

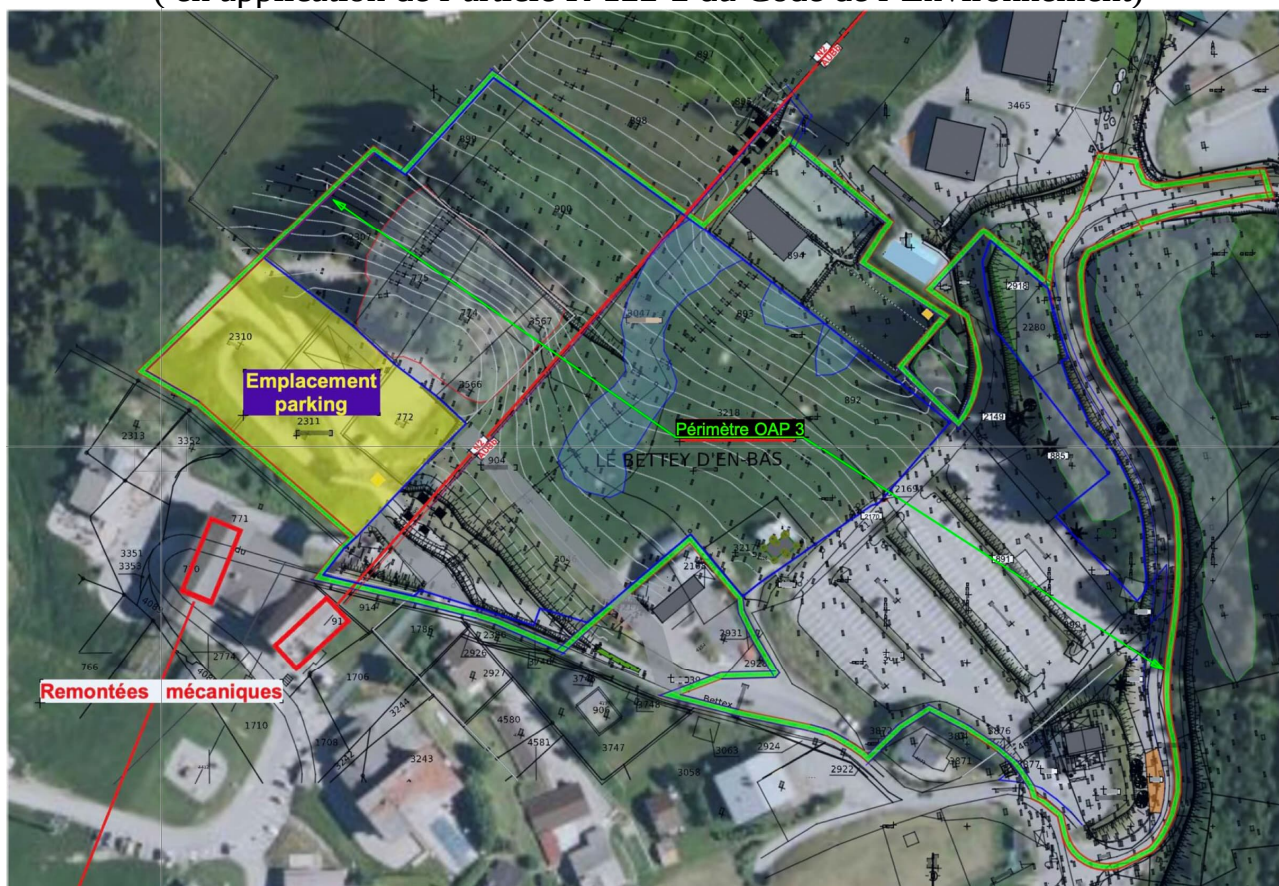
Le Bettex d'en Bas

Réalisation d'une infrastructure de stationnement ouverte au public de plus de 50 unités

dans le cadre du projet d'aménagement du cœur de station au Bettex.

Dossier d'examen au cas par cas.

(en application de l'article R-122-2 du Code de l'Environnement)



ANNEXES 7 RAPPORT DE PRESENTATION DU PROJET DE PARKING PUBLIC

Octobre 2025

EURL Alain VULLIEZ

Architecte DPLG - URBANISTE

N° SIRET : 49376855000029

N° TVA : FR38493768550

N°K bis : RCS Thonon TGI493768550

N° de gestion : 2007B44

Code APE : 71.11.Z



ATELIER AXE

82 Boulevard de la Corniche
74 200 THONON-LES-BAINS

Tél. : 04.50.26.11.87

Mob :06.45.16.44.02

E-mail : atelier.axe@orange.fr

TABLE DES MATIERES

1	Préambule :	5
2	La commune de SAINT-GERVAIS les Bains : quelques repères	7
3	Le site du Bettex	12
	3.1 – L’occupation actuelle	13
	3.2 – Diagnostic écologique à l’échelle de l’OAP	16
	3.3 – Risques naturels.....	18
	3.4 – L’agriculture	20
	3.5 – Le paysage.....	21
	3.6 – Situation dans le PLU en vigueur	29
	3.7 – Le contexte foncier	32
4	Le programme d’aménagements du cœur de station	33
	4.1 Evolution du programme d’aménagements urbain	33
	4.2 Le programme d’aménagement retenu et les projets associés	34

1 PRÉAMBULE :

Un projet en cohérence avec le programme d'aménagements du cœur de station

Le projet de parking public s'inscrit dans le cadre de la création d'un cœur de station pour le Bettex, encadré par l'OAP N°3 du PLU. Cette OAP encadre comme suit les projets y afférents :

- La création d'un espace central, lieu d'échange et d'animation (commerces, services, etc...) concourant à la réalisation d'un véritable cœur de station.
- L'aménagement doit prendre en compte, protéger et intégrer les zones humides au projet.
- La réalisation d'un programme mixte axé sur les activités touristiques de la station : hôtels, résidences hôtelières, commerces, équipements espaces publics.
- La réalisation de places de parking publiques, avec l'objectif de masquer au maximum les véhicules depuis l'espace public.

➔ Le présent document a pour objet de présenter les hypothèses et le choix retenu pour le projet de parking public en cohérence avec le projet de cœur de station.

NOTA : Ce même projet de parking a fait l'objet sur le même site d'une demande d'examen au cas par cas le 28/08/2017. L'Autorité environnementale, dans sa décision sous référence 2017-ARA-DP-00640 G 2017-3850 en date du 26 09 2017 n'a pas soumis ce projet à la réalisation d'une Evaluation environnementale.

Contexte juridique :

Le site a, au cours de ces dernières années, fait l'objet de plusieurs demandes d'autorisation d'occupation du sol (permis de construire pour un parking, permis de construire pour un projet immobilier, annulés par décision du TA de Grenoble.

La zone AUBb couverte par l'OAP 3 du PLU a également fait l'objet de recours aboutissant à un sursis à statuer par le TA de Grenoble (12 mars 2020).

Par une délibération du 10 février 2021, le conseil municipal de Saint-Gervais-les-Bains a approuvé la modification n° 3 du plan local d'urbanisme, annulée par le TA de Grenoble le 5 juillet 2021.

Le 16 mai 2023, la Cour d'appel de Lyon annule le jugement n°1702614 du 5 juillet 2021 du TA de Grenoble.

➔ A l'issue de ce parcours juridique mouvementé, rien ne s'oppose à la présentation de projets compatibles avec les objectifs de l'OAP.

Environnement :

Le site de l'OAP a fait l'objet d'une évaluation environnementale dans le cadre de la modification N° 3 du PLU, complétée par un additif (février 2021) comportant un état initial de l'environnement et précisant les enjeux environnementaux pour le secteur.

L'expertise pédologique conduite a confirmé la présence de zones humides, précisé ses limites ainsi que les conditions de son alimentation .

➔ L'évaluation environnementale de la modification n°3 du PLU a dégagé des enjeux en lien avec la présence d'une zone humide. L'ensemble des compléments attendus sur cette modification N°3 a été réalisé, comme le rappelle la cour d'appel de Lyon, dans son jugement n°1702614 du 5 juillet 2021. L'évaluation environnementale de la modification N° 3 du PLU définit les mesures de compensation d'impact sur zones humides qui devront être mises en oeuvre.

➔ Le document d'incidence à instruire dans le cadre de la **déclaration « loi sur l'eau » au titre du R.214-1 du Code de l'Environnement**, précise les mesures de compensation d'impact sur zones humides, en conformité avec la disposition 6B-03 du SDAGE Rhône-Méditerranée

➔ Ces études, qui intègrent l'emprise du projet de parking, figurent en annexe du formulaire de demande d'examen au cas par cas, augmentées de données pour le site du parking lui même.

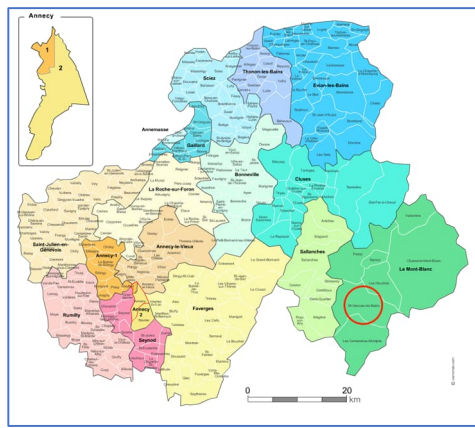
Situation administrative :

Saint-Gervais-les-Bains est une commune française située dans le département de la Haute-Savoie, en région Auvergne-Rhône-Alpes, située dans la vallée de l'Arve au pied du Mont-Blanc

Elle est classée station de tourisme depuis un décret du 30 octobre 2017, qualification valable 12 ans, en raison de son offre diversifiée d'hébergements, d'animations, d'équipements sportifs et de services touristiques.



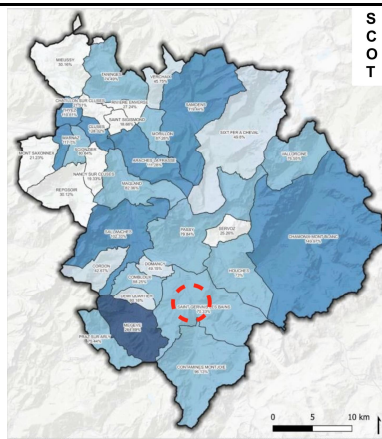
Sources Géoportail



Carte des cantons de Haute-Savoie

La commune fait partie de l'arrondissement de Bonneville et de la couronne urbaine de Sallanches.

• Situation de la commune de Saint Gervais les Bains dans le territoire du Scot du Mont-Blanc



Source : groupe de pilotage du Scot

CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE :

Surface : Le territoire de la commune recouvre une superficie de 8 720 ha (ou 6 363 ha selon la notice communale INSEE ou l'article consacré à la commune dans l'*Histoire des communes savoyardes*). Les zones naturelles (7937 ha PLU 2016) et agricoles (212 ha PLU 2016) représentent plus de 93% du territoire .

« Les zones urbanisées existantes représentent 6,8 % du territoire communal soit 594 hectares
Les zones destinées à être urbanisées: 0,16 % soit 13,7 hectares. La diminution des zones d'urbanisation future est conséquente entre le PLU de 2006 et le PLU de 2016 avec une baisse de 10,67 ha. »

(Source rapport de présentation révision générale de 2016).

On dénombrait 5 678 habitants (source INSEE) en 2022 avec une évolution de 2,2% par rapport au recensement précédent, significative du dynamisme de la commune. La commune compte 5 808 habitants au recensement de 2024.

En conclusion, la commune, attractive, a su mettre en place une stratégie d'aménagement conciliant activité touristique et développement durable, innovante en matière de mobilité.

CARACTERISTIQUES IDENTITAIRES :

AGRICULTURE

- Le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) affiche les objectifs suivant en matière de défense et de promotion de l'agriculture :

- Mettre en place les conditions de maintien et de développement d'une agriculture dynamique :
« Maintenir les conditions favorables au développement des activités agricoles, en donnant priorité aux activités agricoles qui maintiennent les équilibres écologiques et la qualité des paysages et qui contribuent à l'image de marque qualitative de la station »
- Est notamment affiché l'objectif de coupler l'utilisation des énergies renouvelables et la valorisation de l'activité agricole :
« Développer les énergies renouvelables, notamment l'hydroélectricité et celles issues de ressources locale liée à la biomasse (bois-énergie), en lien avec l'objectif de reconquête de zones en friches arbustives à valoriser pour l'agriculture et le bon entretien des forêts et maintenir les accès. »

- Le rapport de présentation du PLU dresse le diagnostic suivant :

*« L'agriculture Saint-Gervolaine est une agriculture d'élevage comportant une majorité d'exploitations de petite taille, ce qui explique l'importance de la double activité.
Une activité en forte baisse : 18 exploitations recensées en 2003 sur le territoire communal, contre 37 en 1997, bien que les critères d'identification des exploitations dans le diagnostic réalisé en 2003 soient plus restrictifs que ceux définis dans l'étude de 1997. Aujourd'hui, la restructuration agricole paraît achevée : 17 exploitations sur 18 ayant leur siège sur le territoire communal sont considérées comme pérennes.
Le diagnostic réalisé a permis de distinguer à l'échelle du territoire des espaces agricoles structurés et les parcelles stratégiques (vis-à-vis de l'urbanisation, parcelles labourables ou nécessaires à l'épandage). On peut dans certains secteurs, parler de « concurrence spatiale » entre espace agricole et développement urbain. »*

→ Le secteur du projet de cœur de station (cf plus loin) n'interfère pas avec ces objectifs.

