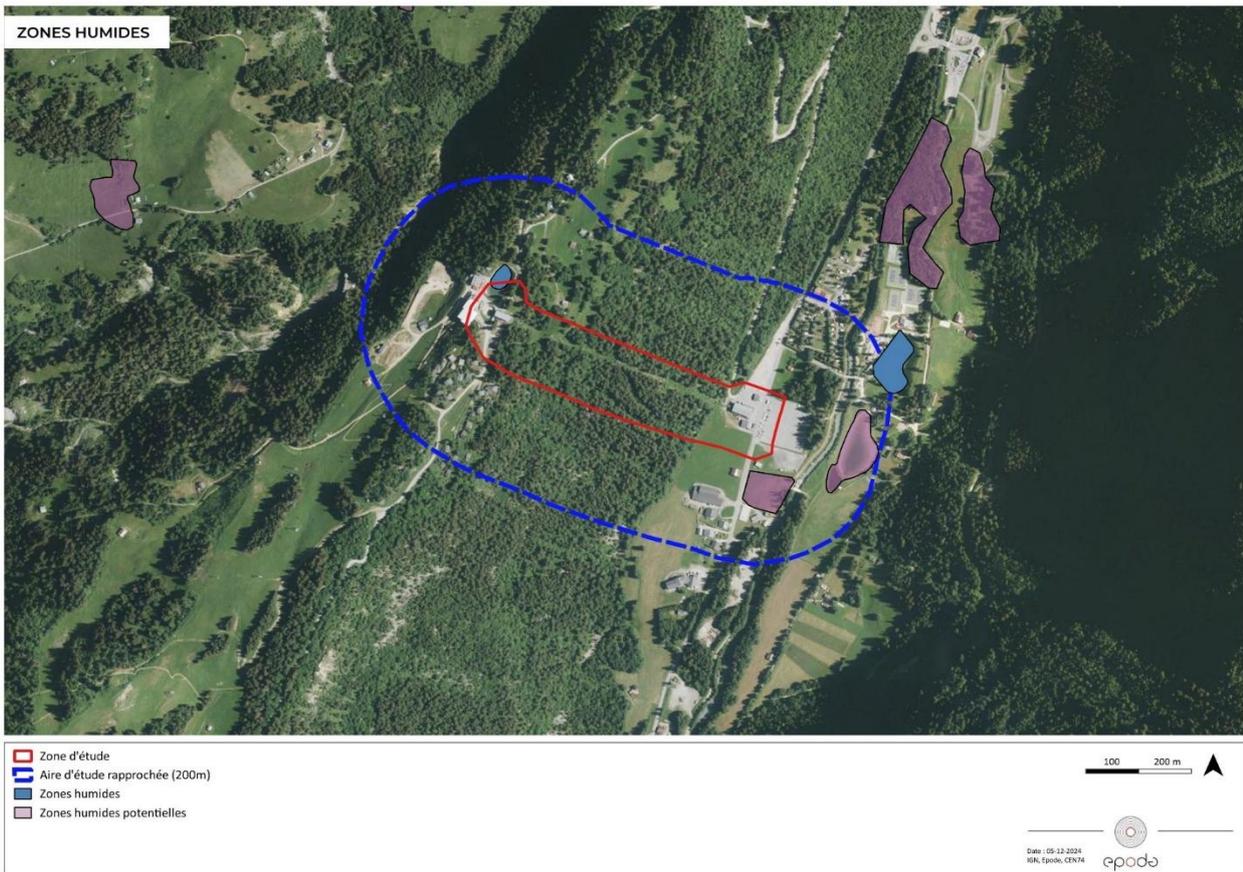
- Aucune Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux ne se situe dans la zone d'étude ou dans l'aire d'étude éloignée.



La mise en compatibilité du PLU, notamment au niveau des aménagements de l'OAP du parking, se situe sur un zonage ZNIEFF de type II, mais n'aura pas d'incidence majeure sur le projet.

Zones humides

Une zone humide est présente dans la zone d'étude. Une autre zone humide a été identifiée dans l'aire d'étude rapprochée ainsi que plusieurs zones humides potentielles, identifiées elles, par le CEN 73.



Dans de la mise en compatibilité du PLU, aucun aménagement n'est prévu directement dans les zones humides et les terrassements du projet ont été réfléchis afin d'éviter ces milieux. Les zones humides qui peuvent facilement disperser une pollution sont situées en dehors du chantier. Le risque de pollution sera alors un élément essentiel à surveiller.

Dynamiques écologiques et corridors

Le SRADDET identifie un réservoir de biodiversité dans la zone d'étude.

D'après les expertises de terrain, ce boisement classé en réservoir de biodiversité d'importance régionale, constitue également un corridor écologique de bonne qualité.



La création d'un nouveau layon, via le déclassement de l'EBC, n'est pas de nature à perturber significativement la continuité du boisement. La largeur défrichée, en comparaison avec la taille du boisement, n'occasionnera pas un frein important pour le déplacement des espèces volantes comme les chiroptères ou l'avifaune. Les grands mammifères sont également peu susceptibles d'y trouver un obstacle à leur déplacement.

Compte tenu du contexte naturel de moyenne montagne dans lequel il s'inscrit, avec une densité de boisement importante autour du layon, le projet (via le déclassement de l'EBC) n'aura qu'un faible impact sur les continuités écologiques.

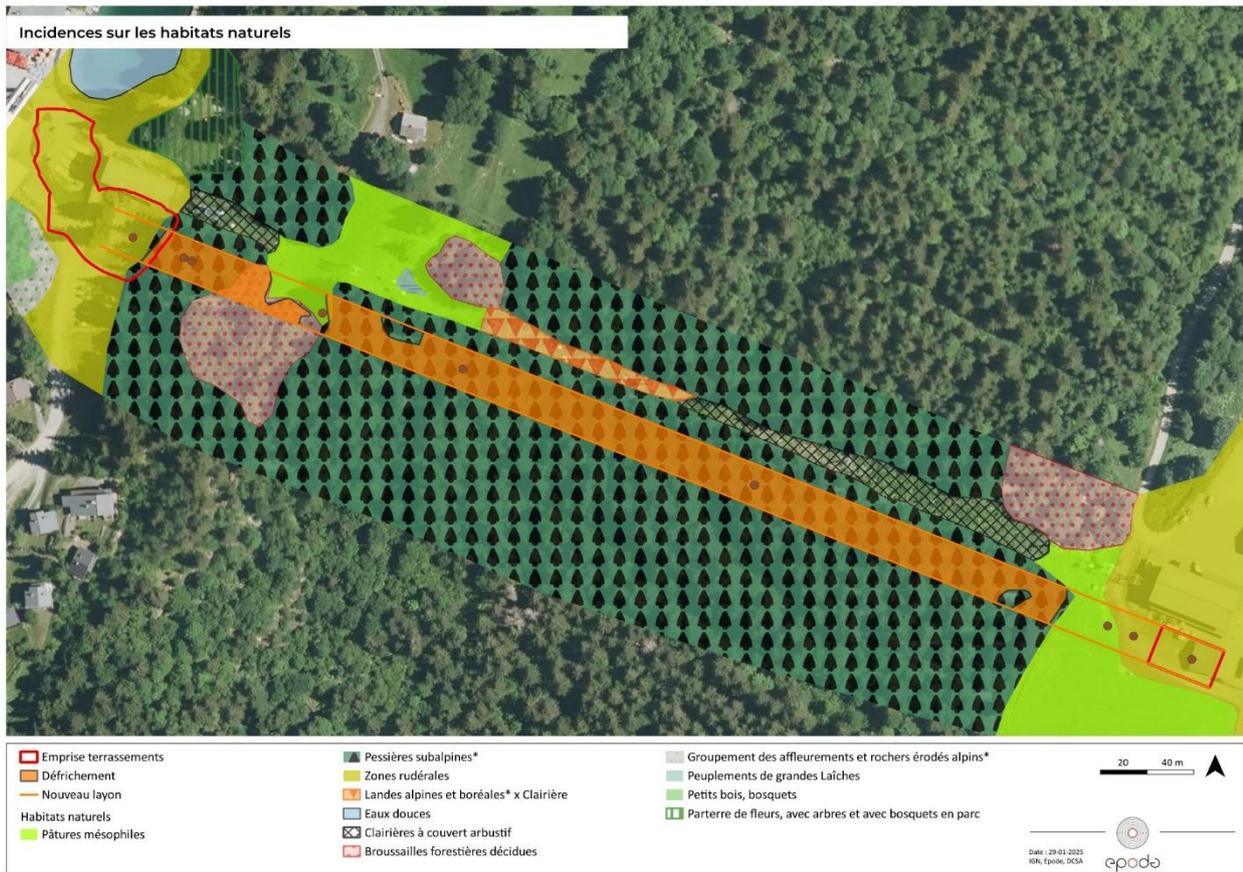
4.2.2. La flore et les habitats naturels

La zone d'étude est concernée par treize grands habitats naturels dont 3 d'intérêt communautaire. Il s'agit des pessières subalpines (enjeu local faible), des landes alpines et boréales (enjeu local modéré) et les groupements des affleurements et rochers érodés alpins (enjeu local modéré).

Une zone humide est présente dans la zone d'étude. Il s'agit d'un peuplement de grandes laïches (enjeu local fort).

Aucune espèce protégée ou à enjeu n'a été inventoriée sur la zone d'étude. Il s'agit majoritairement d'espèces communes ne présentant pas d'enjeu particulier.

Une espèce invasive la Renouée du Japon a été inventoriée et présente un enjeu de vigilance.



Par conséquent, plusieurs types d'incidences sont présentes sur les habitats naturels en lien avec la mise en compatibilité du PLU :

- Effets liés aux terrassements

Les terrassements vont impacter uniquement des zones rudérales à faible valeur écologique, notamment sur les aménagements spécifiques à l'OAP de parking. Les terrassements n'impactent pas d'habitats communautaires et sont essentiellement localisés sur des milieux déjà remaniés puisque la gare aval est située sur un bâtiment existant.

- Effets liés au défrichement

Pour le remplacement de la télécabine de la Gorge, la création d'un nouveau layon entraînant un défrichement et le déclassement de l'EBC est prévu. Celui-ci prévoit donc de défricher 6667 m² pessières subalpines, habitat d'intérêt communautaire.

- Accès aux chantiers

L'ensemble des engins seront acheminés par les pistes existantes et aucune piste ne sera créée. L'incidence des déplacements sera limitée sur les milieux naturels.

