

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

COMMUNE DES CONTAMINES-
MONTJOIE



Déclaration de projet n°1

*"Remplacement de la télécabine de la
Gorge "*

Emportant mise en compatibilité du
PLU

NOTE DE PRESENTATION

Certifié conforme, et vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du 28 aout 2025, approuvant la déclaration de projet n°1 emportant mise en compatibilité du PLU des Contamines Montjoie,

Le Maire
François BARBIER

Pièce n°1

Territoires
—demain

SOMMAIRE

I. PREAMBULE : LE CONTEXTE GENERAL	3
1- Localisation et positionnement de la commune.....	3
2- Le contexte territorial	3
3- L'intérêt du projet dans le contexte local	4
4- La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU	9
II. L'intérêt général du projet.....	10
1- Le contexte législatif et réglementaire	10
2- Le projet d'aménagement.....	13
3- Conclusions sur l'intérêt général du projet.....	22
III. Rapport explicatif de la mise en compatibilité du PLU	23
1- L'analyse de la compatibilité du PLU des Contamines-Montjoie	23
IV. Evaluation environnementale	40

I. PREAMBULE : LE CONTEXTE GENERAL

1- Localisation et positionnement de la commune

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
<i>due au solde naturel en %</i>	0,6	0,6	0,7	0,7	0,4	0,2	0,2
<i>due au solde apparent des entrées sorties en %</i>	-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

2- Le contexte territorial

Le territoire auquel appartient la commune s'organise à l'échelle de la Communauté de Communes du Pays du Mont-Blanc, qui regroupe 10 communes depuis le 1^{er} janvier 2013.

La commune est par ailleurs incluse dans le périmètre du SCOT Mont-Blanc Arve Giffre, qui regroupe quatre communautés de communes :

- la Communauté de Communes Cluses Arve et Montagnes,
- la Communauté de Communes des Montagnes du Giffre,
- la Communauté de Communes du Pays du Mont Blanc,
- la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont Blanc.

Le Syndicat Mont-Blanc Arve Giffre a notamment la charge de l'élaboration du SCOT, actuellement en cours d'étude.

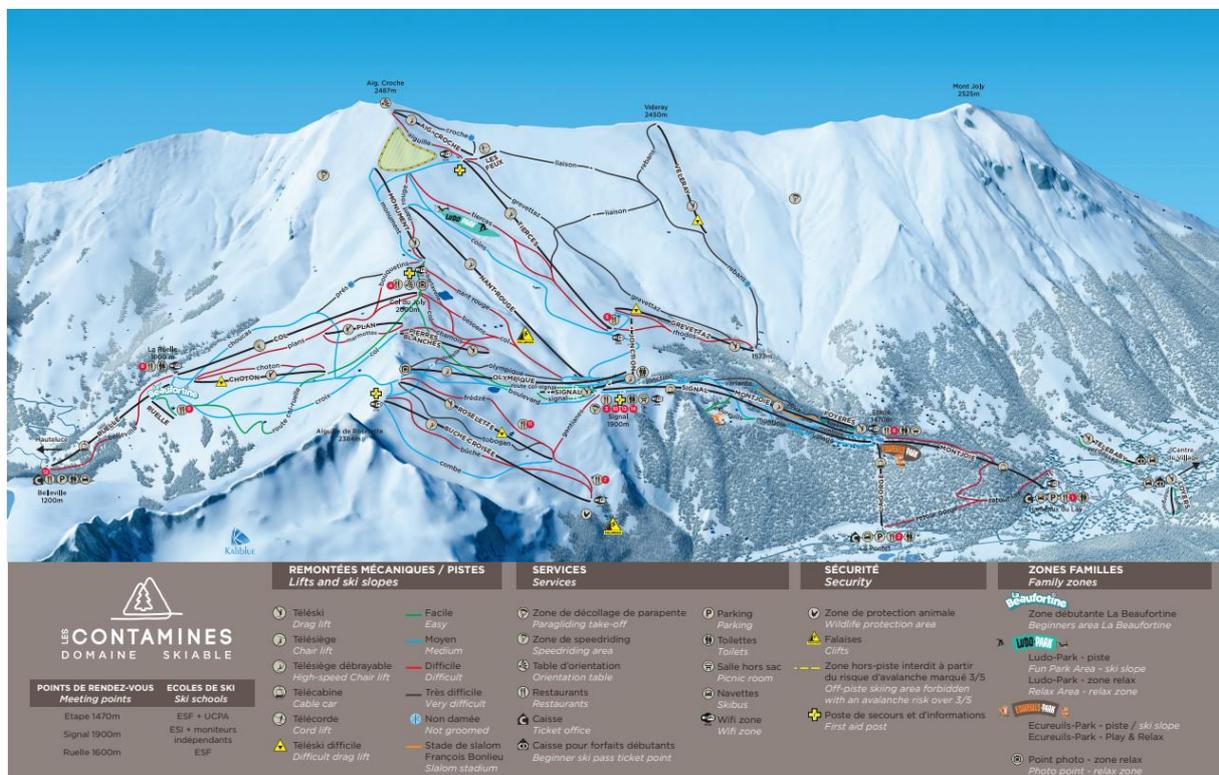
3- L'intérêt du projet dans le contexte local

Le domaine skiable des Contamines-Montjoie

Le domaine skiable est situé en Haute Savoie et Savoie, entre 1200 et 2500m d'altitude. Il offre des possibilités de pratiques adaptées à tous les niveaux.

Il se caractérise de la manière suivante :

- 120 km de pistes avec presque toutes les expositions,
- 48 pistes dont 8 vertes, 12 bleues, 19 rouges, 9 noires, 1 ludoparc & 1 stade de slalom,
- 25 remontées mécaniques dont 4 télécabines, 8 télésièges dont 6 débrayables, 12 téléskis et 1 télécorde,
- 228 enneigeurs viennent compléter l'enneigement naturel,
- 2 zones débutants au centre du village pour permettre un apprentissage du ski : la piste des Loyers et la piste du Nivorin. Elles sont desservies chacune par un téléski (accès avec forfait ou ticket au passage),
- 3 zones débutants sur le domaine skiable : téléskis des Foyères, du Signal et de la Ruelle,
- Ludo Park entre la bleue des Coins et la rouge des Tierces, une zone ludique sous forme de parcours pour toute la famille,
- 1 piste verte ludique "Les Ecureuils",
- 1 zone relax située à l'entrée du Ludopark,
- 1 zone photo & relax située à côté du poste de secours du Col du Joly + 1 zone photo située à l'arrivée du télésiège de l'Olympique,
- 1 zone de jeux et pique-nique "Ecureuils Park" située à l'Etape.