TOURISME



La commune a une forte attractivité touristique de par ses espaces naturels, ses domaines skiables (d'un côté : Mont-Joly, Mont d'Arbois ; de l'autre : le Prarion, Col de Voza, Bellevue .) mais aussi en raison de son patrimoine culturel (églises baroques, chapelles, etc...). Elle s'est vu attribuer de nombreux labels dans ces domaines.

Elle dispose (sources Mairie) de 17 hôtels (2 au Bettex) représentant 435 chambres, un village de vacances de 47 chambres ; une résidence de tourisme située au Bettex de 19 chambres ; 6 centres de vacances de 307 lits au total.

La commune compte par ailleurs 8 115 lits dans les locations de meubles de particulier à particulier, dont ceux loués par les plateformes Airbnb.

Le nombre total de lits marchands professionnels et PAP sur la commune est de 11 782 lits.

Sur le site du Bettex, l'offre en matière d'hébergement et de services est importante (cf plus loin occupation actuelle) du site.

La commune est également connue depuis 1806 pour ses thermes dont les eaux ont des propriétés thérapeutiques exceptionnelles pour les maladies de peau et des voies respiratoires.

MOBILITE

A l'échelle régionale :



Le pôle d'échanges de la gare du Fayet fait de la commune un nœud important en matière de déplacements à l'échelle de la Vallée de l'Arve.

La gare du Fayet constitue aujourd'hui un pôle d'échanges multimodal moderne :

- Train : TGV, TER, Léman express, gare routière, tramway du Mont-Blanc
- Elle constitue le point de départ d'un ascenseur valléen desservant le territoire communal.

A l'échelle du territoire communal, la mobilité a été une préoccupation constante dans la réflexion de la commune pour l'aménagement de son territoire. Celle-ci s'est concrétisée par plusieurs réalisations d'envergure . Aujourd'hui, les infrastructures constituent un réseau durable, répondant aux besoins en matière de déplacements.

Citons, sans entrer dans le détail :

- les ascenseurs (valléen, ascenseur des thermes) ;
- le Facilibus (8 lignes saisonnières , une flotte de véhicules zéro émission) ;
- une ligne permanente entre Saint Nicolas de Véroce et le bourg de St Gervai avec un cadencement toutes les heures de 7h00h à 20h00h.

- le Montibus (transport à la demande près de 400 arrêts sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays du Mont-Blanc connectés au transports urbains de la Haute-Savoie (LIHSA) ;
- le transport scolaire.



L'ensemble dessine une mobilité douce innovante, intégrée, pensée pour désengorger la circulation automobile et encourager une fréquentation plus durable.

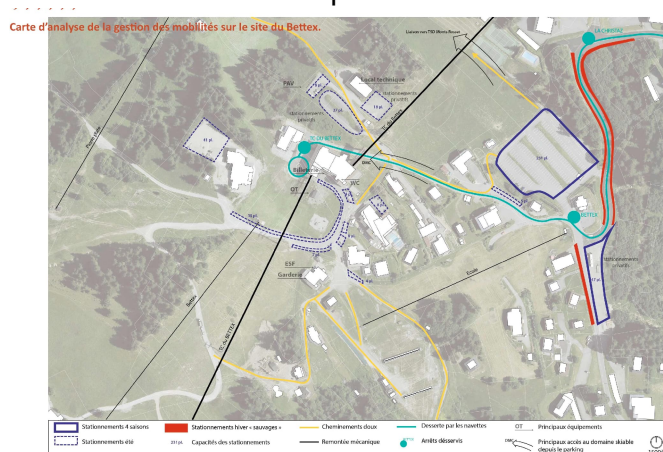
Le bilan de première année d'exploitation (les télécabines du Valléen et de l'Alpin ont été réalisées en 2024) est prometteur : 275 000 passages environ enregistrés sur le Valléen depuis son ouverture en septembre jusqu'à fin avril, et 668 000 passages sur l'Alpin entre décembre et avril, soit 100 000 passages de plus que lors de la saison record 2021-2022 (source : données Mairie).

La commune se situe à la pointe en matière de mobilité durable et a mis en place une politique de prix attractifs (2,5€ pour le trajet en Valléen, équivalent à un ticket de métro, intégré dans le cout du forfait de ski hiver) et gratuité de l'ascenseur des Thermes, des navettes Facilibus et de l'ensemble des parkings .

Comme le souligne le service communication de la mairie : ces installations ne sont pas seulement des moyens de transport : elles symbolisent une transition réussie vers un tourisme montagnard plus respectueux, plus fluide et plus résilient, au service des habitants comme des visiteurs ».

Au Bettex :

Les infrastructures de déplacement existantes sont étroitement liées à la pratique du ski .



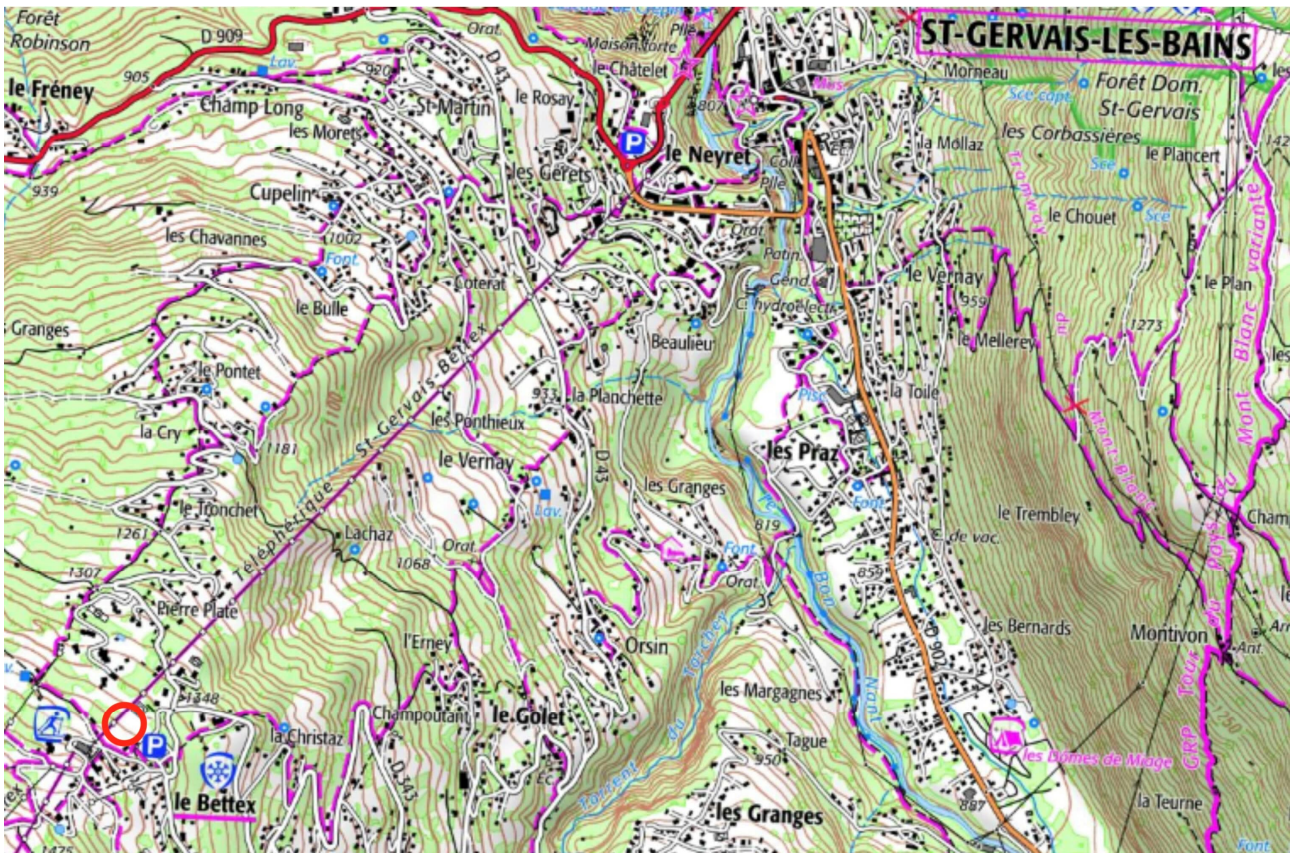
Document de gauche : extrait du diagnostic du Schéma Directeur pour la requalification et la redynamisation du site du Bettex (BE : Epode, Géode, Hervé Saulnier conseil et Remind Architecte).

Le télécabine de l'Alpin traverse (surplombe) le site de l'aménagement.

➔ L'enjeu de l'aménagement du site consiste à organiser, concilier , les modes de déplacements individuels (automobile et modes doux) avec un projet de centralité : créer un cœur au hameau.

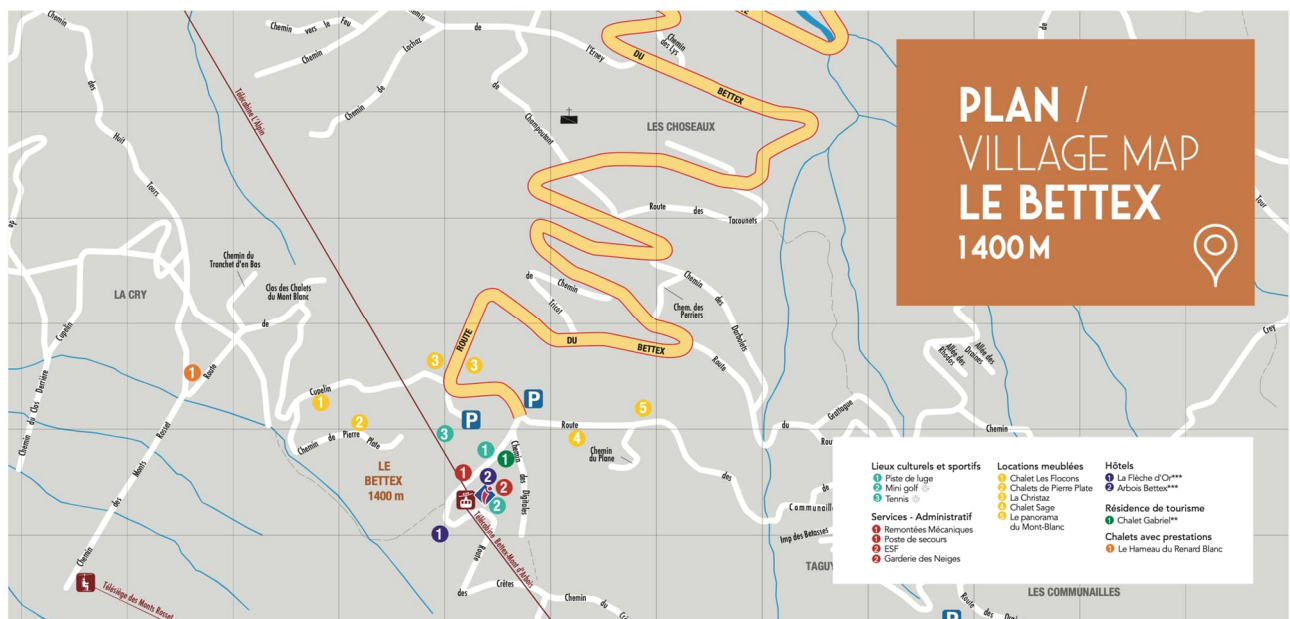
Il est possible de se rendre depuis la Gare du Fayet au hameau du Bettex par les transports collectifs. Ces infrastructures , déjà plébiscitées par les jeunes, pourront contribuer à une limitation du recours à la voiture individuelle pour se rendre sur le lieu- séjour, notamment dans le cas de développement de projets hôteliers et de « lits chauds ».

• Situation dans la commune.



Source : Géoportail

Le site se situe au Sud-Ouest de la commune à une altitude moyenne de 1380m. Il est accessible par route (RD 43), par télécabine depuis le centre de St Gervais, télécabine lui même connecté à la gare SNCF du Fayet par l'ascenseur valléen. Le secteur est également desservi par des transports en commun routiers (Facilibus, Montenbus, etc...) permanents et saisonniers.