Les autres incidences indirectes au projet et à la mise en compatibilité du PLU concernent :

- Les pollutions accidentelles causées par fuites d'hydrocarbures
- Les émissions de poussière liées au chantier
- L'introduction accidentelle d'espèces invasives

4.2.3. La faune

Aucun élément de la mise en compatibilité du PLU n'est prévu dans le point d'eau dans lequel se reproduisent les espèces d'Amphibiens, au niveau de la gare amont.

Concernant les mammifères (hors chiroptères), le Cerf élaphe et le Lièvre d'Europe ont été identifiés dans la zone d'étude du projet et potentiellement dans les zones concernées par la mise en compatibilité du PLU. Celles-ci possèdent un enjeu local faible ou très faible.

Concernant l'avifaune, une espèce possède un fort enjeu local, le Bouvreuil pivoine, et six espèces possèdent un enjeu local modéré, il s'agit du Chardonneret élégant, de la Mésange boréale, du Serin cini, du Pipit des arbres, du Geai des chênes et du Roitelet huppé.

Pour ces espèces nichant dans les arbres, le risque principal d'incidence directe concerne le défrichage. Celui-ci sera réalisé entre septembre et mi-octobre, en dehors de la période de reproduction de l'avifaune ; les incidences du projet liées à la destruction de jeunes non volants et de nids seront donc très faibles pour ces espèces.

Le défrichage impactera des pessières subalpines utilisées pour la nidification des espèces liées à ces milieux (à savoir le Bouvreuil pivoine, le Geai des chênes, le Roitelet huppé et la Mésange boréale).

A noter que cette incidence est à relativiser de manière importante. Bien que la surface soit importante au regard de la zone d'étude, cette dernière s'inscrit au sein d'un contexte de moyenne montagne particulièrement boisé, comportant des habitats de report abondamment présents aux alentours, sur la commune des Contamines-Montjoie ou au sein du domaine skiable.

De plus, les boisements sont des milieux en expansion à l'échelle nationale du fait de la réduction du pastoralisme en montagne. L'inventaire forestier montre ainsi une augmentation de 0.3 à 0.7% par an des superficies forestières en Savoie (IGN, 2025).

Par conséquent, le défrichage aura une incidence modérée sur l'habitat de ces espèces, qui reste toutefois à relativiser au regard du contexte dans lequel il s'inscrit.

Concernant les chiroptères, parmi les espèces identifiées, 8 espèces possèdent un enjeu local modéré à fort, il s'agit de la Barbastelle d'Europe, du Murin de Brandt, de la Noctule commune, de la Noctule de Leisler, de l'Oreillard roux, de la Pipistrelle commune, de la Pipistrelle de Nathusius et de la Sérotine commune.

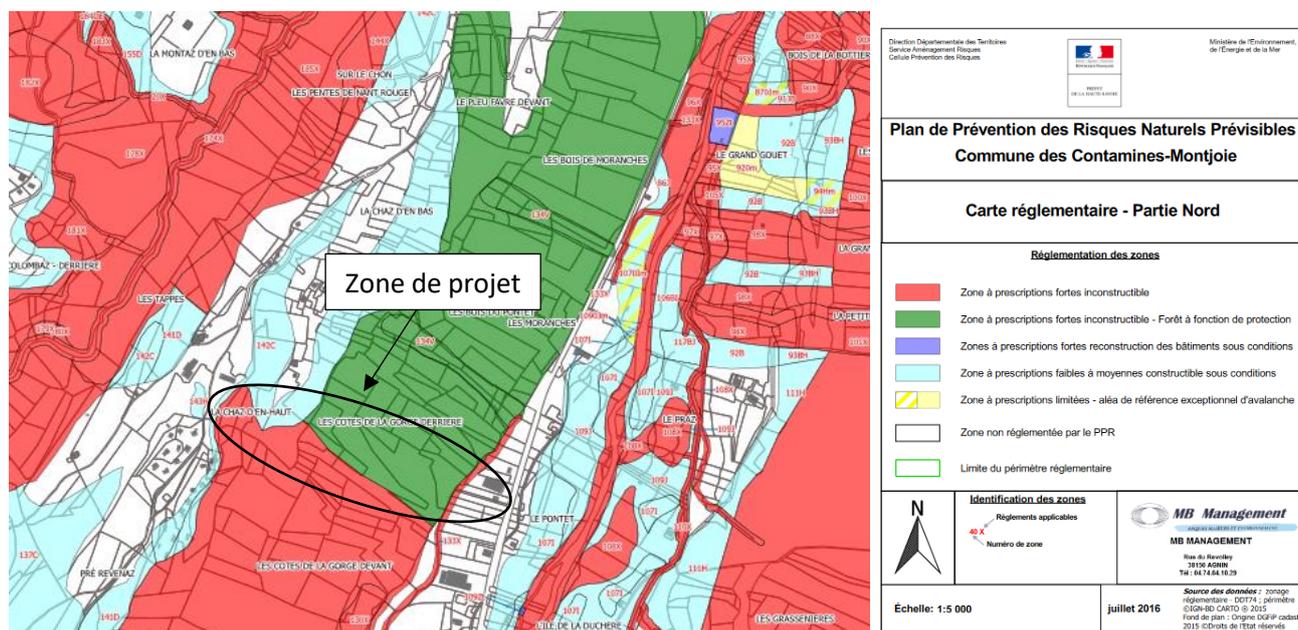
Le défrichage impactera seulement quatre arbres à gîtes favorables aux chiroptères. Le faible nombre d'arbres à gîtes impactés et la période de défrichage allant de septembre à mi-octobre, évitant les périodes sensibles pour les chiroptères, permettra d'aboutir à une incidence faible sur la destruction d'individus et la destruction d'habitats des espèces de chiroptères identifiées.

Les incidences indirectes liées au dérangement ou aux émissions de poussières sur les chiroptères concernent surtout le défrichage qui sera réalisé en dehors des périodes sensibles des chiroptères. Lors du chantier, les incidences indirectes seront donc faibles à très faibles.

4.3. Risques naturels, technologiques et nuisances

4.3.1. Les risques naturels (identifiés au PPRn et étude géotechnique)

La zone d'étude globale comprenant la mise en compatibilité est concernée par des zones de prescriptions fortes (rouge et verte), de prescriptions faibles (bleues) et non réglementées (blanches). Les règlements du PPRn associés à ces zones sont en adéquation avec le projet de remplacement de la télécabine.

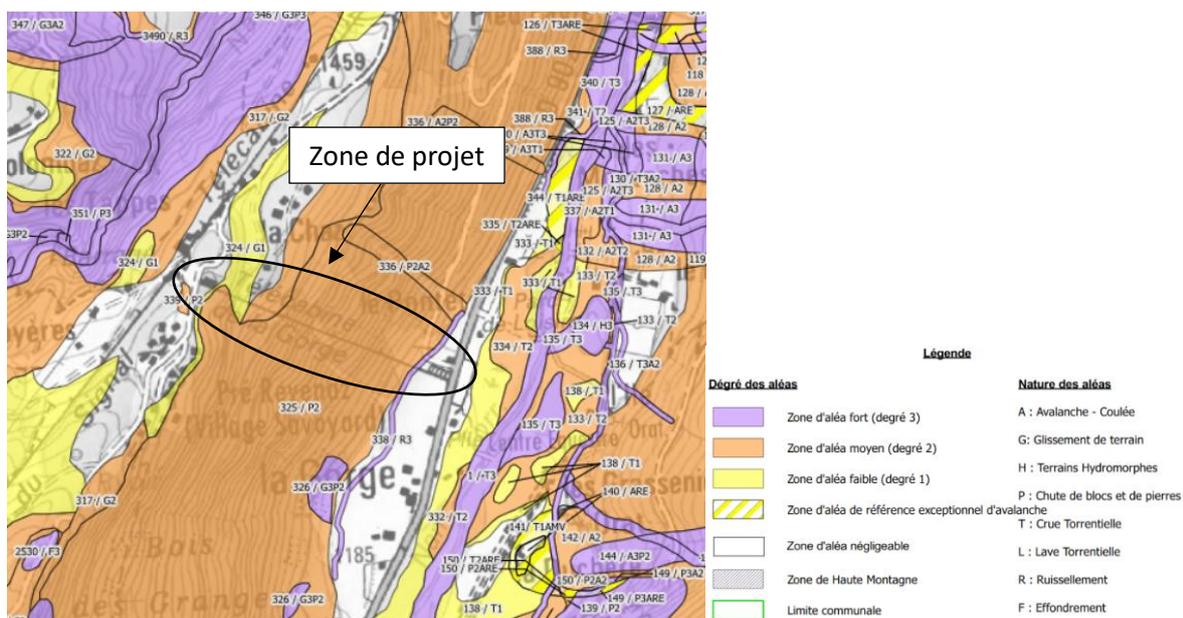


Extrait de la carte réglementaire du PPRn de la commune des Contamines-Montjoie

Source : PPRn Contamines-Montjoie

Une carte des aléas couvre également toute la commune et met en avant les risques naturels présents sur la zone d'étude :

- Glissement de terrain (aléa faible à moyen)
- Chute de blocs et de pierres (aléa moyen)
- Ruissellement (aléa fort)



Extrait de la carte des aléas du PPRn de la commune des Contamines-Montjoie

Source : PPRn Contamines-Montjoie

Une étude géotechnique concernant les risques naturels a été réalisée et a montré qu'aucun glissement de terrain n'a été relevé au sein de la zone d'étude, l'enjeu est donc très faible. De plus, aucun évènement n'a été recensé et aucun phénomène marquant n'a été observé lors de la visite sur site concernant les chutes de blocs. L'enjeu est tout de même considéré de modéré car la pente forte favorise une propagation des blocs jusqu'en partie inférieure. Enfin, concernant les crues torrentielles et les inondations, une étude hydraulique spécifique devra traiter du sujet.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par des zones avalancheuses et n'est donc pas couvert par des points de tire dans le cadre du PIDA. L'enjeu est considéré de très faible.

Concernant le risque sismique, la commune se situe dans la zone de sismicité moyenne (type 4).

La zone d'étude est classée en aléa faible à nul sur le retrait-gonflement des argiles et sur le risque lié à la présence d'amiante.

La phase chantier présente un risque modéré en termes de chute de blocs et faible en termes de mouvement de terrain vis-à-vis du personnel et des engins car même si la risque de départ potentiel est faible, la propagation quant à elle est modérée et engendrera des dégâts.

Aucune zone d'instabilité de terrain n'a été identifiée par l'étude géotechnique, le projet actuel ainsi que la mise en compatibilité du PLU ne sont donc pas concernés par des zones de prescriptions fortes. Néanmoins, de nombreux blocs sont présents sur l'ensemble du tracé et des mesures devront être prises en phase chantier pour sécuriser la ligne (purge). Le projet de remplacement de la télécabine de la Gorge est envisageable sous réserve de suivre les prescriptions techniques. Les incidences d'une crue doivent être considérées comme potentielles dans le secteur et seront précisées par une étude hydraulique.

