

# Dossier UTN de Sixt-Fer-à-Cheval et de Samoëns

## VOLET N°2 LE PROJET

Selon l'article R.122-11 du code de l'urbanisme, ce volet précise :  
« Les caractéristiques principales du projet et, notamment, de la demande à satisfaire, des modes d'exploitation et de promotion des hébergements et des équipements ».

# SOMMAIRE

<b>1. RAPPEL DES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET .....</b>	<b>4</b>
<b>2. UNE OFFRE D'HEBERGEMENT A RENFORCER ET A DIVERSIFIER .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1. Eléments fondateurs.....</b>	<b>6</b>
<b>2.2. Le cahier des charges du projet .....</b>	<b>6</b>
2.2.1. Urbanisme, architecture et enjeux.....	6
2.2.2. Une stratégie touristique qui doit répondre à des critères :.....	8
2.2.3. Variantes et scénarios de redéveloppement urbanistique .....	9
<b>2.3. Les composantes du projet .....</b>	<b>16</b>
2.3.1. Le choix d'implantation des hébergements typés .....	16
2.3.2. Les potentialités et contraintes de Salvagny-La Feulatière.....	18
2.3.3. Typologies volumétriques de l'urbanisation .....	22
2.3.4. Mutualisation des parkings invisibles et intégrés .....	24
2.3.5. Produit et place .....	24
2.3.6. L'intérêt du projet auprès des opérateurs potentiels .....	26
<b>2.4. Le projet soumis à autorisation UTN.....</b>	<b>27</b>
2.4.1. Le programme des lits et services .....	27
2.4.2. Principe du plan-masse des hébergements .....	30
2.4.3. Typologie architecturale.....	33
2.4.4. Gestion et durabilité des performances commerciales .....	35
2.4.5. Les réseaux et la viabilisation .....	36
2.4.6. Emplois et logements des saisonniers.....	37
<b>3. LA RESTRUCTURATION DU DOMAINE SKIABLE .....</b>	<b>38</b>
<b>3.1. Eléments fondateurs.....</b>	<b>38</b>
<b>3.2. Les scénarios étudiés .....</b>	<b>40</b>
<b>3.3. Synthèse de l'analyse comparative.....</b>	<b>48</b>
<b>3.4. Le scénario retenu .....</b>	<b>50</b>
3.4.1. Optimisation du projet .....	50
3.4.2. Le projet soumis à autorisation UTN .....	55
<b>4. L'ORGANISATION SPATIALE ET DES DEPLACEMENTS .....</b>	<b>57</b>
<b>4.1. La préservation du Plat de Gers.....</b>	<b>57</b>
<b>4.2. Le parking du téléporté.....</b>	<b>57</b>

<b>4.3.</b>	<b>Le fonctionnement piétons-skieurs sur Salvagny.....</b>	<b>59</b>
4.3.1.	Les piétons.....	59
4.3.2.	Les navettes.....	60
4.3.3.	Les commerces primaires.....	60
4.3.4.	Les liaisons skieurs et le ski débutant.....	60
4.3.5.	Les jeux d'été.....	61
<b>5.</b>	<b>ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT .....</b>	<b>62</b>
<b>5.1.</b>	<b>Actions pour la remise en marché de lits froids.....</b>	<b>62</b>
<b>5.2.</b>	<b>La signalétique et la publicité sur Sixt-Fer-à-Cheval.....</b>	<b>62</b>
<b>5.3.</b>	<b>Traitement esthétique du domaine skiable pour débutants .....</b>	<b>62</b>

# 1. Rappel des enjeux et objectifs du projet

Le décrochage de l'activité touristique, et donc économique du territoire de Sixt-Fer-à-Cheval, est aujourd'hui réel et constaté par les acteurs économiques locaux comme par les habitants.

Les facteurs en cause relèvent autant de la grande faiblesse de la structure commerciale et de services offerts, que d'un domaine skiable actuel inadapté, mais aussi d'une capacité d'accueil qui s'étiole (fermeture d'établissements d'hôtellerie familiale, sortie du secteur marchand de bon nombre d'hébergements diffus, ...).

Alors que la commune bénéficie d'atouts forts (250 000 visiteurs circulent sur le territoire pendant la saison estivale, pour lesquels peu de services sont apportés aujourd'hui, son appartenance au domaine skiable du Grand Massif, une double saisonnalité été/hiver,...), et qu'elle s'est inscrite de longue date dans une logique de protection et de valorisation de l'environnement (réserve naturelle omniprésente sur le territoire communal, démarche « Opération Grands Sites »), les élus souhaitent à présent revaloriser le tissu économique par la mise en place d'une véritable stratégie touristique raisonnée dans le respect des valeurs du territoire.

Ces atouts se doivent d'être confortés dans un projet de développement raisonné, réfléchi et adapté, visant ainsi :

- un fonctionnement sur de larges saisons, a minima via des formules d'accueil, d'hébergement et de services associés (en capacité notamment de capter les flux d'excursionnistes),
- pour l'hiver, garantir une poursuite de l'activité ski, moteur économique du village, avec l'aménagement d'un accès direct au domaine skiable du Grand Massif (liaison par câble et pistes) couplé d'une reconfiguration du domaine ski débutant.

Dans une logique de développement raisonné préservant l'identité, l'image de Sixt-Fer-à-Cheval, la démarche engagée se veut globale et il s'agit conjointement de :

- **RENFORCER LA MOBILISATION ET LA DYNAMISATION DU PARC D'HEBERGEMENT « DIFFUS ».**

Le diagnostic du PLU en cours a permis d'identifier les quelques gisements de réhabilitation du patrimoine bâti dans le but de produire des hébergements à vocation touristique. Le nombre reste limité et l'engagement des travaux relève de la décision des propriétaires et de leur capacité financière effective.

Cela étant, la commune, avec le soutien de son Office de Tourisme, lance une nouvelle opération de sensibilisation des propriétaires sur leur possibilité de proposer leurs biens en location, sous la formule « meublé de tourisme » (démarches, avantages, fiscalité, classement...).

- **RESTRUCTURER LE DOMAINE SKIABLE**, en accord avec l'exploitant, avec le double objectif suivant :

- **La revalorisation des alpages du secteur historique des Vagnys qui sera désarmé (deux télésièges démontés)**, avec des superficies rendues « à la nature » et/ou à l'activité agricole.
- **Le redéploiement du domaine skiable**, conformément au schéma directeur de développement du Grand Massif réactualisé en 2013, et qui prévoit :
  - la réalisation de la liaison Sixt/Flaine, avec la création d'une chaîne d'appareils et la création de nouvelles pistes de ski, qui est soumise au dépôt d'un dossier de demande d'autorisation UTN (en concertation avec la commune de Samoëns largement concernée territorialement),
  - la restructuration du domaine skiable d'apprentissage (traitement du passage de la route) et du secteur des pieds de pistes (zone de départ de la liaison avec Flaine, parking, services, ...).

- **ENCADRER ET MAITRISER LA CREATION DE NOUVEAUX LITS TOURISTIQUES PROFESSIONNELS, RESPECTANT L'IDENTITE TRADITIONNELLE ET PATRIMONIALE DE SIXT-FER-A-CHEVAL.**

Ces nouveaux lits ne sont pas une fin en soi. Ils s'inscrivent dans l'économie générale de la remise à niveau du territoire de Sixt-Fer-à-Cheval et vont permettre à la commune de préserver et conforter l'offre d'accueil et d'hébergement, assurant ainsi à la commune une source d'équilibre commercial toutes saisons.

Le projet propose donc la création d'une nouvelle offre d'hébergements touristiques intégrés au site, respectant l'image et les objectifs de Sixt-Fer-à-Cheval tant en termes de greffe urbaine en harmonie avec les hameaux identitaires et d'inscription paysagère, que de prestations offertes (logements avec services, ouverts à l'année, ...).

Il s'agira **exclusivement de lits professionnels gérés** sous statuts hôteliers ou para-hôteliers. L'objectif est bien d'attribuer des droits à construire à partir du foncier communal prioritairement aux investisseurs durables, éliminant d'emblée les promoteurs nombreux en quête de simples coups immobiliers, ou privilégiant le système défiscalisé fondé sur une propriété atomisée, à l'instar des sites industriels.

Spatialement, ce projet se concentre, dans un premier temps, sur le secteur de Salvagny avec la réalisation dans la continuité urbaine du hameau d'une opération programmée en trois phases de nature à accueillir chacune un à 3 opérateurs touristiques, pour une surface globale de l'ordre de 13 000 m<sup>2</sup> d'hébergements (localisée sur des propriétés en grande partie communales).

Ce choix d'implantation respecte les enjeux agricoles identifiés avec la Chambre d'Agriculture, veillant à ne pas consommer des espaces à enjeux agricoles et à optimiser les dents creuses chaque fois que possible, conduit les extensions au sein ou autour du chef-lieu pour deux raisons majeures tenant aux enjeux agricoles et au faible intérêt porté par des investisseurs durables.

Cette opération fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dans le cadre du PLU, qui prévoit impérativement une réalisation en plusieurs phases afin de garantir une urbanisation en continuité de l'existant, avec de petites opérations de type hôtelières (ou para-hôtelières), successives et adaptées à l'économie du marché (elles-mêmes répondant aux nouvelles attentes des clientèles).

A moyen ou long terme et sur un autre secteur (Lavoisière/La Feulatière), une autre opération d'aménagement distincte est imaginée dans une logique de hameau nouveau pour une surface de 7 000 m<sup>2</sup> d'hébergements, et qui fera également l'objet d'une OAP dans le PLU.

## 2. Une offre d'hébergement à renforcer et à diversifier

### 2.1. Eléments fondateurs

Avec un parc d'hébergement réduit, une faible part de lits professionnels (complétée par des loueurs particuliers mais dont le rendement est faible) et un potentiel de logements « non exploités », la commune s'engage dans une démarche de remobilisation du patrimoine bâti, de commercialisation des lits « tièdes » et d'augmentation de lits « professionnels » marchands.

Cette augmentation du nombre de logements doit s'accompagner d'une diversification de l'offre (nature, gamme, services, ...) et, dans la mesure du possible, rester « concentrée » sur le secteur stratégique de Salvagny car il est à la fois « skis aux pieds » et sur les flux estivaux.

Cette offre de logements doit être accompagnée par une offre d'équipements, de services et de commerces (exemple : activités d'après neige) en phase avec les attentes de la clientèle (ex : le « bien-être »).

Les seuils d'équilibres économiques étudiés portent autour de 1 600 à 2 000 lits, la capacité d'accueil à créer (neufs ou par remise en marché de lits froids et/ou réhabilitation), afin de garantir un réel effet sur l'activité locale et pouvoir participer au financement de l'autre pilier du projet : la restructuration du domaine skiable alpin.

La commune souhaite encadrer et maîtriser la création de nouveaux lits touristiques professionnels, respectant l'identité traditionnelle et patrimoniale selon les points suivants :

- créer une offre d'hébergement complémentaire toute saison, 100 % professionnalisée, de type hôtelière (ensemble de petits programmes avec services),
- respectant les enjeux agricoles et en harmonie avec les hameaux identitaires de Sixt-Fer-à-Cheval.

### 2.2. Le cahier des charges du projet

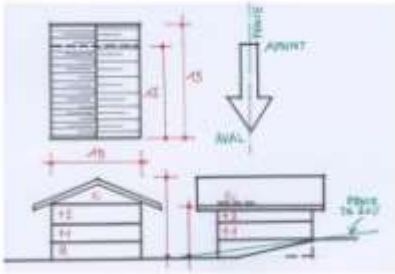
#### 2.2.1. Urbanisme, architecture et enjeux

Avec la fin de la Délégation de Service Public (DSP), les remontées mécaniques de Sixt vont être démontées, ce qui veut dire la fin des activités économiques et humaines de la commune.

Et un pays se meurt quand ses volets sont définitivement clos, quand le bâti n'est plus habité (à part pour quelques privilégiés en résidence secondaire...) et quand le patrimoine architectural, faute d'être entretenu et valorisé, tombe en ruines.

A cette cascade de détérioration architecturale suivent les dysfonctionnements de services et d'urbanisme, puis le pays devient peu à peu une friche.

En réponse à ces enjeux, le projet d'environ 1600/2000 lits chauds nouveaux en connexion avec le domaine du Grand Massif répond au cahier des charges précité et peut se localiser entre le chef-lieu de Sixt et Salvagny : où et comment doit-il se développer ?

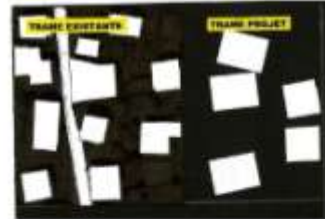


160 m<sup>2</sup> SDP  
 R + 2 + C = 450m<sup>2</sup> SDP = 1 BLOC  
 20 000 m<sup>2</sup> = 45 BLOCS  
 300 PARKINGS = 1 pour 70m<sup>2</sup> SDP  
 = 12 granges à voitures



**VOLUMETRIE :**

Emprise au sol qui s'inspire du maillage villageois pour une trame à taille humaine.



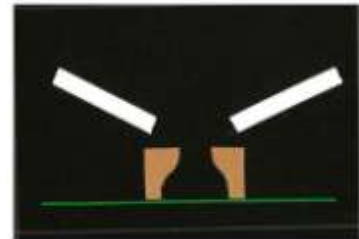
**HABITATION :**

Vocation totale pour de l'habitat de 3 niveaux avec combles pour une analogie volumétrique.



**SPÉCIFICITÉS :**

Relier les unités d'hébergements par des éléments bas inspirés des granges.



**HARMONISER – DIVERSIFIER :**

Concevoir un habitat touristique inspiré du patrimoine local et s'imbriquant harmonieusement grâce à des connotations plus contemporaines.





#### TOPOGRAPHIE :

Valorisation du pignon pour un R - 1 + 1 + 1 + C depuis l'amont  
R + 2 + C depuis l'aval.  
Une lecture simple et fonctionnelle du bâti.



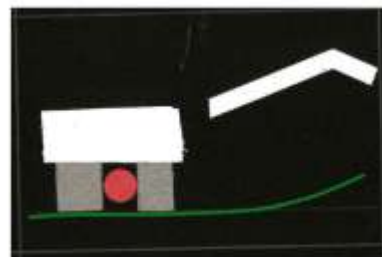
#### ARCHITECTURE, VIDES / PLEINS :

Rez/minéral (pierres) + étages / végétal (bois).  
Ouvrir les pleins en vitrages  
et magnifier les balcons – séchoirs  
en terrasses – panoramas.



#### PATRIMOINE :

Reprendre les alcôves, les coursives,  
les modénatures.  
  
Proposer de belles vues sur le paysage et la nature.



### 2.2.2. Une stratégie touristique qui doit répondre à des critères :

L'équilibre de l'opération de démantèlement des deux télésièges existants obsolètes, de mise en valeur du ski débutant, de valorisation de la piste « des cascades » avec téléporté(s) direct(s) d'accès à Flaine-Grand Massif repose notamment sur une planification globale équilibrant le tourisme avec les perspectives de développement communal.

Mais, surtout, une telle opération doit respecter les équilibres paysagers et les villages de Sixt-Fer-à-Cheval en renforçant le centre bourg et en préservant l'architecture des hameaux. Cette stratégie de valorisation environnementale induit des liaisons soignées et plutôt douces entre le chef-lieu et Salvagny-Cascades.

Le développement touristique de Sixt-Fer-à-Cheval prend en compte trois postulats de base :

#### a) Une offre touristique variée mais diluée :

L'offre touristique recensée actuelle représente environ 850 lits, mais de typologie variée. Ce quota est à intégrer dans une nouvelle politique de développement de lits chauds et surtout à recadrer avec l'évolution qualitative (donc quantitative) du nouveau produit « liaison Flaine - ski Grand Massif ». Ce produit « Flaine » est aussi intégré dans l'économie d'été.

Et, surtout, il s'agit de mettre à disposition des hébergements typés et variés pour la clientèle multi saison qui fréquente le grand site du Fer-à-Cheval (aucune possibilité aujourd'hui de dormir une NUIT et de visiter un JOUR...). L'offre touristique pourra alors capter cette clientèle pluri saisonnière pour lui faire découvrir « l'autre » cirque, celui des Fonds, la cascade du Rouget, Salvagny, etc...



b) Une stratégie touristique avec son cahier des charges :

Le potentiel d'hébergements futurs doit être en cohérence avec le Produit Eté-Hiver de Sixt-Fer-à-Cheval-Grand Massif, mais doit surtout être localisé selon des considérations, voire des normes, voire des règles (en tous cas : selon un schéma cohérent et viable). Cette localisation des lits répond à un cahier des charges précis :

- être situés à proximité immédiate des services,
- ne jamais dépasser 400 m de cheminements à pied et avec une faible pente des parcours,
- proposer un appareil commercial adapté et pratique (c'est-à-dire proche des lits, mais aussi des activités),
- être bien situé : au soleil/sur les vues du paysage/près du produit-village/près de l'animation ; et avec son contraire : sans ombre portée/sans vis-à-vis/dans la nature/au calme... Cette ambivalence devient vite une ambiguïté, d'où la nécessité de concevoir un potentiel d'hébergements qui soit « dans l'air du temps » donc « dans le produit ».

c) Une réflexion globale qui axe le projet sur les usages du site :

L'essentiel de l'activité étant le tourisme de neige et plus particulièrement le ski de descente, la position de la gare du téléporté, son emprise géographique, sa volumétrie, son impact paysager, son insertion sont primordiaux. Mais c'est surtout le cheminement des accès à cet équipement et des retours aux hébergements (en fin de journée, après l'effort, et quand le client n'accepte -au mieux- qu'une dernière descente gravitaire...) qui doit être de qualité.

Il convient également de mettre en place un ski de proximité, de promenade, qui pourrait s'établir autour du triangle de La Glière - Hauterive, en connexion directe avec le bourg et Salvagny.

Enfin, cette activité touristique doit se développer à travers le bourg central de Sixt-Fer-à-Cheval, et pour desservir tous les hameaux (jusqu'au site de ski nordique du fond de vallée...). En cela, le ski de fond doit servir de « fil blanc » le long du « fil bleu ». Et une recherche de valorisation complémentaire en été sur ce même parcours viendrait le compléter par une fonction de « fil vert ».

### **2.2.3. Variantes et scénarios de redéveloppement urbanistique**

La méthode appliquée correspond à une mise en adéquation des paramètres qui se sont révélés dans l'Histoire de l'aménagement de la montagne (française) et dont Sixt-Fer-à-Cheval est un exemple :

- le développement et la protection agricole,
- la réalisation des voies de communication,
- l'installation des activités agricoles, pastorales ou forestières (et plus tard minières ou artisanales) dans des lieux, des espaces, des hameaux, des villages ; donc le positionnement de l'habitat,
- l'avènement du tourisme, d'abord d'été, puis d'hiver,
- la révolution (un peu plus d'un siècle) du mode de vie, du travail et du loisir (« découverte » du 20<sup>ème</sup> siècle) et l'avènement de la réglementation,
- la caractéristique du 21<sup>ème</sup> siècle : proposer un produit touristique qui valorise et développe l'économie et le paysage tout en protégeant l'environnement.

Le produit actuel simule un besoin à terme d'environ 1600 lits nouveaux à développer en symbiose avec le produit touristique projeté.

La simulation du développement des nouveaux lits prend comme typologie d'habitat la morphologie locale : environ 12 m x 15 m, R +2 ou R – 1 + C + 1, soit environ une cinquantaine d'unités de 450 à 500 m<sup>2</sup> SDP (environ 20.000 m<sup>2</sup>).

Pour cela, on peut mettre en place trois typologies différentes, qui induisent trois scénarios.

- **SCENARIO 1**

Relier systématiquement l'ancien au nouveau, dans tous les domaines : spatiaux, fonctionnels, humains, patrimoniaux, paysagers, etc...

Ce scénario est celui de « l'Histoire », au fil des ans, des opportunités, des successions :

SCENARIO 1 : ETALEMENT – DILUTION

Le développement du bâti et des lits touristiques se dilue dans les « vides » et les espaces constructibles du document d'urbanisme.

Ce scénario est celui du remplissage, même si la caractéristique de développement autour des hameaux paraît bénéfique pour le paysage.

En fait, ce resserrement systématique induit une viabilisation multiple des routes, des réseaux, des équipements et un surcoût de viabilité hivernale. Le développement se fait au coup par coup et en fonction des opportunités d'opérations.

Ce scénario induit des difficultés de liaisons avec les activités du ski et avec les équipements. C'est le scénario contradictoire avec la Loi Montagne et difficile à justifier dans le cadre réglementaire du PLU car contraire à la Loi ALUR.

Il induit un essaimage global des constructions et un étalage des équipements et s'assimile à un mitage du paysage.

C'est aussi, par sa nature mal maîtrisée (parce que mal maîtrisable) un aménagement au coup par coup, **long** et peu adapté aux investissements d'opérations réelles de développement. Ce scénario n'a donc pas été retenu parce que non réaliste dans le temps.

Le comblement des dents creuses a été partiellement retenu dans le PLU et plutôt limité, à destination d'habitat permanent. Le maillage des multiples parcelles avec une complexité de propriétaires privés était également un obstacle de taille.



**SCENARIO 1**

▲▲ Le Nord-Sud  
●●●●● Habitats existants

- **SCENARIO 2**

Regrouper le développement en (re)déploiement autour des hameaux ou groupes bâtis de moyenne densité, en forme de pôles différemment regroupés.

Ce scénario est celui de la recherche de différentes polarisations en transition entre le bourg et Salvagny, y compris le renforcement de la partie ouest du bourg.

#### SCENARIO 2 : GROUPEMENT – SATELLISATION

Le développement des nouveaux lits touristiques se regroupe en différents pôles plus ou moins denses et selon un rythme intéressant au niveau du paysage (ponctuation tous les 300/400 mètres) : La Chapelle, Le Fay, Salvagny...