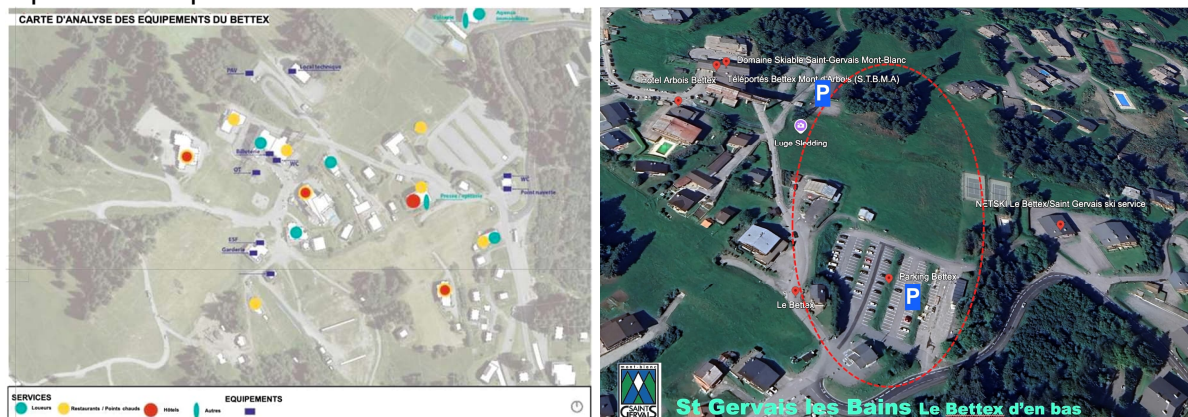
3.1 – L'OCCUPATION ACTUELLE

A LE SITE CONSIDERE DANS SON ENSEMBLE

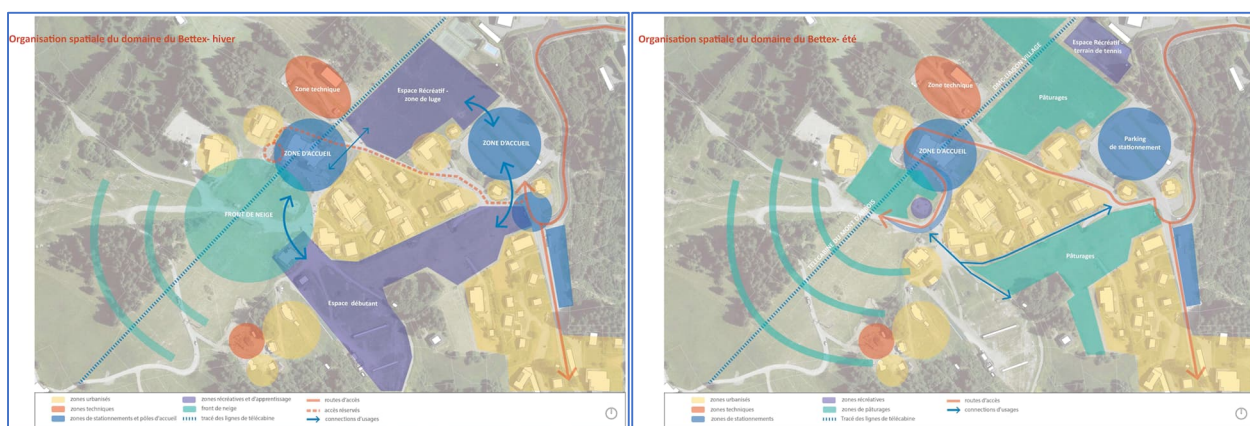
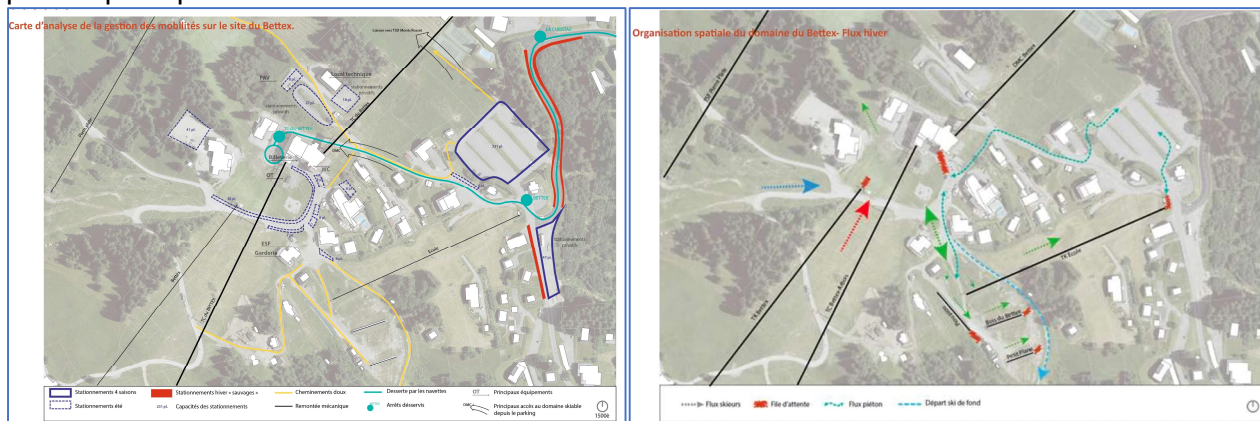
L'ensemble de la cartographie ci-après est tirée d'une étude pour la « redynamisation du site du Bettex » (BE : Epode, Géode, Hervé Saulnier conseil et Remind Architecte) qui dresse un diagnostic du site sous l'angle de fonctionnement et activités.

Activités et fonctionnement:

S'agissant d'un front de neige, les activités et le fonctionnement du site sont étroitement liés à la pratique du ski alpin.



Les bâtiments se sont développés à proximité immédiate des remontées mécaniques, constituant un pôle fonctionnel de la station. Leur implantation est bordée par la voirie et les aires d'évolution pour la pratique du ski.



Lieux culturels et sportifs

- 1 Piste de luge
- 2 Mini golf ☀
- 3 Tennis ☀

Services - Administratif

- 1 Remontées Mécaniques
- 1 Poste de secours
- 2 ESF
- 2 Garderie des Neiges

Locations meublées

- 1 Chalet Les Flocons
- 2 Chalets de Pierre Plate
- 3 La Christaz
- 4 Chalet Sage
- 5 Le panorama du Mont-Blanc

Hôtels

- 1 La Flèche d'Or***
- 2 Arbois Bettex***

Résidence de tourisme

- 1 Chalet Gabriel**

Chalets avec prestations

- 1 Le Hameau du Renard Blanc

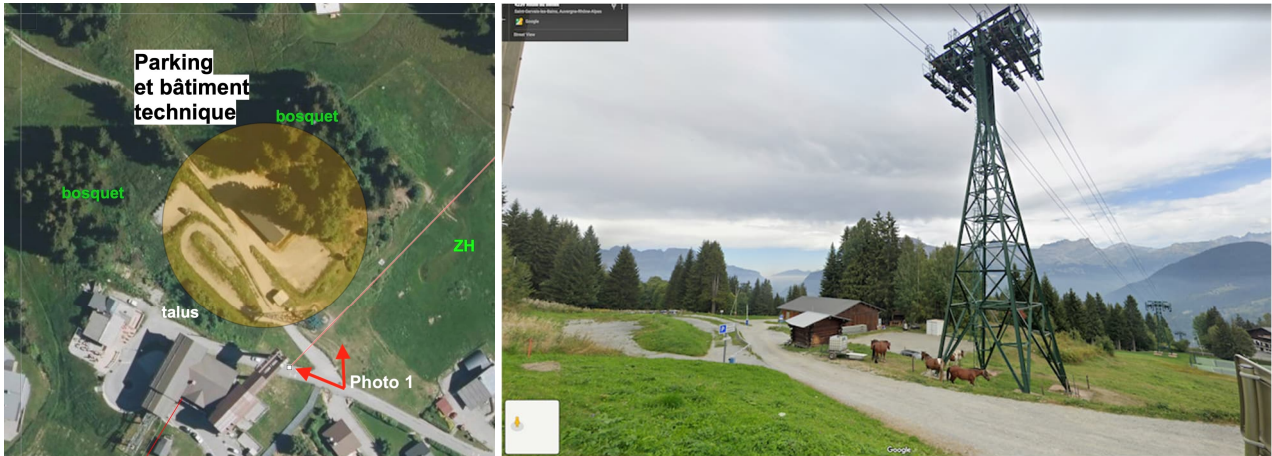


Sur le secteur de l'aménagement (l'OAP 3) les deux parkings, situés aux deux extrémités du site assurent leur fonction en période hivernale comme en période estivale. L'espace libre central, aire de luge l'hiver, est une prairie l'été et exploité comme telle.

Ce site du Bettex d'en Bas est un site fonctionnel de services. Du point de vue urbain (cf ci-après le chapitre paysage), il n'offre pas de centralité ni de forme urbaine affirmée. En revanche, on peut réellement parler de centralité et de pôle pour ce qui est de l'activité sports et loisirs.

Dans l'espace libre central situé entre les deux parkings, des zones humides ont été identifiées (cf Diagnostic environnemental établi par le bureau Agrestis), qu'il convient de prendre en compte .

B Le terrain concerné par le projet de parking



Il est occupé par un bâtiment technique et un parking. Au Nord et à l'Ouest, deux ensembles boisés le séparent des espaces ski / agriculture et constituent une limite paysagère, qui ne sera pas impactée par le projet.



L'aire du parking et celle du hangar sont des surfaces artificialisées. Il est prévu de déplacer



(Source Direction des Remontées Mécaniques)

le bâtiment des installations techniques et d'intégrer le garage des engins de damage dans le projet de parking à l'intérieur ou accolé à celui-ci, avec accès direct sur les pistes (ci-dessus plan à gauche).

3.2 – DIAGNOSTIC ÉCOLOGIQUE À L'ÉCHELLE DE L'OAP

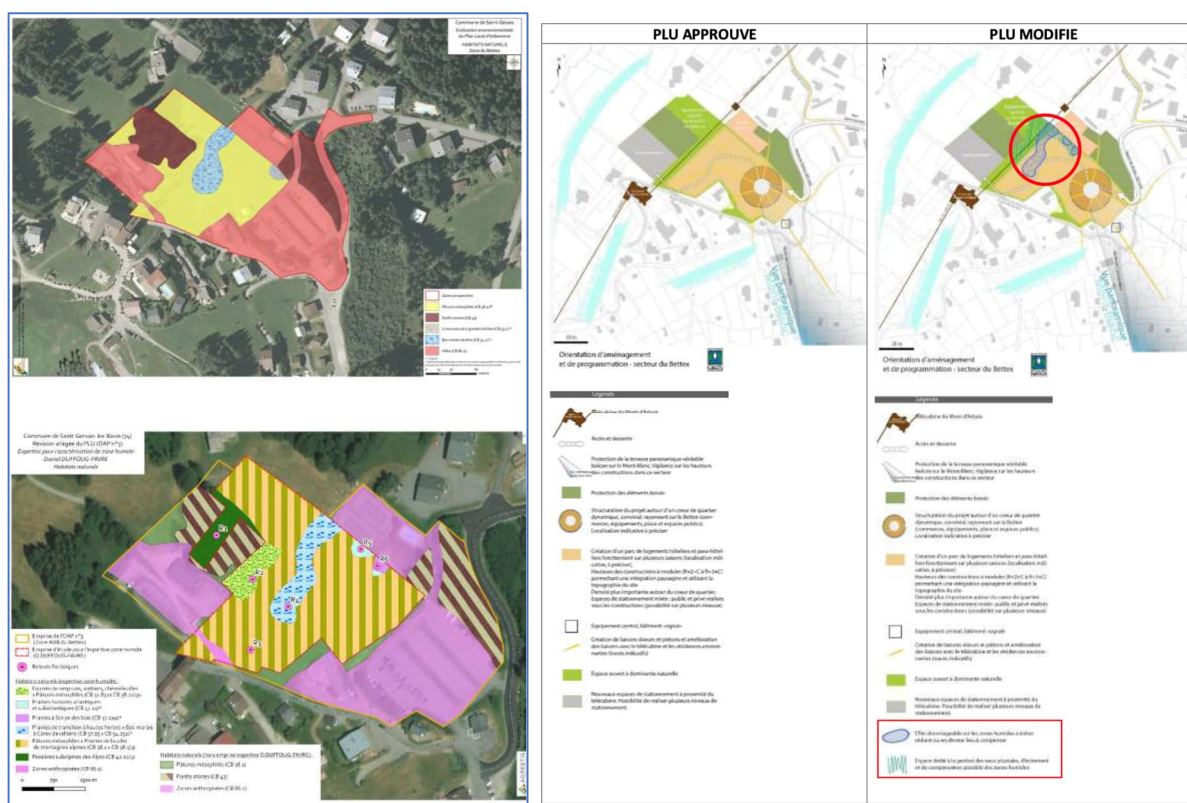
SUR L'ENSEMBLE DU SITE DE L'OAP :

En 2016, une expertise de délimitation de zone humide a été réalisée sur l'ensemble du secteur (l'OAP 3), dans le cadre de la révision générale du PLU de mai 2022, soumise à évaluation environnementale.

En complément, en 2020 puis 2022, des expertises des habitats naturels, de la flore et de la Faune ont été réalisées sur l'emprise de l'OAP 3, dans le cadre de l'évaluation environnementale de la modification N°3 du PLU (approuvée le 10 février 2021) et en support du document d'incidence du dossier de déclaration « loi sur l'eau » au titre du R.214-1 du Code de l'Environnement (voir Annexe), qui sera à instruire ultérieurement.