Les éléments de mise en compatibilité du PLU ne sont pas concernés par le risque avalanche.

4.3.2. **Les risques technologiques**

La zone d'étude n'est pas concernée par un risque technologique, mais se situe sur l'itinéraire des artificiers pour le déclenchement d'avalanches. L'enjeu est considéré comme très faible.

La mise en compatibilité et le projet ne sont pas concernés par les risques technologiques.

4.3.3. **L'environnement sonore et la qualité de l'air**

Le secteur d'étude n'est pas localisé dans un environnement très bruyant. Les remontées mécaniques peuvent être source de bruit très modéré et surtout au niveau des gares.

La qualité de l'air de la commune des Contamines-Montjoie et du site d'étude peut être considérée comme bonne du fait de son éloignement des activités anthropiques polluantes.

Les éléments de mise en compatibilité du PLU n'engendrent pas d'impacts durables concernant la qualité de l'air et l'environnement sonore.

4.4. **Cadre de vie, paysage et patrimoine**

4.4.1. **Les activités touristiques et sportives**

Le secteur d'étude est concerné par des activités touristiques et sportives hivernales et estivales. La zone d'étude et les éléments de mise en compatibilité du PLU ne sont pas directement concernés par des sentiers, mais peuvent permettre de desservir des pistes (utilisées l'hiver) et des sentiers de randonnées. L'enjeu vis-à-vis des pratiques estivales et hivernales ainsi que pour la fréquentation et la sécurité des usagers est qualifié de fort.

La pratique du ski et des sports de glisse en général, du VTT et de la randonnée sera favorisée par cet aménagement global et la mise en compatibilités du PLU. De plus, l'accessibilité des usagers sera également favorisée.

4.4.2. **Les activités agricoles, pastorales et sylvicoles**

Le secteur d'étude n'est pas concerné par des surfaces pastorales exploitées par des agriculteurs car le linéaire de la télécabine se situe essentiellement sur des zones boisées. L'enjeu est donc considéré de très faible.

Le secteur d'étude est concerné par des forêts non domaniales dont la gestion n'est donc pas gérée par la commune.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par une réserve de chasse et de faune sauvage.

La forêt n'étant pas exploitée par les propriétaires, le défrichage aura une faible incidence sur l'activité sylvicole.

4.4.3. Le paysage

Une analyse paysagère a été réalisée afin d'évaluer la sensibilité du site ainsi que l'impact du projet et de la mise en compatibilité du PLU dans un contexte précis de valeur paysagère.

Le site d'étude se trouve entièrement dans le site inscrit du « Col du Bonhomme et ses abords », attestant de la qualité paysagère de la vallée, mais peu contraignant réglementairement. Par ailleurs, le site classé du Massif du Mont Blanc se trouve à proximité et des covisibilités peuvent exister entre ce site classé et le site d'étude.

D'après la classification réalisée par la Direction Régionale de l'Environnement Rhône-Alpes au travers son guide « les 7 familles de paysages en Rhône-Alpes », le site d'étude se trouve entièrement dans l'unité 137-HS-S « **Vallée de St Gervais et haut Val d'Arly** ». Cette unité de près de 30 000 ha est catégorisée dans la famille des paysages ruraux-patrimoniaux.

Concernant les covisibilités (perceptions du site d'étude depuis l'extérieur), ce site d'étude est difficilement visible, du fait de la topographie (vallée intimiste du Bon Nan) et de son contexte boisé qui le masque depuis l'extérieur. Cependant, plusieurs covisibilités existent, notamment depuis le versant côté massif du Mont Blanc, très fréquenté.

Le layon rectiligne qui traverse le boisement est clairement l'élément le plus impactant, lorsque l'on se trouve en face. Il permet de distinguer la ligne, y compris depuis des points de vue très éloignés, artificialisant le paysage. Les gares s'intègrent, elles, aux autres bâtiments situés à proximité.

Ainsi, concernant les covisibilités, l'enjeu est qualifié de modéré, du fait du nombre restreint de points de vue permettant de voir le site et de l'impact assez fort du layon.



Site d'étude vu depuis la RD 902 en venant du village des Contamines

Source : Epode, juillet 2024



Site d'étude vu depuis la RD 902 en venant de la Chapelle Notre-Dame-de-la-Gorge
Epode, juillet 2024



Site d'étude vu depuis le Refuge de Tré la Tête et zoom
Epode, juillet 2024

Le site d'étude ne permettant pas de vues remarquables, mais seulement quelques perceptions fugaces ou incomplètes sur les reliefs alentours, l'enjeu concernant les vues remarquables est qualifié de faible.

Les enjeux concernant les ambiances paysagères sont classés ci-dessous :

Secteur	Ambiance paysagère et aménagements	Type d'enjeu	Niveau d'enjeu
Secteur de la gare aval	Gare à l'architecture s'inspirant du bâti traditionnel, mais vieillissante et abords peu qualitatifs (parkings, accumulations de petits équipements)	Intégration	Faible
Secteur intermédiaire	Télécabine en elle-même plutôt discrète (même si cabines blanches assez visibles), mais layon rectiligne dans le boisement assez impactant, y compris en vision éloignée	Intégration	Modéré
Secteur de la gare amont	Gare à l'architecture s'inspirant du bâti traditionnel, mais vieillissante, s'intégrant bien dans le paysage Secteur très aménagé, avec de nombreux bâtiments et équipements	Intégration	Faible

L'impact paysager du chantier pourra alors être qualifié de fort, du fait du défrichement d'un nouveau layon en parallèle du layon existant. Cet impact est temporaire, puisque la « tranchée » du nouveau layon se revégétalisera au fil du temps.

L'impact paysager de la nouvelle gare aval sera considéré comme faible puisqu'il s'agit d'un remplacement pratiquement en lieu et place, avec une architecture peut-être moins similaire à l'architecture locale, mais plus qualitative, et qui permet de rassembler plusieurs bâtiments en un seul, requalifiant les abords de la gare.

L'impact paysager du changement de ligne sera considéré comme modéré du fait de la création d'un nouveau layon, doublant le layon existant.

Les incidences sur le paysage ne peuvent être considérées comme permanentes. Bien que la recolonisation du milieu forestier soit lente, environ 30 ans pour que la cicatrice disparaisse complètement, celle-ci est réduite d'année en année.

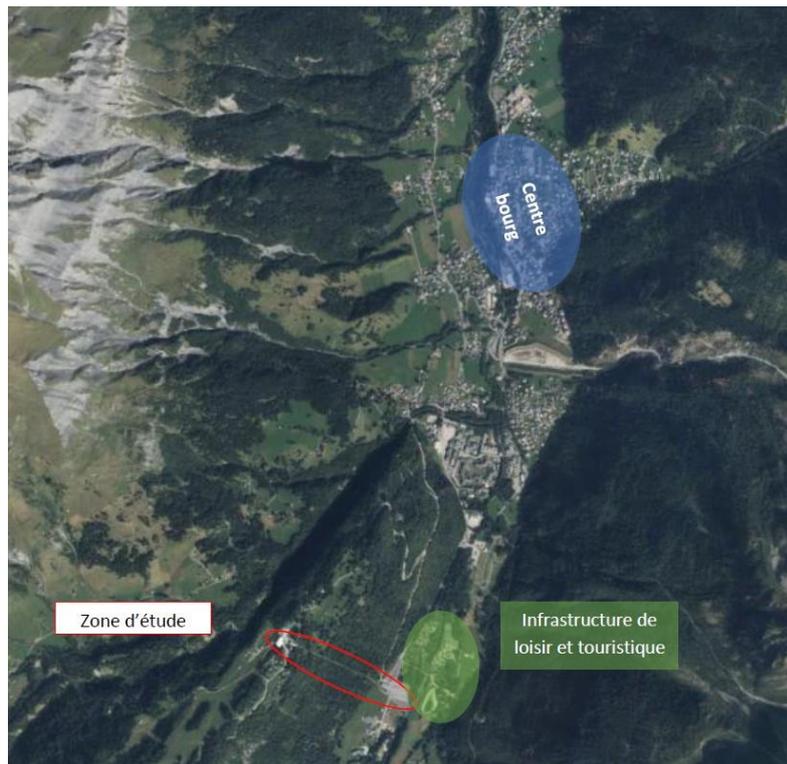
4.4.4. **Le patrimoine historique et culturel**

Le secteur d'implantation du projet n'est pas concerné par des monuments historiques ou leur périmètre de protection, ni de ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et paysager).

Selon le Service Régional de l'Archéologie, les travaux ne concernent aucun site archéologique connu. Une découverte fortuite lors des opérations de terrassement ne peut être totalement exclue. Elle devra être signalée sans délai.

Les mises en compatibilité ne sont associées à des périmètres de prescription archéologiques ou à des monuments historiques classés.

4.4.5. Les équipements et l'urbanisation autour du secteur d'étude



Le secteur d'étude est localisé en sortie Sud de la commune des Contamines-Montjoie, à environ 2.4 km du centre bourg. Ce site est donc localisé en sortie d'urbanisation, dans un espace où les activités touristiques et de pleine nature dominent (camping, terrain de tennis, Parc de loisir, centre équestre, zone de pique-nique...).

Le secteur d'étude ainsi que les éléments de mise en compatibilité du PLU sont localisés en sortie d'urbanisation, dans un espace touristique, fréquenté toute l'année. Il n'y a pas d'habitation située à proximité, l'enjeu est donc considéré de faible.

4.4.6. Les accès et circulations

Concernant le réseau routier et ferroviaire, la zone d'étude est desservie par la RD902 qui traverse la commune et est l'axe majeur permettant également de rejoindre la gare ferroviaire la plus proche.

Concernant les transports en commun :

- **Le train et le bus**

La gare la plus proche est située à Saint-Gervais-les-Bains (le Fayet) à 12 kms.

La commune est desservie par la ligne départementale n°84 du réseau régional LISHA qui permet de relier la gare TGV de Sallanches aux Contamines Montjoie en passant par Saint-Gervais. Cette liaison permet aux voyageurs en provenance des grandes villes (Paris, Lyon) de rejoindre la station en transport en commun. Le bus effectue 9 rotations par jour tout au long de l'année.