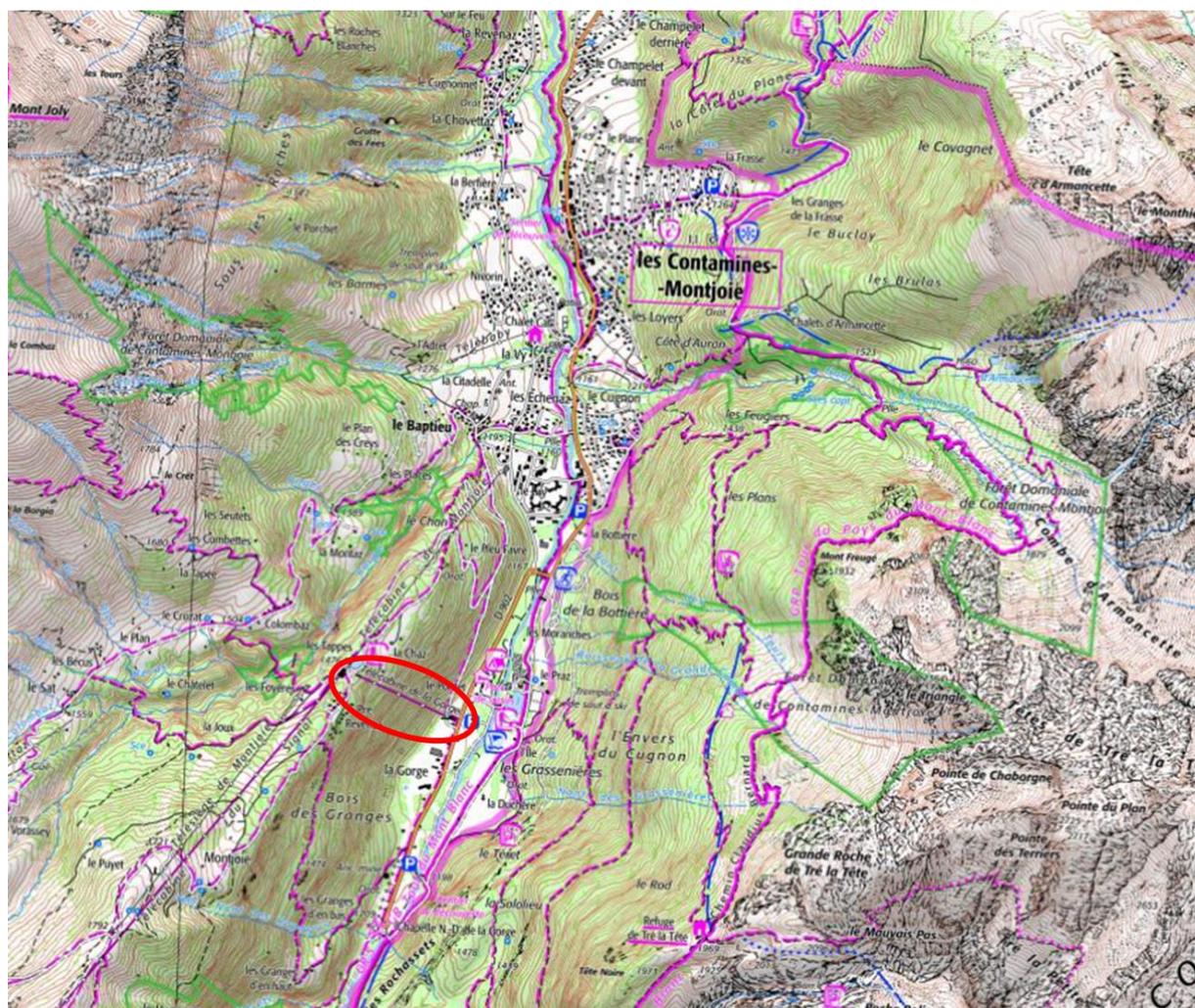
Plan du domaine skiable.

La station s'inscrit également dans le domaine "Evasion Mont-Blanc" soit 445km de pistes répartis sur 6 stations du Pays du Mont-Blanc, dont Saint Gervais, Megève, Saint Nicolas de Véroce, Combloux, la Giettaz.

Le domaine des Contamines/Hauteluce n'a pas de liaison "skis aux pieds" avec les 5 autres stations du domaine Evasion Mont-Blanc, mais une liaison est possible en navette gratuite.

La télécabine de La Gorge

L'accès au domaine skiable est en partie assuré par la télécabine de La Gorge.



Localisation de la télécabine de La Gorge.

La télécabine de la Gorge a été construite 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.

Elle est ouverte au public en périodes hivernale et estivale, et installée au droit des parkings à 1150 m d'altitude. Cette télécabine est un ascenseur permettant d'accéder au plateau « des Tappes » situé à 1470 m, altitude à laquelle commence le domaine skiable, avec son front de neige, le rassemblement des écoles de ski, le départ des installations du domaine skiable (téléskis et télésièges), un hôtel-restaurant et un hameau de seize chalets d'habitation.

Les infrastructures de cet appareil sont anciennes à très anciennes. Le système est constitué de cabines 4 places de taille très réduite qui, bien que remplacées en 2009, sont restées de

la taille des « œufs originaux » pour des questions de respect des gabarits au passage des pylônes et des gares.

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 continus.

L'opportunité et la justification du projet

Le projet du remplacement du télécabine de la Gorge est indispensables au bon fonctionnement du service proposé aux usagers des remontées mécaniques de la commune des Contamines-Montjoie dans le cadre d'un projet de développement à moyen terme.

C'est à ce titre, que la Commune a demandé à la SECMH (Société d'Equipment les Contamines-Montjoie Hauteville) de s'engager sur un nouveau programme pluriannuel d'investissements aux termes de l'avenant n°4 du contrat de DSP (Délégation de Service Public).

Ces investissements demandés par la Commune et non prévus au contrat initial, sont indispensables au maintien de l'attractivité et au maintien du niveau d'excellence de l'exploitation du service public du domaine skiable de la station.

Ainsi, une nouvelle télécabine de la Gorge, compte-tenu de son emplacement, permettra (*ces points sont développés plus précisément par la suite*) :

- de moderniser cet appareil en augmentant le confort ;
- d'augmenter la capacité et le débit global de l'installation ce qui permet d'éliminer les attentes insoutenables pour l'accès et le retour du domaine skiable ;
- l'accès au plateau des « Tappes » aux Personnes à Mobilité Réduite (télécabine de plein pied) ;
- une évacuation confortable des blessés par câble ;
- de développer l'accès 4 saisons au site de la Gorge.

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.

Le débit théorique de cet appareil est de 1 210 personnes / heure et il n'est pas rare, lors des périodes de grande affluence (week-end et vacances scolaires), 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'évacuation des blessés se fait par la piste de retour en traineau. En cas de manque de neige, et donc d'impossibilité de descendre en bas de la piste de retour, les blessés doivent être transférés sur un véhicule tout terrain alors même que la piste / le chemin est mi enneigé, mi glacé, mi boueux. La télécabine actuelle, avec des cabines trop petites, ne permet pas d'assurer cette évacuation par le câble.

Enfin, l'installation actuelle ne permet pas d'envisager l'accès au plateau « des Tappes » pour les personnes à mobilité réduite, alors qu'un nouvel appareil permettrait et répondrait à cette nécessité.

A ces titres, son remplacement devient indispensable au bon fonctionnement du domaine skiable.

Sa gare de départ, comme souvent pour les appareils de cette génération, agglomère différents services comme du stockage, des toilettes publiques mais aussi et surtout un restaurant de taille respectable. La reconstruction d'un appareil neuf, dans ce type de contexte contraint, n'est généralement pas possible sans une démolition totale de l'ouvrage.

Sa gare d'arrivée, à l'image de la gare de départ, est inscrite dans un bâtiment fermé, comprenant du stockage, une salle « hors sac » à destination de la clientèle et des toilettes publiques. Il est envisagé ici de ne pas détruire cette construction existante, et d'envisager un réemploi, dans un premier temps pour maintenir sa fonction de salle « hors sac ».

Le projet de remplacement du TC 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.

Afin d'améliorer la qualité du service, le nouvel appareil permettra d'augmenter la capacité de transport à 2400 personnes par heure, réduisant ainsi les temps d'attente, notamment lors des périodes de forte affluence. L'objectif du remplacement de l'appareil n'est pas d'augmenter l'affluence sur le domaine skiable, mais bien de faciliter l'accès à ce dernier, et de fluidifier l'accès, qui est aujourd'hui difficile.

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 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.

