RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DE HAUTE-SAVOIE

Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc

PLU DE CHAMONIX MONT-BLANC

DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT
MISE EN COMPATIBILITÉ N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

1 – ADDITIF AU RAPPORT DE PRÉSENTATION

valant note de présentation

Document en date du 3 janvier 2018

Dossier pour l'examen conjoint et l'enquête publique

Espaces et Mutations

Etudes, conseil
Urbanisme & Aménagement

Le Trait d'Union
Parc Altaïs
27, rue Adrastée
74650 Chavanod

info@espaces-et-mutations.com

SOMMAIRE

SOMMAIRE 1

OBJET DU PRESENT DOCUMENT 3

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT COMPATIBILITÉ DU PLU 4

1. COORDONNEES DU MAITRE D'OUVRAGE 4
2. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE 4
3. HISTORIQUE DU DOCUMENT D'URBANISME 4
4. LA PROCEDURE DE DECLARATION DE PROJET 5
5. PERIMETRE DU SECTEUR CONCERNE PAR LA DECLARATION DE PROJET N°1 7
6. LES RAISONS DE LA MISE EN COMPATIBILITE / CARACTERISTIQUES IMPORTANTES DU PROJET 7
7. PRINCIPALES RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU, NOTAMMENT DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT 8
8. RAPPEL DES TEXTES REGISSANT LA PROCEDURE 9

PARTIE 1 COHÉRENCE DU PROJET AVEC LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE COMMUNAL 13

A. COHERENCE AVEC LE PROJET DE PLU 14

1. CE QUE DIT LE PADD DU PLU 14

B. COHERENCE AVEC LA LOI MONTAGNE 16

PARTIE 2 LE SITE D'IMPLANTATION 18

A. PRESENTATION GENERALE DU SITE ET IMPACTS **19**
1. LOCALISATION 20
2. LE SECTEUR ET SES FRANGES 21
3. LES CONTRAINTES DU SITE 24
4. LES CONDITIONS D'ACCES AU SITE 27
C. LE DOCUMENT D'URBANISME ACTUEL **28**

PARTIE 3 LE PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL **29**

A. CONTEXTE GENERAL DU PROJET **30**
B. LE PROJET ET SON INTERET GENERAL **30**
CONTEXTE ECONOMIQUE ET TOURISTIQUE 30
LES ENJEUX 31
LE PROJET 31

PARTIE 4 LE CONTENU DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ – ÉVOLUTION DU PLU **40**

A. MODIFICATIONS APPORTEES AU PLAN DE ZONAGE **41**
1. EVOLUTION DU PLAN 41
B. MODIFICATIONS APPORTEES AU REGLEMENT **42**

PARTIE 5 L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE **45**

CONCLUSION **46**

OBJET DU PRESENT DOCUMENT

Le présent document a pour objet :

- **de décrire la procédure de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU qui en résulte,**
- **de décrire le projet d'implantation,**
- **de démontrer l'intérêt général de ce projet,**
- **de détailler les modifications apportées au PLU opposable, permettant d'assurer la compatibilité de ce dernier avec le projet d'intérêt collectif.**
- **de compléter le rapport de présentation du PLU de la commune de CHAMONIX MONT-BLANC** et de présenter les évolutions apportées au dit PLU à l'occasion de sa mise en compatibilité n°1 avec la déclaration de projet, conformément aux dispositions de l'article R151-5 :

Article R151-5 :
« Le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés lorsque le plan local d'urbanisme est :
1° Révisé dans les cas prévus aux 2° et 3° de l'article L. 153-31 ;
2° Modifié ;
*3° **Mis en compatibilité**. »*

La procédure de mise en compatibilité :

La mise en compatibilité consiste donc à modifier certaines dispositions du PLU de la commune afin de le rendre compatible avec une opération d'intérêt général, qui fait ici l'objet d'une Déclaration de Projet (DP).

La mise en compatibilité du plan fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune et des personnes publiques associées (CCVCMB, Conseil départemental, Chambre d'agriculture, …).

L'enquête publique est organisée par la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc (CCVCMB), compétente en matière de PLU. Puisque le projet de mise en compatibilité ne concerne que le PLU de Chamonix Mont-Blanc, l'enquête publique ne concerne que ladite commune.

A l'issue de l'enquête publique la CCVCMB décidera de la mise en compatibilité du plan.

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT COMPATIBILITÉ DU PLU

1. Coordonnées du Maître d'ouvrage

Monsieur le Président de la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc

101 place du Triangle de l'Amitié

BP 91

74 400 Chamonix-Mont-Blanc

Téléphone : (+33) 4 50 54 78 36

anne.berthier@ccvcmb.fr

jean-marc.bonino@ccvcmb.fr

2. Objet de l'enquête publique

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°1 du PLU de CHAMONIX MONT-BLANC en vue de permettre le remplacement du téléphérique de la Flégère par une télécabine

3. Historique du document d'urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme de CHAMONIX MONT-BLANC a été approuvé le 14 SEPTEMBRE 2005

Le PLU a fait l'objet de **plusieurs procédures :**

MIS EN REVISION LE …….....	22	MARS	2007
MODIFICATION N° 1 APPROUVEE LE …….....	22	AOUT	2008
REVISIONS SIMPLIFIEES N° 1 ET N° 2 APPROUVEES LE	6	NOVEMBRE	2009

MISE A JOUR LE ….....	6	NOVEMBRE	2009
MIS EN REVISION LE ….....	26	NOVEMBRE	2010
MISE A JOUR LE ….....	28	FEVRIER	2011
MODIFICATION SIMPLIFIEE LE ….....	26	MAI	2011
MODIFICATION N° 2 APPROUVEE LE.....	9	SEPTEMBRE	2011
MODIFICATION N° 3 APPROUVEE LE ….....	29	NOVEMBRE	2011
MODIFICATION N° 4 APPROUVEE LE ….....	30	MARS	2012
REVISION SIMPLIFIEE N° 3 APPROUVEE LE ….....	11	MAI	2012
REVISION SIMPLIFIEE N° 4 APPROUVEE LE ….....	11	MAI	2012
REVISION SIMPLIFIEE N° 5 APPROUVEE LE ….....	15	JUIN	2012
ELABORATION PARTIELLE PRESCRITE LE ….....	28	SEPTEMBRE	2012
ARRET ELABORATION PARTIELLE LE	18	AVRIL	2013
ELABORATION PARTIELLE APPROUVEE LE ….....	13	FEVRIER	2014
MODIFICATION N° 5 APPROUVEE LE ….....	13	FEVRIER	2014
MODIFICATION N° 6 APPROUVEE LE ….....	28	MAI	2014
MISE A JOUR PPR AVALANCHES APPROUVEE LE.....	22	OCTOBRE	2015
REVISION ALLEGEE N° 1 APPROUVEE LE.....	6	NOVEMBRE	2015
MISE A JOUR PERIMETRE CAPTAGE DES NANTS LE.....	29	FEVRIER	2016
MODIFICATION N° 7 APPROUVEE LE ….....	24	NOVEMBRE	2016

La Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc était compétente en matière de PLU depuis le 27 mars 2017 (arrêté préfectoral n°PREF/DRCL/BCLB-2015-0005).

La procédure de mise en compatibilité n°1 du PLU de Chamonix Mont-Blanc est donc déléguée à la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc.

Les modifications apportées ci-après sont donc basées sur le **PLU actuellement opposable issu de la modification n°7, approuvée par le conseil municipal du** 06/11/2016.

4. La procédure de déclaration de projet

Conformément à l'article L300-6 du Code de l'Urbanisme, la communauté de communes souhaite *« se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ».*

NOTA : la notion « d'opération d'aménagement » renvoie à l'article L300-1 du Code de l'urbanisme qui précise qu'elle doit avoir pour objet « de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur, de lutter contre l'insalubrité, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels ».

La présente procédure se déroule conformément aux dispositions réglementaires des articles L153-54, L153-55, L153-56, L153-57 et L153-58 du Code de l'urbanisme.

Ainsi :

- Le présent dossier porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.

- Le présent dossier fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées mentionnées à l'article L132-7 du Code de l'urbanisme.

L'article R153-15 du Code de l'urbanisme précise que cette procédure est menée par le Président de la Communauté de Communes la Vallée de Chamonix Mont-Blanc, compétent en matière de PLU. Suite à la consultation des personnes publiques associées et à l'enquête publique, le Conseil communautaire sera amené à se prononcer sur l'adoption de la déclaration de projet. Celle-ci emportera approbation de la mise en comptabilité du PLU de Chamonix Mont-Blanc