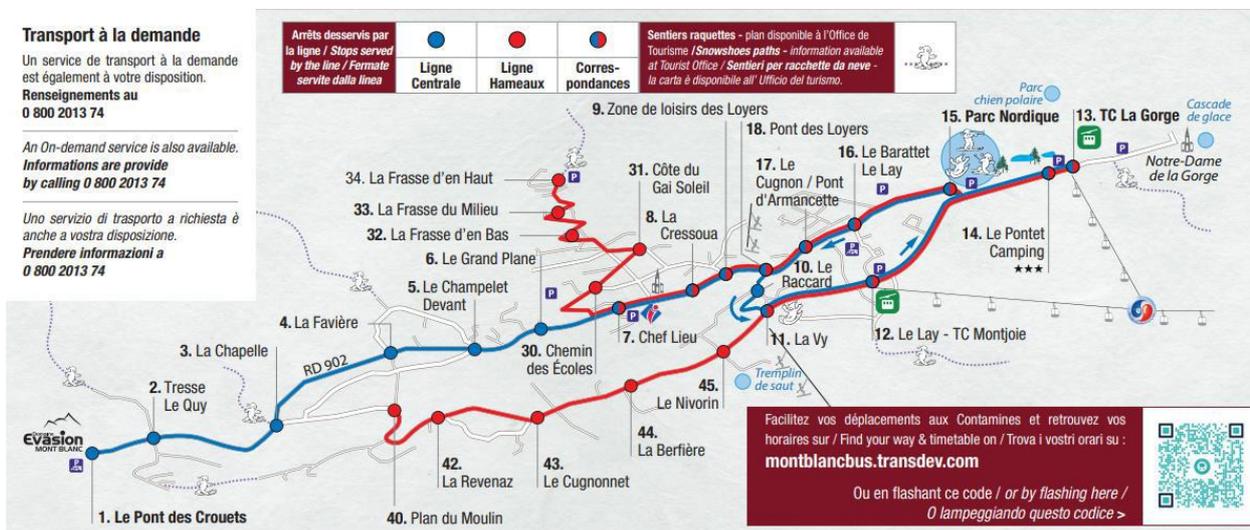
Une seconde ligne dessert la commune depuis Genève (gare routière et aéroport) à raison de 5 allers/retours par jour en saison jusqu'à la gare du Fayet (1h) et 2 allers/retours jusqu'au Contamines (1h30).

• **Le réseau de navettes**

Des navettes gratuites parcourent la commune et permettent de desservir tous les hameaux des Contamines-Montjoie. Elles ont été mises en place par la commune et sont en fonctionnement tous les jours de la semaine, de 8h00 à 18h00, à raison de nombreux allers/retours par jour. En hiver, deux lignes (ligne Hameau et la ligne Centrale) sont en fonctionnement. En été, une seule navette permet de desservir l'ensemble de la commune (cf. plan ci-dessous).

Elles permettent aux skieurs notamment de rejoindre le parc de ski nordique et les deux télécabines de la Gorge et du Lay.

Ce service desservant l'ensemble des hameaux des deux rives du Bon Nant, permettent aux touristes de laisser leur voiture durant leur séjour et de circuler à pied et en navettes.



Plan du réseau de navettes circulant en hiver

Source : Lescontamines.com

La mise en compatibilité du PLU ne modifiera pas les accès (chemin et RD902). La situation restera donc la même qu'actuellement.

4.4.7. Le stationnement

La commune totalise 1999 places de stationnement réparties du centre-village à la Gorge dans plusieurs parkings en lien avec les activités touristiques.

	Nb de places
Stationnement Centre-Village	272
Stationnement la Frasse	22
Stationnement la forêt d'Armancette	130
Stationnement la Bottière	80
Stationnement téléski baby	20
Stationnement hameau du Lay	410
Stationnement Entrée de la Gorge - Départ domaine nordique	185
Stationnement du téléphérique de la Gorge	500
Stationnement de l'Espace Porte du tour du Mont-Blanc	380
Total nombre de places	1 999

Stationnement identifié au sein de la commune

Source : PLU des Contamines-Montjoie

Les espaces de stationnement les plus importants sont situés au Lay, ainsi qu'à l'entrée de la plaine de loisirs et dans la Gorge, en lien direct avec la fréquentation des pôles touristiques. Ces espaces importants de stationnement permettent de répondre aux besoins de stationnement générés l'hiver et l'été par les activités touristiques.

Le parking actuel situé au départ de la télécabine de la Gorge permet le stationnement de 500 véhicules et s'accompagne d'un réseau de transport de navette. Aucune saturation n'a été observée que ce soit en période hivernale ou estivale. En effet, ce parking est essentiellement fréquenté par une clientèle excursionniste (soit à la journée) grâce au réseau de navette mis en place.



Parking de la Gorge comprenant 500 places

Source : PLU des Contamines-Montjoie

La commune totalise 1999 places de parking dont 500 sur le parking de la Gorge. Aucune surfréquentation n'a été observée grâce à la mise en place du réseau de navette. L'enjeu concernant les stationnements est donc qualifié de faible.

Une gêne durant toute la durée des travaux est attendue sur la partie basse de la zone d'étude, néanmoins, la majeure partie du parking actuel restera utilisable par les usagers.

Le fonctionnement des navettes, des bus et l'accès au PMR est amélioré par le projet et la mise en compatibilité du PLU qui prévoit une aire de retournement avec lieu de dépose pour les navettes ainsi que des stationnements spécifiques pour les bus et PMR.

4.4.8. Emissions des gaz à effet de serre

L'évolution du PLU n'implique pas de changement sur la fréquentation du site de la TC Gorge (nombre de places similaires à l'état initial sur le parking, utilisation de ressources électriques) et donc pas d'évolution notable des émissions de gaz à effet de serre.

4.5. Ressource en eau

4.5.1. Le contexte réglementaire de la ressource en eau

Pour définir ce que doit être la gestion équilibrée de la ressource en eau, plusieurs outils ont été instaurés par la réglementation :

- ✓ Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Il s'agit d'un outil de planification élaboré à l'échelle d'un des 6 grands bassins hydrographiques de France

Le territoire est inclus dans le SDAGE Rhône-Méditerranée, dont le dernier est celui de 2016-2021.

Le 18 mars 2022, le comité de bassin a adopté le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) qui fixe la stratégie pour l'atteinte du bon état des milieux aquatiques en 2027 et a donné un avis favorable au programme de mesure (PDM) qui définit les actions à mener pour atteindre cet objectif. Ces documents sont entrés en vigueur le 4 avril 2022 à la suite de la publication au journal officiel de la République française de l'arrêté d'approbation du préfet du **21 mars 2022**.

Le SDAGE 2022-2027 définit 9 orientations fondamentales à savoir :

0. S'adapter aux effets du changement climatique
1. Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité.
2. Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques.
3. Prendre en compte les enjeux sociaux et économiques des politiques de l'eau
4. Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux
5. Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé.
6. Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides
7. Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.
8. Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

Le SDAGE a une certaine portée juridique, d'après l'article L212-1 du Code de l'environnement. Il est opposable à l'administration et non aux tiers, c'est-à-dire que la responsabilité du non-respect du SDAGE ne peut être imputée directement à une personne privée.

Il intègre aujourd'hui les obligations définies par la Directive Cadre Européenne sur l'eau du 23 octobre 2000 et met également en œuvre les orientations du Grenelle de l'Environnement pour un bon état des eaux d'ici 2027.

- ✓ Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE). Le SAGE est un document de planification de la gestion de l'eau à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente (bassin versant, aquifère, ...). Il fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau et il doit être compatible avec le SDAGE.

Le 30 juin 2016 à Saint-Pierre-en-Faucigny, les membres de la Commission Locale de l'Eau ont validé le projet de SAGE sur le bassin versant de l'Arve, entre le Mont-Blanc et Genève. Ce nouveau SAGE est porté par le SM3A. Il a été approuvé le 23 juin 2018.

Les grands enjeux identifiés sont les suivants :

1. Mettre en œuvre une **gestion globale à l'échelle du bassin versant** en développant la sensibilisation, la pédagogie, la concertation et l'hydrosolidarité entre les collectivités du territoire.
2. **Améliorer la connaissance et assurer une veille** scientifique et technique
3. **Anticiper l'avenir** en intégrant les perspectives de développement urbain et touristique des territoires et les conséquences probables du changement climatique
4. **Améliorer la prise en compte de l'eau dans l'aménagement du territoire**
5. Poursuivre l'**amélioration de la qualité de l'eau**, en prenant en compte des sources de pollution émergentes : réseaux d'*assainissement*, pluvial, décharges, agricole, substances prioritaires
6. **Garantir la satisfaction des usages et des milieux**, en tenant compte de la ressource disponible et restaurer les équilibres sur les secteurs déficitaires
7. **Préserver et restaurer les milieux aquatiques et humides**, notamment les forêts alluviales, pour leurs fonctionnalités hydrologiques et écologiques et les valoriser comme éléments d'amélioration du cadre de vie
8. **Rétablir l'équilibre sédimentaire des cours d'eau du bassin versant**, préserver leurs espaces de liberté et restaurer la continuité piscicole et les habitats aquatiques, en prenant en compte les enjeux écologiques et humains
9. **Améliorer la prévision et la prévention pour mieux vivre avec le risque**, réduire l'*impact* des dispositifs de protection sur l'environnement et garantir la non-aggravation en intégrant le risque à l'aménagement du territoire

Règles du SAGE approuvé :

1. Exclure les prélèvements autres que *AEP* sur les ressources stratégiques
2. Exclure les risques majeurs pour les nappes stratégique
3. Exclure la géothermie des zones à enjeux 1 et 2
4. Exclure les activités à risque des zones 1 et 2

Le périmètre du SAGE de l'Arve est délimité par arrêté préfectoral et s'étend sur 2164km², comprenant 106 communes dont celle des Contamines Montjoie.

- ✓ Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Rhône-méditerranée 2022-2027. Le PGRI est l'outil de mise en œuvre de la directive inondation.

Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) est l'outil de mise en œuvre de la directive inondation. Les modifications apportées par rapport au PGRI 2016-2021 ont pour but de renforcer sa portée sur les territoires, sans en modifier sa structure, notamment ses 5 grands objectifs :

- Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation
- Augmenter la sécurité des populations exposées en tenant en compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques
- Améliorer la résilience des territoires exposés
- Organiser les acteurs et les compétences
- Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation

Le préfet coordonnateur de bassin a arrêté le 21 mars 2022 le PGRI du bassin Rhône-Méditerranée, 2022-2027 portant approbation du plan de gestion des risques d'inondation.

La commune des Contamines Montjoie n'est pas comprise dans le périmètre du TRI (Territoires à Risques importants d'Inondation) d'Annemasse, Cluse et la haute vallée de l'Arve.

Le ruisseau identifié dans la zone d'étude fait partie du SAGE « Bassin Versant de l'Arve », il est également inclus dans le SDAGE Rhône-Méditerranée et dans le PGRI « Rhône-méditerranée ».