Comme énoncé précédemment, ce projet n'aura pas d'impact sur la fréquentation globale du site. Dans ce contexte, réduire le nombre de places de stationnement par rapport à ce qui existe aujourd'hui serait incohérent, car l'ensemble du parking actuel est utilisé dans sa totalité, en particulier lors des périodes de forte affluence (week-end, vacances scolaire).

Une capacité de stationnement suffisante est essentielle pour maintenir l'attractivité de la station et répondre aux besoins des usagers.

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.

Le domaine skiable des Contamines-Montjoie arrive à la fin de l'avenant n°4 du contrat de DSP (Délégation de Service Public). Le projet de remplacement de la télécabine de la Gorge est prévu dans cet avenant à la DSP qui se termine fin mai 2029. **Ce projet est le dernier investissement prévu dans l'avenant n°4 du contrat de DSP. Ainsi, il n'y a pas de projet global d'aménagement en cours et/ou projeté.**

Au regard du contexte exposé ci-avant, le remplacement de la télécabine de La Gorge, associé au réaménagement du secteur de la gare de départ, a été jugé opportun pour répondre aux enjeux et besoins en matière de fonctionnement touristique 4 saisons de la commune, et d'amélioration des conditions de mobilité douce.

Ces éléments sont d'intérêt général pour la mise en œuvre du projet de territoire porté par le PADD du PLU.

4- La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU

Il s'agit d'une procédure engagée par la commune, conformément à l'article L300-6 du Code de l'Urbanisme.

La procédure de Déclaration de Projet (DP) s'appuyant sur l'intérêt général du projet envisagé entraîne la mise en compatibilité du document d'urbanisme en vigueur (en l'occurrence pour Les Contamines-Montjoie, le PLU) afin de permettre sa mise en œuvre.

Conformément à la procédure, le présent rapport explicatif expose le projet et s'accompagne d'un dossier de mise en compatibilité du PLU, afin de permettre la réalisation du projet visé qui nécessite la modification du dispositif réglementaire du PLU.

La Déclaration de Projet et la mise en compatibilité du PLU sont soumises à un examen conjoint par les Personnes Publiques Associées (PPA) à la démarche, qui expriment leur avis sur le dossier.

La mise en œuvre d'une Déclaration de Projet est également soumise au respect des modalités d'enquête publique telles que définies par les articles L123-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Au terme de l'enquête publique, qui dure au minimum 1 mois, le commissaire enquêteur rend son rapport et ses conclusions motivées.

Après modifications éventuelles du projet, tenant compte des observations du public, des avis émis par les PPA lors de la réunion d'examen conjoint, et des conclusions de l'enquête publique, le Conseil municipal approuve la Déclaration de Projet et procède à la mise en compatibilité du PLU dans un délai de 2 mois.

Au regard des éléments de contexte, ainsi que de la présentation du projet exposée plus en détail ci-après, l'intérêt général de ce dernier pour la collectivité est avéré, et justifie pleinement le recours à la Déclaration de Projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.

► La concertation.

Par délibération, la municipalité a décidé de mettre en place un processus de concertation en lien avec la procédure, et selon les modalités suivantes :

- Publication d'un avis d'ouverture de la concertation préalable par voie dématérialisée et par voie d'affichage au moins 15 jours avant le début de la concertation sur les panneaux d'affichage de la Commune, sur le site internet de la Commune et sur un journal local ;
- Mise à disposition, durant toute la durée de la concertation, du dossier de concertation présentant le projet d'aménagement, par voie dématérialisée sur le site internet de la Commune, et au sein des locaux de la Mairie (pendant les heures d'ouverture du public) ;
- Mise à disposition d'un registre public de recueil des observations du public par voie dématérialisée et au sein des locaux de la Mairie (pendant les heures d'ouverture du public) pour permettre au public d'adresser ses propositions et observations ;

La procédure de concertation avec la population est toujours en cours et un bilan sera tiré par le conseil municipal avant le lancement de l'enquête publique.

II. L'intérêt général du projet

1- Le contexte législatif et réglementaire

► 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.

Les grands principes de cette Loi s'articulent autour des objectifs de protection des caractéristiques et sensibilités particulières au milieu montagnard, et notamment, concernant plus spécifiquement le projet :

- Le principe d'extension de l'urbanisation en continuité (article L122-5 du Code de l'Urbanisme) : "L'urbanisation est réalisée en continuité avec les bourgs, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants, sous réserve de l'adaptation, du changement de destination, de la réfection ou de l'extension limitée des constructions existantes, ainsi que de la construction d'annexes, de taille limitée, à ces constructions, et de la réalisation d'installations ou d'équipements publics incompatibles avec le voisinage des zones habitées".

Le projet retenu est implanté sur un site en remplacement d'une construction / installation existante. Par ailleurs, il constitue un équipement public incompatible avec le voisinage des zones habitées, considérant la nécessité de localisation dans le secteur considéré, en tant que porte d'entrée du domaine skiable. A ces titres, le principe d'extension de l'urbanisation en continuité ne concerne pas le projet.

► le SRADDET

En Auvergne-Rhône-Alpes, au regard de l'évidence d'une fragmentation écologique croissante, la prise de conscience de l'enjeu de connaître et d'agir s'est faite et formalisée dès les années 90. Les Schémas Régionaux de Cohérence Écologique en résultait et donnait une première approche globale de l'état écologique à l'échelle régionale et plus locale. Le SRCE de Rhône-Alpes a été approuvé en juillet 2014.

Les travaux réalisés dans le cadre du SRCE Rhône-Alpes, ainsi que le SRCE Auvergne (approuvé en juillet 2015), ont été capitalisés et homogénéisés dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), approuvé le 10 avril 2020.

L'objectif régional relatif à la préservation de la trame verte et bleue est le suivant : « 1.6 - Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestière ».

► Le PLU des Contamines-Montjoie

La commune des Contamines-Montjoie a approuvé son Plan Local d'Urbanisme (PLU) par une délibération du Conseil Municipal en date du 9 novembre 2017.

Une modification simplifiée n°1 a été approuvée le 30 mars 2023. Une modification n°1 est actuellement 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.

Le PLU en vigueur sur le secteur de projet

Au règlement graphique, le secteur concerné est classé majoritairement en zone naturelle du PLU, et pour partie en zone A, et en secteur Nst (zone naturelle dédiée aux aires de stationnement en zone naturelles (aires à réaménager sur le plan paysager).

 A : Zone agricole

 N : Zone naturelle

 Nst : Aires de stationnement en zone naturelle (aires à réaménager sur le plan paysager)

Il fait en partie l'objet d'un classement au sein des zones aménagées pour la pratique du ski et secteurs réservés aux remontées mécaniques (au titre des articles L151-38 et R151-48 du Code de l'Urbanisme).