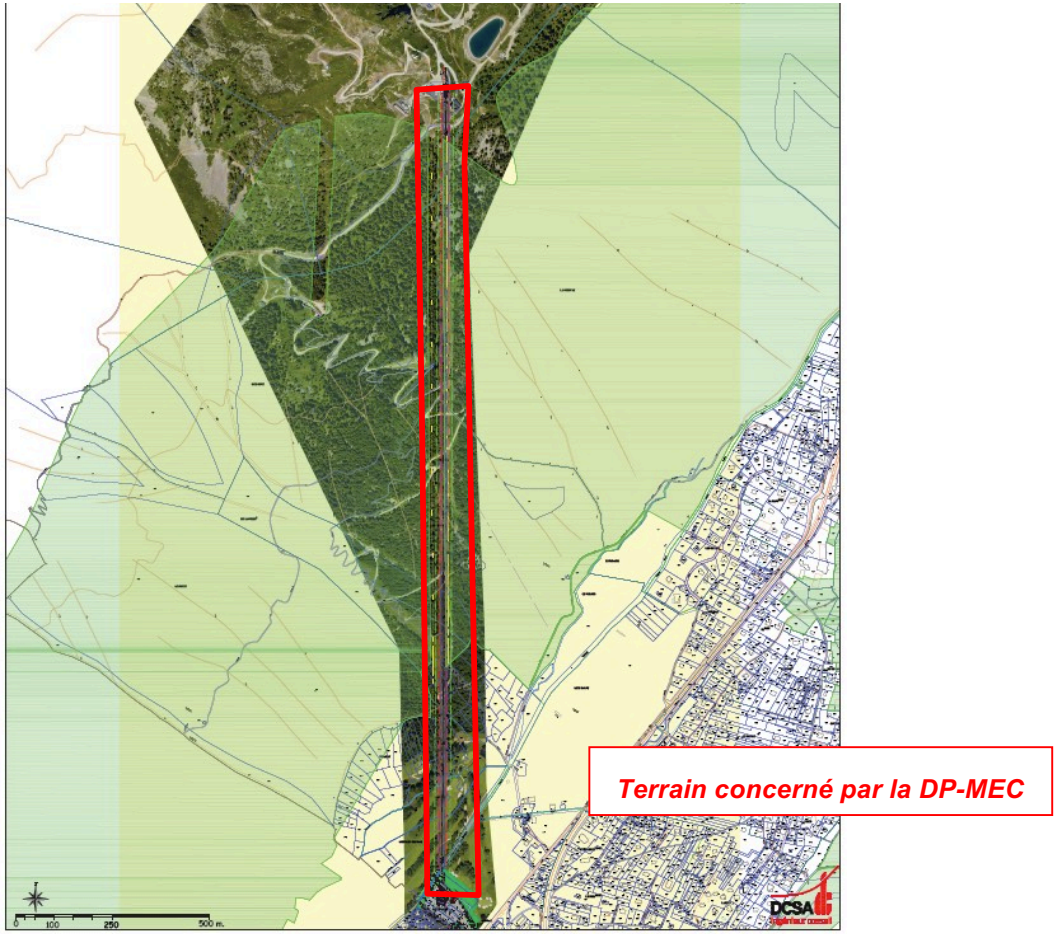
La commune de Chamonix Mont-Blanc est concernée par un site **Natura 2000**, la présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est **soumise à évaluation environnementale systématique.**

5. Périmètre du secteur concerné par la déclaration de projet n°1

La zone concernée par la déclaration de projet et mise en compatibilité concerne plusieurs parcelles, classée actuellement en zone N au PLU approuvé en 2005, entre la gare de départ et la gare d'arrivée du téléphérique actuel des Praz-Flégère

Ce secteur est actuellement occupé par des boisements et le tracé de la remontée du téléphérique de Flégère.

La superficie du secteur concerné par la déclaration de projet est de 4,7 ha.



6. Les raisons de la mise en compatibilité / caractéristiques importantes du projet

Le projet de mettre en place un accès à la Flégère est inscrit dans le programme de la nouvelle DSP signée avec la commune de Chamonix pour une mise en service en décembre 2019.

En premier lieu, ce projet a justifié une réflexion large sur les modalités d'accès. En effet, deux pistes étaient envisagées : un accès par le haut depuis Plan Praz ou un accès par le bas tel que cela est le cas avec le téléphérique (TPH) actuel.

Six implantations ont été étudiées dont deux pour un accès par le haut et 4 pour un accès depuis la vallée.

Les deux accès par le haut se faisaient par un appareil dont le départ se situait soit au bas de la Charlanon soit en haut de la Charlanon.

Pour les accès depuis la vallée, il était envisagé plusieurs tracés possibles : les Praz, les Evette et la Flégère ou les Tines, la Flégère, ou, la Joux, la Trappe, la Flégère ou enfin les Praz, la Flégère.

En second lieu, la technologie de l'appareil, a également donné lieu à une réflexion approfondie.

Ces pistes de réflexion ont été travaillées en partenariat avec la Compagnie du Mont-Blanc par un groupe de travail composé d'élus et de services de la Commune de Chamonix.

La mise en compatibilité du PLU a pour effet de modifier les pièces suivantes:

- **Plan de zonage:**
  - Suppression d'Espaces Boisés Classés

- **Règlement :**
  - Ajustement du règlement pour la zone Na

7. Principales raisons pour lesquelles le projet a été retenu, notamment du point de vue de l'environnement

La présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité a été conduite pour permettre le remplacement du téléphérique de la Flégère par une télécabine.

Il s'agit de déclasser une partie des Espaces Boisés Classés situés sur le futur tracé de la nouvelle remontée et de modifier à la marge le règlement de la zone N pour autoriser les équipements publics.

La zone d'étude est éloignée d'environ 1 km du site Natura 2000 H02. Il n'y a donc pas d'enjeu vis-à-vis de ce site Natura 2000.

Le projet se situe à plus d'1 km de la réserve n° 3600018 des Aiguilles Rouges. Il n'y a donc pas d'enjeu vis-à-vis de cette réserve naturelle nationale.

Le projet ne se trouve pas dans l'emprise d'une zone de type ZICO, il n'y a donc aucun enjeu.

De plus :

- La zone d'étude est localisée dans la Znieff II « Massif du Mont Blanc et ses annexes » et à 800 m de la Znieff I « Les Aiguilles Rouges, le Carlaveyron et le Vallon de Bérard ».

- La zone d'étude est concernée par une zone humide.

Ces enjeux sont développés dans l'étude d'impact.

8. Rappel des textes régissant la procédure

Article L153-54 (CU)

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L132-7 et L132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

Article L153-55 (CU)

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Article L153-56 (CU)

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité.

Article L153-57 (CU)

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

Article L153-58 (CU)

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

Article L153-59 (CU)

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L153-25 et L 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

Article R153-13 (CU)

Créé par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

Article R153-14 (CU)

Créé par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

Article R104-8

Créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art.

Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur ***mise en compatibilité dans le cadre*** *d'une déclaration d'utilité publique ou* ***d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par ca****s,* ***que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement*** *au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;*

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement.

Article L104-4 (CU)

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 :

1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;

2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;

3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

Article L104-5 (CU)

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Le rapport de présentation contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur.

Article R104-5 (CU)

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Les plans locaux d'urbanisme, dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

1° De leur élaboration ;

2° De leur révision ;

3° De leur mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31.

PARTIE 1
COHÉRENCE DU PROJET AVEC LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE COMMUNAL

A. Cohérence avec le projet de PLU

1. Ce que dit le PADD du PLU

La révision du PLU de CHAMONIX-MONT-BLANC a été prescrite le 14 octobre 2014 par délibération de monsieur le Maire. Le PLU est en cours d'élaboration, au stade de la finalisation du PADD; il n'est donc pas encore approuvé et opposable.

Néanmoins, le projet PADD du PLU en cours de révision retient des orientations et des actions et il est possible de démontrer l'adéquation du présent projet.

Extrait du PADD du PLU

Axe 2 – Assurer la présence des activités économiques dans leur diversité

Orientation : **Poursuivre la politique de visibilité de CHAMONIX-MONT-BLANC sur le sport : permettre l'évolution des domaines skiables, des infrastructures d'accueil et l'accessibilité à l'activité ski**

Actions retenus

Restructurer prioritairement les centres pour mieux accueillir les populations touristiques

- Travailler les espaces publics comme liens dans la structure urbaine
- Compléter l'offre en équipements structurants si besoin
- Assurer la mixité des fonctions urbaines (secteurs de projet)

Pérenniser « le produit ski »

- Mettre en œuvre un projet de modernisation du parc des remontées mécaniques, requalifier l'offre existante
- Identifier et permettre les aménagements des structures liées au ski et à l'alpinisme (RM) (Planpraz, Flégère, Aiguille du Midi, Argentière, Chosalets, Vormaine, Le Tour, Plannard)
- Développer l'offre de ski pour débutants

Poursuivre les conditions d'accessibilité et de déplacements à l'échelle de la Vallée

- Reprendre les orientations du schéma de mobilité
- Densifier à proximité des gares et des arrêts TC

Justification dans le cadre de la DP-MEC
Le projet envisagé sur le secteur de Flégère répond aux objectifs et orientations du projet de PADD du PLU en cours de révision. *En effet, le projet prévoit le remplacement du téléphérique par une télécabine et participe ainsi à l'évolution des domaines skiables, des infrastructures d'accueil avec la modernisation d'une remontée mécanique*

B. Cohérence avec la loi Montagne

La commune de CHAMONIX MONT-BLANC est concernée par les dispositions de la loi Montagne.

Le projet ne rentre pas dans le cadre d'une procédure UTN

Pour rappel

Article R122-8 (Modifié par Décret n°2017-1039 du 10 mai 2017 - art. 4)

Constituent des unités touristiques nouvelles structurantes pour l'application du 1° de l'article L. 122-17 les opérations suivantes :

1° La création, l'extension ou le remplacement de remontées mécaniques, lorsque ces travaux ont pour effet :

a) La création d'un nouveau domaine skiable alpin ;

b) L'augmentation de la superficie totale d'un domaine skiable alpin existant, dès lors que cette augmentation est supérieure ou égale à 100 hectares ;

2° Les liaisons entre domaines skiables alpins existants ;

3° Les opérations de construction ou d'extension d'hébergements et d'équipements touristiques d'une surface de plancher totale supérieure à 12 000 mètres carrés, à l'exclusion des logements à destination des personnels saisonniers ou permanents des équipements et hébergements touristiques ;

4° L'aménagement, la création et l'extension de terrains de golf d'une superficie supérieure à 15 hectares ;

5° L'aménagement de terrains de camping d'une superficie supérieure à 5 hectares ;

6° L'aménagement de terrains pour la pratique de sports ou de loisirs motorisés d'une superficie supérieure à 4 hectares :

7° Les travaux d'aménagement de pistes pour la pratique des sports d'hiver alpins, situés en site vierge au sens du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement d'une superficie supérieure à 4 hectares ;

8° La création d'une remontée mécanique n'ayant pas pour objet principal de desservir un domaine skiable, pouvant transporter plus de dix mille voyageurs par jour sur un dénivelé supérieur à 300 mètres.