4.5.2. Les eaux souterraines

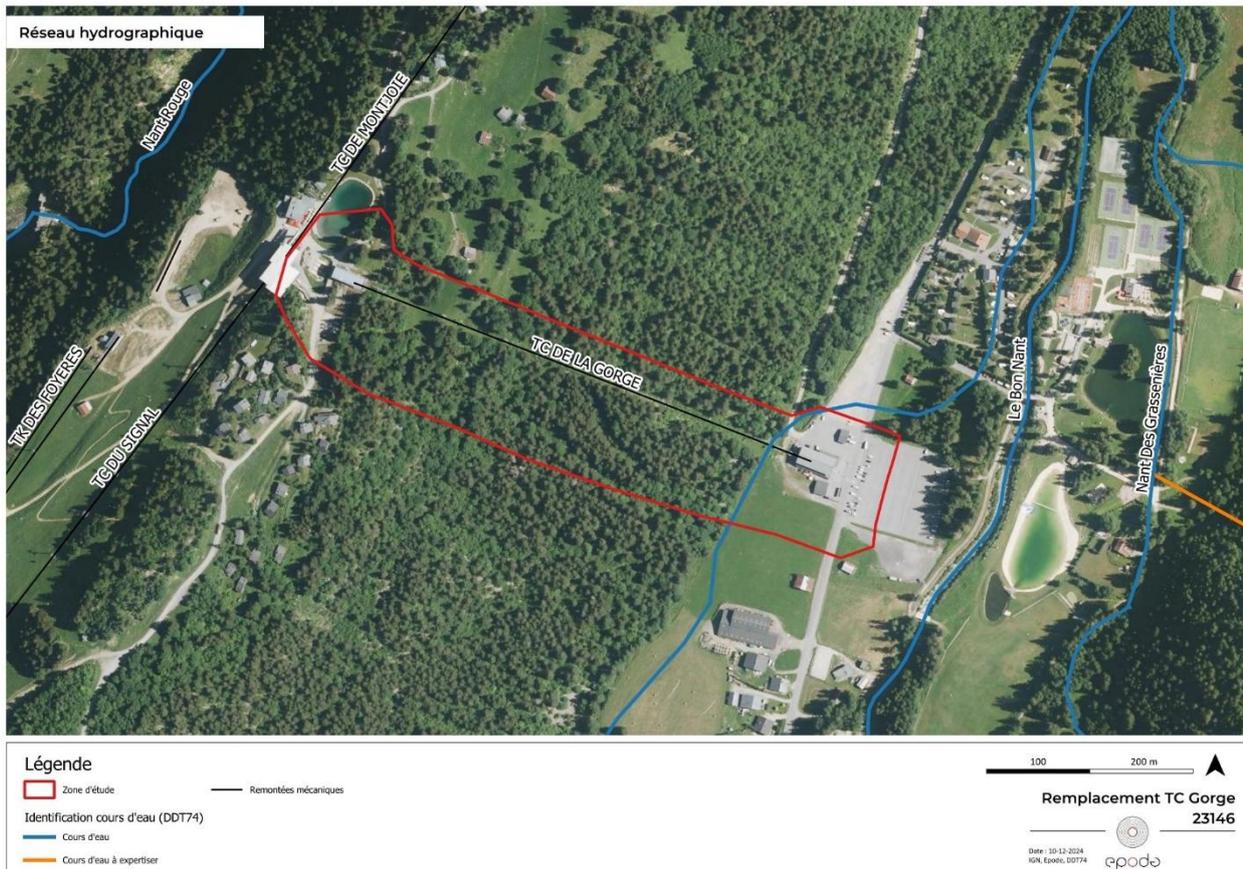
La zone d'étude et de mise en compatibilité du PLU est située sur la masse d'eau FR_DG_403 « Domaine plissé BV Isère et Arc ». La masse d'eau est caractérisée par une bonne qualité, mais également une vulnérabilité forte.

L'étude géotechnique mets en avant des terrains humides à très humides au-delà de 2.5m, confirmés par le résultat des forages piézométriques. En effet l'eau est présente à partir de 2.4m.

Ces zones ne sont pas concernées par un captage d'eau potable.

4.5.3. Les eaux superficielles

Un écoulement non nommé, busé, identifié et caractérisé par l'Onema traverse la zone d'étude au niveau de sa partie basse située dans le bassin versant du Bon Nant.



La qualité hydrobiologique de l'écoulement identifié au sein de la zone d'étude est qualifiée de bonne en rapport avec les mesures effectuées à proximité.

Le ruisseau identifié dans la zone d'étude et de mise en compatibilité du PLU fait partie du SAGE « Bassin Versant de l'Arve », il est également inclus dans le SDAGE Rhône-Méditerranée et dans le PGRI « Rhône-méditerranée ». La qualité hydrobiologique de l'écoulement identifié est qualifiée de bonne en rapport avec les mesures effectuées à proximité.

La masse d'eau en présence a été qualifiée avec une bonne qualité et reste très vulnérable. L'étude géotechnique met en avant des terrains humides à très humides au-delà de 2.5m, confirmés par le résultat des forages piézométriques.

La zone d'étude et de mise en compatibilité du PLU ne sont pas concernées par un captage d'eau potable.

Plusieurs mesures sont mises en œuvre afin de limiter l'impact du projet sur l'infiltration des eaux pluviales.

5. CHOIX RETENUS DU PROJET : VARIANTES ET CONTRAINTES

5.1. Contraintes et objectifs

La télécabine de la Gorge paraît être, de prime abord, une petite télécabine sans plus de complexité que cela, mais elle revêt des caractéristiques telles que sa définition technique, pas évidente. En effet, si son tracé est court, il est très raide et la pente rencontrée est constante sur la totalité du tracé, à l'exception des zones de gares, en vallée pour la gare de départ, sur un plateau pour l'arrivée. Les appareils actuels, de capacité supérieure et dotés de câble plus tendu, conçus selon une réglementation européenne plus exigeante, ont moins de capacité à pouvoir encaisser des déflexions importantes de câbles telles que celles nécessaires à raccorder les sorties de gares à la pente (marquée), tant à l'amont qu'à l'aval.

Il s'agit donc de remplacer la télécabine 4 places de la Gorge par une télécabine 10 places. Le projet consiste en la création de deux nouvelles gares (amont et aval) déportées d'environ 10m au Sud. Le bâtiment de la gare aval sera supprimé alors que celui de la gare amont conservée (salle hors sac, toilettes...). De ce fait, un nouveau layon sera créé entraînant un défrichement d'une surface de 6667 m² dans une pessière. Le choix du projet final s'est basé sur le croisement de plusieurs critères : localisation des gares, gestion des flux, accessibilité aux PMR, implantation des pylônes, tracé de la ligne, etc.

Ainsi, le projet doit répondre à plusieurs objectifs :

- Insertion paysagère des gares en milieu urbanisé pour la partie basse et haute
- Limiter l'impact sur l'environnement
- Répondre aux contraintes liées à la pente
- Améliorer l'accessibilité des usagers et PMR

5.2. Variantes des projets sur la télécabine

5.2.1. Variante 1 : remplacement en lieu et place (non retenue)

Un remplacement en lieu et place nécessitait l'utilisation des bâtiments existants pour les gares amont et aval. Or cette variante a rapidement été écartée pour les raisons suivantes :

- **Une gare de départ contrainte**

Actuellement, elle est édifiée dans un bâtiment en R+1. Cette situation n'est pas idéale pour l'accessibilité des usagers, notamment pour les enfants devant porter leurs skis et les PMR (Personnes à Mobilité Réduite) en particulier l'été.

De plus, son organisation ne laisse que peu de place aux transports en navette et bus. La prise en charge et le dépôt des usagers sont peu pratiques et mal organisés.

Le souhait du domaine skiable s'est donc tourné vers une gare proposant un embarquement en R+0, pour pallier aux problèmes d'accessibilité des usagers. En effet, cette télécabine est l'une des deux portes d'entrée du domaine skiable et sa fréquentation importante notamment par les enfants, skieurs débutants et PMR justifie cette nécessité.

La création d'un embarquement un R+0 entraîne des contraintes supplémentaires dont la technique ne peut s'affranchir. Du fait du pendage du versant que la télécabine franchit, la piste de retour actuelle entre les Tappes et le départ de la télécabine est étroite. Elle vient se raccorder à l'altitude de fond de vallée pratiquement devant la gare de la télécabine que cette dernière survole. Un remplacement en lieu et place aurait conservé cette contrainte et n'aurait pas été possible avec la création d'un embarquement en R+0. En effet, donner une meilleure accessibilité à la gare implique de la ramener au sol ou sensiblement. Dans ce cas le survol de la piste par les cabines n'est plus possible, car les nouveaux appareils conçus selon une réglementation plus stricte ont moins de capacité à pouvoir encaisser des déflexions importantes de câbles telles que celle nécessaire pour franchir le versant abrupt du départ. L'option envisageable était donc soit :

- Modifier le tracé de la piste retour actuelle
- Reculer la gare de départ pour répondre aux contraintes de survol et s'affranchir du pendage du versant (cf. chapitre suivant « recul de la gare aval »)

- **Les solutions envisageables pour modifier la piste retour**

Faire en sorte qu'elle s'arrête avant la télécabine en la raidissant, mais sa pente ne peut être accentuée, car elle en deviendrait impraticable pour bon nombre de skieurs.

Créer un virage supplémentaire en amont pour la réorienter vers le Nord. Cette solution serait marquante dans le paysage et éloignerait les skieurs du parking principal qu'ils souhaitent rejoindre.

Retravailler le pied de pente pour permettre le survol des cabines sur la fin de piste en faisant un déblai conséquent de cette zone. La pente du versant étant marquée, un soutènement du talus ainsi créé serait nécessaire. Là encore il a été jugé que cette solution serait marquante pour le paysage.

L'étude du remplacement en lieu et place n'a pas abouti, car aucune solution n'a été trouvée pour répondre aux problèmes d'accessibilité, de survol, et du pendage du versant. Néanmoins, une variante permettant d'utiliser le même layon a été étudiée et est présentée ci-dessous.

5.2.2. Variante 2 : recul de la gare aval (non retenue)

Cette variante a été envisagée pour essayer d'atténuer la forte pente du layon sur la conception de l'appareil. En ce sens, il a été étudié la possibilité de déplacer la gare de départ en vallée, pour lui donner du recul par rapport à la pente, et limiter le besoin en équipement (pylônes) nécessaire à la déflexion de la ligne.