- > 21/05/2020 : Flore – Habitats – Faune
- > 22/04/2022 : Faune
- > 03/05/2022 : Faune (IPA Avifaune)
- > 15/06/2022 : Faune
- > 22/06/2022 : Faune
- > 18/07/2022 : Flore – Habitats
- > 03/08/2022 : Faune

L'évaluation a précisé l'inventaire du milieu naturel (en particulier des zones humides) et leur prise en compte dans le PLU, ce qui a conduit à une évolution de l'OAP:



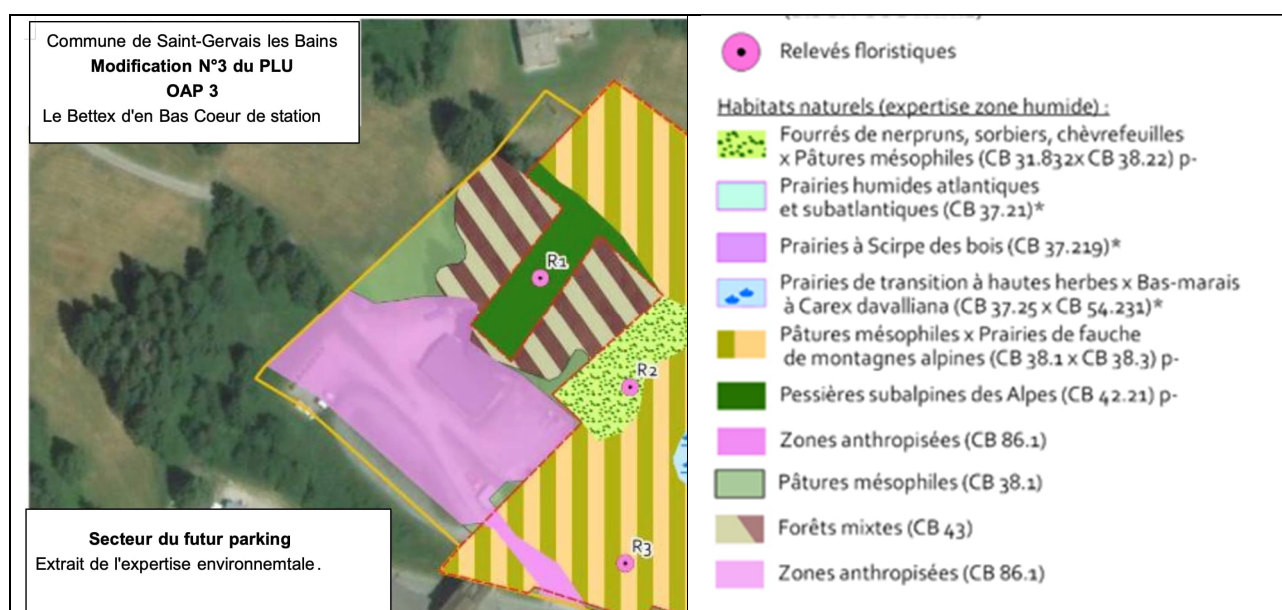
L'objectif « Cœur de station » a intégré la prise en compte de la zone humide identifiée dans le secteur .

Les prescriptions de l'OAP rappellent la démarche à suivre pour la prise en compte des zones humides : éviter, réduire, compenser et définissent cartographiquement une zone « *favorable à la création d'une future zone humide en cas de mise en œuvre de mesures de compensation* ». Cette zone est deux fois plus vaste que la zone humide repérée. » (extrait du rapport Agrestis / Modification N°3 du PLU).

La rédaction de l'OAP 3 a également renforcé les prescriptions en matière de gestion des eaux pluviales.

- ➔ Voir les détails dans les autres annexes du dossier de demande d'examen cas par cas :
- > l'évaluation environnementale de la modification N°3 du PLU ;
 - > Le document d'incidences du dossier de déclaration « loi sur l'eau ».

POUR LE SECTEUR DU PROJET DE PARKING PUBLIC :



L'inventaire établi sur l'ensemble de la zone déterminait pour ce secteur précis la présence :

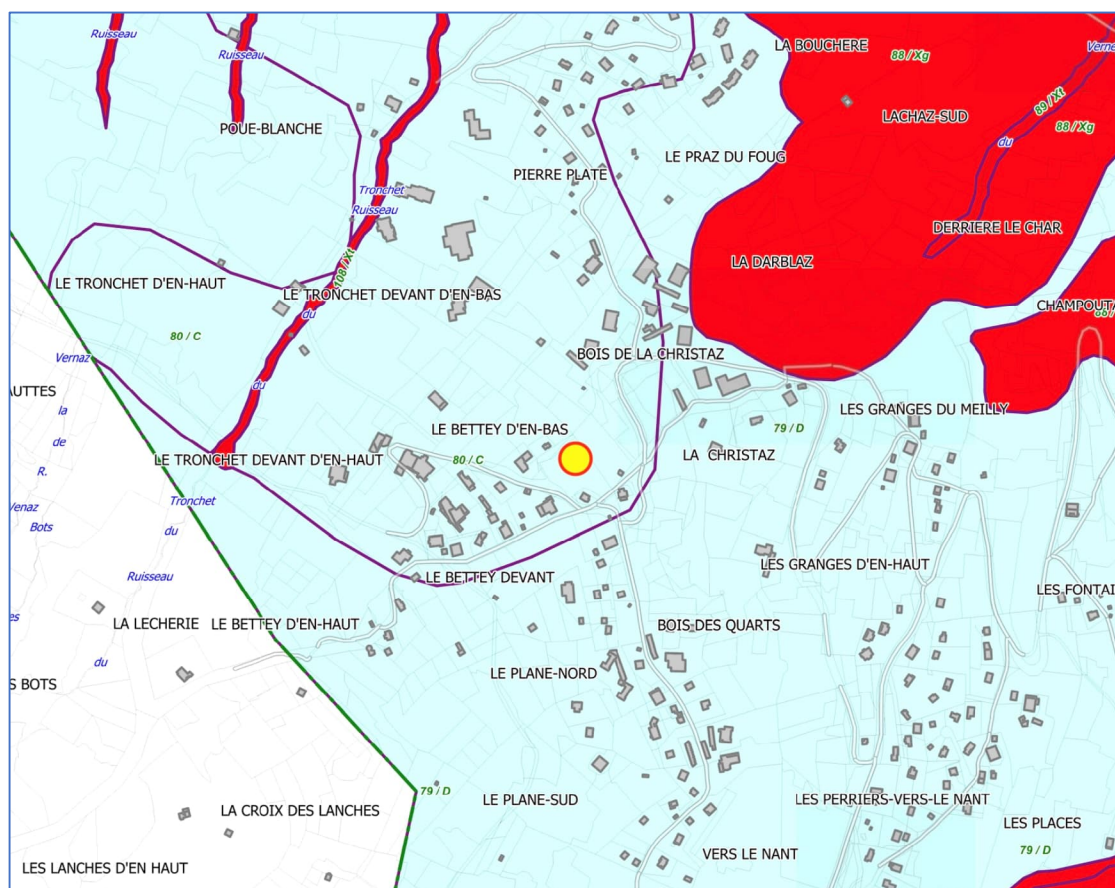
- d'une zone anthropisée (en rose) correspondant à l'emprise du parking et au bâtiment technique) ;
- d'une: pature mésophile (en vert clair) ;
- d'une pessière subalpine (en vert foncé) ;
- de fourrés :nerprun, chevreuille, sorbier (vert clair + pointillés).

La demande d'examens au cas par cas, cible l'analyse des effets du projet de parking sur les habitats naturels et les mesures développées, à l'appui des éléments d'expertises déjà réalisées. En synthèse :

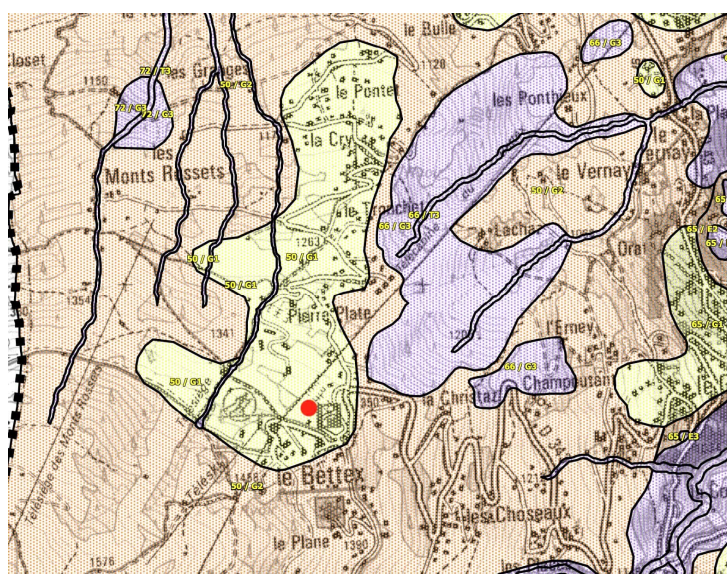
- Plus de 90% (3 500 m²) de l'emprise des travaux nécessaires à la construction du parking s'étend sur des zones anthropisées.
7 % (260 m²) de l'emprise s'étend sur des « Pâtures mésophyles » (CB. 38.1) et 1% en lisière de la « Forêt mixte » (quelques arbres de lisière).
- Les circulations d'eaux souterraines circulant au toit du substratum schisteux et qui seraient interceptées par l'aménagement du parking et son accès, seront rejetées, par l'interface d'un système de tampon hydraulique, dans la zone humide de compensation, développée au nord-est de l'aménagement.

3.3 – RISQUES NATURELS

Au PPR actuel (approuvé le 28 décembre 2010) le secteur concerné est situé en zone de risque faible (glissement de terrain), constructible sous conditions (zone bleu clair).



Extrait carte réglementaire (Préfecture 74).



Extrait carte des aléas (Préfecture 74).

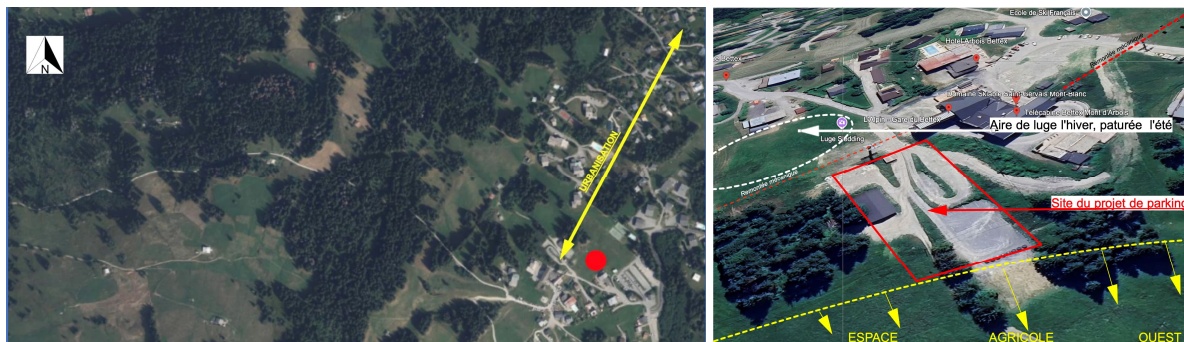
Zone bleue 80/ C REGLEMENT :

● Prescriptions			Règlement C Type de zone : Glissement de terrain Risque faible RÈGLEMENTATION DES PROJETS NOUVEAUX
Règles d'urbanisme	Règles de construction	Règles d'utilisation et d'exploitation	
			1. Tout bâtiment
	● ●		1.1. On recommande d'adapter la construction à la nature du terrain par une étude géotechnique. Cette étude devra spécifier les modalités de terrassement, de soutènement de talus, de construction du bâti et de drainage des parcelles concernées par le projet. L'étude sera confiée à un bureau d'étude spécialisé (voir Partie I, paragraphe 2.3.). <i>A défaut de réalisation de l'étude mentionnée au 1.1, les prescriptions 1.3 à 1.5 devront être respectées.</i>
	●		1.2. Les eaux usées seront rejetées dans le collecteur d'égout existant, ou après traitement dans un exutoire superficiel capable de recevoir un débit supplémentaire selon les normes en vigueur. De même, Les eaux pluviales et de drainage seront rejetées dans les réseaux pluviaux existants ou dans un exutoire superficiel capable de recevoir un débit supplémentaire. Lorsqu'une étude d'assainissement le prévoit, les rejets pourront être infiltrés dans les conditions prévues par cette étude, qui s'assurera que les instabilités de terrain n'en seront pas aggravées. En l'absence d'une telle étude, les infiltrations sont interdites.
	●		1.3. Le drainage de ceinture des constructions sera porté sous le niveau de fondation.
	●		1.4. Les fondations seront correctement dimensionnées vis à vis de la nature des avoisinants, du terrain et du projet.
	●		1.5. Les réseaux (eau, gaz, câbles) seront conçus pour réduire leur sensibilité aux mouvements de terrain.
	●		1.6. L'implantation de bâtiments, équipements et installations dont le fonctionnement est primordial pour la sécurité civile, pour la défense ou pour le maintien de l'ordre public est autorisée sous réserve de réaliser l'étude prévue en 1.1, qui est alors obligatoire.
	●		1.7. Les abris légers, annexes de bâtiment existant, ne dépassant pas 25m ² d'emprise au sol et non destinés à l'occupation humaine, sont autorisés et ne sont pas soumis aux prescriptions 1.1 à 1.4.
			2. Autres occupations et utilisations du sol
	●		2.1. Les talus seront revégétalisés après terrassements, de manière à écarter les risques d'érosion.
	●		2.2. Tous travaux de terrassement (remblai, déblai) de plus de 2m de hauteur devront faire l'objet d'une étude de stabilité spécifiant les techniques de stabilisation du terrassement et de son environnement à mettre en œuvre. Ils devront également être drainés. Pour des terrassements de moins de deux mètres de hauteur, les pentes des talus devront être appropriées afin de ne pas déstabiliser les terrains. Éventuellement des ouvrages de confortement ou des dispositifs de drainage pourront se révéler nécessaires.

➔ Les prescriptions du PPR (études géotechniques) s'apparentent aux études préalables habituelles pour un projet de construction d'importance.