Article R122-9 (modifié par Décret n°2017-1039 du 10 mai 2017 - art. 4)

Constituent des unités touristiques nouvelles locales, pour l'application du 1° de l'article L. 122-18 :

1° La création, l'extension ou le remplacement de remontées mécaniques, lorsqu'ils ont pour effet l'augmentation de plus de 10 hectares et de moins de 100 hectares d'un domaine skiable alpin existant ;

2° L'aménagement, la création et l'extension de terrains de golf d'une superficie inférieure ou égale à 15 hectares ;

3° Les opérations suivantes, lorsqu'elles ne sont pas situées dans un secteur urbanisé ou dans un secteur constructible situé en continuité de l'urbanisation :

> *a) La création ou l'extension, sur une surface de plancher totale supérieure à 500 mètres carrés, d'hébergements touristiques ou d'équipements touristiques ;*
>
> *b) L'aménagement de terrains de camping d'une superficie comprise entre 1 et 5 hectares ;*
>
> *c) La création de refuges de montagne mentionnés à l'article L. 326-1 du code du tourisme, ainsi que leur extension pour une surface de plancher totale supérieure à 200 mètres carrés.*

Le projet de remplacement de la télécabine de la Flégère n’est donc pas soumis à procédure UTN

PARTIE 2
LE SITE D'IMPLANTATION

A. Présentation générale du site et impacts

Les descriptions ci-après sont issues de :

- du PLU actuellement opposable
- des études en cours pour la révision du PLU
- de visites du terrain
- d’échanges avec la Mairie et la Compagnie du Mont-Blanc

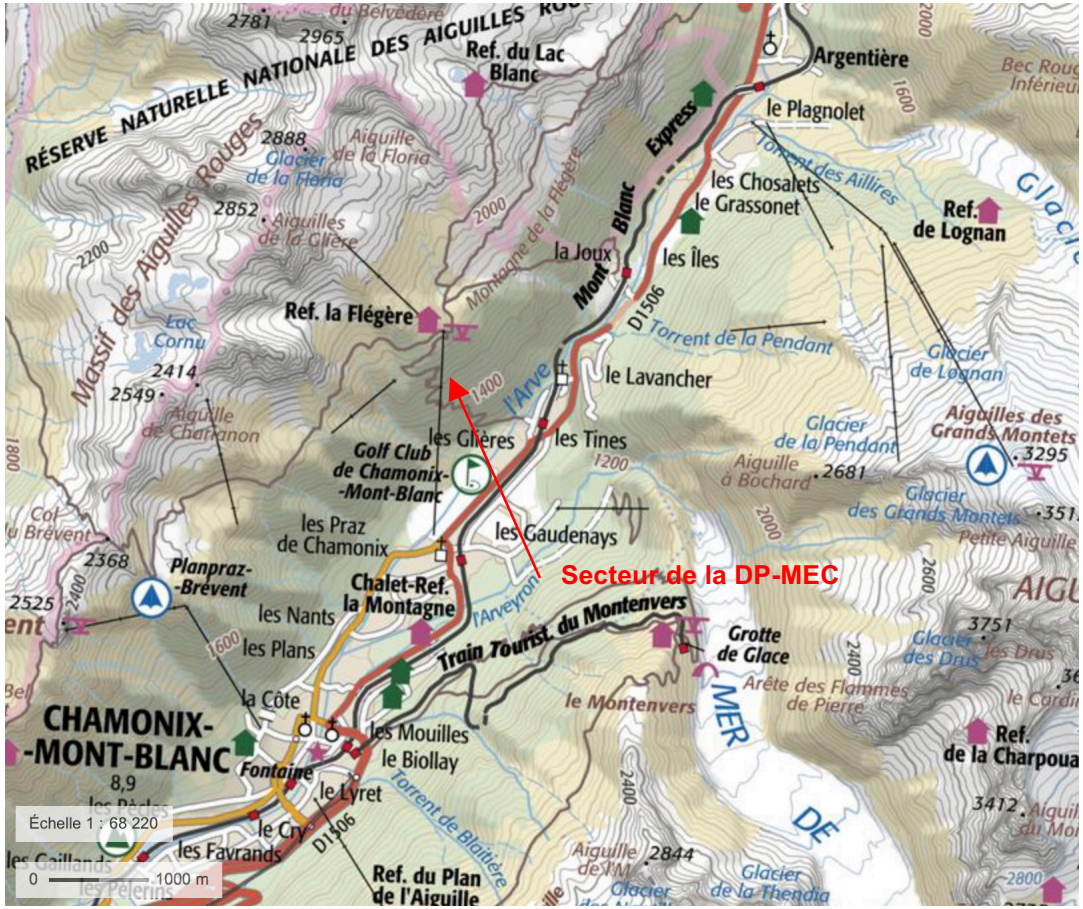
1. Localisation

La commune de Chamonix Mont-Blanc est située dans la vallée de l'Arve. Plus grande commune du département de la Haute-Savoie (24 546 hectares), elle abrite aujourd'hui 9830 habitants.
La vallée, d'origine glacière, a atteint sa configuration actuelle durant les derniers mouvements du Tertiaire et se caractérise par son étroitesse ainsi qu'une ceinture de massifs montagneux tout aussi imposants que prestigieux

La commune de Chamonix est limitrophe des communes françaises Les Houches, Passy, Saint-Gervais-les-Bains, Servoz et Vallorcine ; frontalière avec la Suisse et l'Italie, elle est limitrophe des communes suisses de Trient et d'Orsières dans le canton du Valais, et de la commune italienne de Courmayeur, en Vallée d'Aoste, à laquelle elle est reliée par le tunnel du Mont-Blanc.
Le centre de la ville de Chamonix, situé à 1 035 mètres d'altitude, est traversé par l'Arve, l'un des principaux cours d'eau du département de la Haute-Savoie. D'une longueur de 102 km, l'Arve prend sa source au col de Balme et se déverse dans le Rhône en Suisse à Genève. La commune se situe ainsi dans ce que l'on appelle également la haute vallée de l'Arve.

La commune de CHAMONIX se présente en une double vallée en auge, d'orientation générale Sud-Ouest / Nord Est, avec un fond de vallée entre 1000 et 1200m, voire 1450m pour le village du Tour, puis les replats des alpages se situant entre 2000 et 2400m environ.

Sa longueur est d'une vingtaine de kilomètres , ponctuée de nombreux hameaux et villages qui ont encore des caractéristiques spécifiques importantes et appréciées



Localisation du projet dans la commune de CHAMONIX-MONT-BLANC

2. Le secteur et ses franges

A. L'occupation du sol

Le secteur concerné par la présente procédure se situe sur le versant sud de la montagne de la Flégère:

Le secteur concerné est actuellement occupé par la remontée mécanique de la Flégère, survole le golf

Le secteur se situe entre les gares d'arrivée et de départ.

La gare de départ est localisée au nord du hameau des Praz

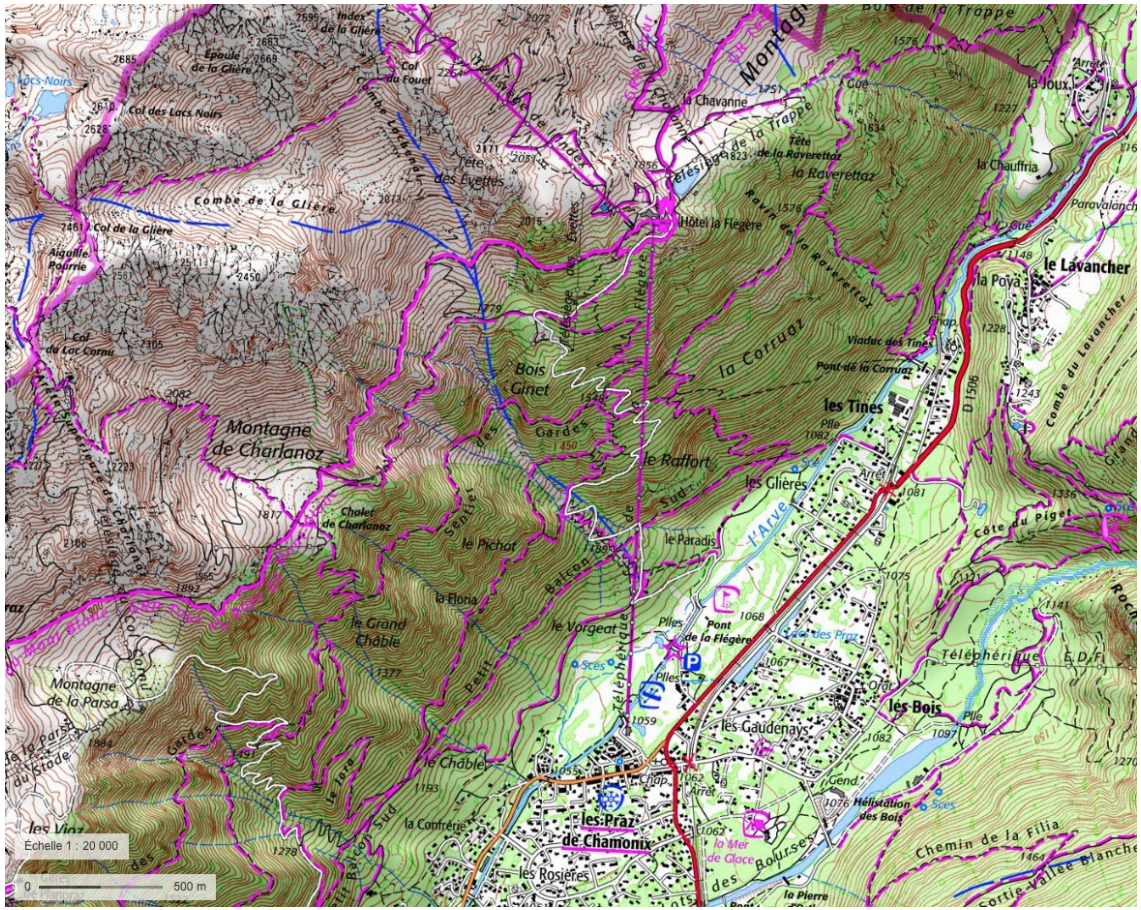
Le remplacement du téléphérique s'inscrit dans la logique du développement touristique de Chamonix-Mont-Blanc.

Secteur d'étude

B. La topographie

Le secteur concerné se situe en zone boisée, avec une forte topographie, entre 1060 et 1900 m d'altitude.

Le terrain présente une forte pente vers le sud.