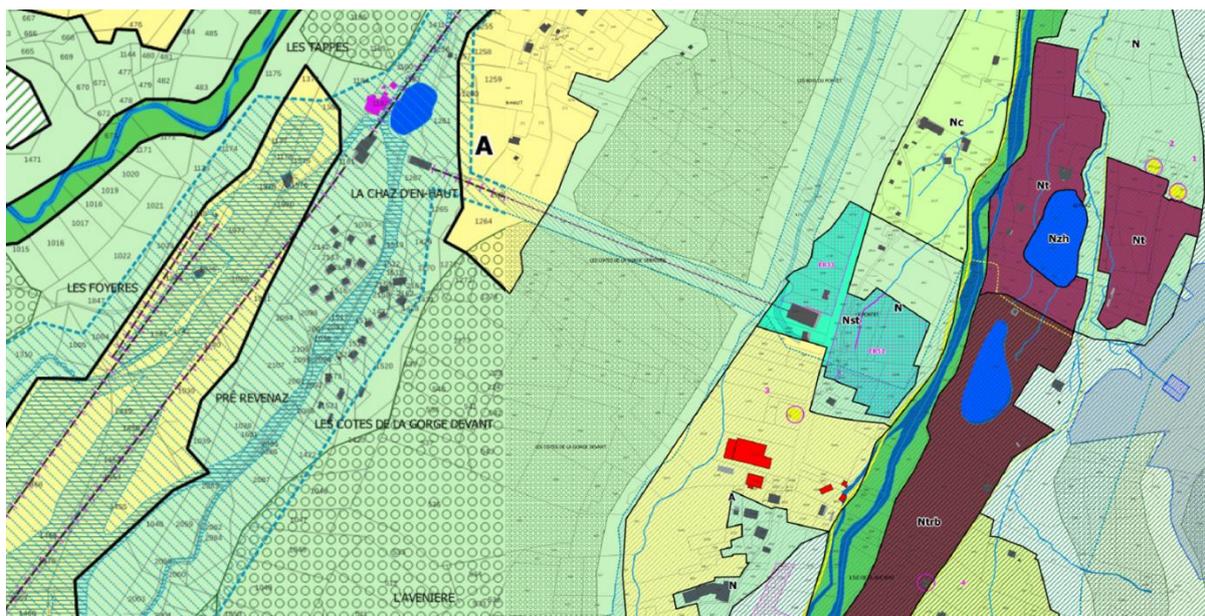
ZONES AMENAGEES POUR LA PRATIQUE DU SKI SECTEURS RESERVES AUX REMONTEES MECANIQUES (Art L151-38 / R 151-48-3°)

 Domaine alpin

 Pistes ski alpin

 Remontées mécaniques existantes

 Domaine nordique, ski joering, ski roue, tremplin de saut



Une partie du secteur de projet est classé en espace boisé classé.

 Espaces boisés classés (L113-1 / R151-31)

Enfin, le secteur est concerné par un emplacement réservé : l'ER 33, dédié à l'aménagement d'une aire de stationnement.

En zones A et 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 actuellement 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 zones A et N, et à l'intérieur des zones aménagées en vue de la pratique du ski alpin, sont actuellement autorisés :

- Les travaux d'entretien, de réparation, de remplacement, des remontées mécaniques, télécabines, télésièges, téléskis, 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.

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.

Enfin, 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.

Sur le secteur, le PLU met par ailleurs en œuvre une orientation d'aménagement et de programmation thématique concernant le stationnement, 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). Au niveau du télécabine actuel, un projet d'aménagement du parking est envisagé et inscrit dans l'OAP. Les principes d'aménagement sont les suivants.

Requalification du stationnement du télécabine de la Gorge



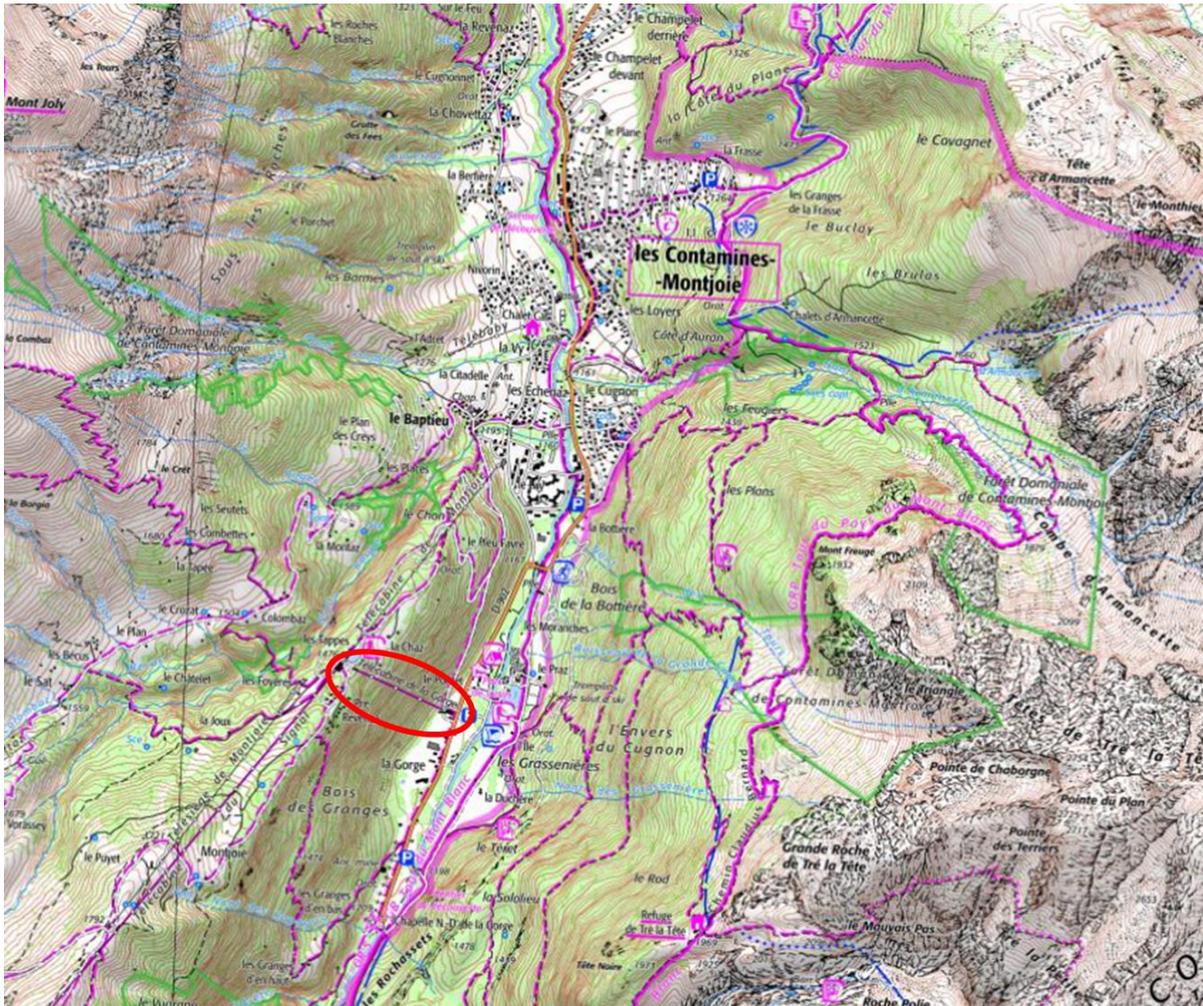
Organisation du stationnement

- Suppression du stationnement, situé sur la surlargeur 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 dépose pour une navette et des emplacements 2 roues (vélos et motos) à proximité de la gare du télécabine.
- 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.

2- Le projet d'aménagement

► Le secteur d'étude

La télécabine de la Gorge est un des deux points d'entrée du domaine skiable des Contamines. Elle est localisée très en amont dans le Val Montjoie, quelques centaines de mètres avant l'église de Notre Dame de la Gorge, lieu remarquable du haut de la vallée. Elle est distante de trois kilomètres environ du Village et est dotée d'un parking permettant également d'accueillir les skieurs à la journée.



Localisation du secteur de projet.