3.4 – L'AGRICULTURE

Si la prairie centrale dans l'OAP fait l'objet de paturage, cet espace ne représente pas un enjeu pour l'agriculture (cf ci-dessus : objectifs du PADD). L'espace agricole prend toute son ampleur à l'amont et à l'Ouest du site (photo de gauche).



L'espace paturé est résiduel. Le champ est mis à disposition d' éleveurs de chevaux de Demi-Quartier par un agriculteur à la retraite de la commune ayant lui-même quelques chevaux.

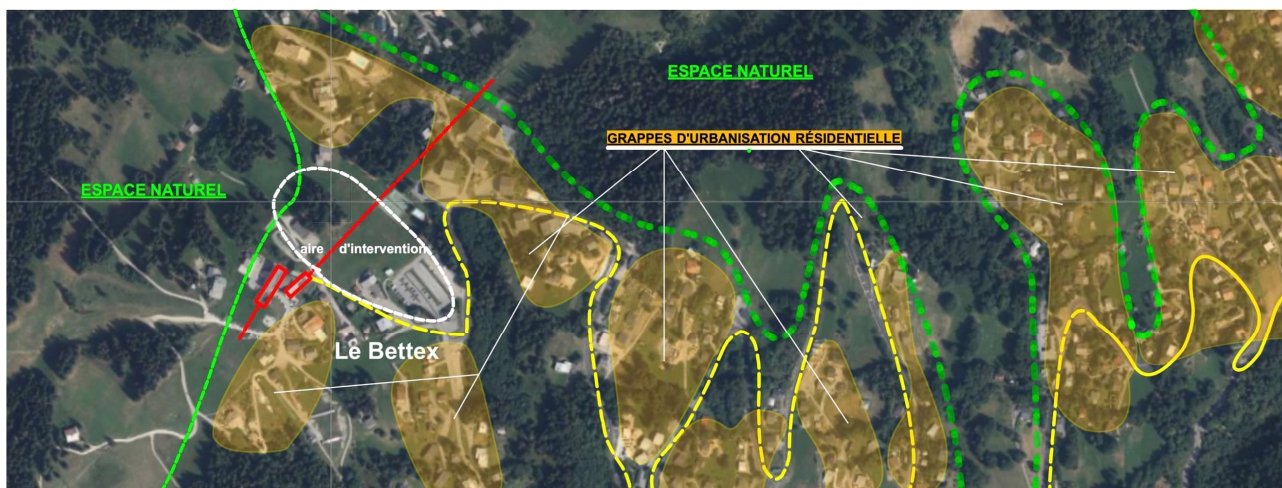
L'activité agricole sur ce tènement est transitoire et anecdotique. Ce secteur et plus encore le site du futur parking en quasi totalité artificialisé n'appartiennent pas aux zones agricoles « stratégiques » identifiées par les analyses de la Chambre d'Agriculture.

L'espace agricole majeur commence à l'Ouest du site du futur parking (photo aérienne à droite).

3.5 – LE PAYSAGE

Un paysage à l'articulation de plusieurs paysages identitaires:

LE GRAND PAYSAGE

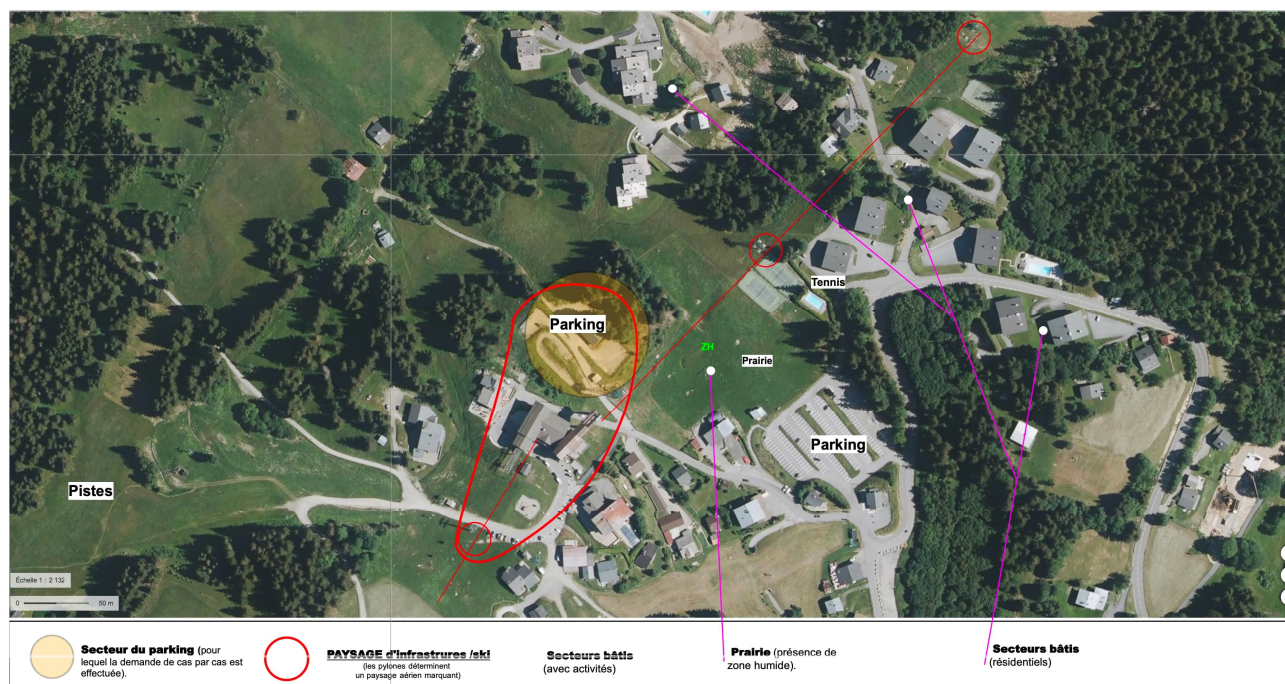


Le long de la route départementale montant au Bettex d'en bas est jalonné de « grappes » de constructions, constituant pour la majorité de l'habitat résidentiel. Il n'y a ni centre ni hameau constitué. On dénombre une majorité de constructions récentes. Les résidences secondaires sont venues envelopper l'habitat traditionnel préexistant.



Tout l'itinéraire offre des vues exceptionnelles sur le grand paysage : un panorama alpin grandiose. C'est cette situation qui a été « vendue » aux logements touristiques, la pente facilitant la possession de vues sur le lointain.

LE PAYSAGE PROCHE



Considéré dans son ensemble le paysage de ce secteur du Bettex est hétéroclite. Sur le pourtour les secteurs urbanisés, résidentiels au Nord et à l'est, comportant des activités (location, bars, restaurant) à proximité des remontées mécaniques.

Il constitue également le point de basculement entre le paysage des secteurs résidentiels et celui des pistes, d'une montagne à la fois naturelle et équipée.

Les infrastructures liés au ski marquent le paysage : les gares, câbles et pylônes, parkings.

Du point de vue urbain, les installations sont éparées, le bâti ne propose aucun pôle identifiable susceptible d'être siège de convivialité.

La partie centrale qui constitue le site du projet d'ensemble est hétérogène : parking public au Sud-Est, la partie centrale est occupée par une prairie (présence d'une zone humide). L'espace vert est bordé (grignoté) par des installations sportives (tennis), commerces et installations agricoles, parking au droit des remontées.

A l'Ouest et au Sud commence l'espace naturel sur lequel se situe le domaine skiable. Du Bettex (1400m), les remontées conduisent au Mont d'Arbois (1833m) puis au Mont Joly (2625m).

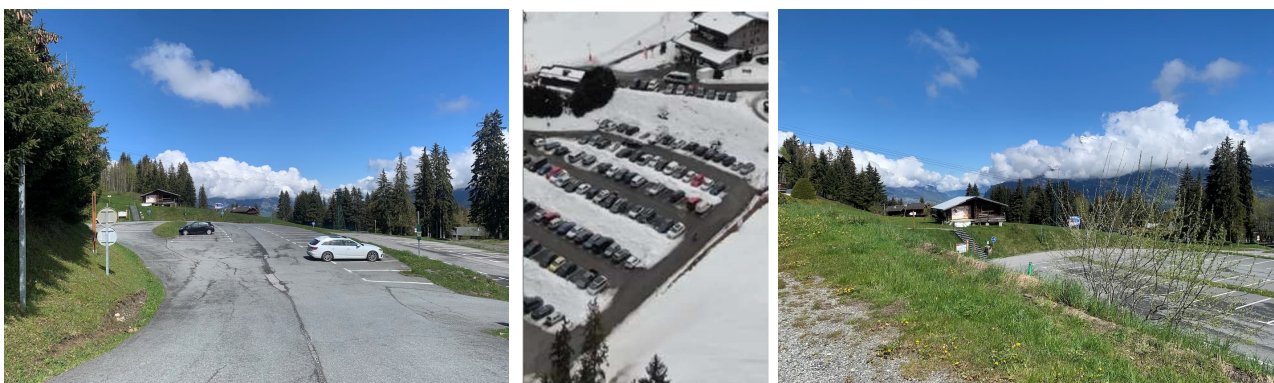
➔ Le secteur constitue une porte d'entrée du domaine skiable où l'on bascule des coteaux résidentiels vers le domaine skiable, la montagne haute montagne équipée.

Le site destiné à accueillir le parking en remplacement du parking aval existant est d'ores et déjà occupé par un parking aérien et un bosquet.

En examinant les différents lieux du projet :

Le parking aval existant :

Au delà de son évidente utilité, en son état actuel, il ne constitue pas une entrée valorisée du secteur du Bettex.



Il offre deux paysages : un désert d'enrobé hors saison, un encombrement, un panorama de carrosseries, aux périodes de pointe, peu amorti par la végétalisation des talus.

Les skieurs ont un cheminement relativement long, comportant un dénivelé, pour gagner le départ du télécabine.

En terme de perception paysagère, le site du Bas-Bettex est en quelque sorte dévoré par la présence des aires de stationnement.



Le parking aval, d'une capacité d'environ 200 places, représente, sans les circulations d'accès, une surface de plus de 7 000m².

→ Le positionnement de cette aire artificialisée constitue un obstacle à un projet d'aménagement de requalification urbaine et paysagère du Bettex.

L'impact des infrastructures :

Les infrastructures de ski, en particulier celles de transport structurent le paysage. La dimension technique, les structures métalliques et les ouvrages en béton sont un élément constitutif du paysage des stations de sports d'hiver.



Dans le cas présent, le télécabine du Bettex définit une sorte de ligne de démarcation entre un espace d'arrivée (le parking à l'Est, prolongé par l'espace luge) ; et l'espace ski et ses installations techniques à l'Ouest. Le tracé de la remontée correspond également à la limite entre les zones naturelle N2 et à urbaniser AUBb définies au PLU.



Ces équipements ont un impact fort dans le paysage, qu'il est - mais est-ce souhaitable ?-pour ainsi dire impossible d'atténuer

La prairie centrale

La partie centrale est constituée par une prairie au-dessus de laquelle passe le télécabine.



Elle constitue une coupure paysagère notable entre le paysage du parking aval et celui constitué par le parking amont et le hangar des dameuses. Dans cette zone ont été identifiées des zones humides (cf-ci-dessus diagnostic environnemental).

Les activités alentour :

Outre tous les installations et locaux directement liés à l'activité ski, les bâtiments abritant des activités (location saisonnière, restauration) sont constitués de chalets dispersés sur le site, ne définissant pas de centralité .



Le site du projet de parking

Le site du parking objet de la présente demande de cas par cas est situé à l'Ouest de la remontée mécanique, en face du complexe de remontées constitué par l'arrivée du DMC Bettex et du départ du TC Bettex-Armoy.

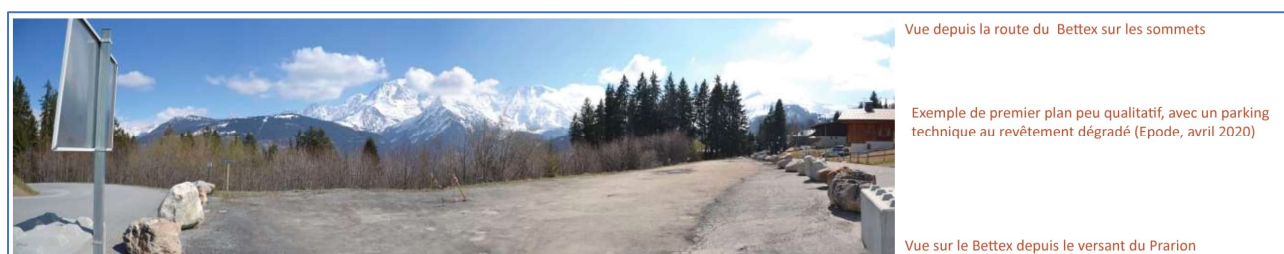


Le site est déjà actuellement utilisé comme aire de stationnement, il accueille également un hangar technique où sont, entre autres entreposées les dameuses, ainsi qu'une aire de point d'apport volontaire de déchets.

Le site est artificialisé. L'impact paysager de cette aire peu valorisante est limitée par le massif boisé qui la borde au Nord.