Situation du terrain dans le secteur de la montagne de la Flégère (extrait IGN)

C. Agriculture

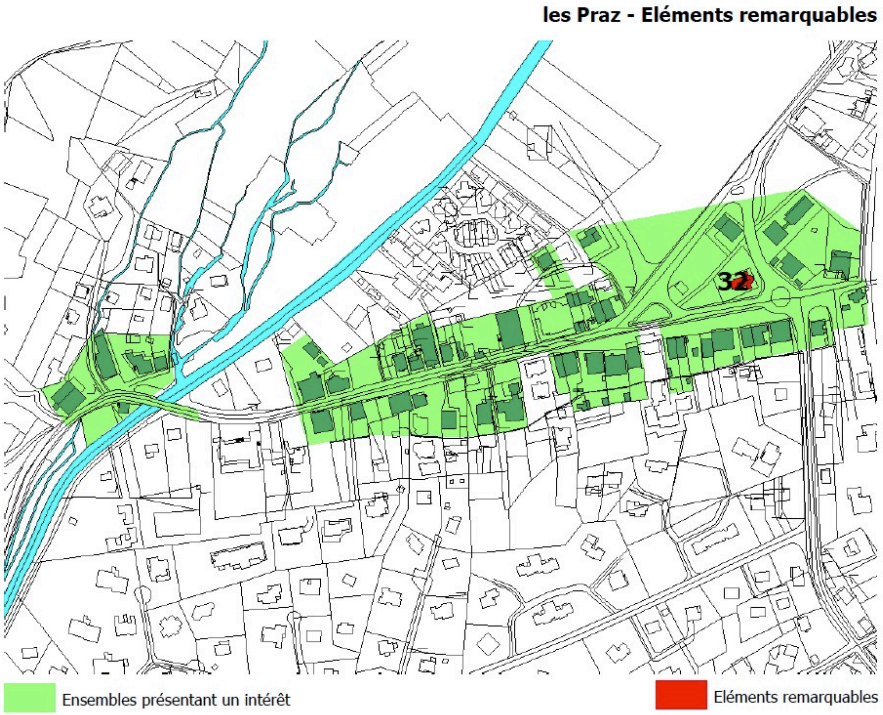
Le secteur n'est pas concerné par des terrains agricoles.

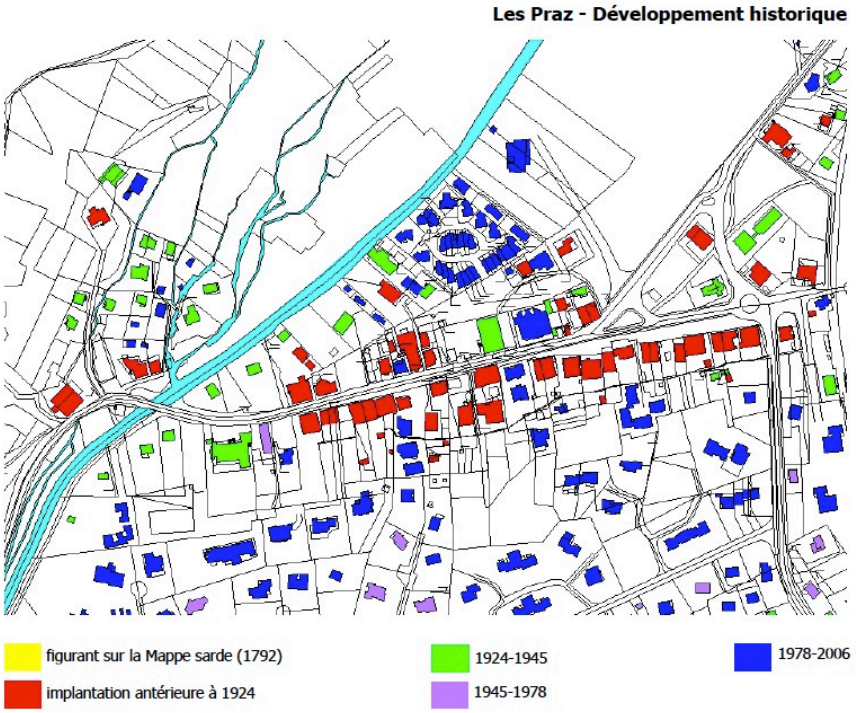
D. État initial de l' Environnement

Se référer à l'étude d'impact volet État initial de l'environnement de la Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux (DAET), annexée au présent dossier (pages 72 à 228, avec un renvoi particulier aux pages 224 à 228).

E. Contexte urbain

La remontée mécanique de la Flégère se situe dans le hameau des Praz, au Nord du centre de Chamonix. Le hameau des Praz est un hameau ancien qui s'étire le long de la route des Praz et de la route des Tines. Il compte de nombreux éléments remarquables et présente un intérêt patrimonial (voir carte ci-dessous source étude patrimonial Chatillon). La gare de départ appartient au secteur d'extension du hameau des Praz





3. Les contraintes du site

A. En terme de risques naturels et technologiques

La commune est dotée

- d'un Plan de Prévention des Risques (PPR) approuvé le 17 mai 2002

- d'un Plan de Prévention des Risques Avalanches approuvé le 28 mai 2015

Le secteur est concerné par de nombreuses zones

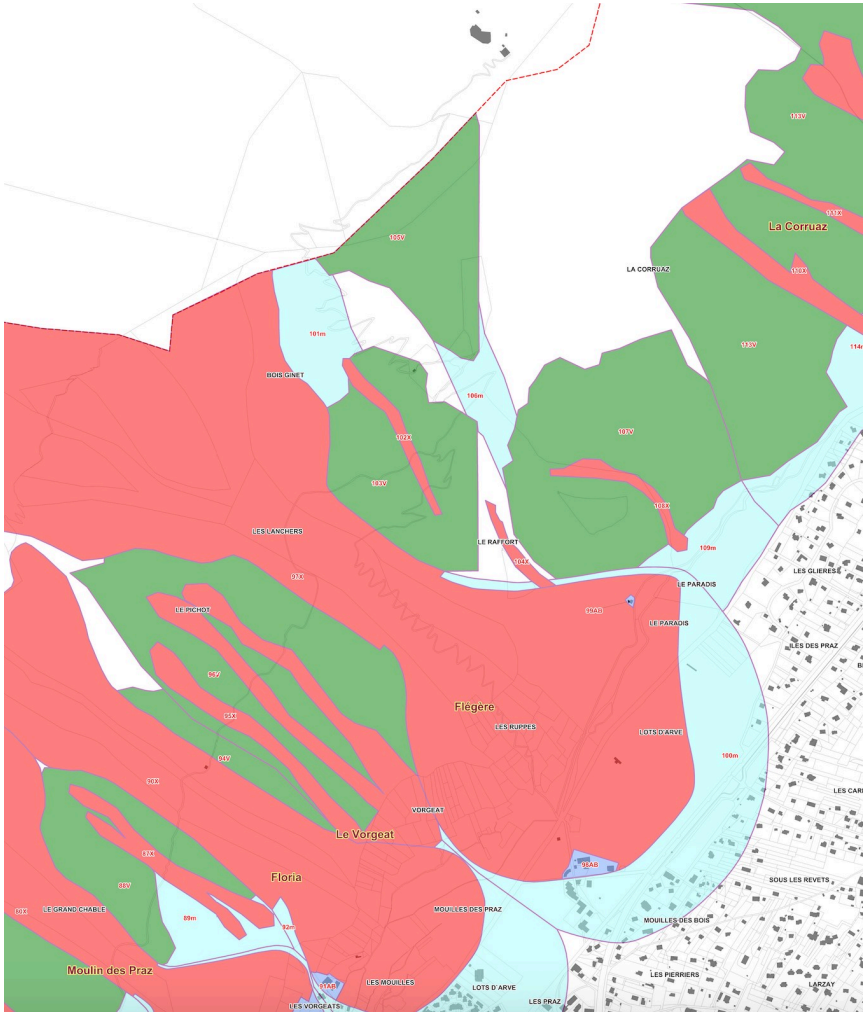
Concernant le PPR (à noter qu'il ne concerne que le secteur de la vallée) :

- 122X, 119X, 72X: zone de débordement torrentiel, instabilité de terrain, chutes de pierres avec risque fort
- 121GI, : zone de chutes de pierres avec risque faible, zone de débordement torrentiel ou ruissellement superficiel de versant avec risque faible
- 120HJ : zone de chutes de pierres ou de blocs avec risque moyen, zone de débordement torrentiel avec risque moyen
- 118HI: zone de chutes de pierres ou de blocs avec risque moyen, zone de débordement torrentiel ou ruissellement superficiel de versant avec risque faible