Ce scénario est celui du groupement, de la satellisation, qui paraît attractive quant à l'intégration paysagère et environnementale : on regroupe, on affirme, on valorise... Mais en fait, ce scénario est aussi celui qui « referme » les constructions vernaculaires et qui les « enferme ». Le contour disparaît, caché par une couronne de bâti nouveau, ce qui induit des fermetures de vues remarquables, de perceptions et des coûts de prescriptions architecturales notoires. Le patrimoine enserré disparaît peu à peu...

Les coûts de viabilisation et de voiries sur quatre pôles (ou trois) sont multipliés. Ce scénario induit une sectorisation, une compétition du produit touristique et non pas une diversité. La gestion devient difficilement cohérente, notamment pour l'opérateur qui disperse ses services et son produit. Cette dispersion des voiries-réseaux-divers, des liaisons et des équipements devient sur Sixt-Salvagny un aménagement « tri-logique », avec un obstacle majeur préliminaire : il devient dépendant d'un maillage parcellaire et est dicté par la notion de propriété (privée). La maîtrise du foncier devient le vecteur décisionnel dans le Temps et dans l'Espace.

C'est un aménagement cher et lié aux opportunités foncières.

Ce scénario met en valeur le tissu urbain du chef-lieu, qui retrouve une épaisseur urbaine : le confortement du bourg en « porte d'entrée » du Grand-Site est retenu pour de l'habitat permanent et de l'appoint touristique. Mais les coûts de viabilités à créer et à gérer (viabilité hivernale...) ont induit un scénario qui a été rejeté.



- **SCENARIO 3 : Renforcement - Protection**

Renforcer l'appareil touristique et l'offre en hébergements autour du potentiel existant et futur, pour un parfait remplissage des lits. Le scénario reste dans tout l'Arc Alpin celui qui protège l'activité touristique en place et qui pérennise les produits pluri saisonniers de montagne. Car le client veut toujours être les pieds dans les pistes (de ski ou de chemins d'été), avec la contradiction du calme et du silence absolu... proche des commerces et des services...

C'est en cela le scénario de la protection du paysage (on valorise les hameaux et on se développe en continuité et non pas « autour » pour, à terme, les étouffer...). Le développement du bourg se connecte au produit touristique global et les pôles renforcés sont Salvagny et La Feulatière.

La viabilisation et les voiries sont recentrées.

L'aménagement est réaliste par rapport aux cahiers des charges des hébergeurs. Les phasages sont possibles par excroissance du plan compositionnel de base bien établi et le projet correspond à un développement touristique villageois.

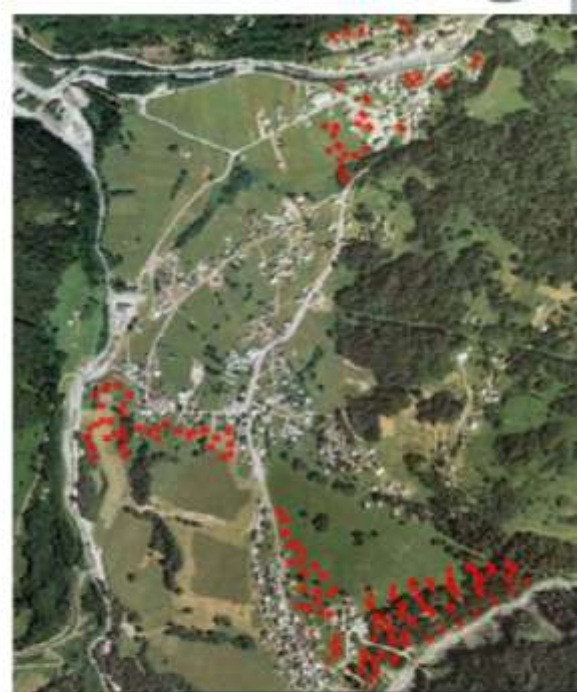
Et, surtout, pour une gestion pérenne, le produit touristique offre des lits avec une vraie vue sur la montagne, au soleil, en connexion directe avec tous les équipements : le concept est « fait-pour-ça ». A la fois à l'écart et au centre du village de Sixt-Fer-à-Cheval, ce produit hiver-été offre une image réaliste qui correspond aux attentes de la clientèle. De plus, il est possible de recréer un concept sans voitures (les parkings sont en bordure et cachés) avec à la fois des cheminements aisés plats (le long des courbes de niveaux, avec intégration des normes PMR), et une desserte fonctionnelle.

C'est un aménagement viable et en adéquation avec les cahiers des charges des « vendeurs de séjours »...

Enfin, la quasi-totalité du foncier appartient à la commune, ce qui favorise la planification et allège considérablement les coûts de cession foncière.

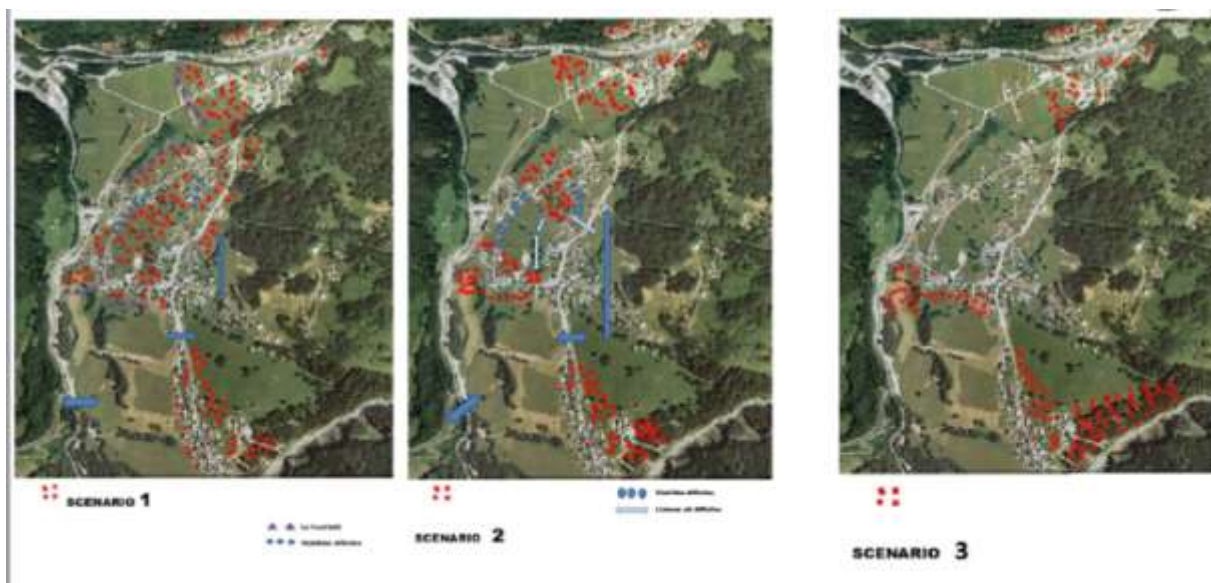
Ce scénario a été retenu comme le plus en adéquation avec la protection de l'environnement et la pérennité d'un vrai produit pluri saisonnier de lits chauds.

L'évolution de ce scénario 3 a permis de s'affranchir des problèmes viaires complexes d'accès et de propriétés foncières privées multiples sur le secteur de Fay, en reportant environ un tiers du projet sur le secteur de La Feulatière, en recalant le projet avec les risques naturels



  
**SCENARIO 3**

• **POINTS FORTS – POINTS FAIBLES = Synthèse des 3 scénarios**



**SCENARIO 1**

**ETALEMENT - DILUTION**

DENTS CREUSES - REMPLISSAGES  
 VIABILISATION MULTIPLE  
 COUP PAR COUP  
 OPPORTUNITES D'OPERATIONS  
 DIFFICULTES LIAISONS SKI ET EQUIPEMENTS  
 ESSAIMAGE - ETALAGE - MITAGE

SCENARIO LONG..... REJETÉ

**SCENARIO 2**

**GROUPEMENT - SATELLISATION**

DEPLOIEMENT - EXISTANT  
 VIABILISATION - VOIRIES SUR 3 POLES  
 SECTORISATION - COMPETITION – INCOHERENCE GESTION  
 DIFFICULTE D'OPERATEURS  
 DISPERSION DES VRD, DES LIAISONS, DES EQUIPEMENTS  
 « TRI-LOGIQUE », DEPENDANT DU FONCIER

SCENARIO CHER..... REJETÉ

**SCENARIO 3**

**RENFORCEMENT - PROTECTION**

PRODUIT - ACCOMPAGNEMENT  
 VIABILISATION - VOIRIES RECENTREES  
 AMENAGEMENT REALISTE – PHASAGES POSSIBLES  
 DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE VILLAGEOIS  
 GESTION PERENNE, VRAIES VUES « A L'ECART + AU CENTRE »  
 PRODUIT HIVER-ETE, IMAGE REALISTE

**SCENARIO VIABLE..... RETENU**

L'ensemble du site chef-lieu + Salvagny représente l'essentiel du territoire communal habité et habitable. Ce secteur a fait l'objet de l'étude de trois scénarios :

1. Remplissage en continuité depuis le pôle central du bourg jusqu'au village de Salvagny pour une option de liaison fonctionnelle valorisant les deux entités. Cet aménagement permet de rentabiliser les équipements et de se développer le long des routes et des infrastructures. Mais la Commission a rejeté ce scénario dit de cordon ombilical, qui essaime l'urbanisation et va à l'encontre de la volonté de préserver le foncier. Cette solution de mitage est donc trop consommatrice d'espaces et déstructure le paysage.
2. Remplissage prioritaire des dents creuses et autour des entités principales que sont le bourg, Salvagny-ouest, cœur de Salvagny et Feulatière. Cet aménagement correspond à une greffe directe sur les viabilités, mais n'est pas compatible avec les accès et dessertes qui posent des problèmes de gabarits et de sécurité avec le maillage déjà très serré et complexe des rues, ou ruelles, de dessertes. Et, de plus, l'enserrement tend à masquer et à cacher les bâtiments anciens emblématiques du caractère architectural patrimonial de Sixt-Fer-à-Cheval. Enfin, la propriété foncière privative et le maillage foncier rendent souvent impossibles ces constructions.
3. Préservation des contours des villages et continuité de la forme foncière, harmonieuse et spatiale de certains villages sélectionnés, en réalisant des extensions imbriquées. Ainsi, le mitage était proscrit, l'étouffement des hameaux était évité et la valorisation du chef-lieu et de tous les hameaux préservait l'environnement, le foncier et les paysages de Sixt-Fer-à-Cheval qui ont fait sa renommée.

Sur l'ensemble des villages et des écarts, ce principe d'urbanisme et d'architecture fortement identitaire doit être repris pour une bonne intégration dans le paysage. Le zonage est surtout le garant d'une sauvegarde des contours existants mis en valeur, sans aucun mitage, mais avec une préservation du patrimoine paysager et architectural, jusqu'au choix particulièrement étudié des matériaux et des couleurs, pour une intégration parfaite. L'analyse multicritère a donc valorisé le scénario de réaliser les 1600 à 1700 nouveaux lits en extension directe de l'amont de La Feulatière et en imbrication-extension de continuité directe de l'amont de Salvagny.

- **Les aménagements d'accompagnement : parkings, gare de téléporté, navettes, circulations douces et stationnements**

Les enjeux du projet sont relatifs à la création de lits aisément connectés sur la gare du téléporté projeté et conduisant à Flaine et sur l'arrivée de la piste existante « des Cascades ».

Cette piste débouche actuellement rive gauche du Giffre des Fonds et traverse le torrent par une passerelle-pont existante et adaptée. C'est donc rive droite, c'est-à-dire au pied du domaine skiable débutants actuel de Sixt que seront implantés la gare et les parkings, soit 300 places ce qui représente une emprise au sol d'environ un hectare. Une extension possible de 200 places futures est à projeter.

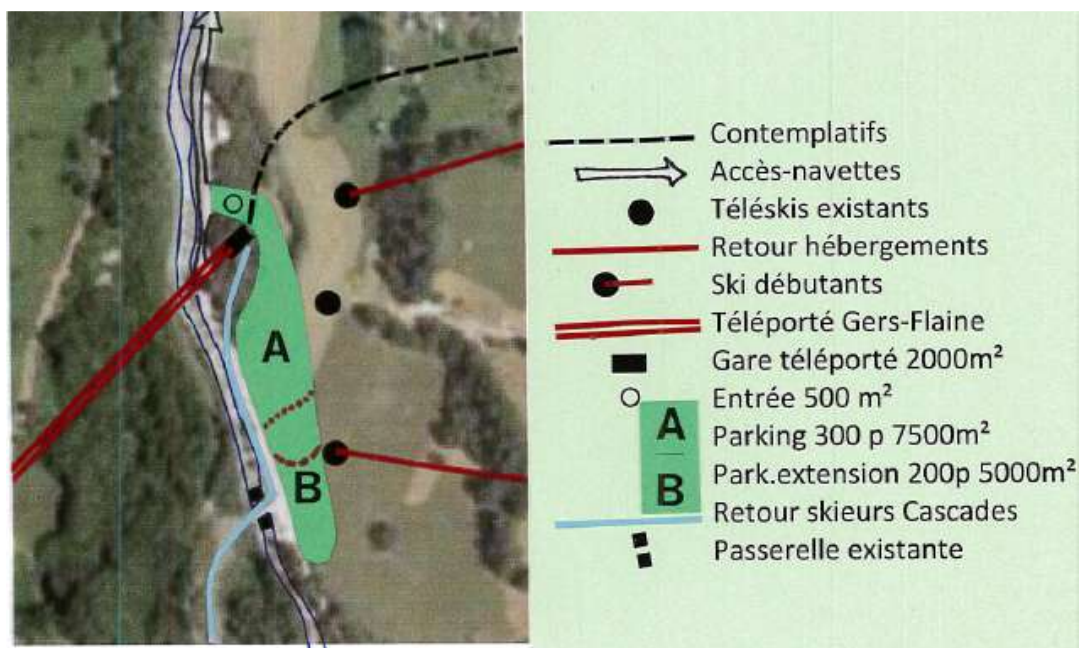
La route d'accès depuis le bourg de Sixt existe jusqu'à ce site, le long du torrent et correspond à sa fonction future de desserte des parkings.

Les navettes actuelles empruntent cette route, d'où son bon état qu'on peut vérifier. Ces navettes qui sont celles en complément des dessertes des hameaux et relatives aux transports en commun couvrant le territoire de Sixt-Fer-à-Cheval, seront repositionnées dans le plan global des nouveaux lits de La Feulatière-Salvagny.

La connexion entre le centre bourg de Sixt-Fer-à-Cheval, les hameaux de la vallée, les nouveaux lits chauds de Salvagny et le téléporté de Flaine est donc assurée, en totale adéquation avec le maillage de modes doux de la commune et le PLU.

Les cheminements piétons et les promenades « contemplatives » sont aussi un élément structurant important pour le produit des nouveaux lits et pour la qualité de valorisation des villages.

Le programme prévoit de bien relier le domaine skiable « débutants » existant à tous les hébergements, mais aussi de lui conférer une fonction de « déplacements » pour rejoindre à la fois le téléporté (aller) et les hébergements (retour). Dans le cadre de ce fonctionnement global, la césure de la Route de Salvagny au cœur de ce domaine « débutants » est un des éléments du cahier des charges du projet.



Sur les secteurs dédiés à l'hébergement, les voiries de desserte à prolonger au-delà des secteurs amont de Feulatière et de Salvagny, ainsi que les prolongements de réseaux secs et humides sont un préalable au projet. Il n'y aura pas de nouvelles routes de dessertes primaires, mais plutôt des infrastructures secondaires.

Le cahier des charges du projet prévoit de « cacher » la majorité des voitures dans des parkings couverts pour ne pas polluer le paysage si harmonieux des chalets de Salvagny.

Les espaces non bâtis de qualité et les cheminements aisés de piétons sont aussi un objectif du projet à intégrer dès les premières conceptions et dans les coûts de construction : le non-construit est tout aussi important que le bâti. Et c'est précisément sur ces particularités que se construit tout « Bon Produit » et toute revalorisation d'image de marque.

Sixt-Fer-à-Cheval saisit l'opportunité de ce projet global pour se repositionner sur le créneau de la moyenne montagne agréable à vivre et connectée à un sommet enneigé emblématique : les Grandes Platières de Flaine.

## 2.3. Les composantes du projet

### 2.3.1. Le choix d'implantation des hébergements typés

Depuis longtemps mais surtout dès l'hiver 2014-2015, la Commune de Sixt-Fer-à-Cheval a conduit une réflexion de localisation des nouveaux hébergements et de typologie de ces logements, en adéquation avec l'opportunité de relier Sixt-Fer-à-Cheval à Flaine grâce à un téléporté, alors que ses deux télésièges vont s'arrêter...

Elle a confié aux bureaux d'études une approche environnementale de son urbanisme et une vérification de positionnement du produit voulu en para-hôtelier. Car on peut saluer les Sizerets, dans l'histoire, de ne pas avoir cédé aux sirènes des lotissements et des programmes immobiliers en pures résidences secondaires. Le foncier de proximité est donc demeuré quasi « intact », ce qui permet aujourd'hui de réaliser un vrai produit de Résidences Hôtelières et non pas de Résidences de Tourisme.

Ce dernier type d'hébergements mono-unique dit de Revitalisation Rurale auquel a (aussi) échappé Sixt-Fer-à-Cheval n'est pas réalisable dans un tissu de villages et correspond à des « immeubles » (ou grands chalets au mieux...) qui sont plus en réponse à du quantitatif qu'à du qualitatif. Il s'agit de pérenniser le produit dès le départ, de l'assurer dans le temps et de l'insérer dans l'espace.

Le projet est né de deux démarches :  
- où construire ?  
- quoi construire ?

La PARTIE 1 précédente fait état de 3 scénarios de développement et de celui préférentiel de « renforcement-protection » retenu comme le seul viable.

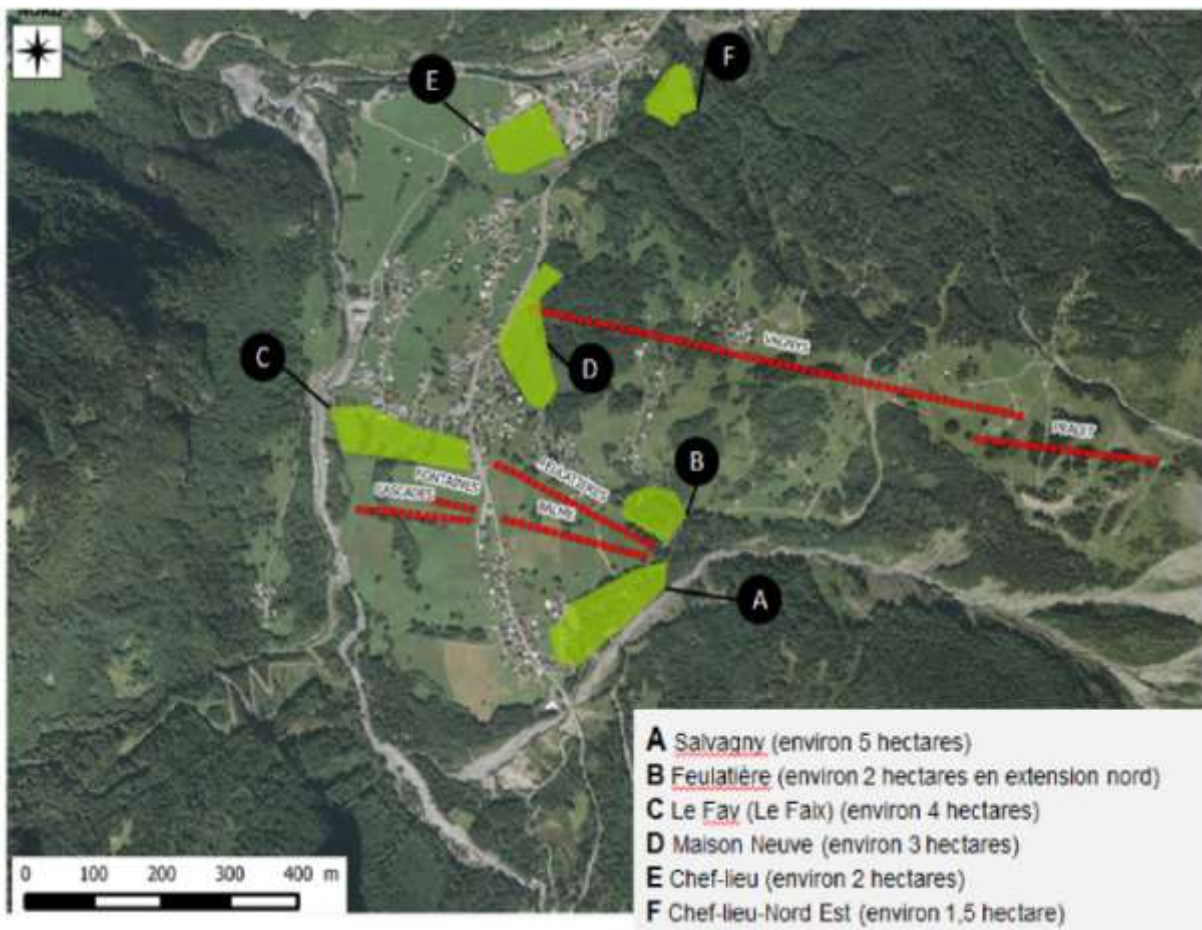
L'approche environnementale exigée par la Commune correspond à ce scénario de protection du paysage.

Il s'agit pleinement de valoriser les hameaux et de se développer en continuité et non pas « autour » pour à terme les étouffer... Sur cette base environnementale, les garanties de réussite et de pérennité des hébergements para-hôtelières exigés par le marché ont analysé, répertorié, invalidé ou sélectionné toutes les zones foncières préférentielles pour accueillir le développement touristique prévu.