Comme l'illustrent les documents ci-dessus le paysage du secteur appartient déjà au paysage technique des infrastructures. Il n'a pas de lien avec le bâti du hameau . Il constitue la limite des espaces investis par le ski. Au delà, à l'Ouest, s'étend le vaste espace naturel et agricole s'étendant jusqu'au Mont d'Arbois mais descendant également depuis cette altitude de 1400m jusqu'aux premiers hameaux surplombant Le Fayet à 600m d'altitude environ.



Extrait du diagnostic du Schéma Directeur pour la requalification et la redynamisation du site du Bettex (BE : Epode, Géode, Hervé Saulnier conseil et Remind Architecte).



En conclusion, les enjeux en matière de paysage consistent pour l'essentiel :

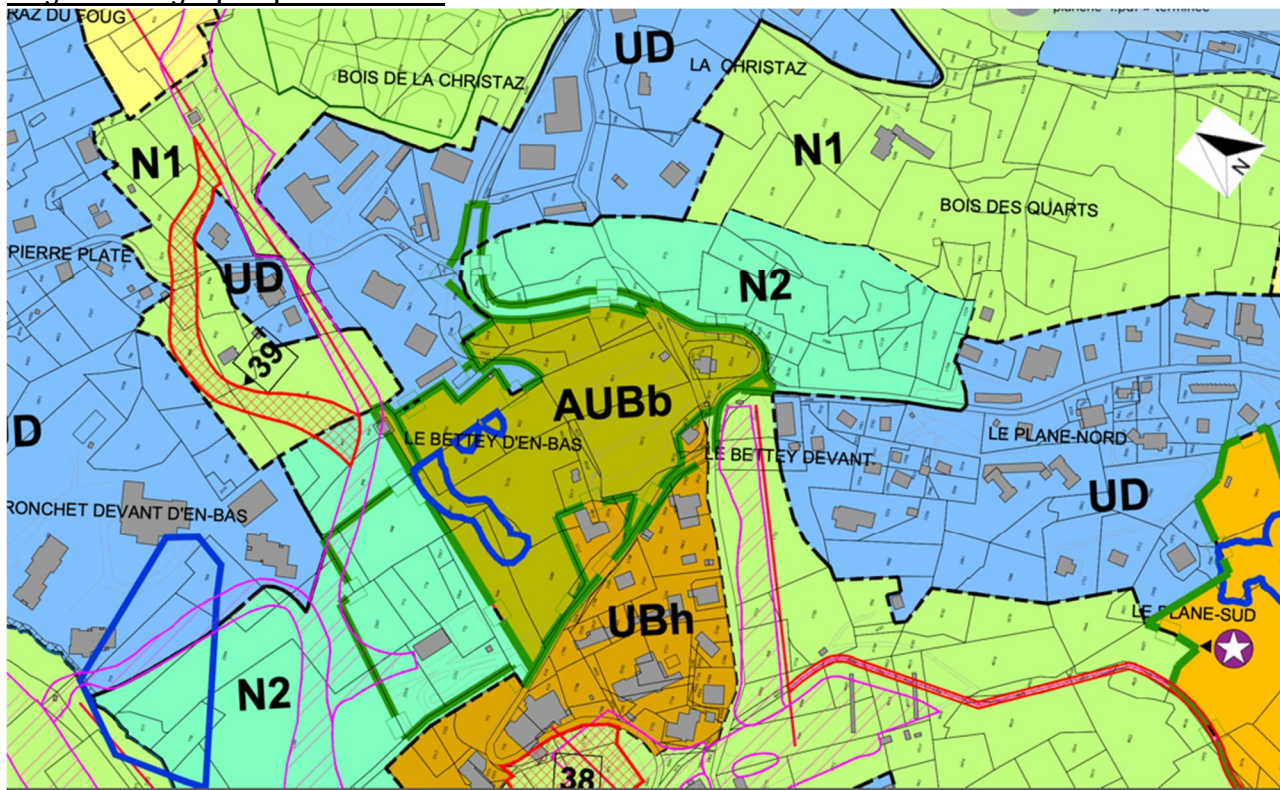
- à limiter l'impact peu qualitatif des parkings existants, faire disparaître le stationnement aérien (le paysage de carrosseries) aurait également une portée symbolique forte (ici s'arrête le paysage lié à la voiture).
- à traiter une entrée (urbaine et paysagère) du secteur,
- à s'orienter vers un aménagement permettant de créer une centralité (l'un des objectifs du PLU pour ce secteur).

Pour le site du parking objet de la présente consultation, le contexte paysager est encore moins valorisant que celui du parking aval ; il pourrait soit faire l'objet d'un traitement paysager s'il évolue en parking aérien, soit, en cas de parking construit, être traité dans le langage des bâtiments d'infrastructure ski et s'intégrer au complexe existant.

3.6 – SITUATION DANS LE PLU EN VIGUEUR

Après un parcours juridique mouvementé (annulation d'un PC, un recours contre la modification du PLU gérant l'OAP du secteur, etc...) la situation actuelle au PLU est la suivante :

Règlement graphique et écrit :



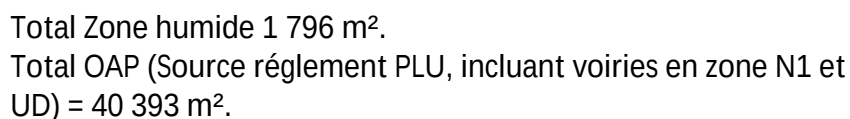
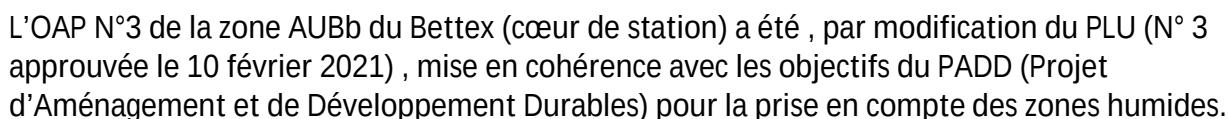
Le secteur du Bettex d'En Bas est couvert par une OAP englobant la zone AUBb et la zone N2 contigüe.

La zone AUBb (27 275 m² entièrement couvert par l'OAP) a pour vocation de développer: « un programme mixte axé sur les activités touristiques de la station : hôtels, résidences hôtelières, commerces, équipements espaces publics ». Les règles de la zone AUBb renvoient à l'OAP du Bettex « cœur de station ».

La zone N2 (689 m² couvert par l'OAP) autorise les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs sous conditions :

- de ne pas être incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière ;
- de ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, en attirant l'attention sur les zones humides .
- de ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité, et/ou apporter une gêne matérielle, olfactive ou visuelle notamment par l'aspect dévalorisant des abords.
- Elle autorise en outre spécifiquement : Les constructions et installations à usage d'équipement collectif ainsi que l'hébergement et la restauration nécessaires à ces équipements y compris les logements de fonction.

Orientation d'Aménagement et de Programmation : l'OAP du Bettex



L'objectif général de l'OAP est le suivant :

L'orientation retenue est de répondre à un besoin de dynamisation touristique et économique de la station en misant sur un développement économique durable s'exerçant sur la plus grande partie possible de l'année.

L'esprit du projet

Le parti d'urbanisme retenu porte sur la création d'un espace collectif central, lieu d'échange et d'animation, bordé d'équipements, de commerces et de services pouvant se développer sur l'espace libre avec des terrasses et pouvant accueillir des animations ou de petits événements ponctuels. L'espace collectif central sera bordé de constructions sur trois ou quatre niveaux (R+2+c, ponctuellement R+3+C) en ménageant l'ensoleillement des éventuelles terrasses et en préservant les vues sur le massif du Mont Blanc. L'objectif est de créer un véritable cœur de station avec un espace central de qualité, agréable et animé.

L'objectif visé est la protection intégrale des zones humides, dans leur périmètre, comme dans leur fonctionnement et leur gestion. Tout aménagement ou construction devra veiller en premier lieu à éviter les zones humides. Si cette mesure n'est pas possible, l'impact potentiel sur ces zones devra être réduit. En dernier lieu, toute destruction d'une zone humide ou partie de zone humide devra être compensée conformément aux dispositions du SDAGE Rhône-Méditerranée et le SAGE du Bassin de l'Arve.

Ainsi, dans l'hypothèse où le projet prévu ne permet pas de conserver l'intégralité des milieux humides, des mesures de compensation in situ seront réalisées. Des espaces verts libres de construction devront être conservés dans les secteurs d'exutoire des écoulements afin de recréer la végétation spontanée des milieux humides de caractéristiques phytosociologiques similaires à la zone qui serait détruite et en connexion avec les zones humides conservées.

Le règlement de la zone concernée impose une prise en compte des zones humides.

Source : PLU de Saint Gervais : rédaction de l'OAP.

Concernant l'emplacement du projet de parking amont, l'OAP y prévoit du stationnement et précise que la question du stationnement doit être résolue de la manière suivante :

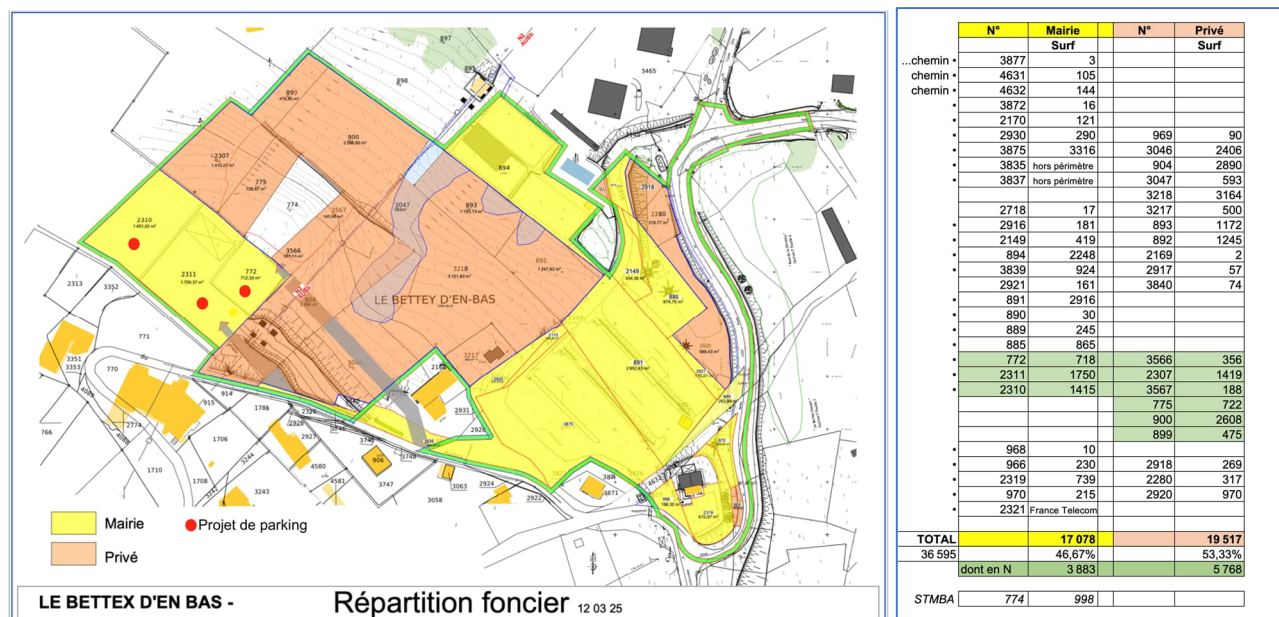
- Un ou plusieurs niveaux de stationnement pourront être réalisés sous dalle ou sous les immeubles (ce qui est assez favorable du fait de la déclivité du terrain).

Ces espaces sous dalle pourront accueillir :

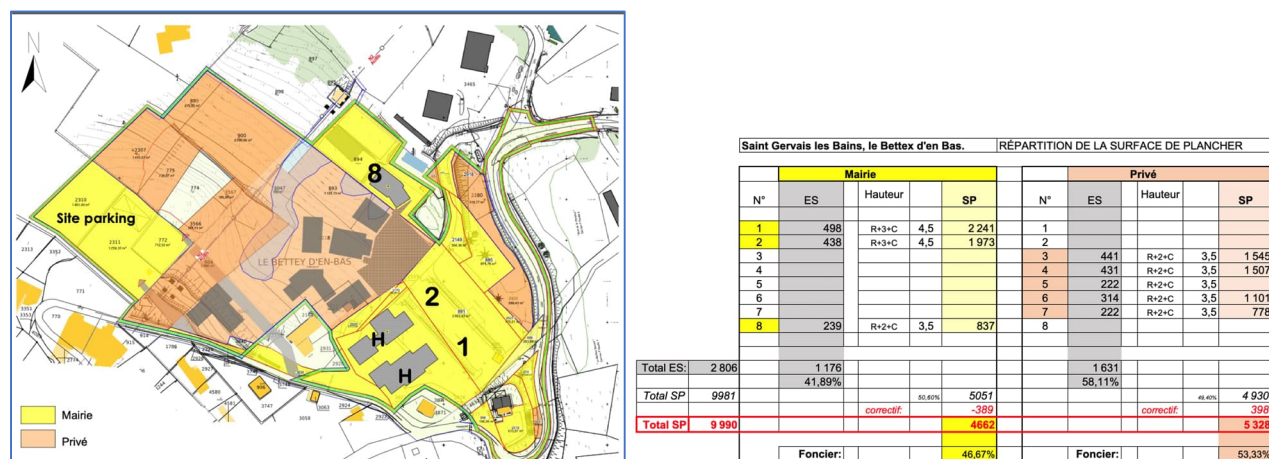
- Les places privées liées aux programmes de constructions privés qui seront réalisés. Il est en effet rappelé que chaque constructeur devra réaliser les places de stationnement générées par les besoins induits par les constructions qu'il réalise.
- Des places publiques en remplacement du parking public actuel
- Un ou plusieurs niveaux de stationnement à destination des visiteurs pourraient être créés sur l'espace technique situé juste sous la gare de la télécabine, ce qui permettrait un accès direct à la gare.