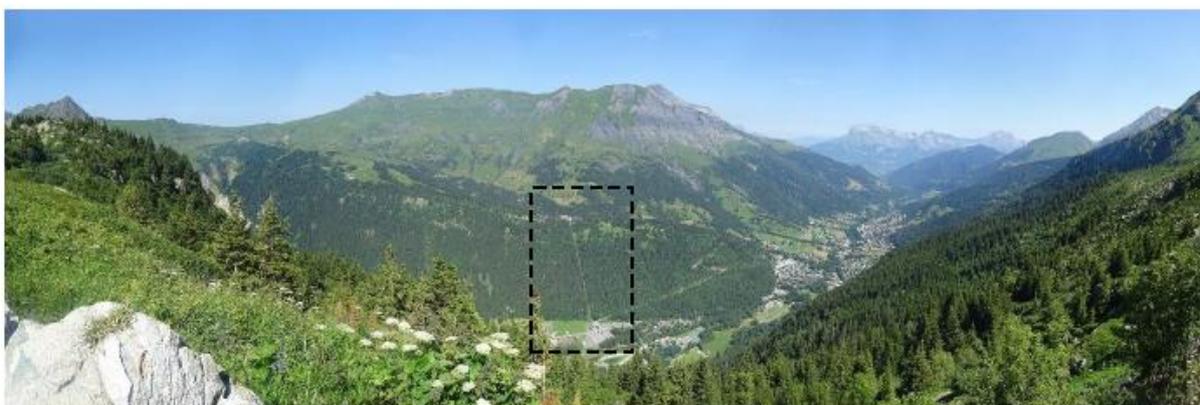


Vues du site de la gare de départ



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

Epode – juillet 2024



Site d'étude vu depuis le Refuge de Tré la Tête et zoom (page suivante)

Epode – juillet 2024



Zoom sur le secteur d'étude depuis le refuge de Tré la Tête

Epode – juillet 2024



zoom sur le secteur d'étude depuis le refuge de Tré la Tête / vue sur le layon depuis le parking de la gare aval

Epode – juillet 2024

► Les enjeux

Les enjeux et objectifs du projet d'aménagement sont les suivants :

- Disposer d'un équipement performant et sécurisé, suffisamment dimensionné pour répondre aux besoins en matière d'accès au Plateau des Tates et de porte d'entrée du domaine skiable :
 - En toute saison, pour l'accès des résidents, et leurs bagages, au plateau,
 - En toute saison, pour le transport de marchandises nécessaires aux activités économiques présentes sur le plateau,
 - En saison hivernale, pour l'accès au domaine skiable, et limitant ainsi les temps d'attente à la montée et à la descente,
 - En saison estivale, pour un accès modes doux adapté à destination des familles, randonneurs, cyclistes.

- Permettre la mise en place d'une solution sécurisée et fonctionnelle pour les services de secours, avec un équipement permettant l'évacuation des personnes blessées.
- Repenser l'aménagement du secteur de la gare de départ, permettant à la fois de concilier qualité paysagère, besoins en fonctionnement, réponse aux besoins de la clientèle, gestion du stationnement.
- Contribuer à la mise en valeur de ce secteur d'équipements et de loisirs, en conciliant préservation du cadre paysager et urbanisé.
- Promouvoir la réalisation d'un projet architectural de qualité pour les constructions à édifier, s'appuyant et valorisant les caractéristiques paysagères, environnementales et topographiques du site, et s'inspirant de l'architecture montagnarde du Pays du Mont-Blanc.
- Organiser et sécuriser les dessertes automobiles, cycles et piétonnes du site, par la mise en œuvre de solutions fonctionnelles adaptées au fonctionnement et aux caractéristiques des constructions attendues.

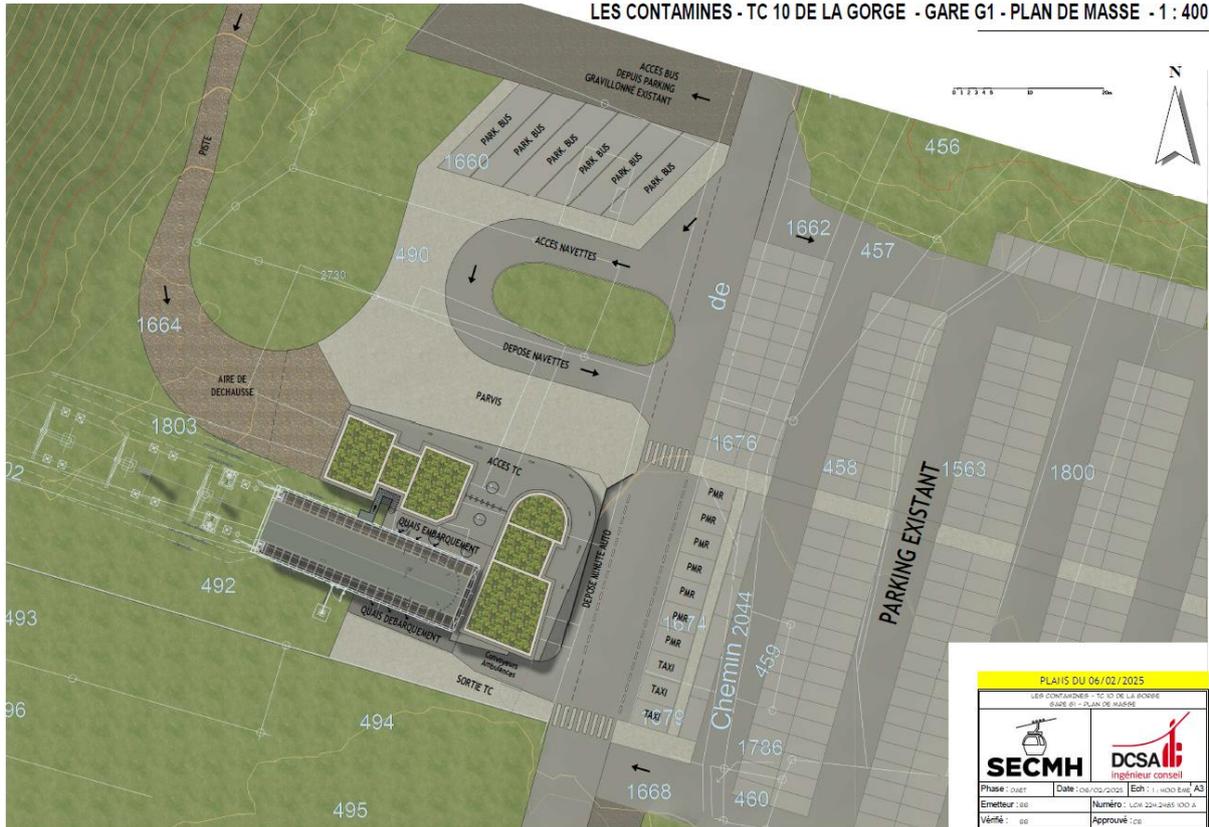
► Le projet envisagé

Il s'agit de construire une télécabine 10 places selon les critères de confort et d'accessibilité actuels. Son débit sera porté à terme à 2 400 personnes / heure, non pas pour rechercher une affluence supplémentaire, limitée à la capacité de parking situé à proximité, qu'il n'est pas prévu d'accroître, mais bien pour limiter le temps d'attente des usagers, sujet de fortes réclamations client depuis de longues années.

L'appareil envisagé est de type standard, de technique éprouvée, pour une disponibilité optimale.

Pour limiter l'emprise des gares et s'agissant d'un appareil court ne nécessitant que peu de véhicules, il est prévu de stocker une grande partie de ces derniers sous les mécaniques de gare afin d'éviter la réalisation d'un garage. Seuls quelques véhicules (service, fret, en maintenance) pourront être stockés sur un rail dédié en gare supérieure.

Le parti pris de prévoir des quais très proches du sol et des cabines spacieuses permettra une véritable accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).