Les opportunités de développement correspondaient à 6 secteurs représentant plus de 17 hectares :

- 1 - Prolongement direct du village de Salvagny, en continuité amont et sur 5 hectares environ.
- 2 - Prolongement des quelques écarts côté est du hameau de Feulatière, sur environ 2 hectares.
- 3 - Couronne parallèle du hameau du Fay, plein sud, au pied du ski, sur le layon libre entre le bâti et le ski débutants : environ 4 hectares.
- 4 - Reconquête du pied du domaine skiable à démonter au pied du télésiège des Vagnys : secteur de Maison Neuve sur environ 3 hectares.
- 5 - Excroissance du chef-lieu de Sixt-Fer-à-Cheval à l'ouest : environ 2 hectares.
- 6 - Mise en valeur d'un plateau vierge surplombant l'est du chef-lieu de Sixt-Fer-à-Cheval, soit entre 1,5 et 2 hectares.





La zone 3 de Fay, difficilement accessible par des dessertes sûres, avec d'innombrables propriétés foncières privées et en barrage visuel devant le village remarquable a été proscrite.

La zone 4 de Maison Neuve ne faisant pas l'objet d'une maîtrise foncière communale et aux faibles atouts topographiques a été abandonnée. De plus, sa valeur agricole est présente.

La zone 5 du chef-lieu est apparue éloignée du domaine skiable et non conforme aux opérateurs.

La zone 6 du plateau à l'est de Sixt-Fer-à-Cheval, également éloignée et ombragée était extrêmement compliquée à viabiliser.

Les analyses multicritères et l'élaboration du PLU ont retenu les zones 1 et 2 de Salvagny et Feulatière où les risques naturels précisent les contours des zones urbanisables et, surtout, où la commune est propriétaire à majorité.

Ainsi, le développement du bourg se connecte au produit touristique global et les pôles renforcés sont Salvagny et Feulatière.

La viabilisation et les voiries sont recentrées. Ce choix d'implantation est surtout celui qui consomme le moins d'espace foncier puisque le pochage des bâtiments représente une emprise limitée de 4 hectares.

L'aménagement est réaliste par rapport aux cahiers des charges des hébergeurs. Les phasages sont possibles par excroissance du plan compositionnel de base et le projet correspond à un développement touristique villageois qui « protège » le village.

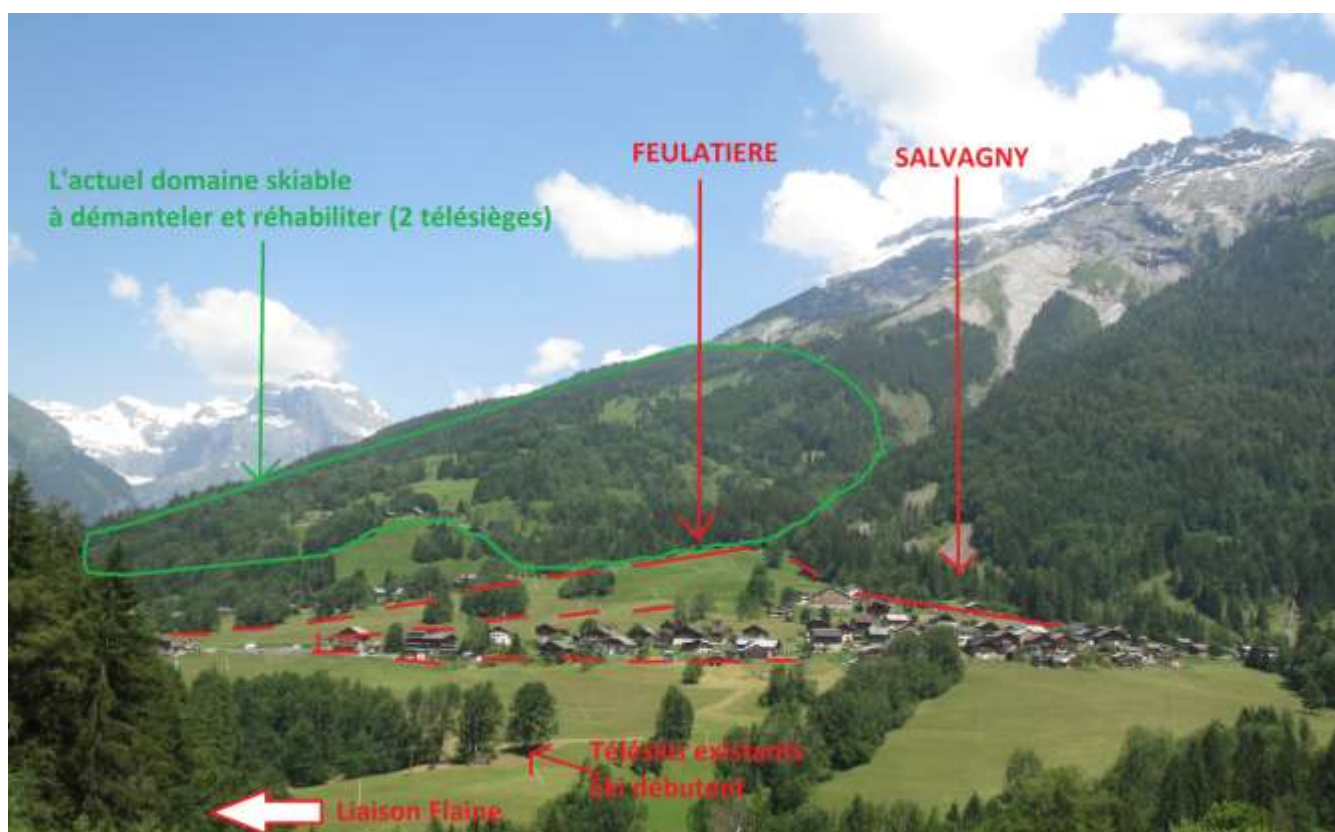
Et, surtout, pour une gestion pérenne et pour attirer les investisseurs, le produit touristique offre des lits avec une vraie vue sur la montagne, au soleil, en connexion directe avec tous les équipements. Le concept est « fait-pour-ça ». Le test opérateurs en a vérifié la véracité (cf. documents en annexes).

### 2.3.2. Les potentialités et contraintes de Salvagny-La Feulatière

L'équilibre d'opération est relatif au démantèlement du domaine skiable (deux télésièges), à la création du téléporté conduisant à Gers puis à Flaine, à la création de 1600 à 2000 lits chauds (soit 20.000 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher) avec services et logement de personnel. Et, bien entendu, pour garantir que ces lits soient chauds, il convient de sélectionner le(s) meilleur(s) site(s) fonctionnels, environnementaux, paysagers et fonciers.

Les deux secteurs de Salvagny et Feulatière résultent donc d'un choix de scénarios et des critères précités avantages/inconvénients entre les 6 zones répertoriées.

La situation de ces deux sites proches, en couronne autour du domaine skiable débutant revalorisé, bien intégrés dans un secteur à la fois artificiellement enrésiné et colonisé par des feuillus sans valeur forestière et en prés de lisières de ces bois, permet un bon ensoleillement et des vues de qualité. Mais surtout, cette continuité des hameaux desservis par une route rend les deux sites facilement accessibles.



Les contraintes sont essentiellement liées à la prise en compte de l'éloignement des risques naturels répertoriés, aux enjeux environnementaux et paysagers de volume, d'architecture et d'insertion, ainsi qu'aux contextes réglementaires d'urbanisme.

Ces deux zones sont classées, 1 AUT au PLU avec plan d'ensemble soumis à une Orientation d'Aménagement et de Programmation – OAP. Elles sont donc adaptées.



### L'arrivée dans le village de Salvagny : paysage valorisé.

- A gauche : les derniers écarts de Feulatière : 7 000 m<sup>2</sup> SDP se « déroulent » en continuité et sont masqués par le micro-plateau.
- A droite : l'extension de Salvagny : 13 000 m<sup>2</sup> SDP qui épousent la lisière du bois et la langue de prés, sans jamais émerger le paysage.
- Le projet : aucune route visible, une analogie architecturale forte, une insertion soignée.  
Au milieu : le ski débutant revalorisé.

La zone de Feulatière répond aux critères de l'habitat touristique de montagne dans sa version la plus historique, à savoir :

- Le long d'une pente et selon une bande pas trop « épaisse », de moyenne de 20 %, située plutôt « là-haut » : identification à l'image émotionnelle du chalet de montagne ;
- Face au soleil total (sud) et à ses solstices d'hiver (neige) et d'été (verdure) qui sont toujours orientés au sud-ouest, secteur précisément totalement orienté vers le village de Salvagny, le ski, le ruisseau ;
- Extrême belle exposition aux vues remarquables sur la (les) montagne(s) ;
- Côté paisible dissocié mais pas distant ;
- Position « en croissant » autour des remontées mécaniques et du ski débutant, avec une vue depuis les balcons sur le théâtre de neige ou les pâtures des vaches ;
- Dessertes selon les courbes de niveaux à plat et présence d'un micro-plateau sommital.

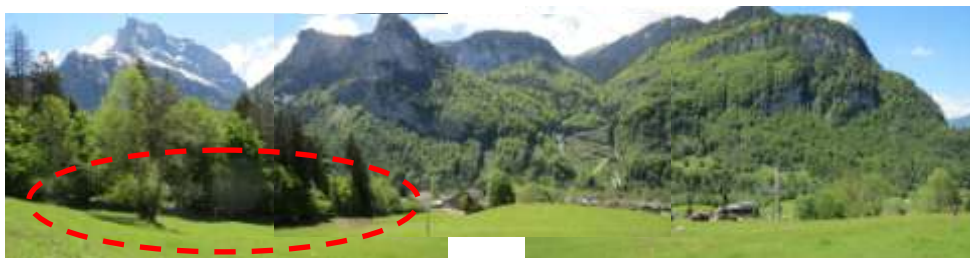
Ce secteur « skis aux pieds », tranquille, sans nuisances mais proche du village est LE site qui interpelle tout professionnel en recherche d'opportunités d'habitat touristique viable. Cette urbanisation est en continuité de hameau et desservie. Sur deux hectares, il est possible de réaliser environ 7000 m<sup>2</sup> SDP, soit une densité conforme à un bon ratio paysager de moins de 0.50 (ratio 0.35).

Sa capacité doit donc venir compléter ou épauler l'autre secteur situé « en miroir », de l'autre côté du domaine skiable : celui de Salvagny.



#### LA FEULATIERE :

- En continuité de hameau et desservi.**
- Une pente régulière, plein sud.**
- Une position « en miroir » avec Salvagny.**
- Une perception en masque depuis le village.**



#### SALVAGNY :

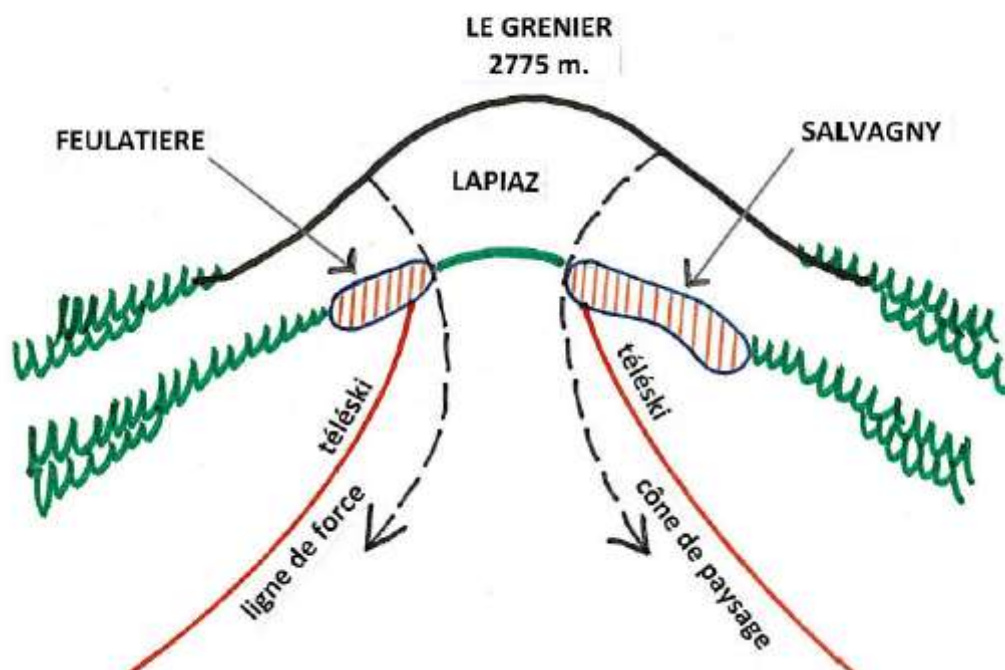
- En extension et imbrication des villages.**
- Une pente régulière et une vue panoramique.**
- Une position en balcon.**
- Une perception de renforcement et de symbiose avec le village.**

La zone de Salvagny répond aussi aux critères de l'hébergement touristique en montagne :

- Le long d'une pente de moyenne 15 % mais plutôt en développement de type « cône de déjection », en raison du pincement amont du site, entre les remontées mécaniques et la zone à risque du PPRI ; ce secteur est déjà desservi par une route d'accès ;
- A la fois face au soleil et à la pente, avec un effet de masque dû au pied du massif dit Praz de Salvagny existant au sud-est du site (effet plus « ressenti » qu'existant puisqu'il n'y a aucune ombre portée) ;
- Belle exposition dite panoramique puisqu'on tourne continuellement depuis le sud jusqu'au nord ;
- Situation en balcon, paisible et en continuité avec le village, même si on se sent plutôt en extrémité de site et non pas en cœur de village ; cette notion de « à l'écart » tout en étant « dedans » un hameau est très recherchée par les opérateurs.
- Position en vues nord-ouest sur le domaine skiable, ce qui est un atout pour l'organisation des hébergements touristiques : on offre le soleil total au sud et à l'ouest ; on offre la vue sur les activités au nord-ouest (et même au nord...) ;
- Desserte secondaire à créer en deux petits lacets, facile à intégrer paysagèrement autour du bâti, plus exactement « sur le côté » est.
- Sur cinq hectares, il est possible de réaliser environ 13.000 m<sup>2</sup> SDP, soit une densité conforme à un bon ratio paysager de moins de 0.50 (ratio 0.25)



Vue depuis l'intérieur du village de SALVAGNY : le projet se développe en lisière de bois et des téléskis, modifiant, structurant mais n'altérant pas le grand paysage.



### 2.3.3. Typologies volumétriques de l'urbanisation

La maîtrise de l'échelle des constructions correspond au postulat de base de la Commune et du produit envisagé : réaliser des « chalets » (au sens de petit volume et non pas de plus ou moins volumineux « immeubles »).



L'échelle de l'urbanisation nouvelle de Sixt-Fer-à-Cheval reprend PAR ANALOGIE celle de l'habitat traditionnel. La lecture des plans masses des villages d'une part et l'image des chalets d'habitation et d'activité agricole ou pastorale d'autre part, font immédiatement référence à l'épannelage local, à savoir :

- Emprise au sol de 12-15 mètres de long pour 15 mètres environ de large, soit un habitat de 160 m<sup>2</sup> au sol sur trois plateaux moyens, soit une potentialité pondérée moyenne de 450 m<sup>2</sup> de SDP par volume (environ 50 « plots » pour 20.000 m<sup>2</sup> environ) ;
- Hauteur à la faîtière d'environ 12 mètres pour des toitures régulières de environ 35 % à 40 %, d'où hauteurs en bas de toiture variant de 8 à 5 mètres ;
- Imbrication des volumes les uns à côté des autres, mais surtout aussi les uns dans les autres, avec des éléments de liaisons ;
- Typologie R +2 + combles ou R +3 sous toitures à l'aval mais souvent inférieure d'un niveau à l'amont, en raison de la pente moyenne de 15 à 20 %. Cette morphologie du bâti est reprise pour le projet de développement. Avec la morphologie identique du « pignon » face à la pente (ou de la faîtière perpendiculaire aux courbes de niveaux), la volumétrie est donc mimétique. Aucun volume ne vient dénaturer ce qui est l'atout de Sixt-Salvagny, même si l'architecture plus minérale et plus massive du (vieux) bourg vient dialoguer d'une façon différente (voire opposée) avec les fermes-bâtisses faisant référence à l'architecture vernaculaire.

**MAIS**, l'architecture n'est pas de pastiche. Au contraire, les grandes parois vitrées remplacent les « pleins », le soleil rentre dans l'habitat, les vues sont panoramiques depuis l'intérieur et le bio climatisme permet certains éléments de modernité.

**Liaison entre chalets**

**Très transparent**

**Très panoramique**

Structures végétale le bois

Socle minéral la pierre

Emprise 15-12m x 12-17m

Éléments reliés par des R à R+1 intégrés dans la pente

**UNE ARCHITECTURE FORTEMENT IDENTITAIRE**

Toitures pentes environ 40%

Ardoises ou tôle brunie

Energie bois

Cheminée bois

Logement du personnel au calme, en combles

Des garages 24-36 places, en « granges à voitures »

Hauteurs 12-14m faitière et 8-10m sablière

R+2+C ou grand R+1+grand C

### 2.3.4. Mutualisation des parkings invisibles et intégrés

Une autre prescription influe sur la volumétrie du « multiple de 450 m<sup>2</sup> », à la fois quant à l'organisation des niveaux (R +2 +C ou R -1 +1 +C), quant à la variété architecturale et quant à l'offre du produit touristique. Cette conception est celle de la localisation d'une partie (ou de secteurs de chaque zone) des espaces de garages couverts.



En effet, le principe ci-avant proposé « intègre » dans l'unité-chalet maximum une ou deux places de garages gravitaires. Car il faut pouvoir satisfaire la demande éventuelle d'une part de clientèle qui revendique une « indépendance de véhicule personnel discret »... ou une navette/bus/hôtel... Donc un garage intégré.

Ces garages sont directs depuis la voie publique, sans pente (forte), sans rampe et calés dans la topographie (limiter les déblais-remblais, réduire les surfaces bitumées notamment pour un bon traitement des espaces piétons...). L'hypothèse proposée consiste à fédérer, à mutualiser, à rassembler 12 ou 24 parkings dans des « GRANGES A VOITURES », à l'image des anciennes demeures en bois de montagne, où on différenciait les unités d'habitation par rapport aux granges à foin, voire aux maisons des biens (en cas d'incendie notamment...).

Pour une volumétrie identique, une telle « grange » permet :

- de diversifier le plan-masse et de minimiser les routes
- de laisser peu de places aériennes (viabilité hivernale favorisée)
- de cibler un produit touristique (la clientèle apprécie le package-garage)
- de concevoir une architecture de qualité (jeu différent des façades, sans baies vitrées) et non systématique
- de loger dans les combles perdus quand faire se peut, le personnel, dans de très bonnes conditions où le repos est assuré.

Ce concept présente l'avantage majeur d'une protection du paysage et d'une qualité architecturale, réduction des viabilités (hivernales)...

Architecturalement, l'image est vendeuse : on habite dans les demeures et on cache les véhicules dans les réminiscences des granges en bois.

### 2.3.5. Produit et place

Concernant les types d'hébergements en compatibilité avec la morphologie du bâti, les postulats de base de la commune sont :

- 1) Inciter les programmes de chambres d'hôtes, de produits hôteliers et para-hôteliers nouveaux,
- 2) Diversifier l'offre touristique face aux (mono)-produits types « Résidences de Tourisme » avec des Résidences hôtelières,



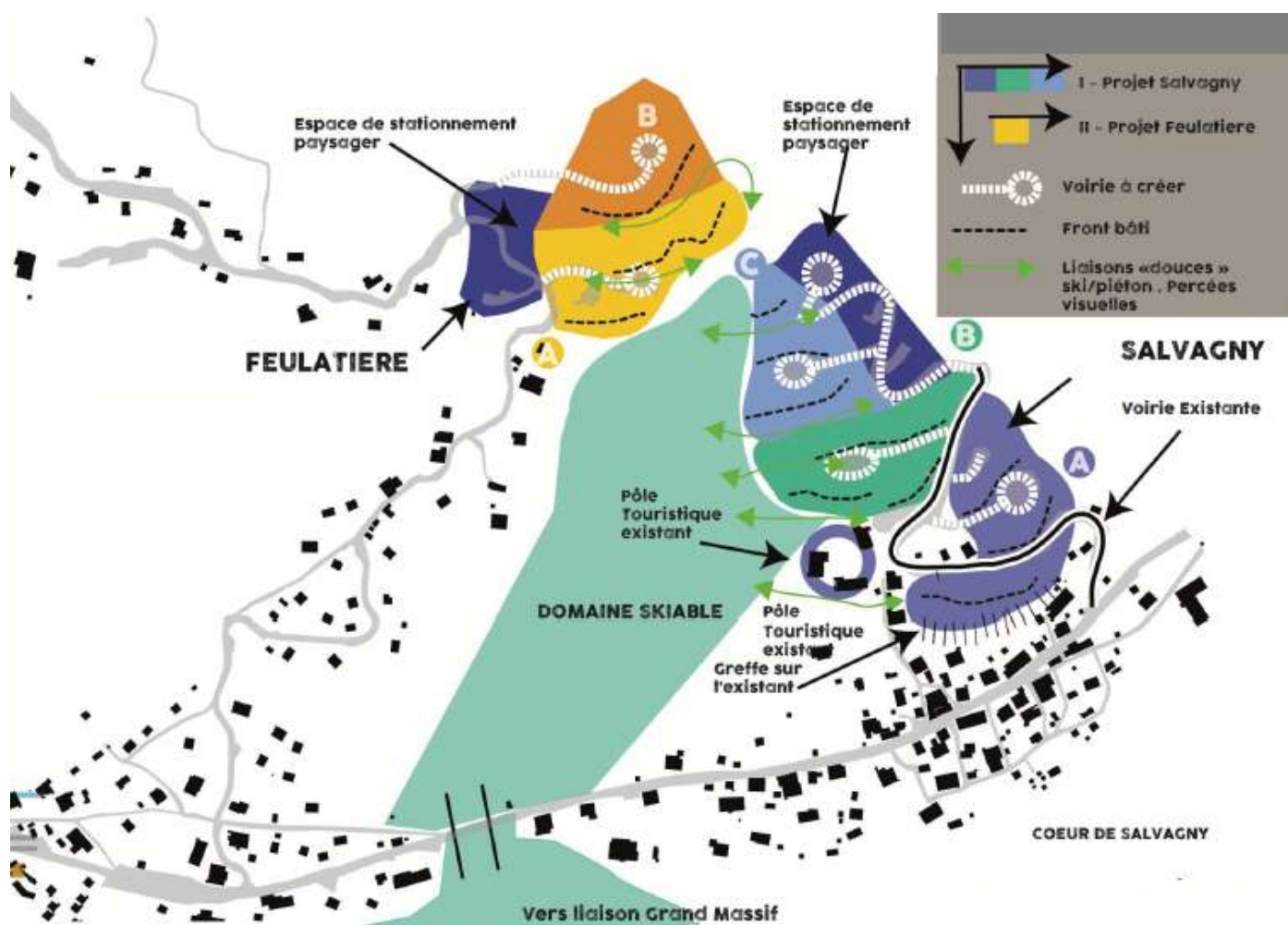
- 3) Innover pour Sixt-Fer-à-Cheval avec un « nouveau » produit en offre de lits avec services sur-mesure et modulables,
- 4) Offrir des lots (des plots...) pour des constructions de chalets individuels banalisés privés (eux-mêmes mis soit en système locatif, soit en réseau de prêts, soit en gestion rattachée occasionnelle avec l'objectif de banalisation multi saisonnière).