Cette variante envisagée une implantation de la gare sur le parking, de l'autre côté de la route. Sans le survol de la route, cette solution aurait pu avoir un intérêt technique, mais la présence de cette dernière, avec un gabarit de survol (routier et incendie) non négligeable, maintient la nécessité de faire décoller la ligne rapidement, puis de maintenir le gabarit au-dessus de la route. Le besoin en matériel aurait sensiblement été le même.

Les avantages de cette variante :

- Mise en œuvre de 2 pylônes compressions classiques, suivi d'un pylône support au lieu de deux ou trois pylônes compression de grand dimensionnement,
- Un confort légèrement meilleur pour les usagers,

Les inconvénients de cette variante :

- Perte de place importante sur le parking, non complètement compensée par la capacité de stockage dégagée près du relief ; en effet, il y a à considérer le prospect incendie de survol vis-à-vis des véhicules (nécessité de prévoir une zone sans stationnement dans la partie où le survol est à moins de 15m du sol environ),
- Inscription plus marquée de l'appareil dans la vallée, tant de sa gare de départ en position plus centrale, là où elle est actuellement confinée en pied de pente, mais aussi de la ligne qui serait venue barrer le paysage, et en altérer partiellement les points de vue dans l'axe de la vallée.

Cette variante proposant un recul de la gare aval et l'utilisation du même layon n'a pas été retenue en lien avec les contraintes de survol de la route et la perte de place importante sur le parking.

Aucune variante permettant un remplacement en lieu et place n'ayant été retenue, deux autres variantes ont été étudiées. L'une proposant un tracé totalement différent et l'autre proposant un axe légèrement décalé de l'actuel.

5.2.3. Variante 3 : projet de liaison direct du Signal (non retenue)

Cette variante provient d'une idée ancienne, elle permettait de répondre aux problèmes d'enneigement à basse altitude en lien avec le réchauffement climatique. En effet, ce projet avait pour objectif de retrouver la neige en se positionnant à une altitude plus élevée. Le projet consistait à créer un appareil qui reliait directement le secteur du Signal, sans passer par le secteur des Tappes.

Un projet de ce type aurait imposé une réflexion globale à l'échelle du domaine skiable. A l'échelle de l'appareil, les éléments suivants sont à considérer :

- L'appareil aurait été de caractéristiques très supérieures (cf.ci après)
- Un layon d'un linéaire important aurait été nécessaire là où il est aujourd'hui au plus réduit ; marquant le paysage de façon nette dans les visuels du nord vers le sud,
- L'investissement aurait été très conséquent et non compatible avec l'avenant à la DSP conclu avec la Mairie et validé par la préfecture.
- Une ligne électrique haute tension chemine dans le versant qu'il aurait fallu croiser, soit en dessous (terrassements conséquents), soit par au-dessus (nécessitant des pylônes de hauteur importante dont la faisabilité technique n'était pas vérifiée), ou encore en apportant des modifications à la ligne électrique (délais et coûts importants).

Cette variante n'a pas été retenue, car elle s'avère très impactante pour l'environnement, avec des coûts d'investissements importants et une reconfiguration globale du domaine skiable.

5.2.4. Variante 4 : déplacement de la ligne actuelle de 10 m (retenue)

Une variante proposant un déplacement de la ligne actuelle a été étudiée. Celle-ci permet de répondre aux objectifs identifiés et a donc été retenue.

Sans action lourde sur la piste retour, une modification de la position de la gare s'imposait ; elle consiste à décaler cette dernière sur la gauche (le Sud – ce que permet la parcelle), laissant ainsi l'espace suffisant à la piste de revenir par la droite de la gare et « mourir » dans un secteur où les skieurs peuvent directement prendre leur navette ou leur voiture selon leur mode de transport.

Cette solution ne nécessite pratiquement pas de mouvement de terrain et ne dénature pas la zone. Elle décale la position du layon dans la forêt, mais une fois l'ancien replanté, la situation sera la même que si ce dernier avait été recalibré pour le nouvel appareil. Néanmoins, les incidences sur les milieux naturels, la flore et la faune sont à considérer, car un défrichement de 0.7 ha est prévu. De plus, la reprise du boisement dans le layon abandonné, malgré une replantation, s'effectue sur plus d'une vingtaine d'années. La cicatrice du layon dans le paysage mettra donc plusieurs années avant de disparaître totalement.

Cette position permet également de revoir l'accessibilité de cette gare pour les transports en commun, de les optimiser et de les rationaliser pour les rendre plus attractifs. Une zone de retournement des navettes publiques avec dépose est envisagée ; des places spécifiques pour les bus sont prévues. Les flux de voyageurs sont organisés sans qu'il ne soit nécessaire de traverser la route.

L'accès aux ambulances est également intégré, de même que pour le convoyage de fond. Des déposes minute facilitent les opérations de chargement et de déchargement de matériel. De plus, l'accessibilité des PMR est améliorée avec la création de places spécifiques.

La gare amont sera également déplacée. Le bâtiment sera de taille limitée, car l'ancien bâtiment sera conservé et conservera ces fonctions de services (salle hors sac, toilettes...). Celui-ci sera également réutilisé par le domaine skiable pour du stockage.

L'implantation des pylônes a évolué tout au long de l'étude en fonction des enjeux environnementaux identifiés par les différents experts (écologie, risques naturels, faisabilité technique...).

5.3. Résumé des caractéristiques techniques et composantes du projet

Type d'appareil	Télécabine débrayable 10 places
Débit provisoire	2400 p/h
Débit final	2700 p/h
Longueur suivant la pente	580 m
Longueur horizontale	498 m
Pente moyenne	65 %
Dénivellation	297,7 m
Altitude de départ	1182,80 m
Altitude d'arrivée	1480,50 m
Gare motrice	Amont
Gare tension	Aval
Nombre de pylônes	7
Vitesse d'exploitation	5,5 m/s

L'implantation de la gare aval de la télécabine 10 places de la Gorge nécessitera la démolition/démontage du bâtiment existant ; soit le bâtiment principal d'accueil de l'appareil, le local caisse et le petit chalet

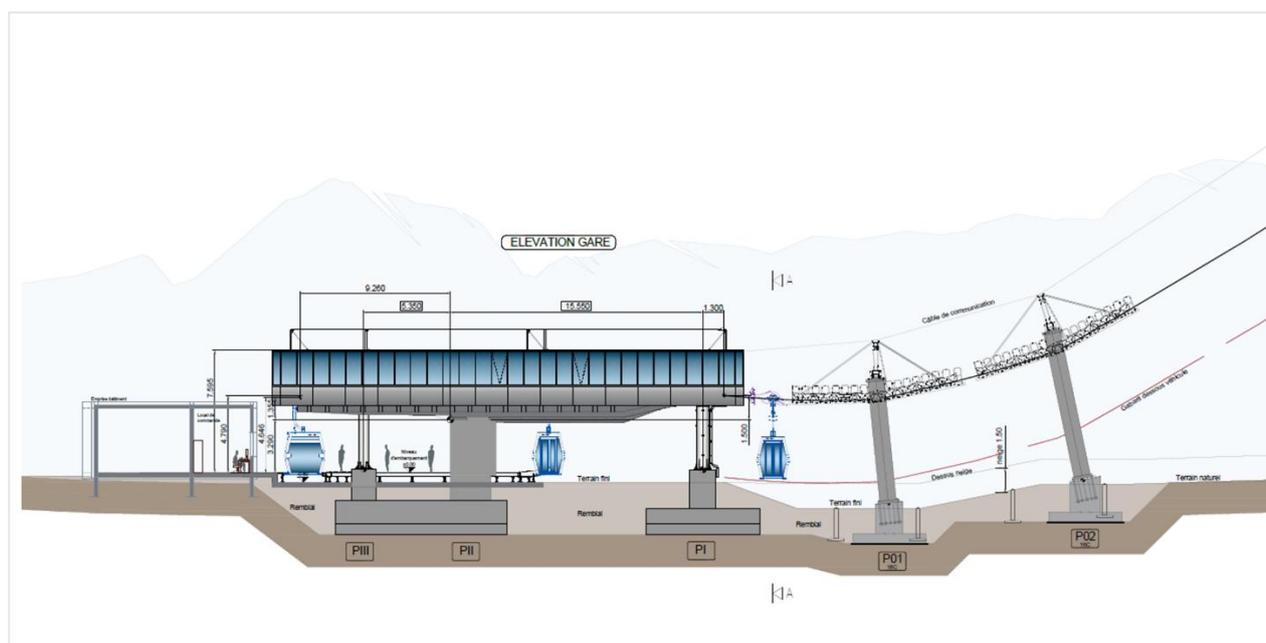
d'habitation à proximité. L'ensemble constituant la nouvelle gare de la télécabine sera implanté à environ 25m plus au sud des infrastructures existantes. Ce décalage a pour objectif d'ouvrir le secteur et ainsi permettre un retour skieur sans nécessiter de passer sous la ligne de l'appareil. La zone ainsi redevenue libre sera aménagée de façon plus fonctionnelle, en dissociant les services et en les proposant de plain-pied pour une accessibilité plus aisée. Le projet prévoit le stockage de 15 véhicules en gare aval.

La gare sera accompagnée des éléments suivants :

- Quai d'embarquement
- Local commande et technique
- Caisse
- Bagagerie
- Salle d'attente pour les blessés

En accompagnement de la gare, et remplacement des services associés aujourd'hui existants, un projet d'aménagement global est mis en œuvre. Il comprend, outre la construction des locaux nécessaires au fonctionnement de la gare, l'ensemble des aménagements extérieurs et traitements paysagers liés à ces deux entités (parkings, desserte navettes et bus, dépose minute...).

La construction vient s'agencer autour d'un parvis central où se recoupe l'ensemble des flux piétons du site, en liaison avec les deux zones de parkings notamment.