3.7 – LE CONTEXTE FONCIER

Hormis quelques parcelles résiduelles de petite taille, le foncier se répartit entre deux propriétaires : la collectivité à hauteur de 47% environ et un seul propriétaire privé (53% environ).



Cette situation constitue une contexte favorable .Elle situe de fait l'aménagement du site dans un avenir opérationnel proche. Se dessine une situation équilibrée entre collectivité publique et opérateur privé (non connu à ce stade), entre intérêt général et intérêt privé.



Superposition du projet et du foncier.

Les repères 1, 2, 8, H (hôtels) ainsi que le parking correspondent au foncier communal. Le tableau de répartition entre les deux fonciers est fait sur la base d'une surface de plancher SP de 9 990m². (Cf tableau de droite)

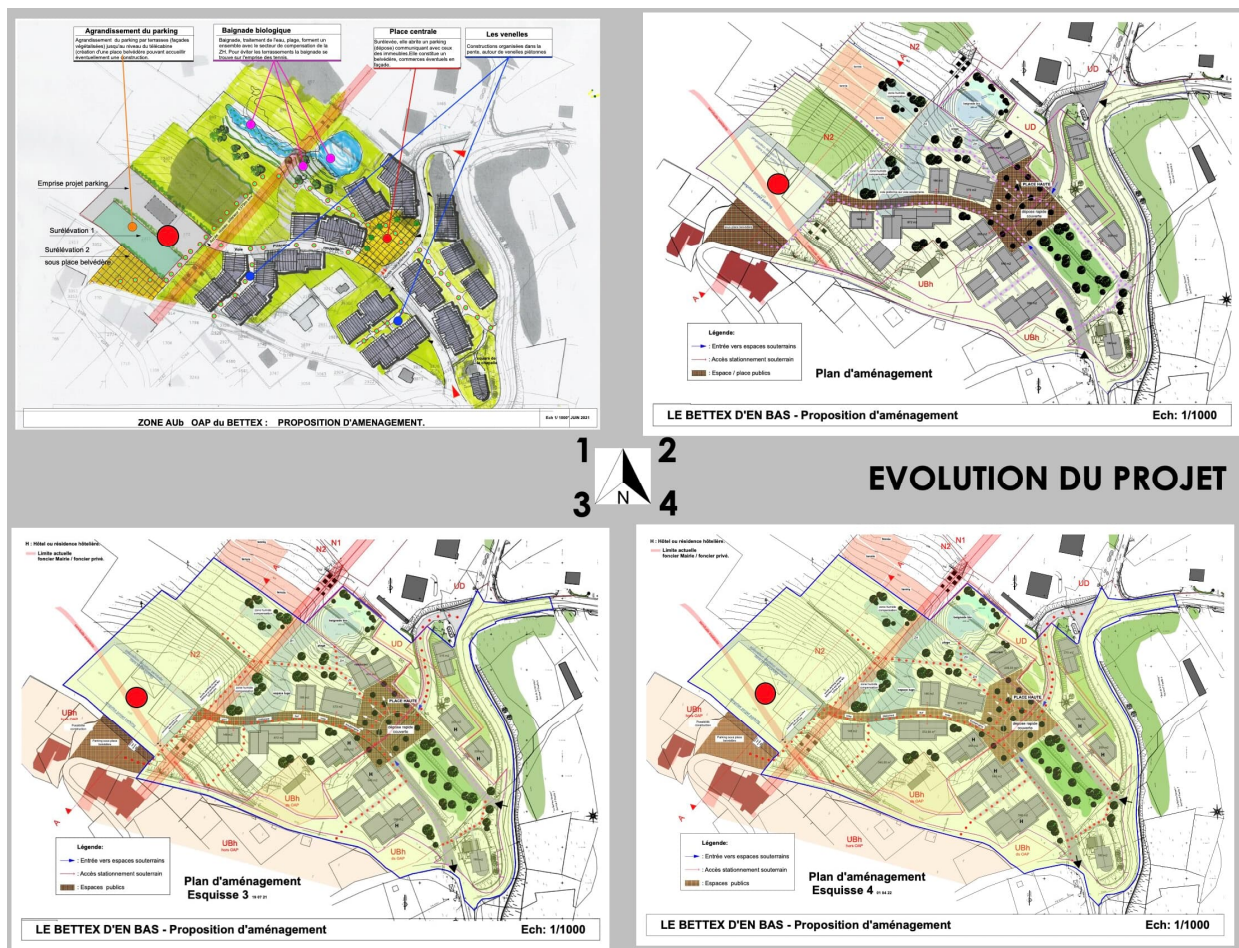
En compatibilité avec l'OAP, le programme d'aménagement global du cœur de station a pour objectif de doter le secteur d'un véritable centre-village, proposant des espaces urbains, commerces et services susceptibles d'attirer des résidents tout au long de l'année.

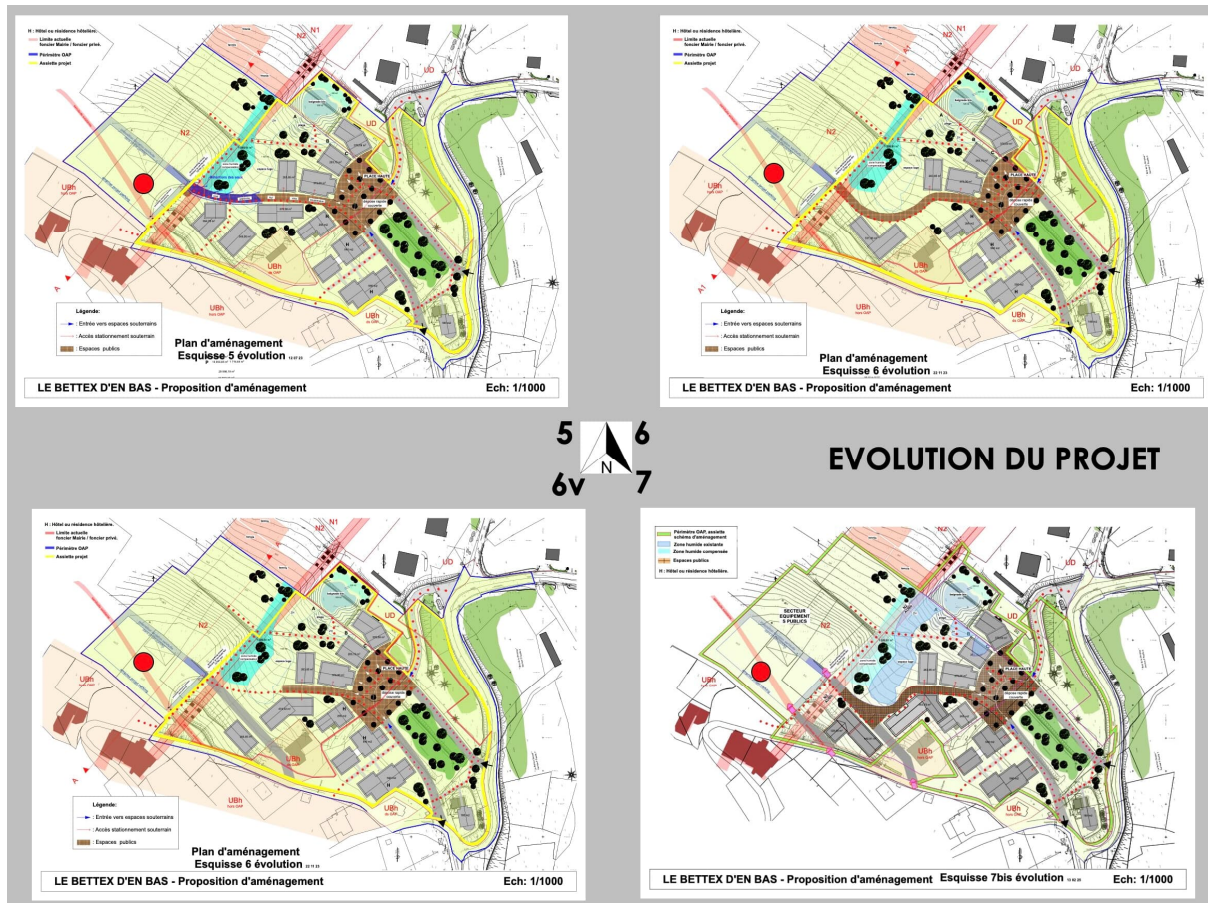
4.1 EVOLUTION DU PROGRAMME D'AMÉNAGEMENTS URBAIN

Au fil des études, le programme d'aménagements urbains du cœur de station a évolué selon les préoccupations suivantes :

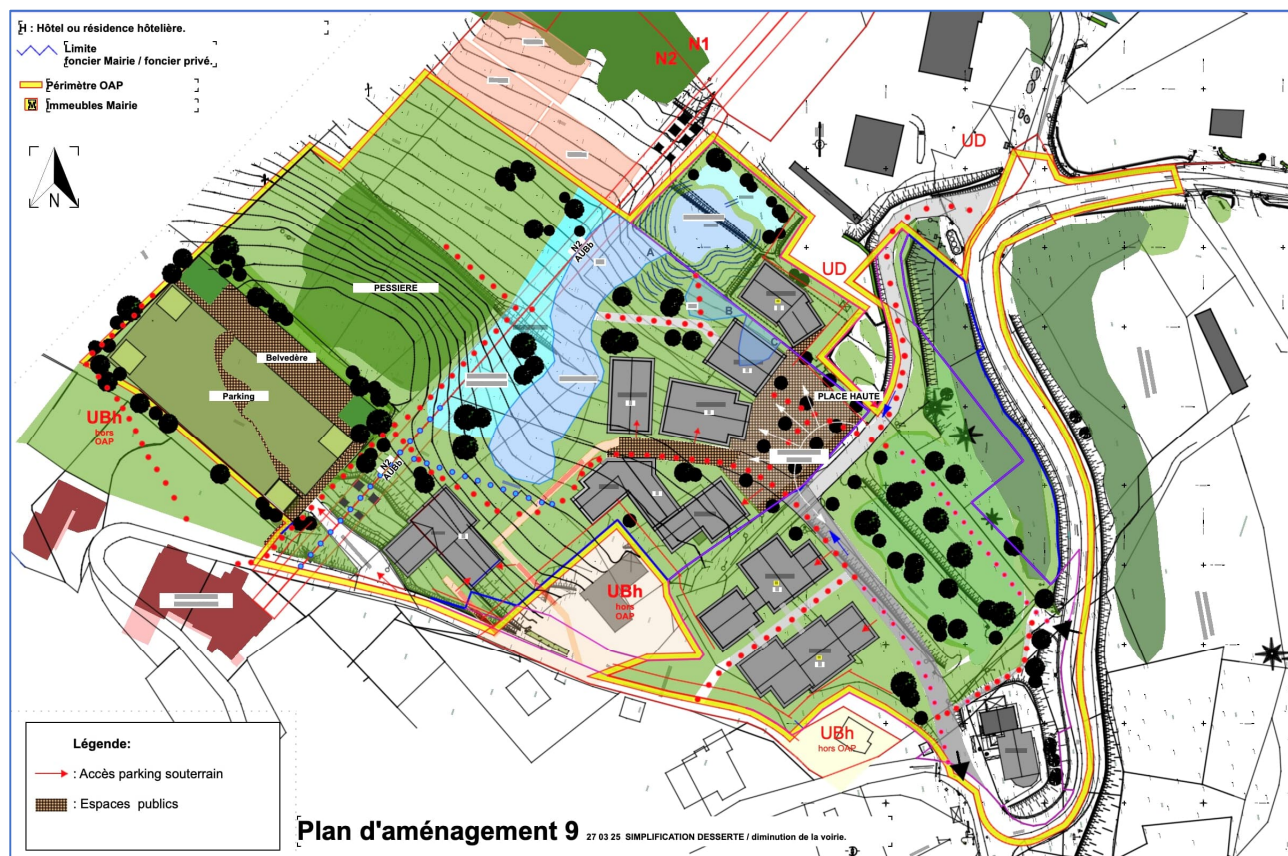
- Limiter au maximum l'impact sur les zones humides répertoriées
- Définir un système desserte minimisant la présence de l'automobile
- Optimiser le projet entre le foncier public et privé

Dans toutes les versions le projet de parking public (point rouge) reste localisé au Sud-Ouest de l'OAP, à proximité des arrivées et départ des télécabines.





4.2 LE PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT RETENU ET LES PROJETS ASSOCIÉS



Le programme d'aménagements retenu

Le parc public

En arrivant sur le site les visiteurs découvriront un parc public offrant une vue sur la chaîne du Mont-Blanc. Le parc arboré prolonge les masses boisées existantes de part et d'autre de la Route du Bettex (RD 343). Prenant place sur le parking existant, ce parc relativement plat, fonctionnera comme un lieu de détente. Ce parc et la placette haute qui le surplombe constituent les deux espaces publics principaux du projet.