Cette cinquantaine de chalets-unités (blocs) dont certains imbriqués peuvent se développer sur les deux zones :

- 1) Salvagny = une trentaine de blocs, avec des adaptations en fonction des dessertes et de l'insertion des « granges à voitures » ;
- 2) Feulatière = une vingtaine de blocs avec les mêmes adaptations.

L'ensemble représente une assiette foncière globale d'environ 7 hectares (environ 5 hectares pour Salvagny et 2 hectares pour Feulatière), ce qui correspond à un COS théorique moyen de 0.30.

Mais en fait, la typologie du produit et la mutualisation des 300 places de parkings en « granges analogiques » porte les m<sup>2</sup> construits en dalles et non pas SDP administratifs à moins de 0.4, coefficient à ne pas dépasser pour assurer une qualité architecturale et commerciale viable.



### **2.3.6. L'intérêt du projet auprès des opérateurs potentiels**

Avec pour double objectif de maîtriser la réalisation de nouveaux lits touristiques professionnels, respectant l'identité traditionnelle et patrimoniale, et de créer une offre d'hébergement complémentaire toute saison, 100 % professionnalisée, de type hôtelière, la commune de Sixt-Fer-à-Cheval s'est également attelée à la recherche de partenaires et d'opérateurs touristiques en capacité à répondre à son cahier des charges.

Un cahier des charges caractérisé par :

- Les spécificités du produit recherché autour des valeurs du territoire que sont l'authenticité naturelle, l'esprit « cocooning », mais aussi de facteurs de services avec des fonctions (para)hôtelières, de chalets d'hôtes, voire de formules clubs.
- Une recherche de gamme de produits ouverte à l'international, une gestion qui s'inscrit dans la durée et complémentaire à l'offre présente à l'échelle de la vallée du Giffre et du Grand Massif.

Deux types de partenaires ont été contactés, en privilégiant une relation en mode partenarial : en premier lieu et de préférence des profils d'investisseurs restant propriétaires des constructions (ou mixtes investisseurs/gestionnaires), mais également des opérateurs touristiques au profil plus de gestionnaires (sous des enseignes diverses)

Si parmi la trentaine de professionnels contactés et/ou rencontrés, quelques uns n'ont pas montré d'intérêt ou n'ont pas trouvé de correspondance avec leur stratégie du moment, nombre d'entre eux ont exprimé leur intérêt pour le projet de Sixt-Fer-à-Cheval, le considérant comme une offre singulière et valorisant leur offre globale.

Restant sous le sceau de la confidentialité à cette heure pour nombre d'entre eux, des partenaires potentiels sont prêts à étudier leur implication dans le projet en intégrant les éléments économiques du programme qui sera autorisé (foncier, viabilité, immobilier....). Une proposition d'étude économique d'un produit de type club hôtel a même été formulée.

Au-delà, et de façon beaucoup plus directe et opérationnelle, deux opérateurs ont formulé par courrier des propositions d'investissement dans le projet.

En exprimant des projets « d'éco-village », de programme « mixte hôtel/résidence », ces opérateurs confirment le potentiel de la destination de Sixt-Fer-à-Cheval dans le marché du tourisme à la montagne, en offrant un produit identitaire à une clientèle à la recherche de cet esprit « cocooning ».

A ces deux potentiels nouveaux opérateurs, s'ajouterait également l'opportunité d'une extension du village vacances déjà présent sur Salvagny.

Tous ces opérateurs attendent des garanties concomitantes à leur engagement :

- de mise en œuvre effective de la liaison avec Flaine,
- et de façon secondaire à l'amélioration des retours skieurs vers les hébergements,
- ainsi que le développement d'une offre de services / fonctionnalité urbaine à l'échelle de la commune, toutes saisons.

## 2.4. Le projet soumis à autorisation UTN

### 2.4.1. Le programme des lits et services

Le programme représente des formes identitaires à la volumétrie et aux matériaux de l'architecture vernaculaire de Sixt, mais avec une typologie adaptée à cet habitat para-hôtelier.

Les unités-chalets décrites ci-avant ne sont nullement un modèle volumétrique répétitif et systématique.

En effet, pour proscrire toute perception de « lotissement » ou de gros village restitué, le projet a modélisé par simulation informatique une imbrication de ces « plots » entre eux des liaisons, des orientations, des regroupements, des écarts.

Ce principe non systématique se cale dans le paysage selon les vues, les pignons, les lignes de crêtes des toitures et surtout selon les microreliefs.

Intégré dans la pente



Face au soleil et aux vues



En hameau reconstitué



**AUTOUR DES ANCIENS HAMEAUX  
LE PROJET SE DÉVELOPPE  
EN TOTAL RESPECT AVEC LA TRADITION  
ET AVEC « L'IMAGE DE LA MONTAGNE ».**



**Seuls vis-à-vis : le grand paysage,  
la nature, les montagnes...**

Ce programme représente **20.000 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher** touristique objet de la présente demande UTN :

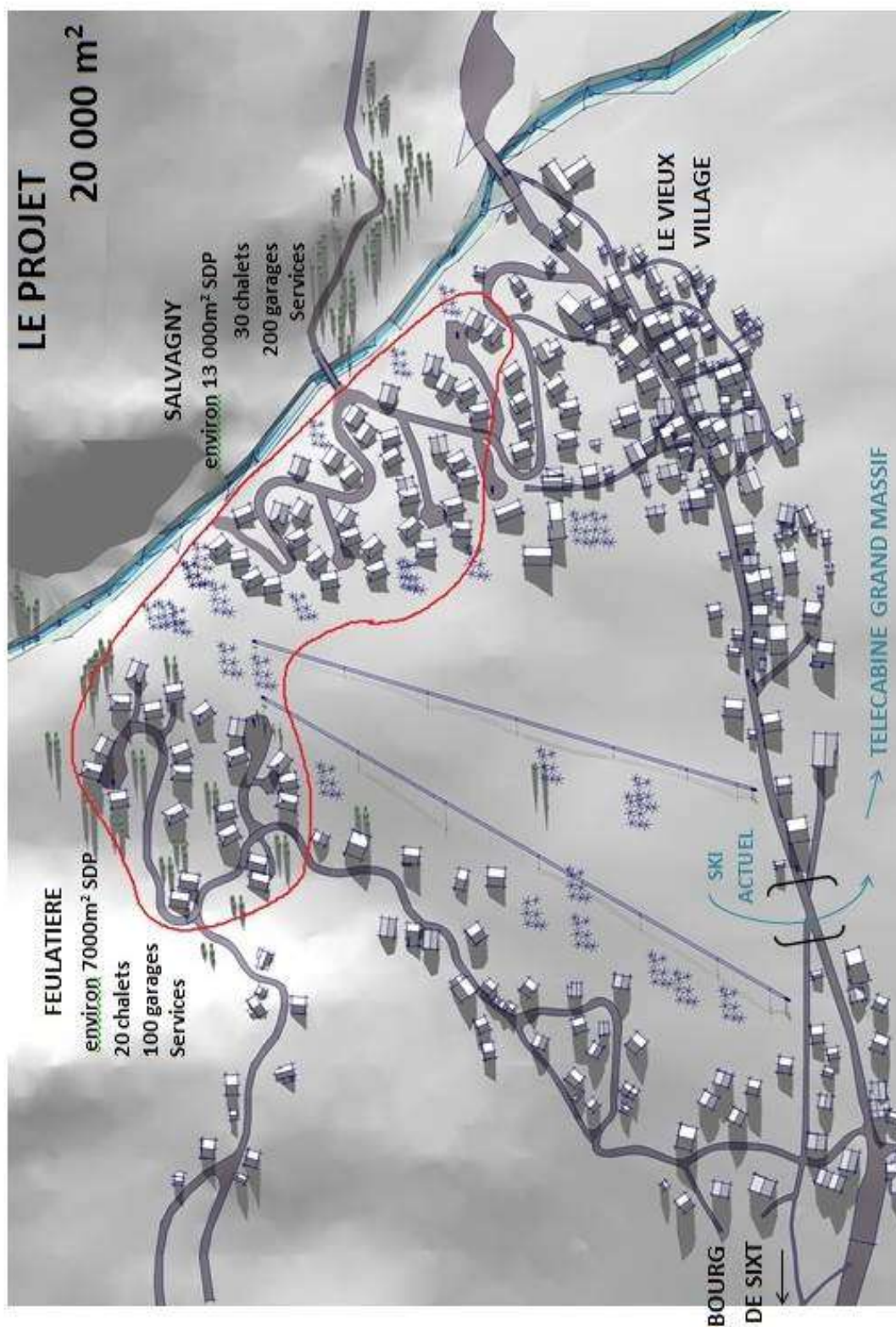
	<b>Feulatière</b>	<b>Salvagny</b>	<b>Ensemble</b>
Pendage moyen	20 %	15 %	-
Emprise foncière globale (surface en AUt)	~ 2,1 hectares (2,1 ha)	~ 5 hectares (3,1 ha)	~ 7 hectares (5,2 ha)
Foncier construit-pochage	15.000 m <sup>2</sup>	25.000 m <sup>2</sup>	40.000 m <sup>2</sup>
Propriété communale (en AUt)	43 %	75 %	63 %
<b>M<sup>2</sup> SDP para-hôteliers</b>	<b>7.000 m<sup>2</sup></b>	<b>13.000 m<sup>2</sup></b>	<b>20.000 m<sup>2</sup></b>
Equivalents lits (moyenne 12 m <sup>2</sup> par lit)	Environ 600 lits	Environ 1100 lits	Env. 1600 à 1 700 lits
Moyenne m <sup>2</sup> SDP par unité-chalet	300 à 500 m <sup>2</sup> pondérés	450 m <sup>2</sup> pondérés	300 à 650 m <sup>2</sup>
Nombre d'unités-chalets	Environ 20	Environ 30	Environ 50
Granges à voitures	Env. 25VL/grange	Env. 24VL/grange	Env. 25VL/grange
Nombre de granges/P	4 granges/100 P	8 granges/200 P	Environ 300 P
Equipements – Service animation	Répartis dans 20 unités	Répartis dans 30 unités	Répartis dans 50 unités
Logements du personnel* (hors propriétaire-hôtelier)	20 répartis	30 répartis	50 répartis

\*= total de 750 m<sup>2</sup> de SDP

Les services de restauration, d'accueil, de spas, de piscines (ouvertes dans le chalet ou mixtes) sont intégrés dans les unités-chalets et font partie des m<sup>2</sup> SDP en demande.

Un ensemble de commerces réunissant un restaurant, un loueur de matériels de montagne hiver-été, une petite boutique de première nécessité est organisé autour d'une placette de type village, avec traitement soigné du sol, fontaine et totalement piéton. Cette placette villageoise est située en première tranche aval de Salvagny, proche du village et du centre de vacances existant. Une placette identique mais de plus petit volume pourrait s'implanter sur le secteur aval de Feulatière.

Quelques aires de jeux extérieures pour enfants sont prévues, mais aussi beaucoup d'espaces contemplatifs avec bancs...



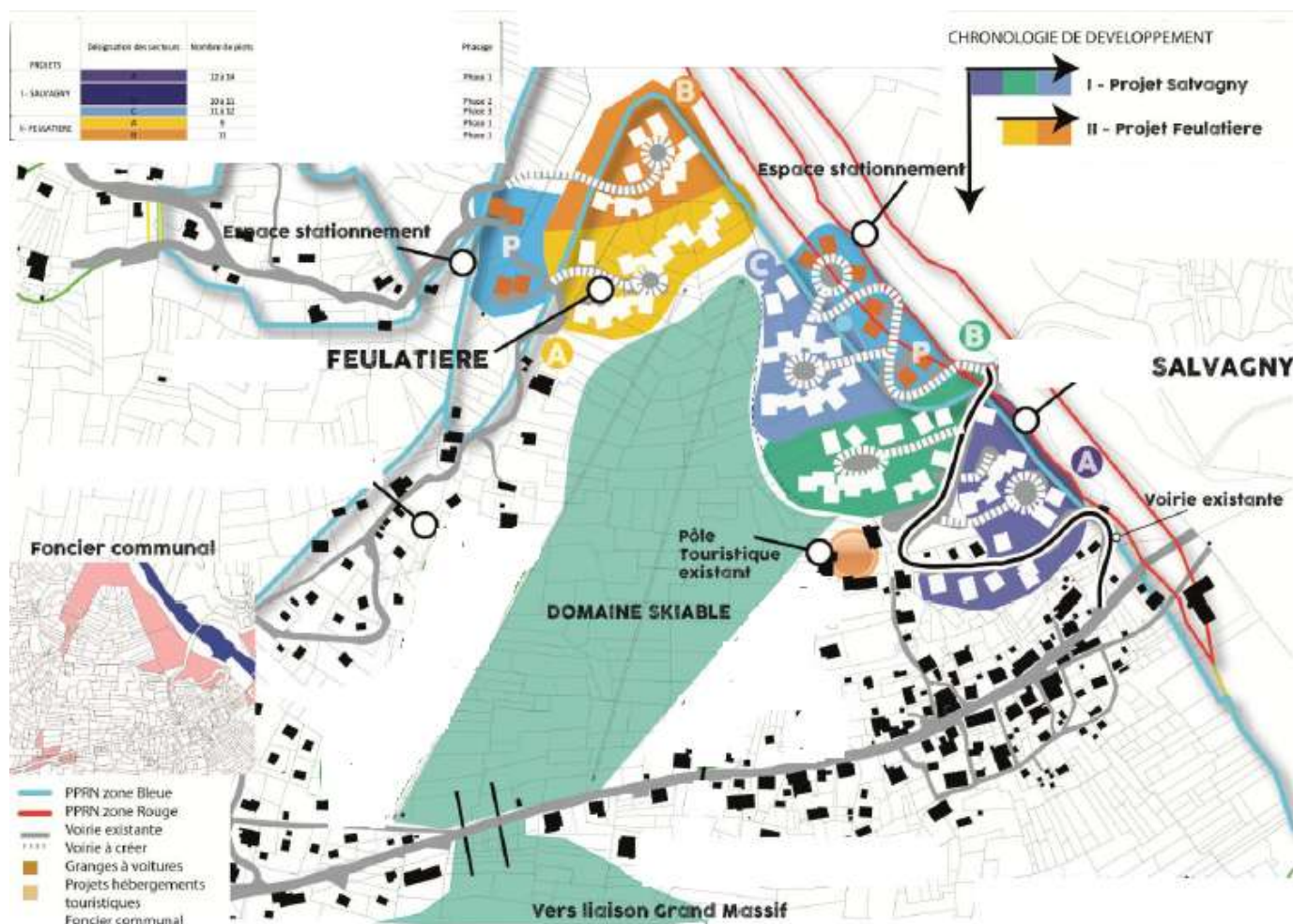
## 2.4.2. Principe du plan-masse des hébergements

Le plan-masse a été adapté à la topographie dans un souci constant d'en réduire les impacts et de mettre en valeur le paysage.

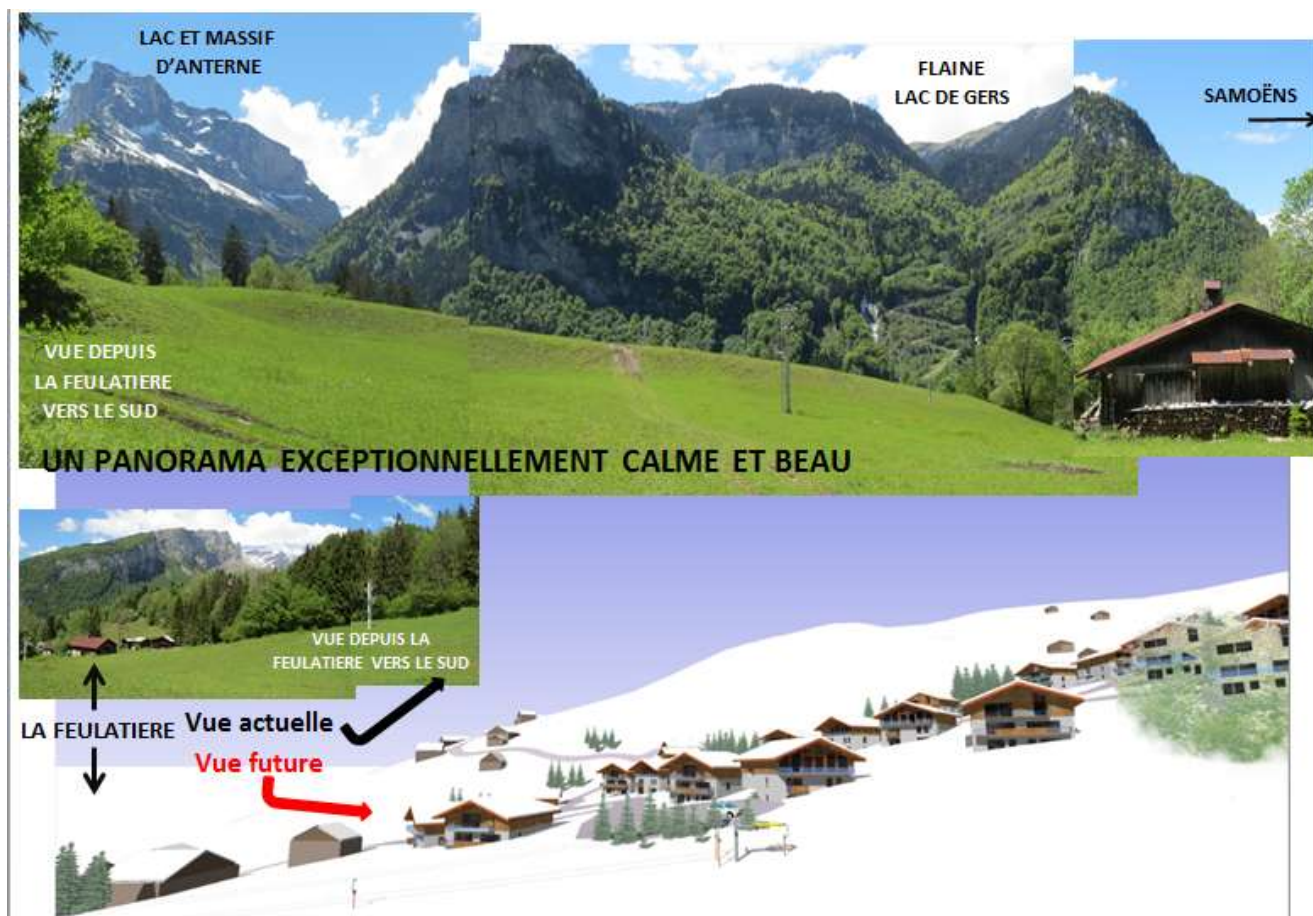
- Desserte de SALVAGNY : les voiries sont limitées puisque celle existante dite Route des Fonds à Salvagny arrive déjà au cœur du projet.

Un prolongement de celle-ci (largeur 5 mètres) jusqu'à l'amont du réservoir déjà accessible par un chemin, sur 300 mètres, permet de desservir avec deux virages la totalité des hébergements et des 8 granges à voitures. Ces dernières sont localisées dans les virages avec accès gravitaires directs à l'aval (Niveau Rez) et à l'amont (Niveau +1).

Trois accès secondaires avec placette d'extrémité pour retournement suivent la courbe de niveau et desservent l'amont et/ou l'aval des chalets. Les accès ne servent qu'aux déposes bagages, taxis, navettes, aux Personnes à Mobilité Réduite, au gestionnaire, aux livraisons et aux règles de lutte contre l'incendie.



- Desserte de FEULATIERE : une antenne aval sur la Route de Passy, d'environ 100 mètres de long et de 5 mètres de large dessert le centre du groupe de chalets situés en partie basse. Une antenne amont se greffe sur la Route de Passy, après le gros rocher présent en bord de route : ce rocher représentatif doit être mis en valeur (et même en scène) par le projet. Cette seconde antenne de 160 mètres de long se termine, comme la précédente, par une aire de retournement sécurisée.



**FEULATIERE** : respecter la morphologie locale. Face à un panorama grandiose : Anterne, Les cascades, le village d'Englène...

En face : desserte à Gers, puis Flaine...

- Composition du plan masse : selon la typologie volumétrique et l'implantation des pignons-faîtières décrites précédemment, les chalets s'organisent en « village » avec une optimisation des vues. Un décalage de chaque bâtiment arrière par rapport à celui de devant (aval) a été étudié par volumétrie 3D pour préserver les vues dégagées sur l'environnement (montagnes, ski, pâturages, vallée...)
- Insertion dans le paysage : sur le secteur de Salvagny, la coupe des arbres qui n'ont pas de valeur forestière mais résultent d'une colonisation par ces espèces sur des friches communales non entretenues au fil des temps, permet d'aérer le site. Il s'agit de recoudre le paysage sur ce lieu en composant une extension du village avec alternance des prés, des bosquets et reconquête globale.

L'intervention sur les espaces non bâtis sera plus agricole qu'horticole. Il s'agit de faire place aux paysages locaux plus qu'aux paysagistes urbains. Ainsi, il serait bienvenu de reconstituer les jardins potagers (avec production locale !) avec barrières bois (cf. Salvagny ou le hameau du Mont ou autres...).