Illustrations du projet envisagé

En matière de stationnement, le projet implique une perte de 25 places sur le haut du site, compensé par un projet d'aménagement favorable au développement des mobilités douces, à savoir un dépose-navettes et un parking dédié aux transports en commun avec 6 places de bus.

Le réaménagement total de l'espace de stationnement interviendra dans un second temps, après le projet de remplacement de la télécabine, afin de permettre :

- de mener à terme une réflexion d'ensemble sur le fonctionnement des deux espaces de stationnement (de part et d'autre de la route),
- de réaliser les acquisitions foncières nécessaires,
- et de prendre en compte les dispositions nouvelles en matière d'obligation de solarisation et/ou d'intégration d'un dispositif favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales à prendre en compte à partir de 2026.

En effet, le projet d'aménagement du parking ne peut être réalisé concomitamment avec le remplacement de la TC de la Gorge pour des raisons de maîtrise foncière : une partie du parking appartient à un propriétaire privé. La commune bien consciente de la nécessité d'aménager ce parking l'a identifié en tant qu'emplacement réservé au PLU actuellement en vigueur, afin que la commune puisse dans l'avenir s'en saisir. De plus, une orientation d'aménagement et de programmation spécifique concerne ce secteur, en vue de son aménagement et sa mise en valeur future.

La gare amont (G2) :

Elle est prévue 10 m plus au sud de la gare actuelle pour s'affranchir du bâtiment actuel, dont les dimensions ne permettent pas d'accueillir un appareil de capacité plus importante, dimensionné selon la réglementation en cours. Le bâtiment actuel est conservé pour compléter les services apportés à la clientèle (salle « hors sac », autres).

Le terrain sera remanié pour que la desserte de la télécabine vers le domaine skiable soit le plus aisé possible.



Illustrations du projet envisagé

La ligne :

Les décalages des gares de départ et d'arrivée (25 et 10 m) portent légèrement plus au sud l'appareil ; le layon est à adapter en conséquence sachant que la modification de la technologie (TC 4 à TC 10) ainsi que la prise en compte des distances incendie l'auraient nécessité dans tous les cas.

L'insertion architecturale des nouvelles constructions :

Les bâtiments inhérents à la télécabine de la Gorge s'articulent autour de la gare aval G1 selon deux volumes distincts formant un L. Ils sont reliés visuellement par une couverture légère de type auvent métallique qui permet d'unifier l'ensemble.

Le premier volume, situé à l'aval de la gare, parallèlement à la route de Notre Dame de la Gorge, concentre les locaux propres aux opérateurs et au personnel de la remontée mécanique.

A l'extrémité Sud, une zone en dehors de l'emprise publique, permet l'accès et le stationnement d'un véhicule réservé aux ambulances et aux convoyeurs.

A l'extrémité Nord se situent les guichets de caisses. Cette partie de bâtiment, largement vitrée, est traitée en arrondi ce qui lui permet d'être totalement ouverte sur les parkings et sur le parvis central et donc d'être aisément visible et accessible par l'ensemble des visiteurs.

Le second volume, parallèle à la gare et accessible directement depuis le parvis central, est dédié aux clients avec l'aménagement de sanitaires publics, consignes à skis et bagagerie.

L'auvent qui relie et unifie les deux volumes permet de protéger l'ensemble de la façade d'accueil orientée sur le parvis ainsi que l'accès à la gare et le quai d'embarquement. Pour le confort visuel des clients, cette couverture est ponctuée par des puits de lumière.

Une architecture sobre et contemporaine composée de volumes simples et minimalistes est mise en œuvre, avec notamment la mise en place de toitures terrasses qui permettent de réduire au maximum l'impact visuel des constructions dans l'environnement.

Des différences d'alignement sur les façades accompagnées d'une diversification dans la répartition des matériaux viennent marquer les entrées des bâtiments.

Une réflexion environnementale sera menée sur l'ensemble du projet avec l'utilisation de matériaux écologiques et biosourcés : bardage bois de type Mélèze ou Douglas avec vieillissement naturel, végétalisation des toitures terrasses mettant en avant la « 5ème façade », isolation thermique écologique, équipements visant à limiter la consommation énergétique, ...

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.

3- Conclusions sur l'intérêt général du projet

Le projet de remplacement de la télécabine de La Gorge s'inscrit dans un objectif de réponse aux besoins en matière de fonctionnement et sécurisation de l'accès au Plateau des Tâtes, dans le cadre d'un positionnement de la commune en faveur du tourisme 4 saisons, et en cohérence avec les orientations générales du PADD du PLU des Contamines-Montjoie.

Il permet en effet :

- De disposer d'un équipement d'intérêt collectif fonctionnel et sécurisé, permettant de répondre aux besoins multiples et divers en matière d'accessibilité au Plateau des Tâtes.
- De limiter l'usage de l'automobile pour l'accès à ce Plateau,
- De contribuer à l'aménagement, la mise en valeur, et l'animation de l'espace d'accueil et de stationnement du secteur du Pontet.

A ces titres, projet de remplacement de la télécabine de La Gorge présente un caractère d'intérêt général avéré pour la mise en œuvre du projet de territoire de la commune des Contamines-Montjoie.

Il s'inscrit par ailleurs dans les orientations du PADD du PLU, et notamment l'orientation 2.2 : « *Développer un modèle économique diversifié sur les 4 saisons, en s'appuyant sur les atouts du territoire et en les valorisant* », et plus spécifiquement « *Favoriser à différentes échelles, des projets moteurs, source d'une diversification indispensable des activités touristiques des Contamines-Montjoie* ».

III. Rapport explicatif de la mise en compatibilité du PLU

1- L'analyse de la compatibilité du PLU des Contamines-Montjoie

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 :

1. Le rapport de présentation
2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)
3. Les règlements écrit et graphiques
4. Les annexes
5. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles et patrimoniale.

L'analyse de la compatibilité du projet avec le PLU des Contamines-Montjoie porte sur les pièces suivantes du PLU : le rapport de présentation, le règlement écrit, le règlement graphique, les OAP.

► Le rapport de présentation

Le rapport de présentation sera complété de la présente notice de présentation, justifiant l'intérêt général du projet et exposant la mise en compatibilité du PLU, comprenant l'évaluation environnementale.

La mise en compatibilité du PLU nécessite de compléter le rapport de présentation de la présente notice de présentation, ainsi que de l'évaluation environnementale.

Concernant les surfaces de chacune des zones :

- La zone Ne a une surface de 1,35 ha ;
- La zone Nst a été diminuée de 1,07 ha ;
- La zone N a été diminuée de 0,29 ha ;
- La zone A a été diminuée de 0,09 ha.

La surface d'EBC donnée à déclasser par la présente procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité 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.

Le tableau des surfaces mis à jour est le suivant :

ZONES	SURF en Ha
UA	5,44
UB	17,19
UC	70,32
Uca	10,21
UH	7,48
UH1	0,73
UI	2,83
Aua	1,73
A	195,12
Ap	59,54
Arb	23,97
Arb1	10,01
N	441,56
Nc	3,01
Nco	115,1
Ne	1,35
Nmc	7,12
Npmb	1,83
Nr	7,1
Nrb	7131,69
Nst	3,19
Nt	3,74
Ntrb	5,18
Nzh	71,1
Nj	0,97
Nf	0,09
Nmb	0,21
Nu	0,2
Nrest	0,81
Nrest1	0,18
TOTAL	8199

► Le 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 le confortement des équipements collectifs et services publics existants en zone naturelle.

Au sein de cette zone, sont autorisés seulement :

- 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.

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 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.

Section 1 - Destination des constructions, usages des sols et natures d'activités

Art. 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, sous réserve qu'elles s'intègrent dans le paysage.