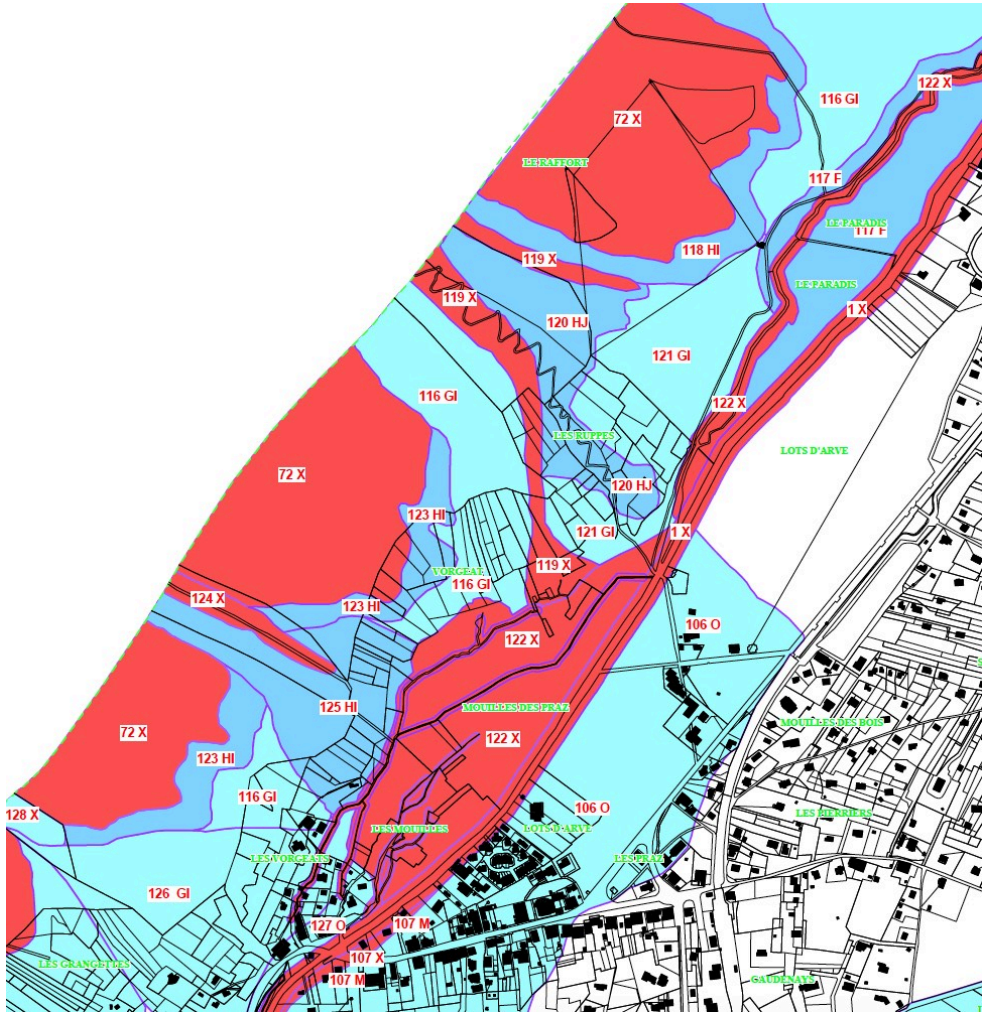
Concernant le PPRA

- 90X, 97X : zones d'avalanche, zones à prescriptions fortes
- 93m, 100m, 106m: zones d'avalanches maximales vraisemblables, zone à prescriptions limitées
- 103V, 105V : zone de forêt à fonction de protection, zone à prescriptions fortes

Extrait du PPRA



Extrait du PPR



B. En terme de nuisances sonores

Les nuisances sonores susceptibles d'affecter la commune de Chamonix sont liées principalement aux infrastructures routières, dont la RN 205.

La RN 205 a fait l'objet d'un classement sonore par arrêté du 11 juillet 2011, conformément à l'application du décret 95-21 du 09 janvier 1995.

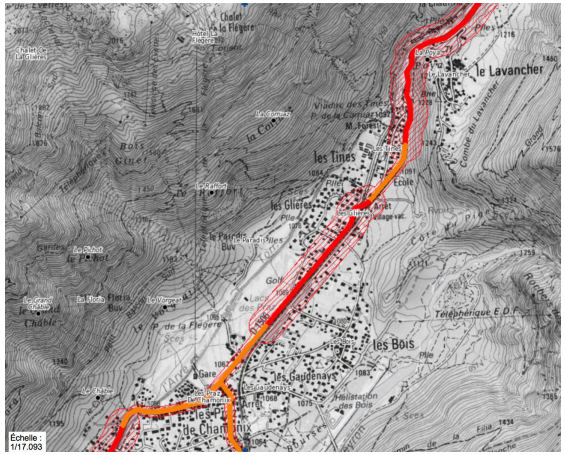
Classée en catégorie 2 entre les Houches et le tunnel du Mont-Blanc, la RN 205 est soumise à une bande de protection de 250 mètres de large de part et d'autre des bords de chaussées, à l'intérieur de laquelle les bâtiments doivent être dotés d'équipements d'isolation acoustique contre les bruits extérieurs.

Des murs anti-bruit ont été posés le long du linéaire urbanisé de ce tronçon de voirie.

La RD 1506 entre le carrefour de la Vigie et la limite amont du territoire communal avec Vallorcine a également fait l'objet d'un classement sonore.

Classée en catégorie 3 et 4 selon qu'elle emprunte des secteurs urbains, cette voirie est soumise à une bande de protection de 100 à 30 mètres de large (selon la catégorie) de part et d'autre des bords de chaussées, à l'intérieur de laquelle les bâtiments doivent être dotés d'équipements d'isolation acoustique contre les bruits extérieurs.

Le site de la déclaration de projet est à proximité de la RD 1506 avec un classement en catégorie 3.



Secteurs affectés par le bruit de la RD 1506

C. En terme de servitudes d'utilités publiques

D'une manière générale, la commune est concernée par de nombreuses servitudes d'utilités publiques. Le secteur de la déclaration de projet est principalement concernée par

- T2 – servitudes de survol concernant la pose, dépose et entretien des câbles de téléphérique

4. Les conditions d'accès au site

Le secteur d'accueil du projet est un site de départ des remontées mécaniques existant, qui bénéficie donc d'accès existants et suffisamment bien dimensionnés, notamment depuis la RD 1506 (Route des Praz, route des Tines)

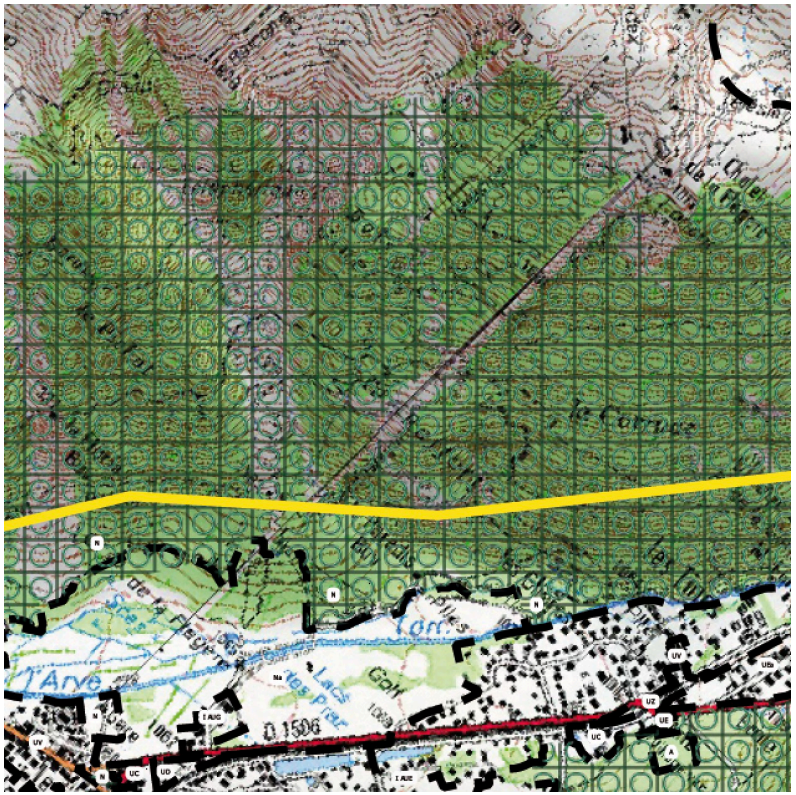
La desserte de la gare de départ est effectuée sur le chemin de l'école, en lien avec la RD 1506. Un parking permet le stationnement en lien avec l'utilisation de la remontée mécanique

Le site bénéficie aussi d'une bonne desserte en transports en commun :

- A quelques centaines de mètres se situe la halte ferroviaire des Praz
- À proximité de la gare de départ se situe l'arrêt de bus « des Praz – Flégère » :
    - Avec Deux lignes annuelles du réseau de bus de la CCVCMB, desservant l'ensemble de la vallée, avec une fréquence toutes les 30 minutes.
    - Avec Une ligne nocturne du réseau de bus de la CCVCMB
    - Avec Deux lignes hivernales du réseau de bus de la CCVCMB

Le réseau de transports en commun est donc dense et assure une bonne accessibilité au site, avec des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

B. Le document d'urbanisme actuel



Les terrains concernés par le projet sont classés :

- en zone N
- en Espace Boisé Classé

Une modification du zonage des EBC est donc nécessaire pour permettre le nouveau tracé de la remontée mécanique de la Flégère

Notons que le rapport de présentation du PLU de 2005 indique au sujet de cette zone :

La zone N circonscrit, d'une part, les secteurs de la Commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels, et, d'autre part, les territoires exposés à des phénomènes naturels susceptibles de porter atteinte à la sécurité des personnes et des biens. Ces zones ont par ailleurs vocation à accueillir les installations, ouvrages et aménagements destinés à la pratique des loisirs touristiques et sportifs.

Elle circonscrit également les territoires de présentation des "Bâtiments Anciens Recensés" (B.A.R.) portés au « Plan des servitudes et contraintes architecturales » annexé au PLU..

On distingue en son sein les secteurs suivants :

- Na, circonscrivant le site réservé à la pratique du golf,
- Nc, circonscrivant les sites d'alpages.
- Nr, circonscrivant la zone affectée par l'avalanche du Péclerey du 9 février 1999.

A noter que ligne du téléphérique survole la zone Na, correspondant au golf

PARTIE 3
LE PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

A. Contexte général du projet

Le plan local d'urbanisme nécessite d'être mis en compatibilité, via une déclaration de projet, pour les raisons suivantes :

- déclassement d'un Espace Boisé Classé
- correction à la marge du règlement de la zone Na à l'article 2

B. Le Projet et son intérêt général

Contexte économique et touristique

A l'échelle de la vallée, CHAMONIX-MONT-BLANC occupe un rôle de pole économique avec une dynamique de développement positive.

Ce dynamisme concerne essentiellement les emplois liés aux services et aux commerces

Cette bonne santé économique masque néanmoins quelques difficultés :

- des actifs qui ont de plus en plus de mal à rester ou à s'installer sur la commune,

- une forte dépendance de la saisonnalité et donc des emplois souvent « instables »

- un développement de l'emploi trop « exclusif » tourné vers les services et le commerce

- une quasi mono-activité économique du tourisme : les emplois proposés dans la commune sont pour une majorité «écrasante» des emplois du secteur tertiaire (près de 90%). Ce sont en effet principalement des emplois liés aux services administratifs et les emplois directs et indirects liés à l'activité touristique.