Profil en long de la gare aval

Source : DCSA, 2025



Insertion architecturale de la gare aval et de ces abords

Source : Clément Facy, 2024

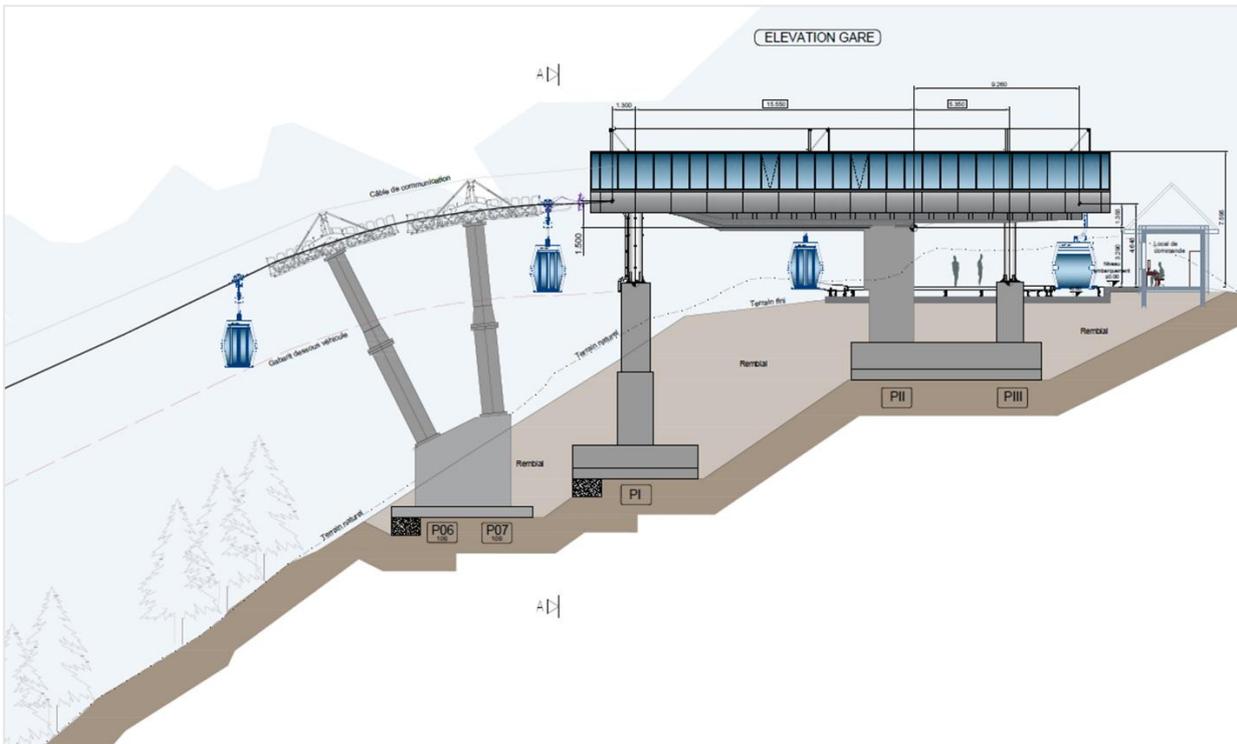
La gare amont est la gare technique du téléporté, son implantation est prévue à 10 m plus au sud de la gare actuelle afin de s'en affranchir. En effet, le bâtiment actuel ne permet pas d'accueillir un appareil de capacité plus importante.

Le bâtiment actuel sera conservé pour compléter les services apportés à la clientèle (salle « hors sac », autre). Le bâtiment de la future gare se composera uniquement d'un quai d'embarquement, d'une plateforme et d'un local commande. Le terrain sera remanié pour que la desserte de la télécabine vers le domaine skiable soit la plus aisée possible. Le terrain sera remanié pour que la desserte de la télécabine vers le domaine skiable soit la plus aisée possible.

Cette gare sera accompagnée par :

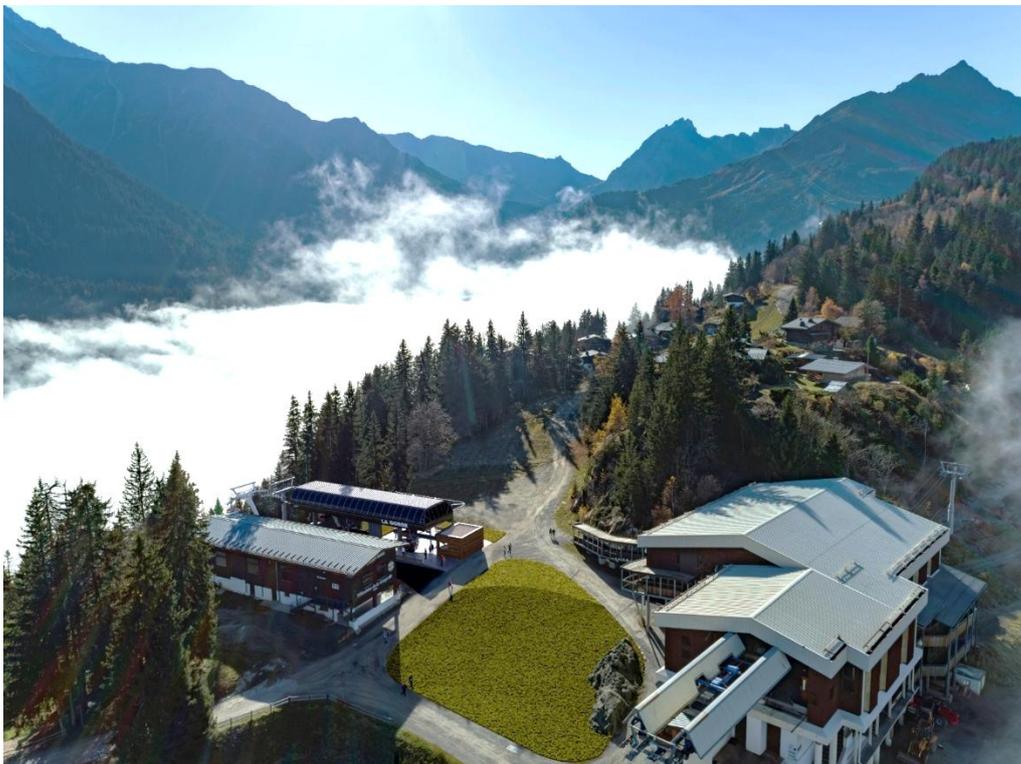
- Quai d'embarquement
- Plateforme d'embarquement
- Local technique

Le projet prévoit des terrassements importants pour permettre l'implantation de la gare amont. La surface totale de terrassement est de 2376 m². Le volume total de déblai est de 2051.8 m³ et de 1364.1 m³ de remblai.



Profil en long de la gare amont

Source : DCSA, 2025



Insertion architecturale de la gare amont

Source : Clément Facy, 2024

Une réflexion environnementale sera menée sur l'ensemble du projet avec l'utilisation de matériaux écologiques et biosourcés. Les matériaux mis en place permettront de rester cohérent avec l'architecture

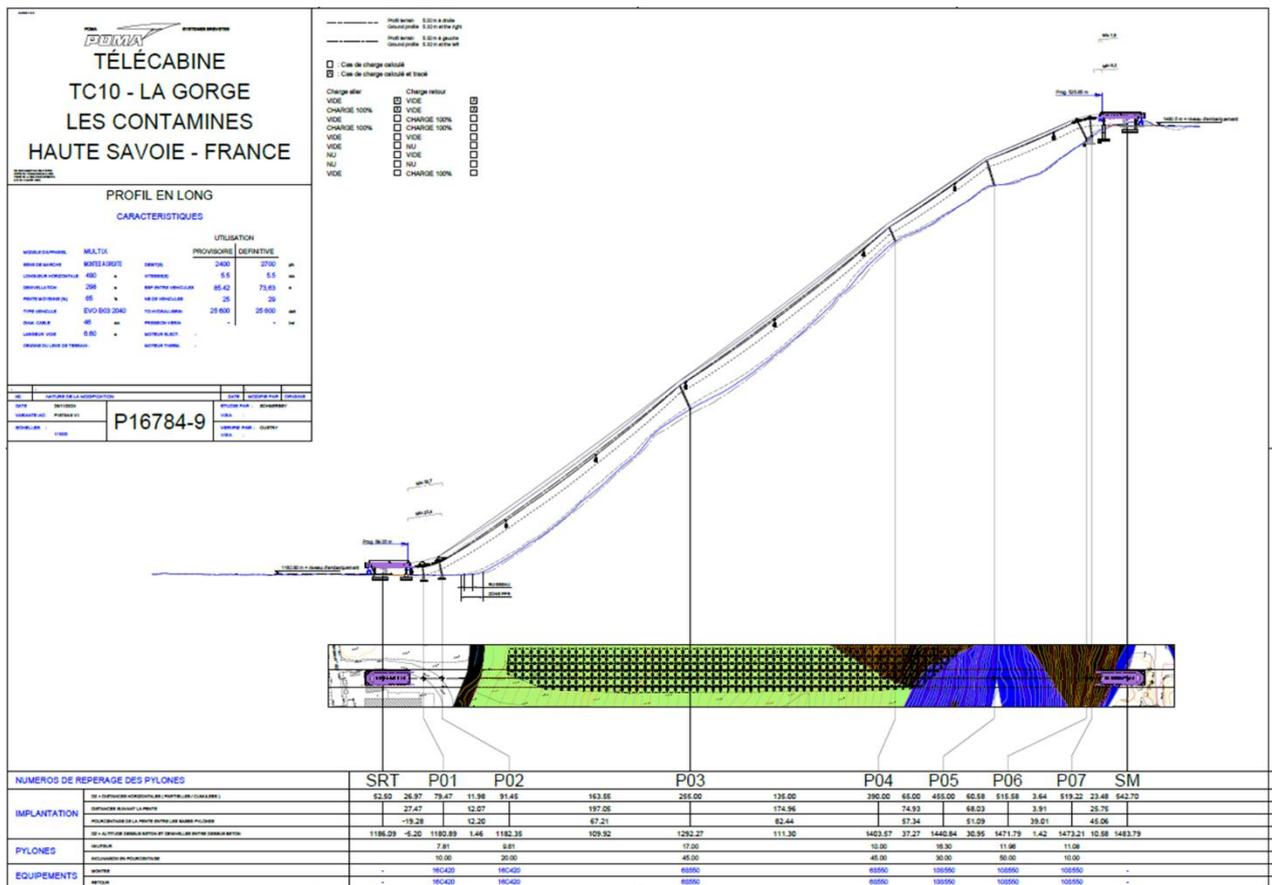
locale, avec des façades à dominante bois et un respect des teintes locales. Par sa conception architecturale et ses matériaux, le présent projet vise à renforcer l'attractivité de la télécabine de la Gorge, tout en conservant un impact visuel minime et en étant respectueux de l'environnement.

Les aménagements extérieurs seront conçus de manière à privilégier les accès aux transports collectifs et un travail approfondi sera mené sur le traitement paysager des abords afin de conserver le patrimoine naturel du site.

La ligne aura une longueur d'environ 498 m. Les ouvrages de lignes seront constitués par 7 pylônes, ancrés sur des massifs bétons. L'implantation prévisionnelle des pylônes a été réalisée en tenant compte des enjeux environnementaux, risques naturels, géotechnique, techniques....

Les réseaux d'électrification et de communication nécessaires pour l'exploitation seront enterrés.

Les travaux de remplacement de la télécabine de la Gorge par une télécabine 10 places nécessitent un défrichage de **6 667 m²**, correspondant à la place nécessaire pour créer un nouveau layon de 8,6m. L'obtention de l'autorisation de défrichage est donc nécessaire avant de démarrer les travaux.