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.

[...]

Art N 4.2. Hauteur minimale, maximale des constructions existantes ou nouvelles

[...]

Elle est limitée à :

En zones	Hauteur absolue
Dans toutes les zones et en STECAL, excepté en zone Ne.	<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.

Art N 4.3. Implantation 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 ;

Art N 6.1. Abords des constructions - Surfaces non imperméabilisées

Pour toutes les constructions :

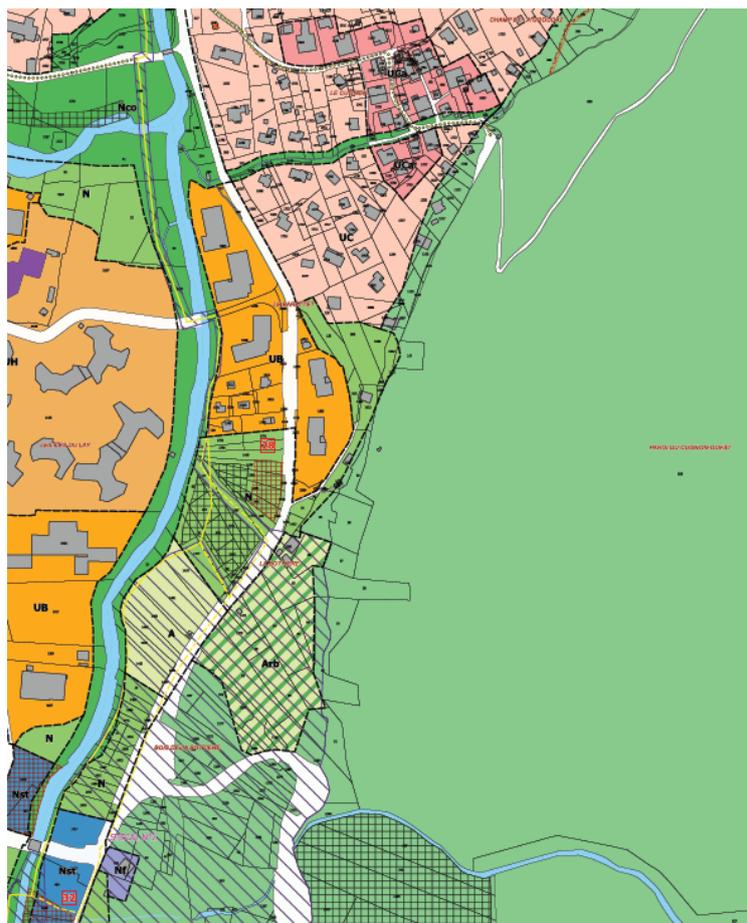
- Les abords de la construction seront de préférence ouverts (les clôtures ne sont pas obligatoires) et traités dans un caractère naturel (herbe et plantations, revêtements perméables comme graves ou stabilisé).
- Les aires de stationnement et de circulation extérieures au sein des propriétés doivent 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.

[...]

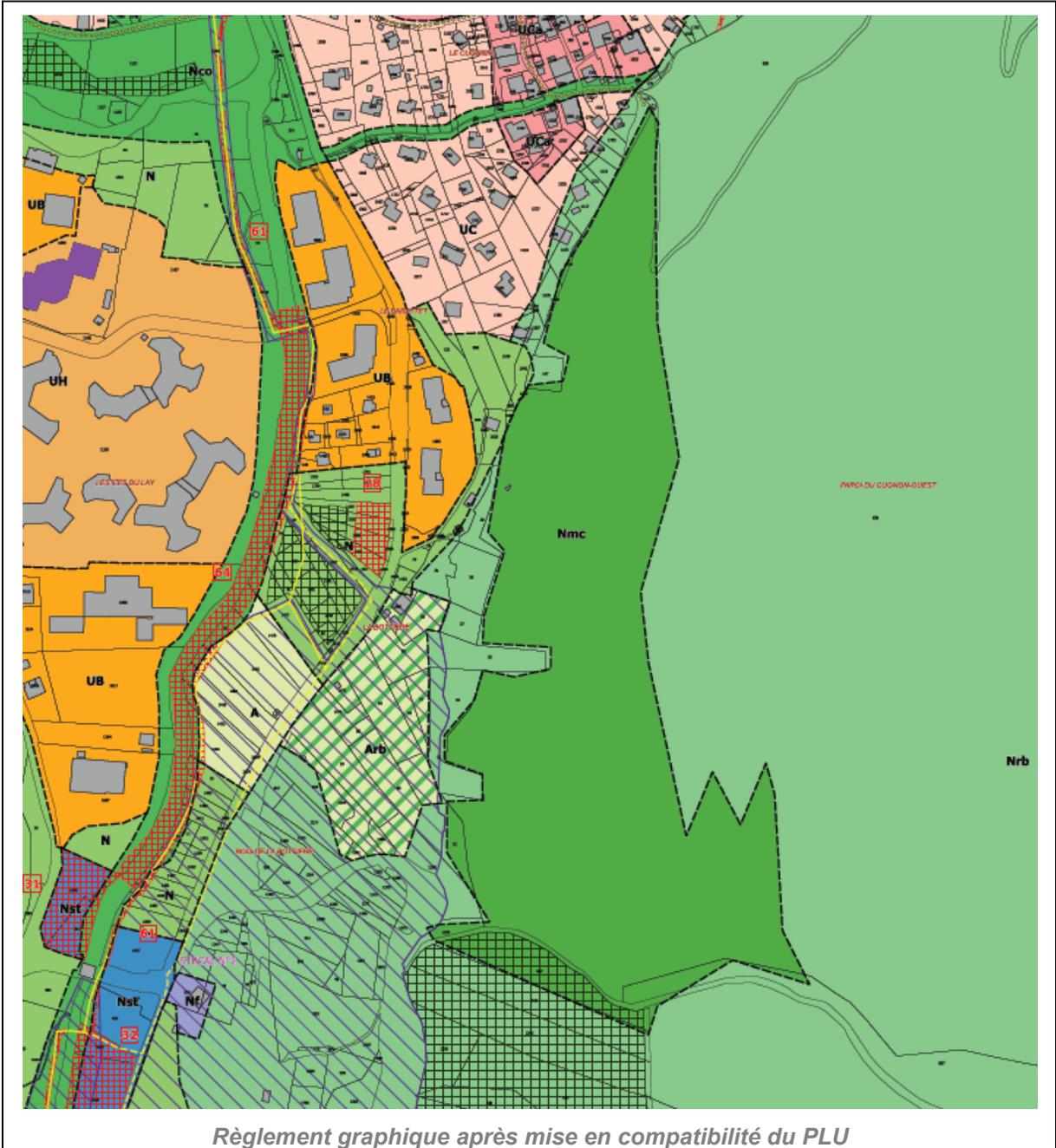
► **Le règlement graphique**

Le règlement graphique évolue afin de :

- Réduire l'espace boisé classé pour permettre l'implantation du projet.
La ligne de la nouvelle télécabine est décalée légèrement au Sud au regard des contraintes techniques du projet. Or le secteur est concerné par un classement en espace boisé classé au titre de l'article L113-1 du Code de l'Urbanisme. Il convient donc de supprimer ce classement sur le secteur concerné.
- Elargir 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 gare de départ, gare d'arrivée, ligne et pylônes. Cette trame est nécessaire à la réalisation du projet.
- Supprimer l'emplacement réservé n°33, qui n'a plus d'utilité pour la réalisation d'un espace de stationnement.
- 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.



Règlement graphique avant mise en compatibilité du PLU



► Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

L'orientation d'aménagement et de programmation dite « stationnement » est modifiée afin de prendre en compte les caractéristiques de l'aménagement projeté.