- une commune au dynamisme économique important (le taux de chômage reste inférieur à 6%), mais avec certaine précarité de l'emploi (CDD, intérim, saisonniers) et aux revenus peu élevés.

Destination à la renommée internationale, CHAMONIX-MONT-BLANC est une vitrine touristique majeure.

Bénéficiant d'un site naturel exceptionnel de réputation mondiale, la fréquentation touristique est globalement bien repartie sur toute l'année.

Un schéma directeur de l'hébergement marchand réalisé en 2009 a permis de fixer les grands objectifs à respecter.

Néanmoins, avec la perte de marchés (nombre de nuitées, journées skieurs), tous les types d'hébergements sont confrontés actuellement à des difficultés d'adaptation, mise aux normes, fin de baux, coût du foncier … Seuls les meublés, avec le développement des plateformes poursuivent leur croissance, grâce à un marché très porteur.

Un nouveau schéma prospectif du parc d'hébergement touristique sera réalisé prochainement à l'échelle de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc, outil prospectif d'aide à la décision pour les collectivités, afin de conserver la diversité d'offres d'hébergements professionnels qui est une des caractéristiques et richesse de la destination.

Marquée par une activité touristique majeure l'hiver et l'été, CHAMONIX-MONT-BLANC doit assurer la vocation des sites et des équipements touristiques qui font sa réputation et gérer l'afflux de population générée, notamment par l'activité ski.

Les enjeux

Le projet de mettre en place un accès à la Flégère est inscrit dans le programme de la nouvelle DSP signée avec la commune de Chamonix pour une mise en service en décembre 2019.

Le projet

Le projet a été travaillé en partenariat entre la commune, le porteur de projet (Compagnie du Mont blanc) et l'intercommunalité (CC Vallée de Chamonix Mont Blanc).

Le projet porté par la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme porte sur le remplacement du téléphérique de la Flégère.

En premier lieu, ce projet a justifié une réflexion large sur les modalités d'accès. En effet, deux pistes étaient envisagées : un accès par le haut depuis Plan Praz ou un accès par le bas tel que cela est le cas avec le téléphérique (TPH) actuel.

Six implantations ont été étudiées dont deux pour un accès par le haut et 4 pour un accès depuis la vallée.

Les deux accès par le haut se faisaient par un appareil dont le départ se situait soit au bas de la Charlanon soit en haut de la Charlanon.

Pour les accès depuis la vallée, il était envisagé plusieurs tracés possibles : les Praz, les Evettes et la Flégère ou les Tines, la Flégère, ou, la Joux, la Trappe, la Flégère ou enfin les Praz, la Flégère.

En second lieu, la technologie de l'appareil, a également donné lieu à une réflexion approfondie.

Ces pistes de réflexion ont été travaillées en partenariat avec la Compagnie du Mont-Blanc par un groupe de travail composé d'élus et de services de la Commune de Chamonix.

Sur le premier point, et après plusieurs séances de travail entre la commune et la CMB, le choix définitif s'est porté sur un accès depuis les Praz.

Sur le second point, est admis que le débit offert par le téléphérique de 450 p/h n'est plus suffisant. La fréquentation estivale a augmenté non seulement avec les randonnées offertes mais également avec l'escalade et le parcours alpin mis en place par la Compagnie des Guides. Pour le ski, le domaine de la Flégère constitue un domaine exceptionnel par son orientation ensoleillée et par l'offre de ski du fait de sa liaison au Brévent. La fréquentation hivernale est aussi importante et occasionne des temps d'attente considérables le matin pour l'accès au domaine. L'enneigement hivernal, de plus en plus restreint sur les faibles altitudes et en versant sud, ne permet plus un retour station à ski.
Aussi, les durées d'attente pour la descente s'allongent et ne sont plus acceptables pour les usagers. Dernier point, le vent, qui impacte de manière très importante ce secteur des Praz et qui occasionne des fermetures fréquentes.

L'objectif de la nouvelle installation est donc une adaptation du débit et une amélioration des conditions d'accès à la Flégère, une meilleure fiabilité au vent et également une solution de « secours » vis-à-vis de la télécabine de Plan Praz dans le cas où la liaison Brévent – Flégère fonctionne.

Un autre critère d'entrée au choix du futur appareil était un impact minimisé sur le Golf.

L'étude relative à la technologie de l'appareil a ensuite conclu à écarter la variante téléphérique en raison de l'insuffisance du débit possible.

La variante 3S a également été étudiée (Un téléphérique 3S est un type de remontée mécanique issu du mariage entre la technologie du téléphérique et celle des remontées mécaniques débrayables, d'où son surnom : téléphérique débrayable. Celui-ci possède deux câbles porteurs et un câble tracteur soit 3 câbles (d'où « 3S », S comme Seile qui veut dire « câble » en allemand).

Mais elle a de même été écartée pour les raisons suivantes :

- En effet, le débit cible fixé est de 2000 p/h, éventuellement 2500 p/h maximum. Il n'est donc pas nécessaire de viser une installation dédiée à un débit plus important.

- Par ailleurs, le 3S apporte des contraintes importantes qui ont un fort impact sur les critères d'analyse choisis. L'impact environnemental et l'impact paysager sont très forts pour ce type d'appareil dans la mesure où les bâtiments de gares et des pylônes sont très imposants (pylônes treillis, surface de gare très importantes).

- Sur la tenue au vent, le 3S ne permettrait pas un réel bénéfice vis-à-vis d'une télécabine pour autant que celle -ci puisse fonctionner avec des vents transversaux jusqu'à 25 m/s. Au-delà, les usagers n'ont généralement pas la volonté d'emprunter les remontées. A noter également qu'à ce jour, le téléphérique est fermé dès que le vent atteint 13 m/s

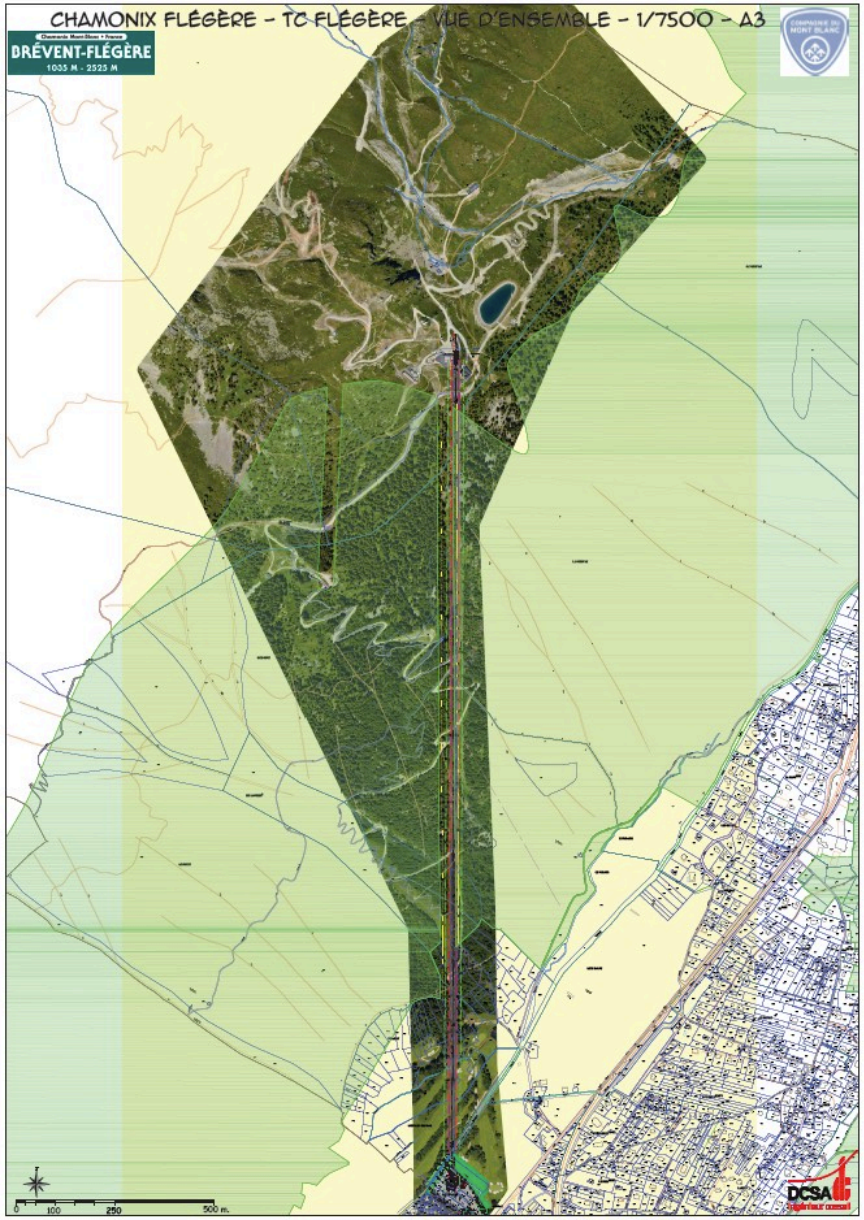
- Sur le plan énergétique, un 3S est également plus impactant puisque plus énergivore qu'une simple télécabine.

- Dernier point, le coût, un 3S présente un coût d'investissement deux fois supérieur à celui d'une télécabine et également un coût de fonctionnement bien plus élevé.

L'appareil choisi à l'issue des réflexions du groupe de travail est une télécabine débrayable 10 places avec un débit cible de 2000 personnes par heure.

Le projet prévoit :

- un nouveau tracé de la ligne
- l'implantation de pylônes
- le repositionnement des gares



Le cahier des charges pour l'étude de ligne prenait en compte 3 critères majeurs : le débit cible, la fiabilité au vent et la réduction de l'impact sur le Golf. D'autres critères techniques devaient être pris en compte : les risques nivologiques et les risques d'inondation avec également un éventuel projet du SM3A qui vise à protéger le village des Praz par la mise en place d'une digue en bord d'Arve.