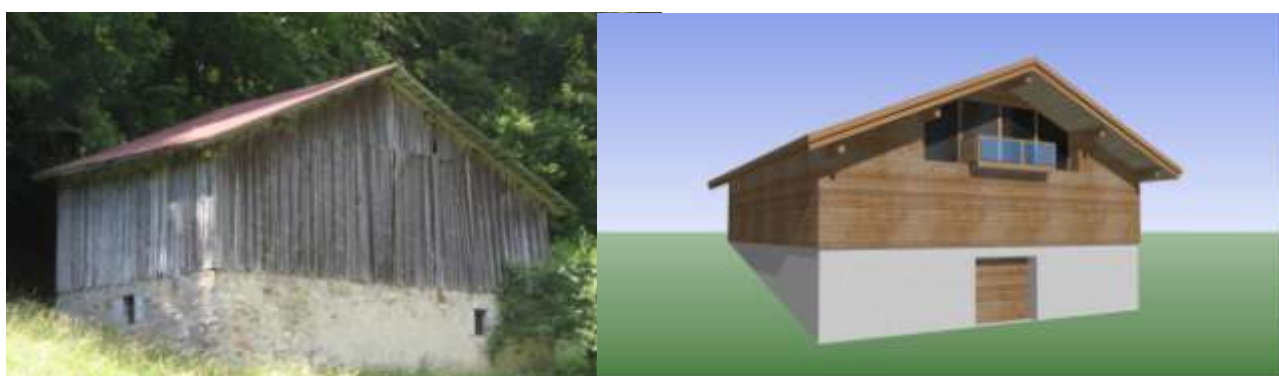
Enfin, le principe des granges à voitures permet de se passer de parkings disgracieux, d'éviter les césures du paysage et de minimiser des zones étanchées.

- Garages et stationnements

Le projet impose de réaliser le long de la voirie primaire et près des entrées de sites des « granges à voitures » pour parkings couverts.

A l'image des granges traditionnelles du pays de Sixt-Fer-à-Cheval, ces parkings couverts comportent, dans la pente régulière, un accès aval (Niveau Rez) et un accès amont (Niveau +1) avec pentes gravitaires presque nulles :

- une embase béton semi-enterrée environ 16 mètres de large x 15 mètres de long, cotes dans œuvre ;
- 6 parkings VL de chaque côté, avec allée centrale de largeur 6 mètres accessible par une porte sectionnelle bois à l'aval (3 murs semi-enterrés et 1 mur soubassement avec porte) soit 12 parkings couverts au niveau inférieur



**Les granges traditionnelles et les granges à voitures** (illustration avec intégration potentielle de logements de personnels hors zone de risques).

- 12 parkings VL dito mais à l'amont (4 murs « simple peau » revêtus de bois, comme une « grange à foin » devenant « grange à voiture »).
- Soit total 24 parkings VL couverts ou 25 VL de moyenne selon la microtopographie ;
- Un escalier démarrant au Niveau +1, en appendice amont et desservant un plateau sous combles d'environ 200 m<sup>2</sup> SDP pour le logement du personnel, hors zones de risques ;
- Un épannelage de 16 x 15 mètres au sol, 10 mètres à la faîtière, 6 mètres à la sablière environ. Compte tenu de la Hauteur Sous Plafond (HSP) de 2.10 mètres, en cas de forte pente, un troisième niveau intermédiaire pourrait s'implanter (12 VL x 3 niveaux = 35 places environ).

Le projet prévoit minimum 8 + 4 granges, soit 12 ex. x 24 VL = 300 places VL environ.

Des places aériennes sont prévues (10-25 % du quota) sur des emplacements spécifiques le long de la voirie primaire. Quelques-unes (limitées) sont proches des entrées des hébergements.

Le concept de granges à voitures pourra être mutualisé, sa répartition, sa localisation précises –mais toujours à l'écart de la voirie d'accès – pouvant évoluer.

Un quota de parkings couverts pour 1 VL ou 2 VL (3 maximum) pourra être intégré dans les volumes d'hébergements. Cette souplesse est laissée aux opérateurs, soit pour leur propre besoin, soit pour un garage aisé de la (petite) navette individuelle. Soit également pour répondre aux attentes d'une certaine clientèle qui « affectionne » l'usage et la proximité de « son » véhicule...ou en réponse aux normes d'accessibilité.



### 2.4.3. Typologie architecturale

La commune de Sixt-Fer-à-Cheval a fixé en préalable la volonté de développer ses hébergements et son urbanisation en respectant la morphologie de ses anciens villages et en se positionnant sur un produit touristique en référence avec l'image de la montagne d'été et d'hiver. Cette exigence de réminiscence de l'échelle du chalet est à associer à un épannelage, à une implantation, à des matériaux non systématiquement traduits par un produit-pastiche.

L'architecture reprend la volumétrie locale du Rez minéral en pierres et enduit (habitation ancienne) et du grand niveau supérieur végétal en totalité bois (stockage du foin) pour l'adapter à une architecture-synthèse de matériaux et de techniques modernes, où « rentre le soleil » et « sort la vue » par un jeu de pleins en bois et de vides transparents et vitrés. Les modénatures locales sont reprises, avec l'analogie des entourages de fenêtres (spécificité des tailleurs de pierres de la carrière d'entrée à Sixt-Fer-à-Cheval), la présence de la CORTN'A (escalier différencié menant à l'étage) et les pentes de toitures revêtues d'ardoises ou de tôle brunie, pour une pente moyenne de 40 %.

La typologie du projet correspond à celle traditionnelle de Sixt-Salvagny :

- Embase béton semi-enterrée. Ouvertures généreuses pour des espaces qui s'ouvrent sur les terrasses extérieures de plain-pied, face au soleil. Locaux secondaires à l'arrière du rez.
- Etage reconduisant partiellement le Rez ou en matériaux durs ou ossature bois et bois massif, avec espaces abrités non clos pour la réminiscence de la CORTN'A et grandes terrasses-balcons. Entrée amont de plain-pied qui permet de relier les niveaux.
- Combles superposés en ossature bois et / ou bois massif. Un profond recul ou une avancée en encorbellement de la totalité ou d'une partie du pignon permet d'organiser une belle terrasse haute ou un espace avec vue privilégiée sur les paysages. La hauteur sous toiture de cet espace varie de 3.00 à 7.00 m sous faîtière, ce qui permet de localiser un (semi) étage sous toit en mezzanine ouverte ou fermée. Soit un niveau combles doubles ou +2/combles.



Ainsi chaque chalet peut évoluer sur sa base rectangulaire qui n'est pas figée. Certains redans sont permis par décrochements, à condition que le volume de l'image du bâti de Sixt-Salvagny soit la base de l'épannelage. Un décroché dans la pente d'un chalet à l'autre est aussi possible par rapprochement d'une unité amont avec celle aval, cette spécificité étant présente dans les villages et hameaux anciens (pignons décalés).



**FEULATIÈRE : valorisation et identification entre anciennes fermes et nouveaux hébergements touristiques.**

Des liaisons entre chalets peuvent être réalisées, soit par des alcôves, soit par des coursives ou des éléments à terrasses végétalisées jouant le rôle de fosse à neige et permettant de connecter par le Rez et (ou) par le +1 deux, trois chalets (ou plus).

Ces éléments de liaisons peuvent accueillir les garages VL particuliers.

Ces liaisons permettent aussi d'organiser un plateau unique pouvant atteindre entre trois chalets connectés 700 m<sup>2</sup> ou plus... En jouant sur la (double) hauteur disponible, il est possible d'aligner une piscine couverte avec spas et centre de remise en forme ou une salle de séminaires ou autres, par un jeu de hauteur sous plafond R +1.

Et surtout, grâce à ces éléments de liaisons, il est possible de réaliser un restaurant-cuisines-réserves ouvert sur de larges terrasses (ou autres commerces).



**SALVAGNY : imbrication et affirmation entre bâti traditionnel et nouveaux hébergements touristiques.**

## **Matériaux – durabilité**

L'appel à la filière bois locale et au mode de bâtir du bois est un élément économique important du produit envisagé. La connotation de basse consommation, de confort et de durabilité des matériaux est un critère prioritaire. Les moyens de communication modernes et l'usage de la domotique sont à valoriser.

L'acte de bâtir doit tenir compte du phasage de l'opération qui se déroulera sur plusieurs saisons (notamment de co-activité incontournable entre chantiers et tourisme d'été...).

## **Synthèse, obligations et adaptations du plan de composition**

Le plan-masse est un plan de composition qui retranscrit l'esprit du produit touristique imposé par les leaders locaux.

Ce plan-masse est aussi celui qui correspond aux attentes de la clientèle été-hiver qui se positionne sur ces (nouveaux) produits qu'envisage la Commune de Sixt-Fer-à-Cheval. Cette conception prospective est totalement en adéquation avec l'image du chalet, à la fois autonome mais connecté à des services, à des équipements de confort (spas, bien-être, grands espaces et cocooning...).

Chaque opérateur peut mettre en œuvre une proposition de connexion de deux chalets, ou de trois chalets, sans dépasser quatre ou cinq unités pour éviter toute « chenille » de lecture paysagère.

Ces unités sont alors reliées par les éléments du paragraphe « typologie architecturale » ci-avant qui doivent suivre une intégration dans la pente pour éviter tout front bâti disgracieux. Il est alors possible de reconstituer ainsi la morphologie du hameau.

Chaque opérateur peut aussi fédérer plusieurs chalets sous forme de « villages » distincts qui comporteraient un élément commun d'accueil regroupant deux ou trois unités compactées. La notion de placette de village, avec son espace collectif (et sa fontaine) est alors pleinement mise en valeur.

Le programme bâti correspond ainsi totalement au Marché nouveau du tourisme de montagne été-hiver, dans un village existant, au cœur d'un grand site estival et directement relié au sommet d'un domaine skiable de très forte notoriété.

### **2.4.4. *Gestion et durabilité des performances commerciales***

Il est recherché des partenaires gestionnaires, qui seront liés à la commune par un accord sur le long terme (d'une durée de 18 ans) via un conventionnement des différents points clés au titre de l'article 342 du Code du Tourisme.

Cela implique des conditions optimales pour pérenniser l'activité commerciale engendrée, en l'occurrence :

- des services garantissant un fonctionnement autonome du site,
- un dimensionnement suffisant pour équilibrer les charges fixes d'investissement (aménagement du site, construction du village-club, participation aux équipements publics) et d'exploitation de l'ensemble du projet,
- un coût élevé d'une sortie par ventes à la découpe (difficultés techniques à reconvertir les logements collectifs et les surfaces de services).

#### 2.4.5. Les réseaux et la viabilisation

La voirie du parking et de la gare du téléporté existe et son gabarit comme son revêtement sont adaptés.

La voie de desserte de Salvagny existe jusqu'au pont dit des Praz de Salvagny qui franchit le Nant Sec. La route secondaire de desserte des 13.000 m<sup>2</sup> et des granges à voitures à construire est partie intégrante du plan-masse fonctionnel. Deux courbes, avec déblais-remblais faibles et intégrés à la pente constante desservent directement trois accès gravitaires plats, aux portes des hébergements. Les retournements aisés sont réalisés aux extrémités.

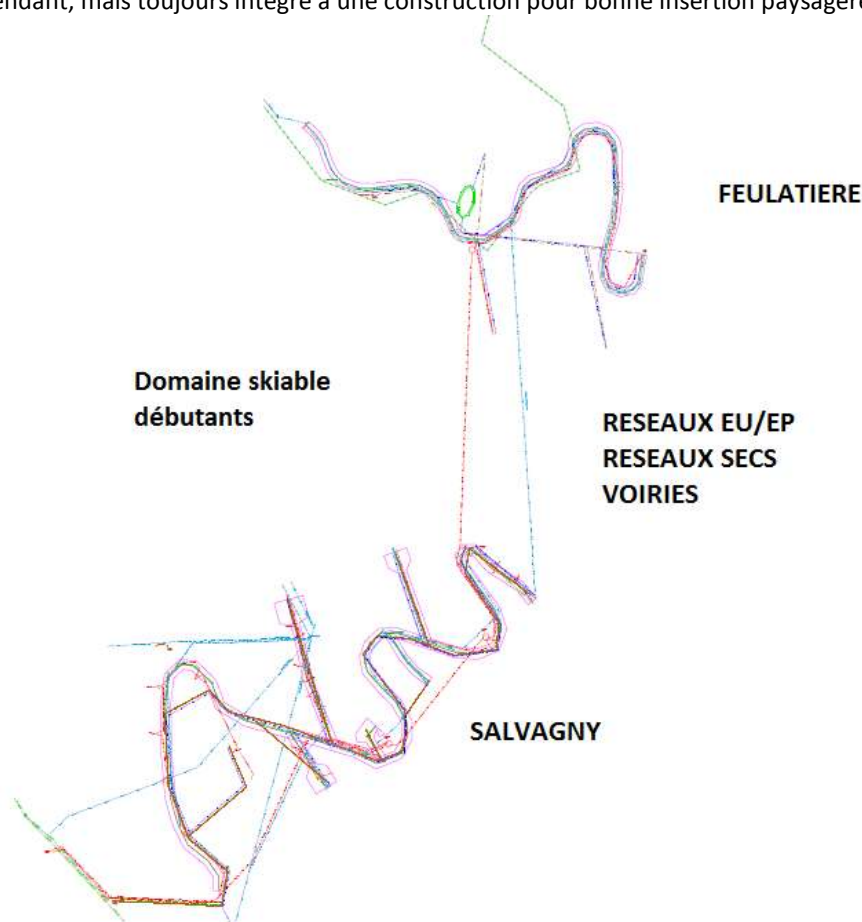
Les réseaux d'eaux usées sont en séparatif sous cette voirie et connectés en étoiles aux hébergements, jusqu'au collecteur existant et suffisant de Salvagny, puis à la centrale de traitement.

Les eaux pluviales sont gérées par rétention, infiltration ou végétalisation.

L'eau potable est suffisante, un réservoir communal étant d'ailleurs présent en partie haute du tènement du projet.

Le réseau téléphonique se raccorde sur le réseau principal de Salvagny. Bien évidemment, le produit touristique rend obligatoire la fibre optique, les opérateurs ayant obligation de suivre les évolutions notamment de la 4G.

Un transformateur existe route de Salvagny et un complément sera nécessaire. Aucun de ces transformateurs ne sera indépendant, mais toujours intégré à une construction pour bonne insertion paysagère.



Concernant Feulatière, la voie d'accès est celle qui conduit à Passy-Le Planay et qui dessert déjà Lavoisière. Son gabarit est suffisant compte tenu du nombre de lits projetés (entre 500 et 600 lits). La route secondaire, partie intégrante du plan-masse, est prévue en deux ramifications qui suivent une courbe de niveau moyenne, depuis les granges à voitures implantées le long de la route existante.

Deux retournements aisés sont réalisés en extrémités. Sous cette voirie est localisé le réseau séparatif des eaux usées, à poursuivre jusqu'au haut du hameau de Lavoisière.

Les réseaux d'eaux pluviales sont étudiés en fonction des bassins de rétention, des puits d'infiltration et des principes architecturaux de végétalisation sur certains éléments de liaisons plats prévus au règlement afférent du PLU. Les études d'infiltration affineront cette prescription.

L'eau potable est suffisante, le réseau communal étant existant. Une variante pourrait valider un branchement sur le réservoir haut existant de Salvagny au sud-est.

Le réseau téléphonique et la fibre optique sont à connecter sur une desserte prévue pour desservir qualitativement le haut de Lavoisière, à environ 500 mètres.

Une ligne moyenne tension située à l'est dessert le site, par branchement direct.

#### **2.4.6. Emplois et logements des saisonniers**

Le produit para-hôtelier avec services génère un quota de personnels et d'employés plus spécifique et plus qualitatif que les résidences de tourisme.

La prestation touristique permet de projeter pour chacune des cinq à dix unités para hôtelières résidentielles de Salvagny et Feulatière : un poste de directeur d'établissement, deux personnes d'accueil et de gestion directe, un poste de factotum et une demi-douzaine d'employé(e)s pour les services d'environ 300 à 150 lits ou de chambres d'hôtes d'une vingtaine de lits. Des services plus particuliers de restauration ou de soins (types spas avec franchises à des organismes spécialisés) ou liés aux petits déjeuners, repas notamment du soir et aux prestations de guides/accompagnateurs privés, conforteront ces emplois.

Soit un quota assuré de 65 emplois en direct (moyenne 1 emploi pour ~ 25 lits réels).

A cela, il convient d'ajouter la création potentielle de 10 emplois liés à la petite placette commerciale prévue à l'aval du projet de Salvagny : un restaurant, un commerce de matériels de ski et d'activités d'été, un commerce d'alimentation primaire...

D'autres emplois indirects, de 10 à 15 postes, seront créés avec la revitalisation de nouveaux commerces dans le vieux village de Salvagny et dans les écarts. Ces commerces auront une synergie saisonnière avec leur antenne-mère ou secondaire située au chef-lieu de Sixt. Les demandes afférentes de partenaires locaux se sont déjà manifestées.

Enfin, la création de nouveaux postes de moniteurs, d'initiateurs de ski pour les adultes et pour les structures de types villages d'enfants intégrés aux concepts para-hôtelières l'hiver et d'accompagnateurs-animateurs l'été (base minimum de 1 emploi pour 100 lits) permet de créer a minima 15 à 20 emplois bi-saisonniers voire permanents.

Soit un total d'environ **110 emplois** liés au projet.

La typologie de fonction d'accueil du territoire de Sixt, les forces vives en présence et l'attractivité du produit spécifique de Salvagny (ici et nulle part ailleurs) permettent de projeter un peu plus de la moitié de ces emplois logeant sur place, soit dans le(s) village(s), soit en logement devenant permanent (~55 % d'emplois permanents ou pluriactifs/multi-saisonniers en capacité à demeurer sur la commune ou la vallée).

La seconde moitié plutôt de saisonniers (hiver et/ou été), soit environ **50 personnes, seront logés dans les bâtiments-chalets projetés** avec dépendances intégrées aux volumes. Les logements de ces personnels sont conçus en chambres individuelles avec sanitaires-douches et cuisinette de 15 m<sup>2</sup> par lit, avec quelques T2 de 45 m<sup>2</sup>, soit une SDP dédiée de 750 m<sup>2</sup>. Certains opérateurs projettent des appartements de fonction intégrés aux volumes.

### 3. La restructuration du domaine skiable

#### 3.1. Éléments fondateurs

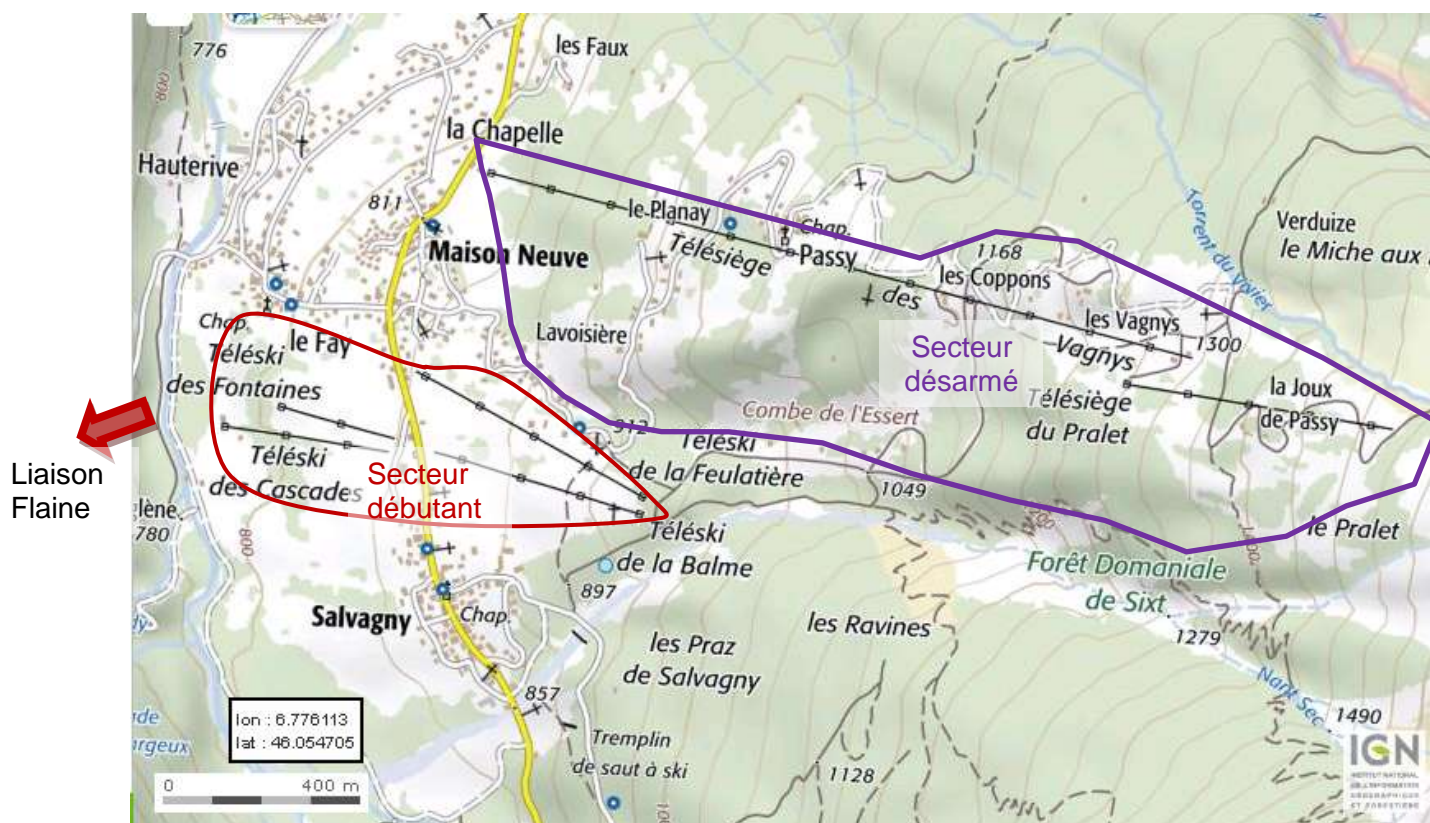
Le projet de redéploiement du domaine skiable a un double objectif : consolider la vocation « apprentissage » du site (gage de la réussite actuelle) et tenir la promesse d'une liaison avec le Grand Massif.