Profil en long du projet global

Source : DCSA, 2025

6. MESURES « EVITER, REDUIRE, COMPENSER » DU PROJET EN LIEN AVEC L'APPLICATION DU PLU

6.1. Mesures

Les mesures présentées dans cette évaluation se basent sur l'étude d'impact du projet rédigé en parallèle. En effet, l'intégralité des mesures ne sont pas présentées ici, mais celles liées ou potentiellement liées à l'application du PLU pour donner suite aux modifications présentées dans ce document.

Le projet ainsi que l'application du PLU ont des enjeux environnementaux et auront des incidences sur l'environnement comme mentionné précédemment. Différents types de mesures, en faveur de l'environnement, seront donc mises en place :

- *des mesures d'évitement ;*
- *des mesures de réduction ;*
- *des mesures de compensation : sont une contrepartie à l'orientation pour en compenser les incidences résiduelles qui n'auront pas pu être évitées ou suffisamment réduites.*

À noter que certains changements dans le PLU auront une incidence à tendance positive permettant de contrebalancer certaines incidences négatives.

THEME	<i>Effets du projet en lien avec la mise en compatibilité du PLU</i>	<i>Mesures d'évitement</i>	<i>Mesures de réduction</i>	<i>Mesures de compensation, d'accompagnement et de suivi</i>	<i>Incidence résiduelle</i>
ORGANISATION TERRITORIALE	<p>Le projet entraine une DP modifiant des éléments du zonage et le règlement et l'OAP stationnement sur le secteur de la Gorge via :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction de l'EBC - Elargissement emprise domaine skiable - Suppression emplacement réservé n°33 - Modification classement « Nst » par « Ne » - Modification de l'OAP sur les thèmes suivants : les places, les aménagements paysagers, les cheminements piétons, les mobilités douces, l'accessibilité PMR 	(en lien avec les mesures d'évitement suivantes)	(en lien avec les mesures de réduction suivantes)	(en lien avec les mesures de compensation, d'accompagnement et de suivi suivantes)	Très faible à positive
FAUNE (AVIFAUNE A ENJEU)	<p><u>Phase chantier</u> : Incidences modérées sur la destruction d'habitats sur les espèces de milieux fermés et fortes à modérées sur le dérangement Aucun enjeu sur l'avifaune migratrice, les rapaces nocturnes et les Galliformes</p> <p><u>Phase exploitation</u> : Peu d'incidences. Ouverture des milieux bénéfique aux espèces de milieux semi-ouverts</p>	Absence de travaux nocturnes, d'éclairage nocturne en phase chantier et en phase d'exploitation	<p>Limitation de l'occupation de l'espace</p> <p>Adaptation du calendrier des travaux</p> <p>Passage d'un écologue avant les travaux</p> <p>Adaptation de l'usage de l'hélicoptère</p>	<p>Favorisation des milieux semi-ouverts</p> <p>Mesure compensatoire pour le défrichement : replantation du layon</p> <p>Suivi spécifique sur l'avifaune et les chiroptères</p>	Faible à positive
HABITATS NATURELS	Modification/destruction de 10 786 m ² d'habitats naturels (soit 13 % des habitats de la zone d'étude) bien représentés à proximité	Mesure d'évitement visant à se prémunir du risque de pollution des eaux et du sol et des milieux naturels	<p>Limitation de l'occupation de l'espace</p> <p>Réhabilitation des surfaces remaniées</p>	<p>Replantation du layon</p> <p>Travaux de dépressage</p>	Faible

		Mesure d'évitement des zones humides	Traitement des lisières pour le défrichement Adaptation des moyens d'accès pour les zones de travaux		
TRAVAUX	Défrichement d'un nouveau layon en parallèle du layon existant (deux layons visibles)	Gestion du chantier	Insertion paysagère du nouveau layon dans le boisement	Plantation d'arbres dans l'ancien layon	Modérée
ACTIVITES TOURISTIQUES	<u>Chantier</u> : Gêne et nuisances occasionnées par les travaux sur les randonneurs, vététistes et visiteurs Perturbation potentielle des sentiers de randonnée et VTT le temps des travaux, nuisances sonores et poussières pouvant affecter la clientèle, encombrement des accès à la station (fréquentation plus importante de la TC Montjoie).	/	Mesure de réduction en faveur de l'activité touristique Délimitation de l'emprise des travaux	/	Faible
	<u>Exploitation</u> : Optimisation de l'exploitation hivernale et estivale Pratique du ski et des sports en général (vtt, randonnée...) favorisée par l'aménagement	/	/	/	Positive
ACTIVITES ECONOMIQUES	Forte activité durant la période de travaux, incidences sur les commerces de proximité	/	/	/	Positive

AGRICULTURE	Dérangement et perturbation de l'évolution des troupeaux sur la zone pâturée en partie haute de la zone d'étude Dégradation pendant les travaux de la pâture en partie basse	/	Mesure de réduction en faveur de l'activité agricole Délimitation de l'emprise des travaux Limitation de l'occupation de l'espace Réhabilitation des surfaces remaniées	/	Très faible
ACTIVITE SYLVICOLE	Défrichement de 6667 m ²	/	/	Replantation du layon Travaux de dépressage	Faible
RESEAU ROUTIER	<u>En phase chantier</u> : circulation maintenue, mais gênes occasionnées par les travaux <u>En phase exploitation</u> : même situation qu'actuellement	/	Délimitation de l'emprise des travaux Limitation du gêne lié aux travaux, mise en place de déviations	/	Faible
TRANSPORT EN COMMUN	<u>En phase chantier</u> : transport maintenu durant toute la durée du chantier <u>En phase exploitation</u> : Création d'un accès spécifique pour les bus et les navettes avec aire de retournement	/	/	/	Positive
STATIONNEMENT	<u>En phase chantier</u> : Gêne occasionné par le chantier, mais la majeure partie du parking actuel restera utilisable	/	Délimitation de l'emprise des travaux	/	Positive

	<p><u>En phase exploitation</u> : situation améliorée pour les navettes, les bus et les PMR</p>		<p>Limitation du gêne liés aux travaux, mise en place de déviations</p>		
--	---	--	---	--	--

6.2. Suivi de l'application du PLU

Conformément à l'article R.123-2-1 du Code de l'urbanisme, la présente déclaration de projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, « fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ».

Pour cela, il est nécessaire de définir dès à présent un ou des indicateurs de suivi environnemental permettant d'obtenir des résultats fiables et accessibles au plus grand nombre. Ces indicateurs de suivis sont décrits dans l'étude d'impact et résumés ci-dessous.

Plusieurs suivis sont prévus afin de s'assurer de la mise en œuvre de mesures et de leurs effets attendus spécifiquement sur l'environnement :

- **Mission d'assistance et de suivi environnemental global du chantier**

Les travaux de réalisation nécessitent un suivi des mesures à la charge du pétitionnaire, consistant en la présentation de l'état de réalisation de ces mesures, à travers un ou plusieurs bilans, permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité de ces mesures, sur une période donnée.

- **Suivis concernant la faune sur site (avifaune et chiroptères)**

Un suivi spécifique des nichoirs pour les chiroptères sera réalisé et permettra d'évaluer l'efficacité des nichoirs avec la présence ou non de chiroptères.

De plus, un suivi spécifique sur l'avifaune et les chiroptères sera mis en œuvre afin d'analyser la fréquentation du site par les espèces patrimoniales présentes dans la zone d'étude et d'étudier l'évolution de leurs populations, et notamment pour évaluer l'impact du défrichement et du reboisement du layon sur celles-ci.

Concernant les éléments de la mise en compatibilité du PLU, **un suivi photographique** est proposé et pourra être réalisé par la commune des Contamines-Montjoie. En effet, différents points de vue présentés dans le rapport pourront être photographiés et ainsi comparés.

Les indicateurs proposés pour le suivi environnemental du PLU sont présentés dans le tableau suivant :

Thématique	Définition de l'indicateur	Enjeux/incidences	Unité	Disponibilité/ Source	Etat zéro	Périodicité
Biodiversité, milieux naturels et ressources environnementale	Surface de zones humides sur la commune	- Suivre l'évolution des zones humides sur le territoire - Suivre l'évolution de la TVB en lien avec les documents supra-communaux	Ha	CEN 74 / ASTER Commune via le PLU	Surface actuelle des zones humides et éléments de la TVB	2 ans
	Part de la couverture de territoire en zone N au gré des évolutions du PLU	- Suivre l'évolution globale de la zone N au sein de la commune - Suivre l'évolution de la TVB en lien avec les documents supra-communaux	%	Commune via le PLU	Surface des zones N et éléments de TVB	Annuelle
	Part de la couverture de territoire en Espaces Boisés Classés (EBC)	- Suivre l'évolution des boisements dans la commune - Suivre l'évolution de la TVB en lien avec les documents supra-communaux	Ha	Commune via le PLU	Surface totale EBC sur la commune	Annuelle

Ces indicateurs sont proposés afin de pouvoir suivre l'évolution globale du document d'urbanisme sur l'environnement. Le suivi de chantier environnemental quant à lui permettra de s'assurer de la mise en œuvre des mesures (présentées dans l'évaluation environnementale et détaillées dans l'étude d'impact) ainsi que leurs effets attendus spécifiquement sur l'environnement.

7. BILAN

Thème	Sujet	Recommandations environnementales liées/ Mesures	Intégration dans le PLU
Zonage	Réduction de l'EBC	Limitation de l'occupation de l'espace, réhabilitation des surfaces remaniées , traitement des lisières pour le défrichage, adaptations des moyens d'accès pour les zones de travaux, adaptation du calendrier des travaux, replantation du layon et suivi spécifique avifaune/ chiroptères	Modification du règlement graphique + suivi photographique Indicateur de suivi
	Elargissement emprise du domaine skiable	Limitation de l'occupation de l'espace, réhabilitation des surfaces remaniées, évitement des zones humides	Modification du règlement graphique
	Suppression de l'emplacement réservé n°33	/	Modification du règlement graphique
	Ajout d'un zonage « Nzh » au niveau de la zone humide identifiée lors des inventaires	Limitation de l'occupation de l'espace, évitement des zones humides	Modification du règlement graphique Indicateur de suivi
	Modification classement « Nst » vers « Ne »	/	Modification du règlement écrit et graphique
OAP parking TC Gorge	Nombre de places	Prise en compte globale des intérêts et enjeux environnementaux associés	Suivi photographique
	Aménagements paysagers		
	Chemins piétons		
	Mobilités douces		
	Accessibilité PMR		