Les accès

Deux accès convergent vers le centre du projet occupé par une placette haute dessinée par les futures constructions. Une dépose rapide prend place au droit de la placette abritant une aire de stationnement. Le stationnement se prolonge sous les immeubles.

L'aménagement ne multiplie pas les accès.

La placette

Elle est définie par les façades Est des constructions dessinant un arc de cercle. Des commerces y prendront place. Elle est totalement piétonne. On imagine qu'elle pourra proposer des terrasses de café avec vue sur la chaîne du Mont-Blanc.

Les constructions

La composition est relativement dense. Des venelles piétonnes circulant entre les bâtiments conduisent au départ des remontées mécaniques. L'architecture déclinera les standards de l'habitat traditionnel montagnard : vastes toits, présence affirmée du bois, Les équipements hôteliers sont à l'entrée de l'opération, ancrés dans la pente.

Le bâtiment (repère 4 sur foncier mairie) est desservi par une antenne Sud (servitude). Celle-ci donnera également accès au parking public (cf ci-après).

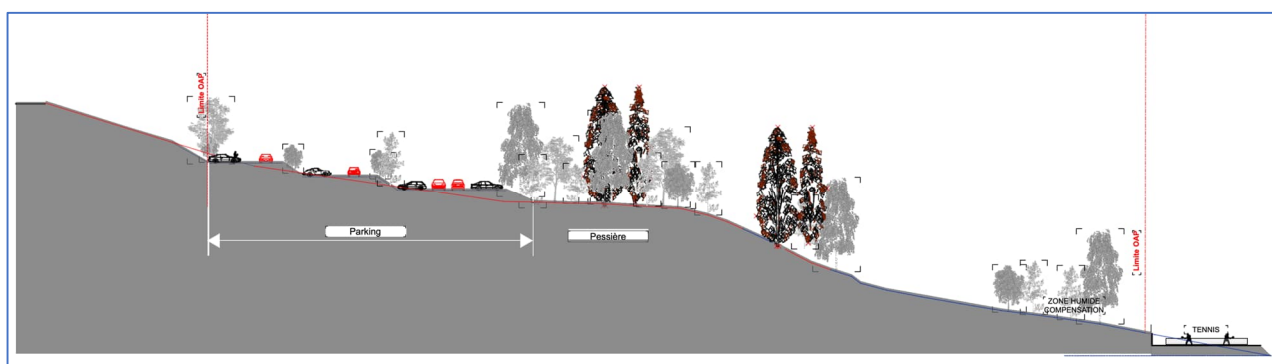
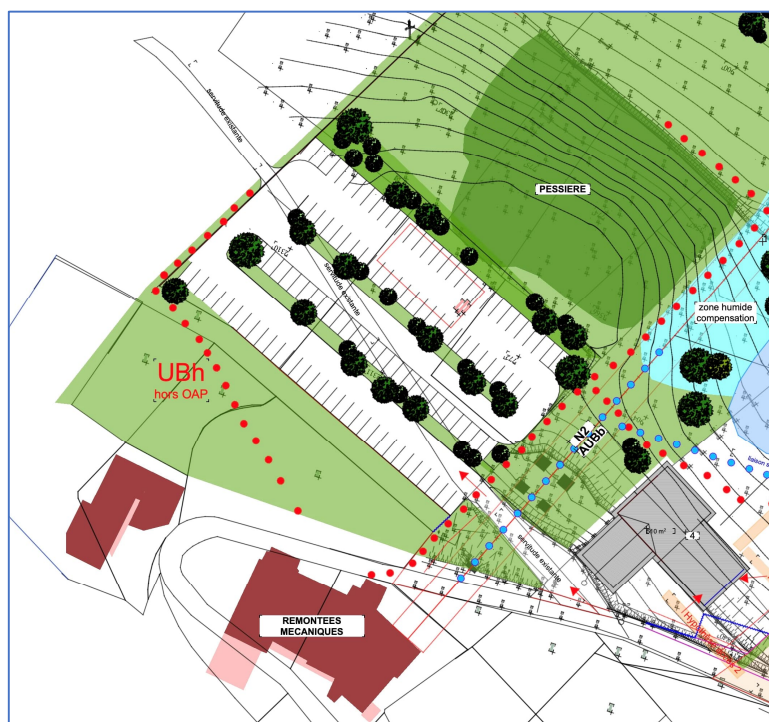
Espaces naturels et paysagers

La partie Ouest de la composition laisse place à la nature et constitue un lien avec les espaces naturel et agricole à l'Ouest. La zone humide conservée et étendue constitue une séquence paysagère du projet. Cet ensemble pourra se prolonger sous forme de baignade biologique (traitement de l'eau par les plantes) aménagée à proximité des tennis, sans extension d'emprise possible sur la zone humide conservée et sans travaux de drainage des talus amont

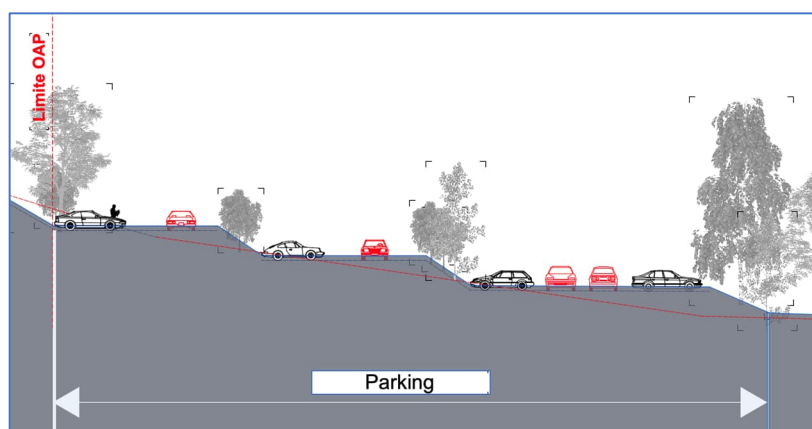
LE PROJET DE PARKING PUBLIC

Deux hypothèses ont été envisagées : la réalisation d'un parking couvert ou d'un parking aérien.

PARKING AÉRIEN (PROJET NON RETENU) :



Profil en long sur la totalité de l'OAP.



Profil sur la largeur du parking

Le parking est limité par la présence de la pessière à l'aval au Nord, que nous ne voulons pas impacter. Sa capacité de 115 places maximum ne permet pas de remplacer l'existant. Il n'a pas été envisagé d'empiéter sur la pessière.

→ Cette solution qui reproduirait un paysage de reflets de carrosserie vu depuis les pistes a été écartée. Elle n'est pas compatible avec la prescription de l'OAP de limiter l'impact du visuel du stationnement.

PARKING COUVERT (PROJET RETENU) :

Le projet de parking couvert reprend les bases d'un premier projet établi en 2018, en l'adaptant aux évolutions progressives du programme d'aménagements du cœur de station et aux enjeux de conservation de la zone humide identifiée depuis.

Le projet de 2018 a déjà fait l'objet d'une demande de permis de construire délivré le 30/01/2018 et d'une demande d'examen au cas par cas le 28/08/2017. L'Autorité environnementale, dans sa décision sous référence 2017-ARA-DP-00640 G 2017-3850 en date du 26/09/2017 n'a pas soumis ce projet à la réalisation d'une Evaluation environnementale.

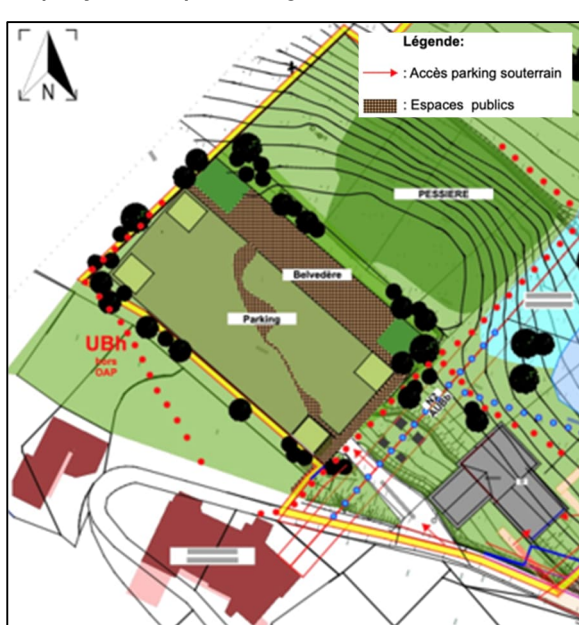
Dans une première version (cf carte ci-après), il s'adaptait à l'un des scénarios d'aménagement du cœur de station (voir chap. 4.1) qui proposait de construire des commerces en zone UBh au sud-ouest de l'OAP, entre la voie et le parking. Dans ce projet, l'accès au parking se faisait en souterrain, en partie basse depuis la voie centrale desservant le hameau.



Plan d'ensemble / entrée aval du parking (non retenu)

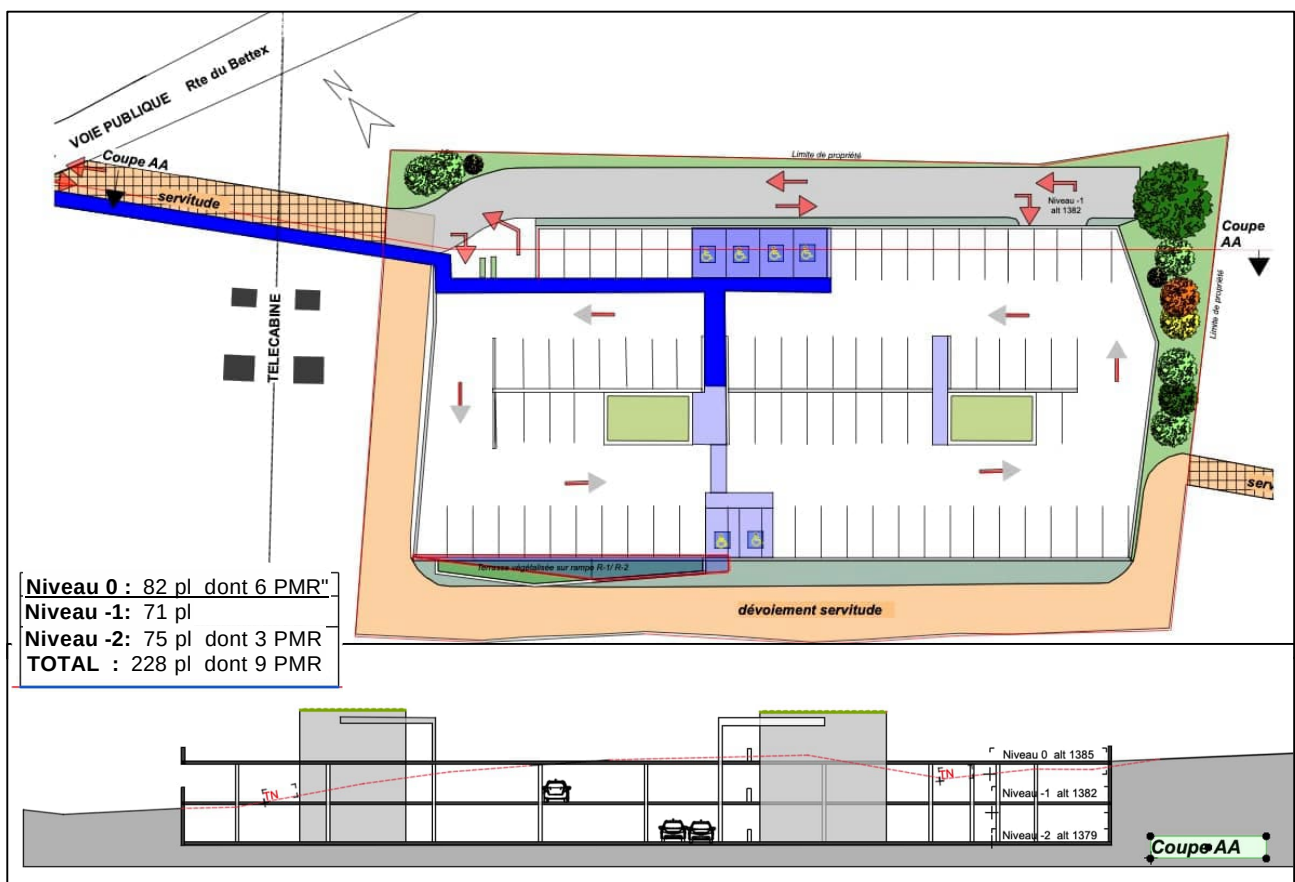
Ce projet a été écarté en raison d'un empiètement trop conséquent de l'accès au parking sur la zone humide et du coût cette voie de desserte.

Le projet retenu est situé dans la même emprise (y compris rétablissement de servitude) et fonctionne à l'identique (accès externe et interne) que celui de 2018. Il compte 228 place sur 3 niveaux, capacité équivalente et volumes identiques au projet de 2018 (227 places sur 3 niveaux). Le projet comprend également la démolition d'un mazot et d'un garage.



Plan-masse du projet de parking retenu

Le plan (ci-après) de la dalle supérieure (niveau R0) est autonome (accès depuis la Route du Bettex). Les niveaux R-1 et R-2 sont accessibles par une rampe extérieure puis des rampes intérieures.



Le projet de parking retenu : Plan du niveau 0 et coupe



Insertion (source NEXALIA - PC 2017)