Face au dilemme notamment économique, de fonctionnement du domaine skiable, la commune a étudié plusieurs choix :

- **remplacer et moderniser les équipements actuels**, mais ce lourd investissement n'apportait qu'une faible plus-value commerciale et une implication plus forte de la commune dans l'exploitation.
- **recentrer l'offre ski sur un pôle spécialisé d'initiation ludique à Salvagny**, à la portée financière de la commune mais sans plus-value commerciale et sans effet de levier sur l'économie du village (fréquentation, emplois) et même contre-productif.
- **réactiver le projet de liaison téléportée entre Sixt et le sommet de Flaine**, en redéployant les moyens de la commune et de l'exploitant en faveur d'un projet qui renforcera réellement le positionnement et le dynamisme du village, et de nature à attirer de nouveaux opérateurs et gestionnaires d'hébergements touristiques.

Ce dernier projet a été retenu et prévoit :

- **une chaîne de téléportés reliant Sixt à Tête Pelouse**, des aménagements potentiels de pistes dans la combe de Gers, voire l'amélioration de la piste des Cascades ;
- un recentrage des équipements sur le secteur de Salvagny avec, selon l'évolution du projet, **la dépose des télésièges et des aménagements connexes sur le secteur des Vagnys** (42 ha de surfaces de domaine skiable abandonnés et revalorisés à des fins agricoles ou naturelles).



La création de cette liaison doit permettre de proposer **un produit attractif** à la clientèle hivernale associant :

- le ski débutant existant sur la zone actuelle de Salvagny,
- du ski familial de proximité<sup>1</sup> dans le secteur intermédiaire, valorisant le caractère unique, « sauvage » des combes des Foges et de Gers, vecteur fort d'attractivité et de diversité de l'offre ski à l'échelle du Grand Massif,
- et du « grand ski » sur le domaine de Flaine via le secteur de Tête Pelouse.

Dans cette logique, les aménagements doivent répondre à leurs propres objectifs fonctionnels avec ;

- d'une part, une liaison avec Tête Pelouse via un ou des téléporté(s) ;
- et d'autre part, la création de pistes permettant du ski adapté tant aux différents niveaux des clients (en particulier les débutants – question de leur progression/ jour; de leur retour sur Sixt,...) qu'aux besoins de gestion des remontées mécaniques (flux de skieurs, recyclage, ...).

Ce projet de liaison s'inscrit aussi dans un partenariat avec :

- la commune de Samoëns sur le territoire de laquelle le projet de liaison est en majeure partie prévu (et la commune de Morillon<sup>2</sup>),
- et l'exploitant des domaines skiables tant de Sixt-Fer-à-Cheval que de Samoëns (GMDS / Grand Massif Domaine Skiable).

*NB : Le projet de restructuration du domaine skiable de Sixt-Fer-à-Cheval est déjà intégré à la DSP domaine skiable signée en 2013 entre la mairie et GMDS, avec des conditions économiques de mise en œuvre mobilisant les fonds de GMDS et une contribution de la Commune de Sixt-Fer-à-Cheval à l'équilibre d'exploitation futur.*

Pour rappel, ce projet est par ailleurs inscrit dans une approche territoriale plus large, puisqu'il était déjà prévu dans la démarche collective actualisée en 2013 sur le Schéma de développement touristique du « Grand Massif » réalisé par le SIEAGM, avec pour objectif général d'ouvrir un nouvel accès périphérique soulageant les appareils de liaison actuels (GME sur Samoëns, Morillon, ...), et d'étendre et diversifier l'offre ski.

Cela rejoint l'enjeu de complémentarité avec les autres stations et villages de la vallée, et la nécessité de travailler à une dimension intercommunale de l'offre, comme sur l'organisation des mobilités.

Par ailleurs, le domaine d'apprentissage sera sécurisé (traitement de la traversée de la route départementale) et les services d'accueil et de stationnement améliorés.

---

1 : Le désarmement du secteur des Vagnys supprime ~14 ha de pistes.

2 : Une partie du secteur situé sur Samoëns est propriété de la commune de Morillon

## 3.2. Les scénarios étudiés

Au-delà de l'objectif affiché, les premières rencontres avec les services de l'Etat (DDT, DREAL) et les autres partenaires du projet (commune de Samoëns, GMDS, fédération des chasseurs, ...) ont rapidement mis en évidence l'intérêt d'étudier plusieurs scénarios d'aménagement de la liaison.



*Visite sur site du Comité de pilotage du projet*

Ainsi, pour apporter des éléments d'aide à la décision aux élus, une analyse de quatre scénarios a été réalisée en s'appuyant sur les trois piliers de la logique de développement durable :

- la dimension sociale, au regard de la réponse à la demande sociale en termes de qualité de l'offre vis-à-vis des besoins des usagers pour le ski et la découverte du territoire, mais aussi des impacts sur activités locales (commerces, agriculture,...)
- les dimensions économique et fonctionnelle du projet, prenant en compte les conditions de faisabilité des remontées, des pistes ainsi que des fonctionnalités liées aux circulations des skieurs, aux aléas météo, ... et les coûts financiers induits
- la dimension environnementale et les effets potentiels du projet sur le paysage, la faune/ flore, les milieux/ habitats et les autres ressources naturelles.

### → SCENARIO 1 : LIAISON DIRECTE PAR 1 APPAREIL

Origine scénario : scénario proposé à l'issue de la rencontre du 30 mars avec M. le Préfet, répondant à l'objectif unique d'une liaison directe Sixt/Flaine, via la création d'un ascenseur.

Liaison directe par un seul appareil depuis l'aval de Salvagny (760 m) jusqu'au sommet de Tête Pelouse (2474 m) : appareil 3S ou Funitel de 1 675 m de dénivelé et 5 173 m de longueur suivant la pente.

Pas de création de pistes en plus de celles des Cascades et Onyx, cette dernière étant toujours desservie par le TK de Gers.

Le retour des skieurs sur Sixt se ferait alors soit par l'appareil, soit par la piste des Cascades depuis Tête Pelouse.

Coût estimé de l'ensemble : 45,4 M€.





	Hypothèse 1
nombre de nouveaux appareils	1 appareil
	Appareil n°1-1
Départ	Salvagny
Arrivée	Sommet TK Gers
Longueur Horizontale	4 894
Dénivelée	1 675
Longueur suivant pente	5 173
Type	3S ou Funitel

## → SCENARIO 2 : LIAISON EN 3 APPAREILS VIA LA COMBE DE GERS

Origine scénario : scénario proposé par la commune pour répondre au double objectif d'une liaison Sixt/Flaine, associée au recyclage des skieurs sur le secteur haut (secteur enneigé et pistes accessibles aux skieurs tous niveaux).

Liaison assurée par 3 appareils successifs : un premier téléporté depuis l'aval de Salvagny jusqu'au Plat de Gers (TC de 2 412 m de longueur sur 790 m de dénivelé), un second appareil du Plat de Gers jusqu'au secteur de la côte 2050 (TSD de 2 207 m de longueur sur 550 m de dénivelé), puis par le remplacement du TK de Gers afin d'arriver à Tête Pelouse (TSD de 1 951 m de longueur sur 785 m de dénivelé) pour assurer la desserte de Tête Pelouse aux skieurs de tous niveaux.

Ce scénario nécessiterait la création de 4 pistes pour une fluidité des flux skieurs et la fonctionnalité des appareils :

- une piste de recyclage sur l'appareil (ski propre), qui emprunte la coupe de bois existante : *Piste Milleret*
- les pistes d'accès au secteur du TK/TS de Gers qui dessert Tête Pelouse (et piste Onyx) :
  - o Une piste pour rejoindre le départ de cet appareil, passant à l'ouest de la croupe pour rejoindre l'amont du lac de Gers : *Piste de Gers*,
  - o Une piste sur le versant de la croupe qui domine le lac Parchet : *Piste Parchet*,
- une piste permettant de reprendre la piste des Cascades, d'orientation nord-est : *Piste Combe Bénite*.

Le retour des skieurs sur Sixt se ferait alors à partir du Plat de Gers, soit par le premier téléporté Salvagny/Plat de Gers, soit par la piste des Cascades.

Coût estimé de l'ensemble : ~ 30 à 33 M€ (selon TSF ou TSD pour 3<sup>ième</sup> tronçon) .



nombre de nouveaux appareils	Hypothèse 2		
	3 appareils		
	Appareil n°2-1	Appareil n°2-2	Appareil n°2-3
Départ	Salvagny	plateau de Gers	aval départ TK Gers
Arrivée	plateau de Gers	Cote 2050	Sommet TK Gers
Longueur Horizontale	2 279	2 137	1 786
Dénivelée	790	550	785
Longueur suivant pente	2 412	2 207	1 951
Type	Télécabine	TSD	TSD/TSF

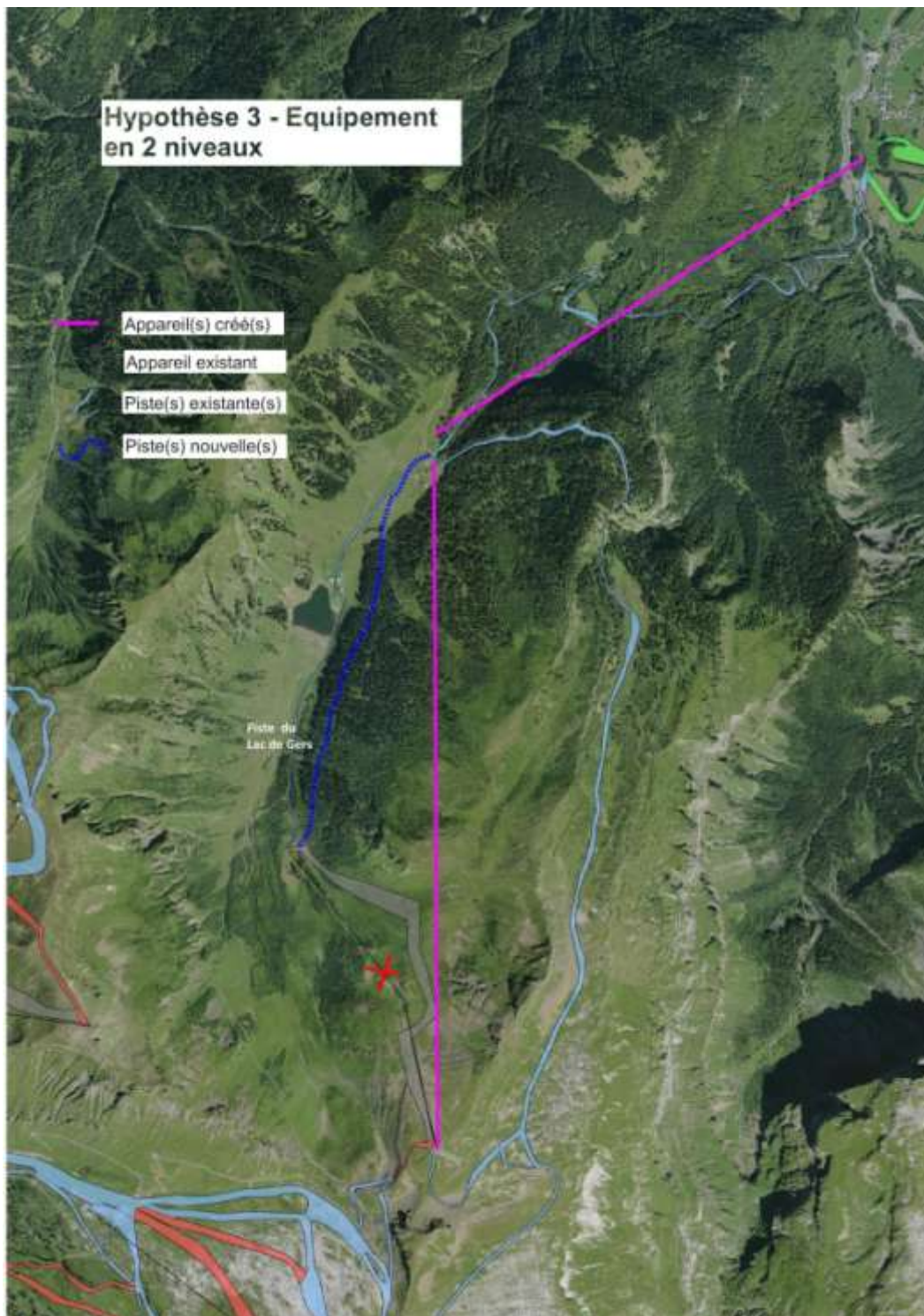
### → SCENARIO 3 : LIAISON EN 2 APPAREILS VIA LA COMBE DE GERS

Origine scénario : scénario proposé par la DREAL avec comme objectif de limiter les flux skieurs sur le secteur de la combe de Gers tout en assurant une liaison Sixt/Flaine.

Liaison assurée par 2 appareils successifs : un premier téléporté depuis l'aval de Salvagny jusqu'au Plat de Gers (TC de 2 412 m de longueur sur 790 m de dénivelé), puis un second appareil du Plat de Gers jusqu'au sommet de Tête Pelouse (TC de 3 576 m de longueur sur 885 m de dénivelé).

Ce scénario nécessiterait la création d'une piste en continuité de la piste Onyx le long de la combe de Gers : piste du Lac de Gers (rendue gravitaire) pour assurer un recyclage minimum des skieurs sur le second appareil. Le TK de Gers serait potentiellement démonté.

Coût estimé de l'ensemble : ~ 33 M€.



	Hypothèse 3	
nombre de nouveaux appareils	2 appareils	
	Appareil n°3-1	Appareil n°3-2
Départ	Salvagny	plateau de Gers
Arrivée	plateau de Gers	Sommet TK Gers
Longueur Horizontale	2 279	3 465
Dénivelée	790	885
Longueur suivant pente	2 412	3 576
Type	Télécabine	Télécabine

#### → SCENARIO 4 : LIAISON EN 3 APPAREILS VIA LE PAS/COMBE DE FOGES

Origine scénario : scénario proposé par la Fédération de chasse avec comme objectif de limiter les flux skieurs sur le massif forestier de Gers.

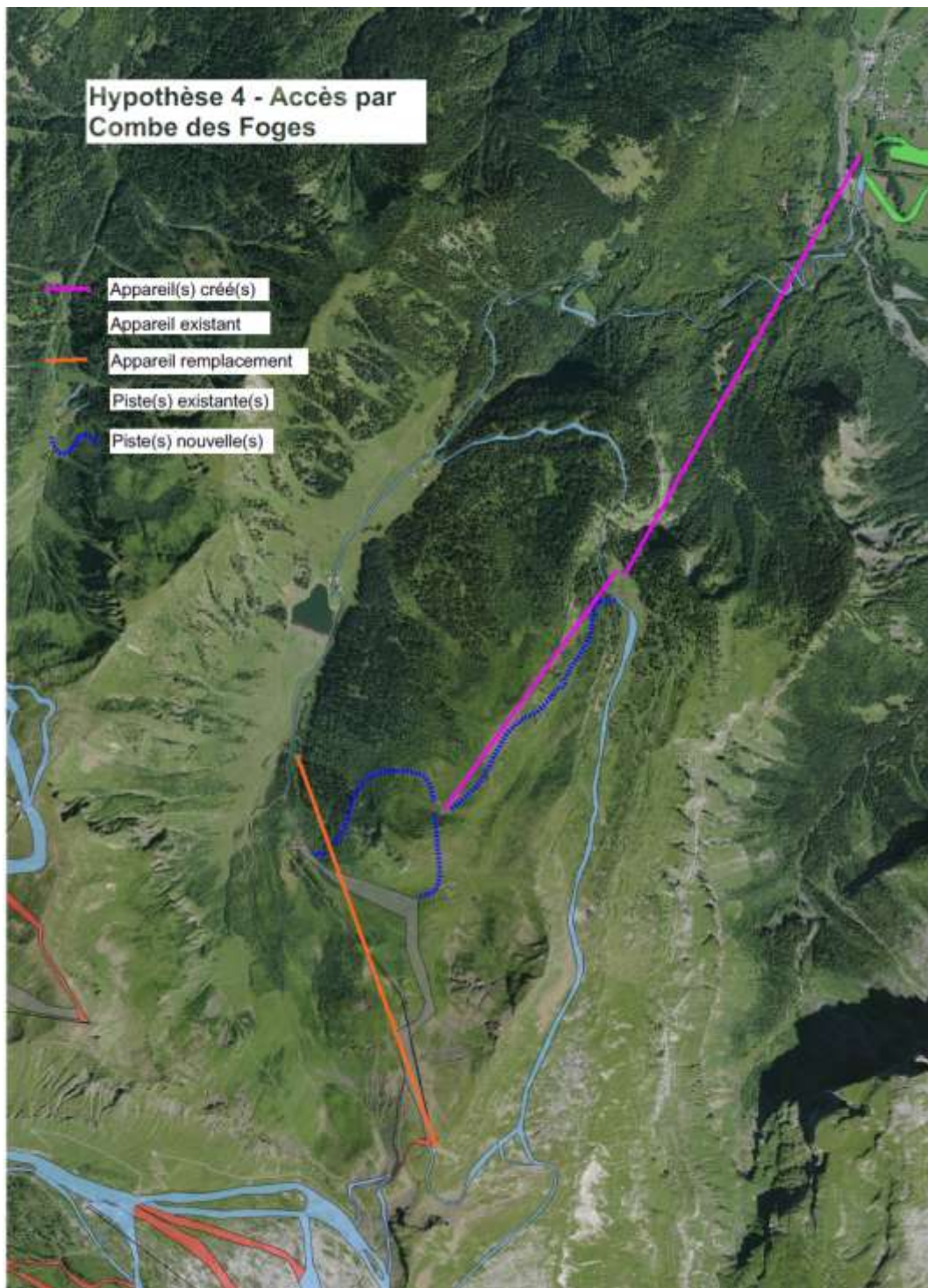
Liaison assurée par 3 appareils successifs : un premier téléporté depuis l'aval de Salvagny jusqu'au Pas des Foges (TC de 2 421 m de longueur sur 1 070 m de dénivelé), un second appareil du Pas des Foges jusqu'au secteur de la côte 2050 (TSD de 1 455 m de longueur sur 270 m de dénivelé). Liaison finale via un appareil de remplacement du TK de Gers (TSD de 1 951 m de longueur sur 785 m de dénivelé) pour assurer la desserte de Tête Pelouse aux skieurs de tous niveaux.

Ce scénario nécessiterait la création de 3 pistes :

- Une piste de recyclage sur le second appareil, permettant de rejoindre la gare aval ou de reprendre la piste des Cascades : *Piste Combe Bénite*
- Des pistes d'accès au secteur du futur TS de Gers, qui desservira Tête Pelouse :
  - o Une piste pour rejoindre le départ de cet appareil, passant à l'ouest de la croupe pour rejoindre l'amont du lac de Gers : *Piste de Gers*,
  - o Une piste sur le versant de la croupe qui domine le lac Parchet : *Piste Parchet*.

Si ces pistes sont globalement similaires au scénario 2 dans leur tracé, leurs fonctionnalités sont différentes. Le retour des skieurs sur Sixt se ferait alors, soit par le premier téléporté à partir du Pas des Foges, soit par la piste des Cascades depuis ce même Pas des Foges.

Coût estimé de l'ensemble : ~ 32 M€.



	Hypothèse 4		
nombre de nouveaux appareils	3 appareils		
	Appareil n°4-1	Appareil n°4-2	Appareil n°4-3
Départ	Salvagny	aval combe des Foges	aval départ TK Gers
Arrivée	aval combe des Foges	Cote 2050	0
Longueur Horizontale	2 172	1 429	1 786
Dénivelée	1 070	270	785
Longueur suivant pente	2 421	1 455	1 951
Type	Télécabine	TSD	TSD/TSF

### 3.3. Synthèse de l'analyse comparative

L'analyse multicritère menée par la collectivité et ses partenaires (bureaux d'études, services de l'Etat, Fédération de chasseurs, GMDS, ...) a permis, dans un premier temps, d'écarter les scénarios 1 et 4 (cf. grille d'analyse détaillée en annexe n°1).

- Le scénario 1 présentait des inconvénients majeurs dont, en particulier, son coût évalué à 45 M€ soit 45 % de plus que les autres scénarios qui sont estimés autour de 32 M€ ; et ses impacts négatifs sur la dimension paysagère et naturelle de la combe des Foges puisque ce scénario nécessite l'implantation d'un appareil lourd et imposant (3S ou funitel). Ce type d'appareil implique des pylônes en tripodes/quadripodes avec 2 câbles, qui sont fortement perçus même en perception lointaine car plus haut et plus gros.
- Le scénario 4, bien qu'ayant un intérêt fort pour la faune en plus, présentait une difficulté topographique majeure avec son arrivée au Pas des Foges, créant un impact négatif sur la perception pastorale et l'aspect préservé de la combe des Foges et de combe Bénite. D'autre part, il ne desservait pas le Plat de Gers qui demeure le cœur d'activités de ce versant, qui demande aussi à être valorisé (activités d'accueil, pastorale, ...).

Les scénarios 2 et 3 soutenus, respectivement par la mairie et la DDT 74, ont alors été (re)mis en balance sur des points clés (les deux scénarios présentant un coût similaire) :

- En matière de fonctionnalité et d'exploitation, le scénario 3 qui propose que très peu de pistes de ski permettant le recyclage des skieurs, entraînerait une sous-utilisation de la seconde télécabine alors que cette dernière représente un investissement conséquent (15,85 M€) et des coûts fixes d'exploitation élevés (220 à 250 k€/an contre 150 à 180 k€/an pour un télésiège débrayable<sup>3</sup>).