A ce titre, il est demandé, dans le cadre du projet de remplacement de la télécabine, de réaliser les aménagements nécessaires au fonctionnement des navettes qui permettront d'acheminer les visiteurs notamment depuis le centre-village,

A ce titre, il est demandé, dans le cadre du projet de remplacement de la télécabine, de réaliser :

- les aménagements nécessaires au fonctionnement des navettes qui permettront d'acheminer les visiteurs notamment depuis le centre-village,
- les aménagements permettant le stationnement de 6 bus, et de 7 places dédiées aux personnes à mobilité réduite, au minimum.

Ces aménagements seront réalisés concomitamment à la construction de la télécabine, car situés à proximité immédiate de cette future construction.

Une seconde tranche d'aménagements concernera le reste de cet espace de stationnement, et fera l'objet d'une réflexion paysagère et fonctionnelle, lorsque notamment le foncier concerné sera acquis par la municipalité et/ou le délégataire des remontées mécaniques. A ce titre, sur ce secteur, l'OAP n'est pas modifiée. La partie Nord de l'espace de stationnement existant est concernée également par un aménagement ultérieur.

Principes d'aménagement

Requalification du stationnement du téléphérique de la Gorge

Illustration



Requalification paysagère de la RD902

- Valorisation paysagère de la porte d'entrée à la base nautique et au 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 cheminements. Les dispositifs (végétal + modelage) devront permettre d'éviter le stationnement sauvage (largeur 4m minimum) lors de la « traversée » du stationnement

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

Principes d'aménagement

Requalification du stationnement du téléphérique de la Gorge

Illustration



Organisation du stationnement

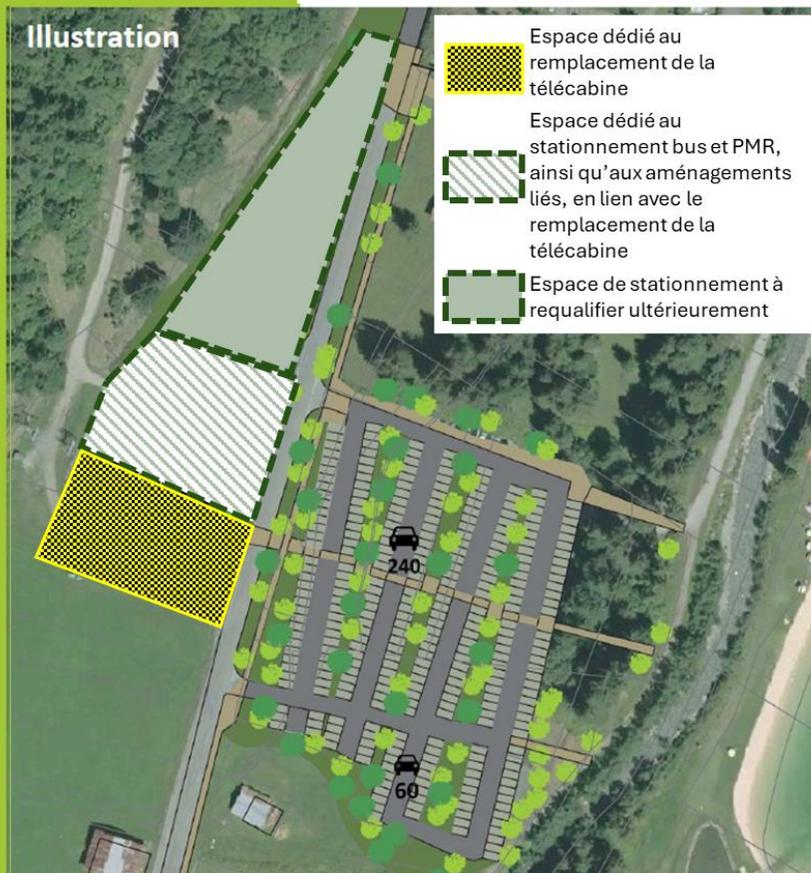
- Suppression du stationnement, situé sur la surlargeur Ouest de la RD, en amont de la route d'accès à la base nautique
- Création d'un parking « transports en commun » à l'Ouest – capacité 14 places environ
- Création d'un parking de proximité près de la gare à l'Ouest – capacité 25 places environ dont 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 dépose 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.

13

OAP stationnement avant mise en compatibilité du PLU

Principes d'aménagement

Requalification du stationnement du téléphérique de la Gorge



Requalification paysagère de la RD902

- Valorisation paysagère de la porte d'entrée à la base nautique et au secteur de la gare de téléphérique : renaturation de l'accotement Ouest, traitement qualitatif et structurant du carrefour et de ses abords...

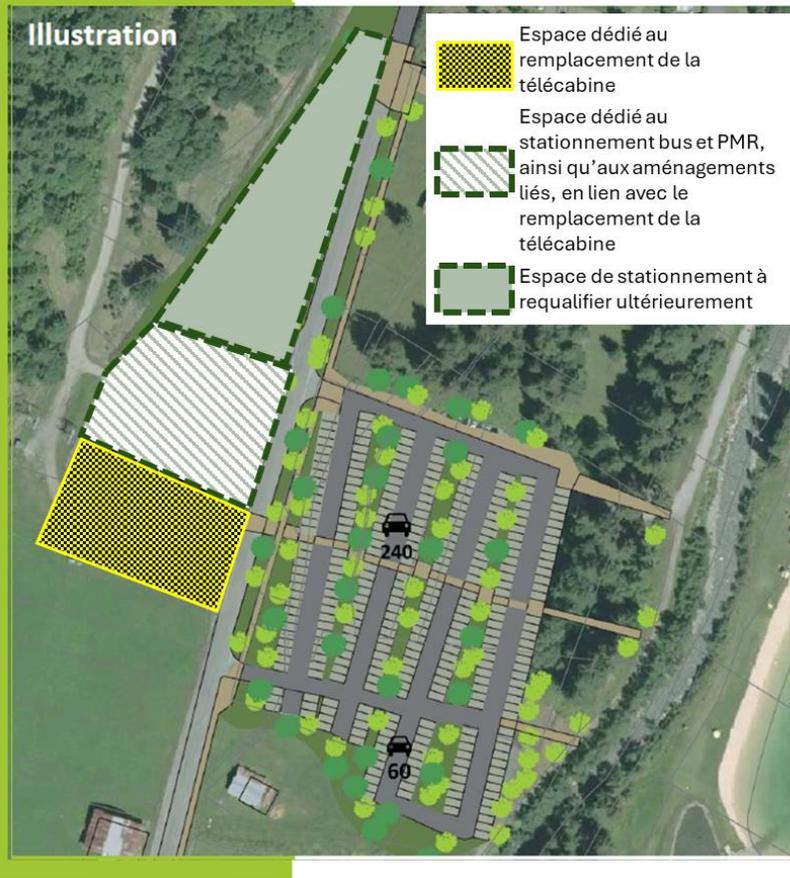
- Accompagnement paysager de premier plan en transition avec les parkings et cheminements. Les dispositifs (végétal + modelage) devront permettre d'éviter le stationnement sauvage (largeur 4m minimum) lors de la « traversée » du stationnement

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

Principes d'aménagement

Requalification du stationnement du téléphérique de la Gorge



Requalification paysagère de la RD902

- Valorisation paysagère de la porte d'entrée à la base nautique et au 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 cheminements. Les dispositifs (végétal + modelage) devront permettre d'éviter le stationnement sauvage (largeur 4m minimum) lors de la « traversée » du stationnement

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

IV. Evaluation environnementale

(voir document annexe)