Les caractéristiques techniques de la télécabine choisie sont les suivantes :

Type	Télécabine 10 places
Longueur de la corde	2230,60 m
Dénivellation	832 m
Débit horaire	2000 p/h
Vitesse en ligne	6 m/s
Durée du parcours	6,20 min
Distance entre deux véhicules	108 m
Nombre de véhicules en ligne	41 (+ 9 en gares)
Diamètre du câble	54 mm
Situation motrice	Amont
Situation tension	Aval
Puissance moyenne	752 kW
Diamètre poulie motrice	4,8 m
Nombre de pylône	14

L'étude de ligne de la télécabine a montré qu'il était possible de ne pas implanter de pylône sur l'emprise du golf. Nous avons également une hauteur de survol qui est meilleure que celle d'aujourd'hui pour le trou n° 4 qui est celui le plus impacté par la ligne. Par ailleurs, la motrice étant en gare amont, l'impact sonore reste très limitée.

Afin d'optimiser le survol du Golf, la gare G1 a été reculée de 5 m par rapport à son positionnement initialement envisagé. Pour une hauteur de survol suffisante, la ligne s'élève de façon très raide. Il y a donc deux pylônes doubles en V en début de ligne pour en limiter l'emprise tout en montant la ligne. Une portée de 300 m entre le P4 et le P5 permet de franchir le Golf sans y implanter de pylône. Le P5 est implanté selon les recommandations de l'étude avalanche réalisée par Engineerisk dans la zone de plus faible pression et sur une parcelle communale. La portée suivante est de 325 m afin de sortir au-delà de la zone d'avalanche.

La largeur du layon sera de 14 m minimum. Le layon reste superposable au layon existant en début de ligne. Il s'écarte ensuite vers la droite dans la mesure où la future gare amont est située à droite du point d'arrivée actuel.

La coupe d'arbres nécessitée par ces travaux reste très limitée sur le périmètre du golf et ne concerne que quelques arbres à proximité du bunker à proximité du trou n°3 et à proximité du trou n°5.

L'analyse des hauteurs de survol a été faite sur le périmètre du Golf avec une comparaison entre la situation actuelle avec le téléphérique et la future télécabine. Les calculs de ligne pour la future télécabine donnent une hauteur de ligne chargée avec 20 % de flèche correspondant au coup de frein. Il s'agit donc de la situation la plus défavorable qui est prise en compte pour la comparaison avec le téléphérique.

	Hauteur survol câble chargé (m)	Hauteur survol sous cabine ou sous véhicule (m)	Hauteur survol sous cabine ou sous véhicule + 20 % (m)
Départ TROU n°4			
Téléphérique actuel	21,85	14,85	14,71
Future télécabine TC 10	28,71	23,71	22,73
Amont du Green TROU n°5			
Téléphérique actuel	29,28	22,28	21,88
Future télécabine TC 10	29,29	24,29	21,95
Départ TROU n°6			
Téléphérique actuel	40,52	33,52	33,48
Future télécabine TC 10	36,35	31,35	29,17

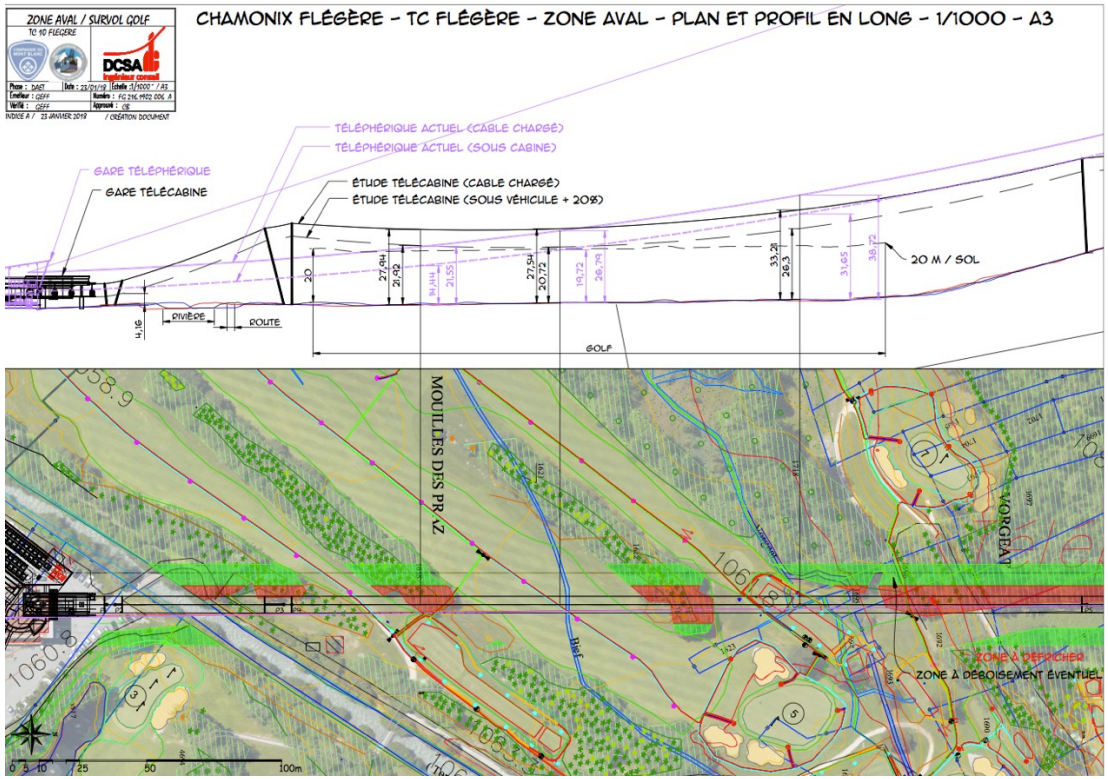
Concernant les interactions avec le Golf, nous avons noté une proximité de la ligne au niveau des trous numéro 3, 4, 5 et 6. Nous avons donc comparé les interactions du téléphérique avec ces trous et celles de la future télécabine.

Au niveau du trou numéro 3, on note la proximité des pylônes P1 et P2 derrière le bunker situé près du green. Aucune interaction vis-à-vis de la ligne n'est notée. Seule la coupe de quelques arbres pourra être nécessaire à l'implantation des pylônes.

Au niveau du trou numéro 4, la situation est plus favorable dans le cas de la télécabine. Les calculs les plus défavorables donnent une hauteur de cabine du téléphérique à 14 m du sol alors que les cabines de la télécabine sont à 22 m. De la même façon pour le câble, les hauteurs du câble chargé comparées sont à l'avantage de la télécabine.

Au niveau du trou numéro 5, la ligne se situe au niveau de l'approche du green. Les situations de survol pour le téléphérique et pour la future télécabine sont comparables.

Au niveau du trou numéro 6, en comparant les hauteurs, nous observons une situation légèrement plus favorable dans le cas du téléphérique pour le câble chargé et également pour la hauteur de survol cabine ou véhicules + 20%. Pour autant, la ligne se situe vers le départ mais n'est pas dans l'axe de tir et cela ne devrait donc pas poser de problème particulier.



Par ailleurs, la motrice étant en gare amont, l'impact sonore reste très limité.

Concernant l''exploitation de la future télécabine, celle -ci sera différenciée selon les saisons. En effet, en été, le nombre de cabines en ligne sera probablement réduit à 50 % du nombre total. L'espace entre deux véhicules sera donc allongé à plus de 200 m. La vitesse en ligne sera optimisée selon l'affluence. Mais à titre indicatif, la fréquence de passage des véhicules au-dessus du Golf sera donc de 1 véhicule toutes les 36 secondes à vitesse maximale. Or, l'appareil ne devrait pas fonctionner à vitesse maximale durant la période estivale. Si la vitesse est diminuée à 4m/s, on aura alors une fréquence de passage de 1 véhicule toutes les 54 secondes soit environ un véhicule par minute.

III- Etudes relatives aux bâtiments de gares

Gare Aval

La gare aval a été légèrement modifiée par rapport à son emplacement actuel. Son déplacement avait pour but d'optimiser les circulations piétonnes depuis les arrêts bus et train tout en maintenant une offre de stationnement la meilleure. Une étude lancée par la CMB est actuellement en cours avec un prestataire extérieur en vue de cette optimisation.

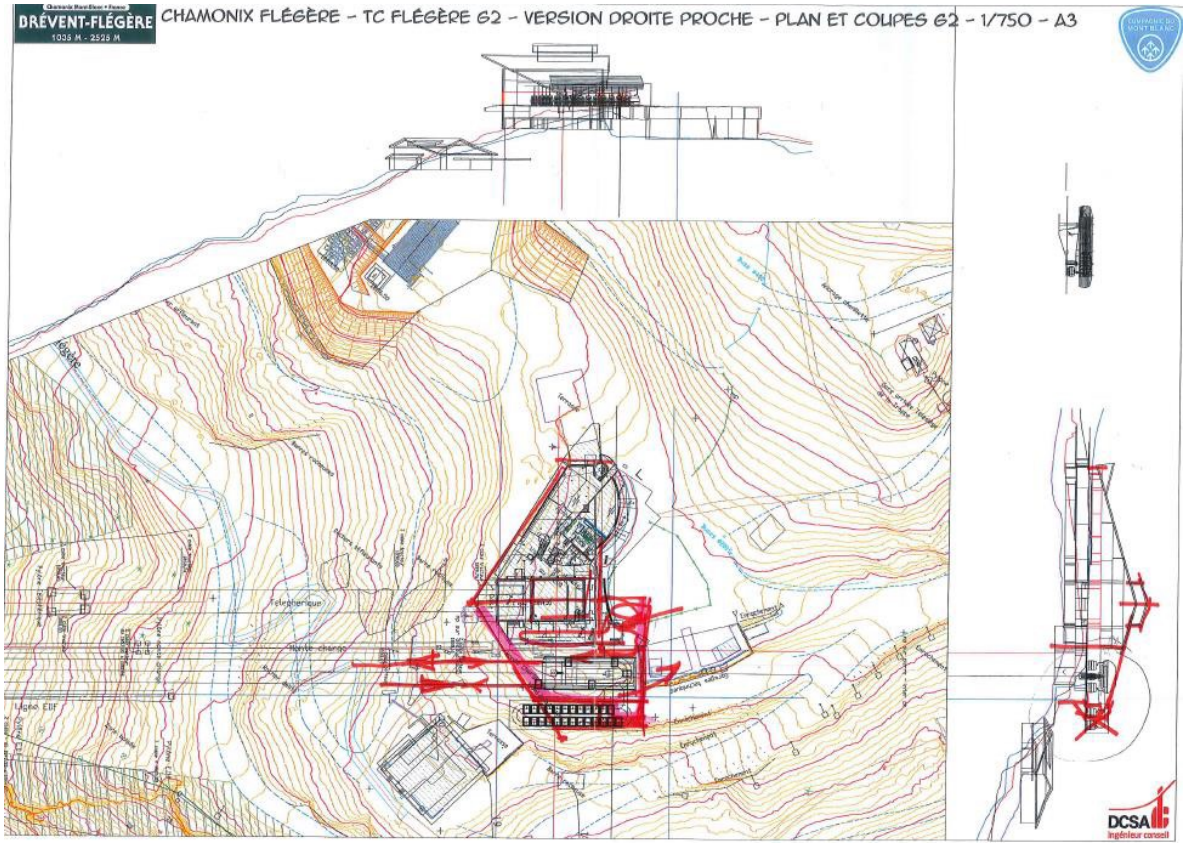
Le bâtiment de gare est travaillé à la fois avec le maître d'oeuvre et avec un architecte conseil pour que l'architecture soit adaptée à l'exploitation de la remontée mécanique tout en présentant une insertion adaptée au village des Praz. La prise en compte des risques naturels est également cruciale.