Cela réduira sérieusement le retour sur investissement de cet appareil, alors que le projet, dans son ensemble, « supporte » déjà financièrement un ascenseur par définition peu rentable (premier tronçon Sixt/Plat de Gers commun aux deux scénarios) puisque étant utilisé principalement le matin et en fin de journée.

Cet aspect économique, présente un risque réel de déséquilibre du bilan d'exploitation à l'échelle du projet dans son ensemble. Un risque qui pèse indirectement sur la commune puisque la Délégation de Service Public signée en 2013 entre la mairie et GMDS, prévoit que la commune prendrait, à terme, les pertes d'exploitation éventuelles de la liaison si celle-ci s'avérait déficitaire. Dès lors, le projet initial censé redonner une dynamique économique au village pourrait être alors totalement contreproductif, conduisant à lui faire supporter des dépenses supplémentaires ! Les produits espérés du développement d'hébergements touristiques (recettes fiscales) risquent ainsi non pas d'être affectés à des actions de valorisation du village et de l'environnement, mais à combler le déficit d'exploitation de la liaison.

- En termes paysagers, deux points sensibles valorisent le scénario 2.

En premier lieu, dans le scénario 3, le tracé de la seconde télécabine, imposé par les sites de départ et d'arrivée, passerait en crête dans le secteur de la cote 2050. Ce tracé produirait un impact visuel fort depuis de nombreux points de vue, d'autant plus que cet appareil posséderait des dimensions plus importantes qu'un télésiège (ligne plus haute et plus volumineuse).

En second lieu, ce même scénario 3 impose, pour le second tronçon, une gare de départ de télécabine importante (de l'ordre de 900 m<sup>2</sup>) au niveau du Plat de Gers, pour stocker les quelque 90 cabines utiles au 3,5 km de la ligne. Cette infrastructure, deux fois plus imposante qu'une gare de télésiège, rencontre l'opposition de la commune de Samoëns, concernée territorialement, qui souhaite que le Plat de Gers soit le moins impacté possible par le projet.

---

<sup>3</sup> : Guide de Savoir Faire ODIT France



- En terme d'offre de ski, la capacité du scénario 2 à offrir un ski intermédiaire entre le secteur de Salvagny dédié aux débutants des premiers jours et le « grand ski » de Flaine, représente un atout, notamment pour les clientèles en cours encadrés qui, dans le scénario 3, risqueraient de passer une trop grande partie de leur temps (cours de 1h à 1h30) sur les remontées.

Ce même scénario 3 se trouve également plus exposé aux contraintes de vent et à des interruptions de services (cf. hiver 2015/2016 à Samoëns) qui réduirait alors l'offre aux clients de Sixt au seul secteur de Salvagny (pistes pour débutants), et à la partie basse de la piste des Cascades qui n'est pas la plus agréable.

A contrario, l'implantation des appareils dans le scénario 2 sont prévus en fond de combe ou en forêt limitant ainsi l'exposition aux vents. De plus, si le secteur haut venait à fermer, le secteur intermédiaire pourrait offrir une alternative aux skieurs de Sixt.

- Sur le plan environnemental, l'augmentation de la pratique de ski hors piste, et de son impact sur la faune, les habitats, ... concerne potentiellement aussi bien le scénario 2, avec l'arrivée du TSD dans le secteur de la côte 2050, que le scénario 3 qui induirait lui aussi une augmentation de ces pratiques en offrant la possibilité aux skieurs de remonter au sommet de la combe de Gers.

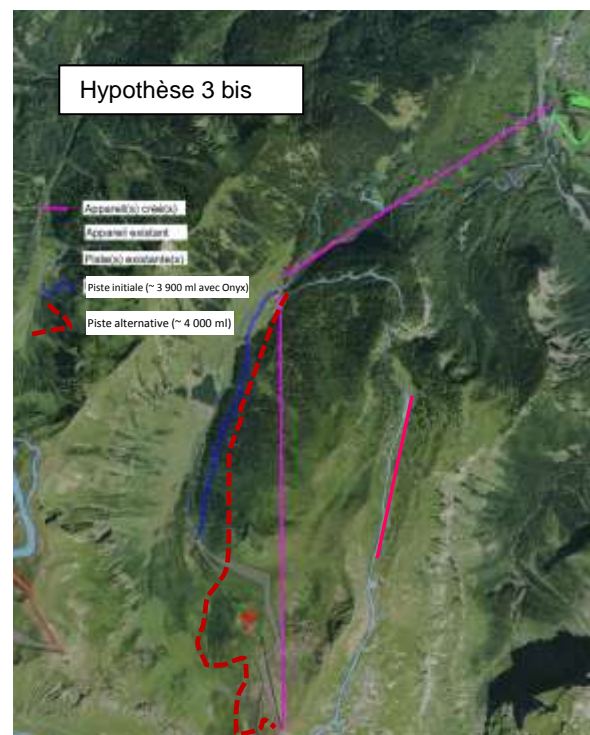
Cela étant, le scénario 3 présentait des impacts moins importants sur l'environnement en lien direct avec le développé et la localisation des pistes proposées dans le scénario 2.

Sur la base de ces éléments d'analyse, les deux scénarios ont fait l'objet de variantes visant à répondre à leurs effets négatifs.

Dans ce cadre, l'optimisation du scénario 3 a été difficile :

- Une réponse étudiée au manque de recyclage des skieurs sur le TC2 induisait des impacts forts en surfaces de défrichage et sur le paysage puisque devant être tracée sur une grande longueur en dévers dans le versant est de la combe de Gers.
- L'ajout d'un téléski dans la combe des Foges pour offrir du ski intermédiaire, se trouvait trop isolé pour apporter une véritable plus-value au projet et présentait aussi l'inconvénient de créer un aménagement dans une combe maintenue vierge d'équipements !

(Le remplacement du TK de Gers proposé alternativement, s'il était utile pour l'offre ski, renchérissait le coût global de ce scénario).



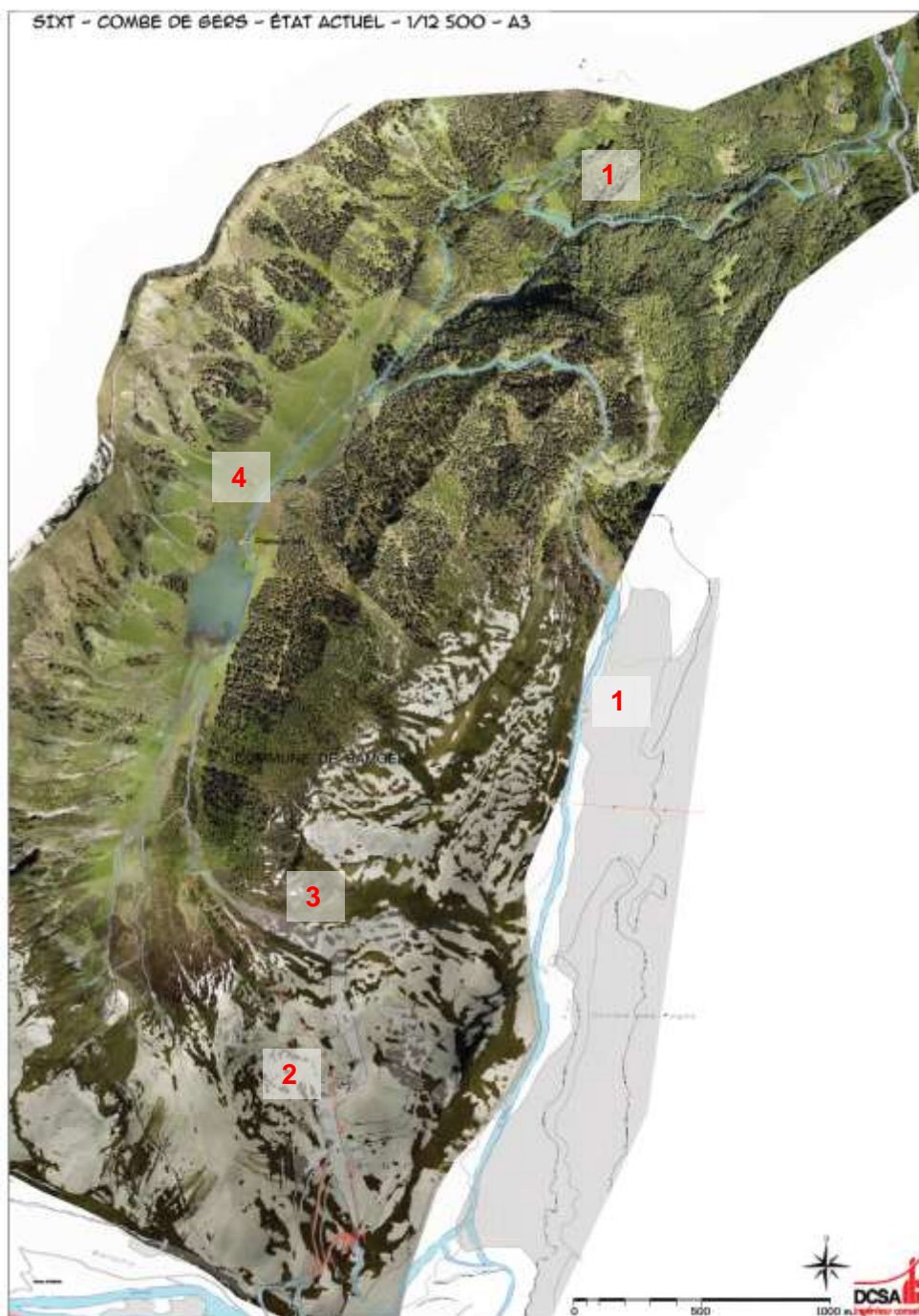
**Pour le scénario 2, l'optimisation du projet visait essentiellement à réduire encore plus les impacts sur l'environnement. Fort de résultats concluants, ce scénario 2 a été retenu et est présenté ci-dessous.**

### 3.4. Le scénario retenu

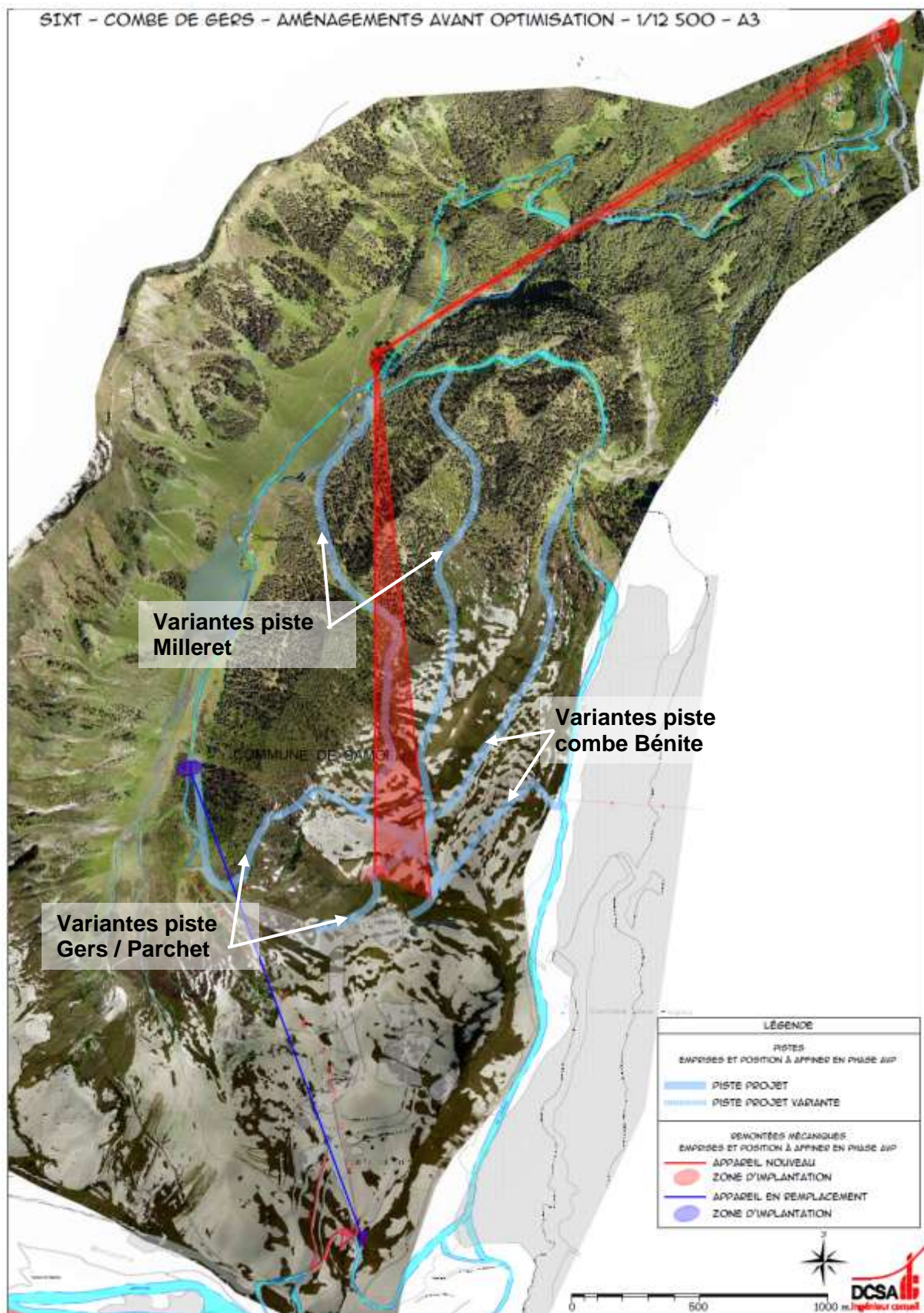
#### 3.4.1. Optimisation du projet

Pour rappel, le projet s'inscrit dans un cadre où existent déjà quelques équipements et aménagements :

- 1. la piste des Cascades (bleue), un des fleurons du Grand Massif,
- 2. le TK de Gers, et la combe du même nom, véritable spot pour le free ride,
- 3. la piste noire Onyx
- 4. la piste bleue La Pépinière en fond de la combe de Gers, peu utilisée car nécessitant de « pousser sur les bâtons » sur une assez longue distance après le Lac de Gers.



Dès lors, le scénario 2 retenu dans son principe a fait l'objet de plusieurs variantes notamment en termes de pistes, illustrées ci-dessous :



A partir de ces sous-projets, le scénario a évolué selon les éléments suivants :

- Concernant la piste "Milleret"

Dès lors que, d'une part, la piste des Cascades permet une liaison du haut du domaine vers le bas en piste bleu, et que, d'autre part, la piste de la Combe Bénite permet un raccordement de l'appareil du second niveau à la piste des Cascades en niveau bleu, cette piste peut avoir un niveau de difficultés de type "rouge".

En première approche, outre un tracé uniquement orienté vers des pentes favorables, sans prise en compte des contraintes connexes (couvert boisé, zone d'hivernage de la faune), une volonté à se raccrocher aux layons existants dans le couvert boisé s'est fait jour pour faire cheminer la piste, notamment dans "la coupe à Milleret" présente sensiblement au milieu de l'appareil.

Ce principe préservait au mieux le couvert boisé mais le layon en question offre des pentes marquées sur tout son linéaire orientant la difficulté de la piste vers du noir, ce qui ne répond pas à l'objectif ; de plus, ce layon débouche très en amont sur le plateau de Gers par rapport à l'appareil 2, nécessitant soit un cheminement peu gravitaire vers ce départ, soit la nécessité de travailler la piste en lisière avec une pente suffisante pour la rendre glissante, mais avec un impact certain sur cette zone et la vision qu'on peut en avoir depuis le plateau.

#### 1<sup>ère</sup> optimisation

Elle a consisté à rechercher des pentes compatibles avec le niveau de piste recherché en évitant autant que faire se peut les dévers. Elle tend à ne pas s'étendre trop côté nord/est pour que l'impact sur la zone d'hivernage de la faune soit limité. Il ne s'agit à ce stade que d'une esquisse; le tracé est en principe fonctionnel, sur lequel il conviendra de rechercher des optimisations autour d'investigations de terrain précises.

#### 2<sup>d</sup> optimisation

Elle s'appuie principalement sur le travail (réalisé ci-avant) avec les objectifs complémentaires suivants :

- utiliser les layons existants (zones défrichées ou pistes forestières) lorsque ces derniers offrent des pentes compatibles avec l'objectif de piste recherché.
- se rapprocher de l'appareil 2 pour une lecture accès/desserte plus aisée et potentiellement, quand cela est possible, de n'avoir qu'un seul layon ou un regroupement des deux layons (appareil + piste). Cela permet également de limiter la pénétration des aménagements côté nord/est du couvert boisé et moins impacter la zone d'hivernage de la faune. Comme précédemment, cela débouche au stade esquisse sur un principe fonctionnel qu'il conviendra d'optimiser dans les phases ultérieures d'études.

Les deux axes d'optimisation présentés ci-avant donnent un faisceau de travail assez cohérent dans lequel la solution "optimale" est à rechercher (association des contraintes, techniques et environnementales).

- Concernant la piste "Combe Bénite"

Cette combe présente une topographie douce dans toute sa partie supérieure et intermédiaire permettant d'y développer une piste bleue sans nécessiter de modelage autre que la correction de singularités locales. Son raccord à la piste des Cascades en partie basse demande plus d'attention car, d'une part, la combe se raidit et son talweg devient plus encaissé et, d'autre part, car une barre rocheuse marque le talus dominant la piste des Cascades sur un linéaire important.

En première approche, le parti retenu avait été de suivre la Combe sur le linéaire le plus important, en évitant le talweg marqué par une orientation en rive gauche de la piste, puis un retour vers la piste des Cascades au plus bas, au-delà de la fin de la barre rocheuse pour limiter les travaux nécessaires.

### 1<sup>ère</sup> variante

Une zone d'hivernage de la faune existe dans la partie basse de la Combe qu'il a été cherché d'éviter, dans ce sens il a été recherché de sortir de la Combe avant cette zone d'hivernage.

Cette première variante tend à en sortir le plus en amont possible, soit au niveau du chemin d'été, à l'altitude 1933 m. Cela n'est possible qu'aux conditions suivantes :

- faire arriver l'appareil 2 au niveau de la pointe d'altitude 2074 m en surplombant le lac Parchet ou du petit col situé à l'est,
- faire cheminer la piste dans le dévers de l'arête sud/nord de la Pointe du Griffon pour permettre de relier l'exutoire évoqué ci-avant,
- créer depuis le passage dans l'arête une connexion à la piste des Cascades.

Cette variante a été abandonnée pour les raisons suivantes :

- la "pointe" d'altitude 2074 m est entourée de pentes raides non propices à l'aménagement d'une gare d'arrivée de télésiège ; le petit col plus à l'Est y est plus favorable mais c'est, dans ce cas, le départ des pistes Milleret, Parchet et Gers qui n'est plus possible de mettre en œuvre sans des travaux lourds.
- la piste envisagée devient une "route" taillée dans des dévers sur l'ensemble de son linéaire, nous écartant du principe initial d'utiliser au mieux les pentes existantes et n'apportant qu'un intérêt limité pour le ski.

### 2<sup>d</sup> variante

L'arête sud/nord de la Pointe du Griffon, qui longe la Combe des Foges sur pratiquement tout son linéaire, présente deux ou trois zones où la barre rocheuse est un peu moins inhospitalière, c'est-à-dire où la falaise fait place à une pente forte de largeur limitée. La plus marquée fait face ou sensiblement à la grange des Foges. Le problème qui se pose est que son altimétrie est encore élevée 1908 m et que son accès impose à la piste une zone plane de 300 m, ce qui n'est pas fonctionnel.

De plus, les pentes de ce petit col sont très marquées et il serait nécessaire pour créer le raccordement à la piste des Cascades de descendre le niveau sommital du col d'environ 25 m, ce qui est très important. L'emprise à considérer du passage serait d'environ 80 m de large (25 m de piste et des talus à 1 pour 1 si le sol le permet) mais potentiellement près d'une centaine de mètres (talus 3/2). Certes, cette excavation est de nature à donner de la pente à la zone plate de la Combe mais cela reste insuffisant et impose de terrasser sur un linéaire important la Combe, ce qui n'était pas dans l'objectif initial.

Cette variante a été abandonnée.

### 3<sup>ème</sup> variante

Il existe dans la barre rocheuse évoquée ci-avant un autre point de rupture 130 m plus en aval offrant une largeur plus importante mais surtout à une altitude de 1875 m de nature à permettre d'éviter la zone de replat dans la Combe. Le passage de cette zone nécessitera d'en abaisser le point "haut" c'est-à-dire le point haut de la barre là où elle se raccorde à la Combe, mais limité à une dizaine de mètres environ. La configuration du relief dans cette zone est plus appropriée que dans le cas précédent et devrait permettre un raccordement à la piste des Cascades nécessitant des travaux moins importants.

Cette variante est fonctionnelle avec les travaux évoqués ci-avant et permet de contenir la zone des travaux et les skieurs en amont de la zone d'hivernage de la faune.

**Cette variante a donc été retenue.**

- Concernant la piste de Gers :

L'objectif de cette piste est de permettre de créer du ski entre l'arrivée de l'appareil 2 et le départ de l'appareil 3, mais aussi de permettre une liaison entre ces deux appareils de type "tout skieur".

Son cheminement initial démarre en versant nord avec les pistes Milleret et Combe Bénite, puis bascule sur le panneau ouest qui surplombe le départ du télésiège de Gers, et rejoint à flanc de versant la piste Onyx en aval de sa partie la plus raide pour permettre l'accès au télésiège ou de l'appareil qui lui succédera.

Ce premier tracé envisagé croise des zones de nichée, d'hivernage de la faune, qu'il a été décidé de préserver ; aussi **le principe de cette piste a été abandonné.**

L'objectif de permettre l'accès à l'appareil 3 au moyen d'un accès "tout public" n'est donc pas atteint ; il faut donc pour cela :

- créer un itinéraire moins impactant vers la piste Onyx dans la pente qui surplombe le lac Parchet
- retravailler la partie basse de la piste Onyx pour la rendre de pratique plus aisée, principalement en procédant à l'élargissement de sa partie inférieure (étroite et raide) ; ceci est la seule alternative tant que le téléski est fonctionnel,
- créer une variante de la piste Onyx pour avoir un accès "tout public" ou s'en approcher le plus possible. Cette variante doit croiser le téléski et potentiellement nécessite le terrassement de sa piste de montée ; elle n'est potentiellement envisageable (à confirmer) qu'à partir de son remplacement.