Gare aval

Gare amont

Gare amont

La gare amont se positionne à droite de la gare amont actuelle qui sera réhabilitée. Les objectifs sont multiples : ne pas dégrader les vues sur le massif du Mont-Blanc depuis la Flégère et notamment les terrasses existantes, offrir un confort aux usagers en arrivant directement sur la plateforme existante, permettre une insertion paysagère la moins impactante et la plus en accord avec le reste du site visible depuis la vallée.



Pour garantir la réalisation de ce programme la présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité prévoit :

- une adaptation du plan de zonage concernant les Espaces Boisés Classés
- une correction du règlement du PLU concernant la zone Na

PARTIE 4
LE CONTENU DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ – ÉVOLUTION du PLU

A. Modifications apportées au plan de zonage

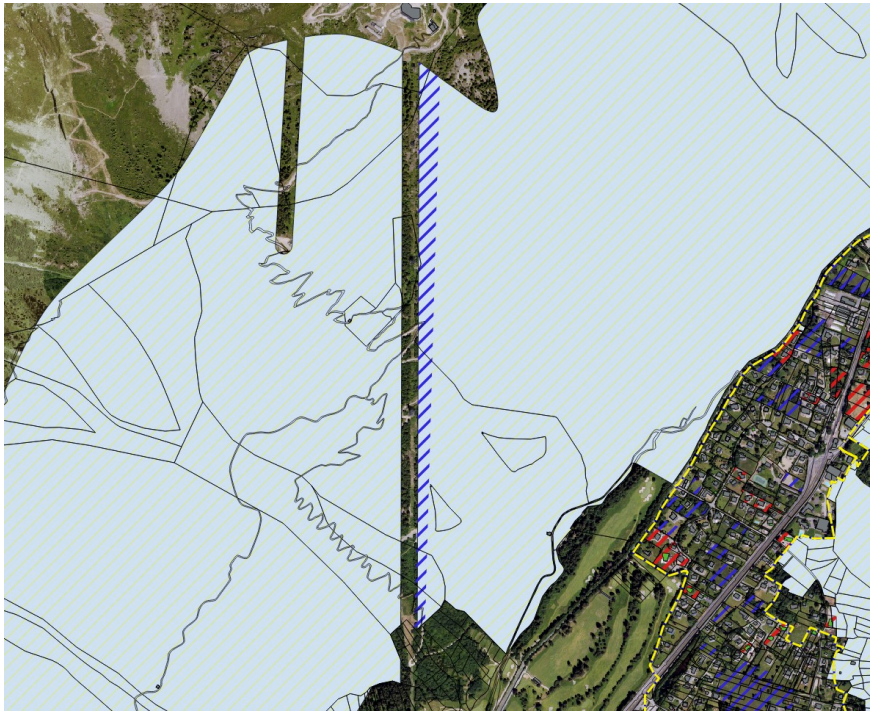
1. Evolution du plan

Les évolutions suivantes sont apportées au document graphique du PLU :

- **Suppression d'EBC (Espaces Boisés Classés)** selon le tracé de la future ligne

Le projet prévoit :

- La suppression d'une bande d'espaces boisés classés en fonction du nouveau tracé de la télécabine de le Flégère, représentée en bleu hachuré sur le plan ci-contre, les EBC étant représentés en bleu ciel



Cette réduction des EBC représente environ 4,70ha, sur les 3200 ha d'EBC classés sur la commune de CHAMONIX MONT-BLANC, soit 0,15%.

Ainsi, compte-tenu également de sa configuration, de sa localisation à l'interface d'une remontée mécanique cette modification n'a pas d'impact sur le parti d'aménagement ayant justifié la protection des espaces boisés sur ce versant de la Flégère.

B. Modifications apportées au règlement

*Texte ~~rouge barré~~ : règles ou partie de règles qui seront **supprimées** par la déclaration de projet n°1*

*Texte bleu : règles ou partie de règles qui seront **ajoutées** par la déclaration de projet n°1*

Analyse du règlement et proposition d'évolution :

Article	Règle	Évolution
2 – occupations et utilisations soumises à conditions	Toutes zones, hors secteurs Na (sauf alinéa 2) et Nr : 1. les installations et ouvrages nécessaires à l'activité sylvicole et pastorale, sous réserve de ne pas être établis sur le terrain d'assiette d'un "Bâtiment Ancien Recensé" porté au « Plan des servitudes et contraintes architecturales » ; 2. les installations, ouvrages et aménagements destinés à la pratique des loisirs touristiques et sportifs en milieu naturel, sous la même réserve qu'au 1. ci-dessus ; 3. au surplus, dans les secteurs réservés à la pratique du ski, les installations, constructions, équipements et aménagements propres ou connexes à celle-ci, ainsi que les refuges et restaurants d'altitude, sous réserve néanmoins du respect des équilibres paysagers de leur site d'assiette et des perspectives auxquelles ils participent ; 4. les ouvrages, équipements, locaux techniques et modelages de terrain nécessaires au fonctionnement des services publics ;	**Un ajout est nécessaire :** • **ajout d'une règle pour la zone Na qui autorise la réalisation d'équipements liés à la remontée mécanique et au service public**

	5. les logements de fonction attachés aux activités sylvicoles, pastorales et à l'exploitation du domaine skiable ; 6. les aires de jeux, de sports et de stationnement ouvertes au public ; 7. les granges, remises et bâtiments agricoles ; 8. les mouvements de sol destinés à gérer l'adaptation à celui-ci des constructions, des aires de jeux, de sport et de stationnement automobile ouvertes au public, sous réserve néanmoins de la recherche de leur économie ; 9. l'aménagement, dans le volume existant, des parties désaffectées ou à usage agricole des bâtiments présentant un intérêt patrimonial sous réserve de la conservation de l'intégrité des murs extérieurs, des ouvertures nouvelles pouvant cependant y être ménagées dans le strict respect du caractère architectural du bâtiment ; 10. l'aménagement ou la réhabilitation des « Bâtiments Anciens Recensés » portés au « Plan des servitudes et contraintes architecturales », quelle qu'en soit la destination projetée. Ces bâtiments sont visés au plan de zonage sous le code graphique êêê. Le corps des règles qui leur sont applicables dans ce cadre est porté dans le sous-dossier «annexes » du présent dossier de révision du PLU ; 11. les locaux et installations de fonctionnalité urbaine : transformateurs EDF abris à ordures ménagères, etc … 12. les réparations et restaurations des bâtiments existants à la date d'approbation de la dernière révision du PLU, ainsi que les dépendances techniques nécessaires à ces constructions, sous réserve qu'elles n'entraînent pas de changement de destination et du respect des articles 3, 4 et 6 à 14 du règlement du PLU. 13. A l'intérieur des périmètres délimités sur les documents graphiques, pour des motifs liés à la sécurité publique, sont admises les carrières et gravières. **<u>Secteur Na :</u>** - les terrains de golf, et les installations et constructions que requiert leur exploitation.	

	- les installations, ouvrages et aménagements destinés à la pratique des loisirs touristiques et sportifs en milieu naturel - les équipements nécessaires au fonctionnement des services publics. **Secteur Nr :** les équipements nécessaires au fonctionnement des services publics.	

PARTIE 5
L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

En application de l'article L104-1 du Code de l'urbanisme issu du décret n° 2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme et entrés en vigueur en février 2013, le PLU de CHAMONIX MONT-BLANC est soumis à évaluation environnementale, compte-tenu de la présence de sites Natura 2000 sur son territoire.

L'article R104-9 précise que les procédures de mise en compatibilité de ces documents sont aussi soumises à évaluation environnementale notamment lorsque cette procédure a pour conséquence « de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance". En effet, la présente procédure réduit à la marge les EBC (4,70ha soit 0,15% des EBC).

Le rapport de présentation contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes à la date à laquelle est élaboré ou révisé le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur.

D'un point de vue méthodologique, l'évaluation environnementale :

1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;

2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;

3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

L'article R104-19 du Code de l'urbanisme prévoit que l'évaluation environnementale "peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents".

Il convient ici de se référer directement à l'étude d'impact du dossier de DAET, annexée au présent dossier.

Les mesures préventives, compensatoires et d'accompagnement proposées dans l'étude d'impact ne nécessitent pas d'autre adaptations du PLU et sont réalisables avec ce document.

Conclusion

Il est donc proposé de modifier le PLU dans son zonage et de corriger le règlement.

Le présent dossier est composé des éléments suivants :

- Du présent additif au rapport de présentation comprenant l'extrait de plan de zonage après la mise en compatibilité et l'extrait du règlement modifié du PLU pour la zone N
- De l'annexe sur le volet biodiversité – étude d'impact