- Concernant la piste Parchet

Comme évoqué ci-avant, l'abandon de la piste Gers impose la création d'une petite piste permettant depuis l'arrivée de l'appareil 2, de rejoindre la piste Onyx par la pente surplombant le lac Parchet. Initialement envisagée d'orientation sud/ouest, le principe finalement retenu serait de redimensionner le chemin existant, permettant l'accès du petit col proche de la cote 2050 m au lac Parchet, puis de bifurquer avant le lac vers la piste Onyx.

- La variante Onyx (*restructuration relevant de travaux de piste dans le périmètre du domaine actuel / hors UTN*)

La partie basse de la piste Onyx resterait le seul moyen d'accès de l'appareil 2 vers l'appareil 3, mais il s'agit d'une piste noire, ce qui n'est pas compatible avec un accès pour les skieurs moyens ou débutants débrouillés. Le premier axe de travail consistera, comme évoqué ci-avant, à améliorer cet accès, notamment dans sa partie basse très étroite. Au regard des pentes rencontrées, ce travail d'amélioration nécessaire ne sera potentiellement pas suffisant. Dans ce sens, il est envisagé une variante devant faciliter la liaison entre les appareils 2 et 3, ce qui est fondamental pour un fonctionnement optimal du projet envisagé.

Cette variante permettra, depuis la connexion entre la piste Parchet à la piste Onyx, de by-passer la partie aval raide de cette dernière en franchissant la piste de montée du téléski de Gers pour rejoindre les pentes proches du fond du talweg de pendage plus doux. Cette variante prévoit l'évitement par l'aval de la zone d'hivernage de la faune.

La partie haute de la piste Onyx garderait sa fonction de piste noire et les retours vers Sixt sont assurés par la piste des Cascades.

Les études techniques à venir au stade opérationnel permettront de définir la variante d'aménagement retenue en partie aval.

- Concernant le second tronçon en télésiège débrayable :

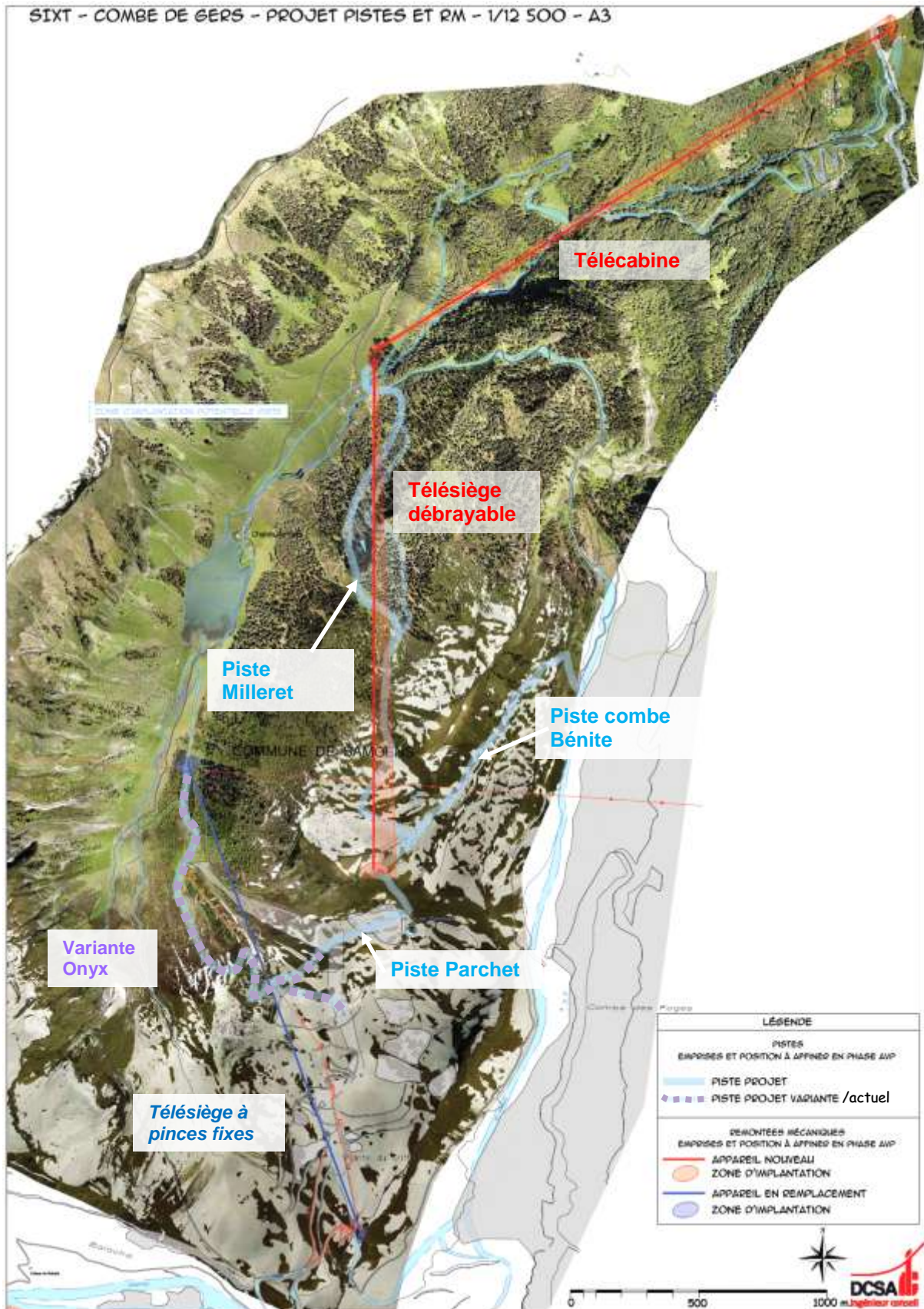
Si la localisation de la gare de départ de cet appareil est relativement fixée, sous réserve de sa bonne intégration paysagère (cf. volet 4), la localisation de sa gare d'arrivée demandera à être précisée au niveau des autorisations et procédures d'aménagements à venir. Ainsi, en raison principalement de la présence d'une ligne à haute tension en aval, et de l'implantation précise des pistes, l'arrivée de ce TSD pourra varier dans le secteur de la cote 2050.



*Aperçu ligne haute tension depuis secteur 2050.*

### 3.4.2. Le projet soumis à autorisation UTN

Dès lors, le projet retenu est soumis à autorisation UTN comme illustré ci-dessous :



Les caractéristiques des aménagements et équipements prévus sont les suivantes :

- Remontées mécaniques :

	Tronçon 1	Tronçon 2	Tronçon 3 (remplacement TK Gers hors UTN)
Type	Télécabine 10 pl.	Télesiège débrayable 6 pl.	Télesiège à pinces fixes 4 pl.
Longueur suivant pente	2 412 m	2 207 m	1 915 m
Dénivelé	790 m	550 m	785 m
Débit p/h	1 500	2 000	2 000
Nombre de pylônes	16 à 18	19 à 21	Solde : 22 – 17 = 5
Temps de montée	~7 min	~ 7 min	~ 13 min

En ajoutant les temps de transfert entre les appareils, Sixt-Fer-à-Cheval se retrouve à environ **35 minutes** du haut du domaine de Flaine.

A l'échelle du projet global, le solde d'appareils démontés / créés est égal à 0, pour un solde de 14 pylônes supplémentaires (suppression de 30 pylônes avec le désarmement du secteur des Vagnys et implantation de 44 pylônes par création /remplacement des appareils de liaison).

- Pistes de ski créées :

	Piste Milleret	Piste Combe Bénite	Piste Parchet
Niveau difficulté	Rouge	Bleue	Bleue
Longueur suivant pente	~ 2 519 m*	1 338 m	504 m
Dénivelé	540 m	221 m	65 m
Largeur moyenne	30	30	20
Surface estimée en ha	7,56	4,02	1.01

\* = selon scénario.

Le projet prévoit ainsi la création de 12,6 ha de pistes (hors variante de la piste Onyx existante) pour une longueur de 4 360 mètres, soit l'équivalent de ce qui est supprimé sur le secteur des Vagnys (~ 6 000 mètres de pistes -1 bleue, 4 rouges et 1 noire- pour une surface d'environ 14 ha).

- Enneigement de culture :

Le bon enneigement naturel du secteur entre le Plat de Gers et Tête Pelouse ne nécessite aucune extension du réseau de neige de culture en amont du Plat de Gers (1 510 m).

Seuls certains secteurs complémentaires de la piste des Cascades, en aval du Plat de Gers, feront l'objet d'enneigements complémentaires ponctuels, répartis sur environ 2,5 kms de pistes.

Cette extension mobilisera les ressources en eau existantes (10 % de la ressource restant mobilisable) et demande seulement une extension du réseau actuel, ainsi qu'un aménagement de l'usine à neige (budget estimé à 1 M€).



## 4. L'organisation spatiale et des déplacements

Ce projet doit aussi s'appuyer sur une nouvelle organisation, des mobilités, des déplacements, des espaces publics, des équipements (stationnement, signalétique, ...) pour capter la fréquentation estivale (ex : offre hôtelière, Maison de la montagne) et accentuer les retombées économiques touristiques (commerces et services), tout en préservant les secteurs d'altitude sur Gers.

### 4.1. La préservation du Plat de Gers

La qualité paysagère du Plat de Gers, et son « cadre de vie », impose plusieurs points de vigilance.

Ainsi, une bonne intégration des gares d'arrivée et de départ des appareils dans ce secteur est primordiale et doit pour cela utiliser les mouvements de terrains existants (ou à créer). Une approche plus précise est développée dans le volet 4.

Dans une perspective plus large, le Plat de Gers restera vierge de tout autre équipement et aménagement qui viendraient dégrader l'ambiance pastorale des lieux.

Ainsi, ni les activités de ski de fond, ou d'apprentissage alpin, et ni d'autres activités nécessitant des aménagements ne seront développées sur le Plat de Gers.

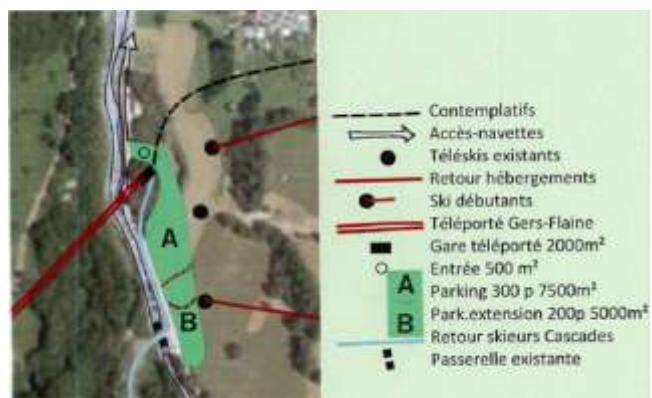
Il en sera de même de l'activité VTT en été, qui bénéficie déjà d'une offre conséquente à l'échelle de la vallée du Giffre.

En période estivale, seul potentiellement le premier tronçon pourrait être fonctionnel afin de permettre un accès facilité aux randonnées vers la combe de Gers (et accessoirement desservir les quelques activités d'accueil existantes et/ou alpagistes en matériels).

Ce fonctionnement permettra également de réguler la circulation des véhicules 4X4 sur le site en le limitant aux seuls ayant droits (riverains et exploitants agricoles comme du domaine skiable) tant depuis le versant de Sixt-Fer-à-Cheval que depuis le versant Samoëns. Cette régulation fera l'objet d'arrêtés municipaux pris par les communes compétentes.

### 4.2. Le parking du téléporté

Une soixantaine de mètres plus bas que la route de Salvagny, au niveau du petit pont et de l'arrivée de la piste des Cascades, s'implantent le parking et la gare aval du téléporté. Ce secteur abrite actuellement trois locaux techniques liés à la gestion du domaine skiable, rive droite du Giffre des Fonds.



La gare du téléporté et ses annexes, pour une emprise d'environ 2000 m<sup>2</sup> (environ 40 x 50 mètres) s'apparente en gabarit, en toiture, en importance, y compris les pylônes et systèmes de débrayage-embrayage, à la gare du Grand Massif Express (GME) de Samoëns. Elle prend position dans la clairière d'un petit espace boisé qui permet de masquer le volume de l'ensemble machinerie-entretien-stockage-quais-billetterie et gestion.

L'épannelage de cette gare est volontairement bas, en milieu de l'écran boisé dont on conservera les bordures périphériques.



*Vue prise depuis la passerelle sur le Giffre des Fonds.*

- *Gare calée dans le bosquet*
- *Ligne de téléporté partant à gauche*
- *Parking jusqu'au chalet*
- *Liaison ski débutants et hébergements à droite.*

Ce parking de 300 places représente environ 7500 m<sup>2</sup>, avec une extension future de 200 places (environ 5000 m<sup>2</sup>) et les abords piétons-circulations environ 500 m<sup>2</sup>. Ces circulations piétonnes ou skieurs sont connectées à celles décrites au chapitre précédent. Un chemin est prévu le long du village du Fay pour permettre aux non-skieurs et contemplatifs d'accéder aisément au téléporté, pour une visite piétonne d'hiver ou d'été à Gers-Flaine.

Le tènement global est donc d'environ un hectare avec extension de 5000 m<sup>2</sup>. Cela correspond à la partie rectangulaire plane située rive droite à hauteur du petit pont. Ce secteur n'est pas perçu depuis la route ou le village de Salvagny. On ne le voit pas non plus depuis Feulatière, ce qui est un atout paysager, puisque le domaine skiable débutant joue un rôle de masque en pied de pendage. En fait, on ne percevra que la ligne du téléporté sur le flanc du pied du vallon de Gers, signe de la présence d'un équipement touristique rive gauche.



*Vue depuis SALVAGNY : la gare du téléporté et les parkings sont situés en contrebas et ne seront jamais visibles. Seule la ligne du téléporté suivra la Combe, en complément de la piste existante des Cascades (à gauche).*

Enfin, depuis le hameau d'Englène, rive gauche, le couvert forestier sert d'écran visuel sur ce tènement de 1,5 hectare à terme, situé en contrebas et masqué.

### 4.3. Le fonctionnement piétons-skieurs sur Salvagny

Le Plan-masse de Feulatière-Salvagny relève de l'analyse et de la prospective du marché de l'hébergement en montagne de France et d'Europe. On assiste, en effet, soit à une captation des hauts domaines d'altitude (minimum 1800 mètres), soit à une attirance par « satellisation » autour de villages « vivants » greffés à des domaines skiables dits de mobilité (150 à 200 Km de pistes minimum...). Sous forme d'habitat de taille raisonnée, telle est la forme actuelle et future des loisirs d'été et d'hiver en altitude. Le contexte de moyenne montagne de Sixt-Fer-à-Cheval souhaitant définitivement se connecter au Grand Massif, se valorise par une prise en compte de sa belle végétation (inférieure à 1000 mètres), de son patrimoine naturel et bâti et, bien entendu de la notoriété de son Cirque du Fer-à-Cheval.

Le chapitre précédent met l'accent sur la qualité architecturale du projet : vivre dans un chalet cocooning et connecté en montagne pour ses loisirs est déjà un gage de réussite du produit. Mais y trouver une symbiose parfaite avec les vieux chalets existants, la vie locale, est un PLUS peu courant dans les montagnes d'Europe sinon en Autriche, Suisse ou Haut Adige... Et offrir une prestation skis aux pieds ou terrasse sur pré (été) est un préalable de sélection.

#### 4.3.1. Les piétons

L'étude des cheminements piétons est née de l'utilisation simple du suivi des courbes de niveaux, ... à l'image des vaches. Ainsi, notamment l'été, le promeneur peut rejoindre les deux sites de Feulatière et de Salvagny pour se délasser, admirer les paysages ou rejoindre des amis. Ces connexions gravitaires sont croisées autour de l'habitat par des cheminements recouverts de matériaux locaux en sentiers ou dallages de pierres, serpentant entre les chalets autonomes, comme dans le(s) vieux village(s). L'hiver, lorsque le sol est trop glissant ou pour échapper aux chutes de neige des toits, il suffit de rejoindre la route déneigée avec sa sur-largeur sécurisée pour piétons.

Les liaisons conduisent à Salvagny, à Maison Neuve et un chemin piétons est aménagé le long de la route de Salvagny (RD 29), dont on a mentionné en PARTIE 1, la sur largeur souvent injustifiée. Notamment, avec le démontage du télésiège de Vagnys, les places de stationnements non nécessaires permettent de libérer de la place pour ce chemin piéton. En direction de l'arrivée-départ du futur téléporté et de l'itinéraire de La Cascade du Rouget, des cheminements été-hiver sont organisés pour les piétons au sud du hameau du Fay. La déclivité, notamment à l'intérieur de ce village, est compensée par une adaptation de tracés piétons en bordure de la piste de ski (verte) des Fontaines.



Entre le chef-lieu de Sixt-Fer-à-Cheval et le village de Salvagny : actuellement une large route destinée à accueillir les véhicules des skieurs (départ du télésiège de Vagnys sur la gauche). Un aménagement paysager permettra de réaliser un accès autos-navettes avec cheminement piétons-skieurs différencié et sécurisé.

#### 4.3.2. Les navettes

Actuellement, les navettes entre la piste des Cascades et le chef-lieu ont une fréquence de 20 minutes en hiver. Le projet pourra intégrer une navette gratuite entre Salvagny et le chef-lieu toutes les 30 minutes, notamment l'hiver : l'arrêt à Salvagny se situera au centre des nouveaux hébergements.

Il est à noter que le type de lits chauds en Résidences hôtelières correspond à la mise à disposition de navettes privées (qui peuvent être mutualisées entre plusieurs opérateurs) qui conforteront les dessertes entre hébergements, centre de Sixt-Fer-à-Cheval et site des Cascades.

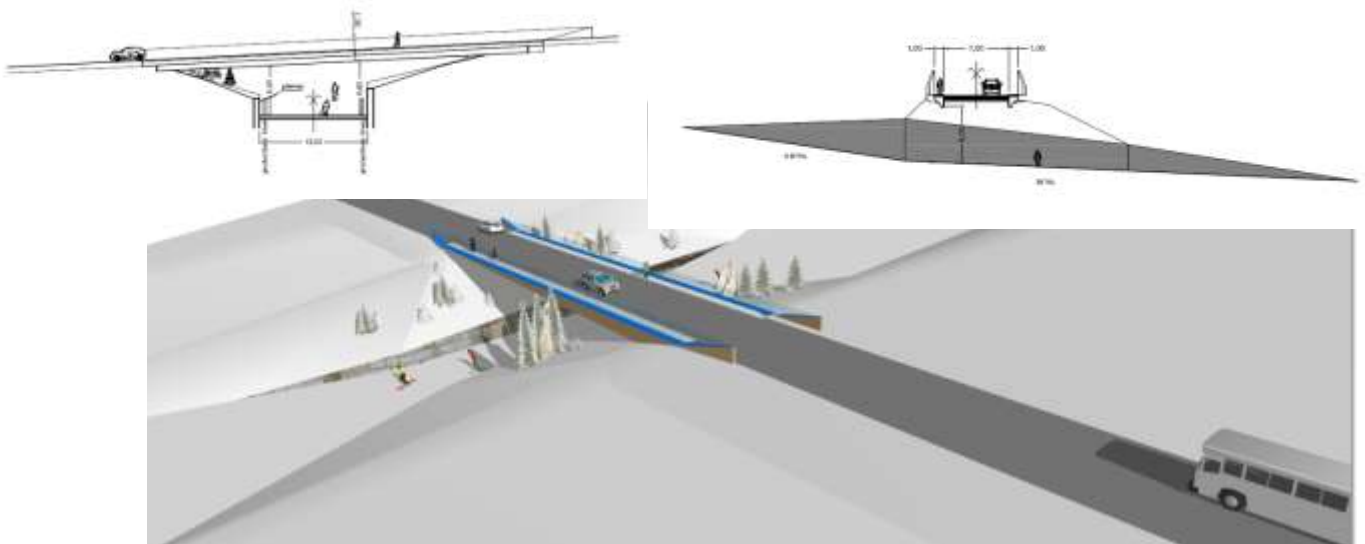
#### 4.3.3. Les commerces primaires

Comme mentionné précédemment, une placette située à l'amont du Centre de vacances existant accueille un restaurant et une offre de commerces primaires (sports été-hiver et alimentation-souvenirs). Cet équipement vient en appui pour les résidents permanents et touristiques de Salvagny mais aussi de Maison Neuve, Lavoisière et Le Fay. Ces services sont bien desservis pour les piétons et les navettes.

#### 4.3.4. Les liaisons skieurs et le ski débutant

Le principe du plan-masse repose sur un postulat de base essentiel et qui est un critère de sélection majeur par le client : partir et revenir de son hébergement gravitairement à skis. Mieux : partir et revenir du local à skis directement devant la porte. Ce fait avéré sélectionne la clientèle (qui vérifie sur internet avec les réseaux usuels... de notations !).

La particularité des hébergements de Feulatière et de Salvagny est originale et « inversée » : pour accéder au ski directement, je descends (vers le téléporté) ; pour revenir du ski (depuis le téléporté) j'utilise les équipements du ski débutant et je... descends directement devant les entrées latérales gravitaires des locaux à skis. Ce point fort simplifie les liaisons skieurs.





Il est à noter que le projet intègre une passerelle à réaliser sous la route de Salvagny, à hauteur de la Cabane de billetterie qui sera intégrée à l'ouvrage, de façon à relier les secteurs skiés amont et aval de la route actuelle. Les parkings latéraux seront réhabilités et soignés, le domaine skiable débutant étant mieux défini sur ces espaces sécurisés.

Une meilleure organisation des quatre remontées mécaniques et une liaison entre les pistes de Feulatière et des Fontaines grâce à cette passerelle contribuent à un domaine skiable et à des liaisons skis fonctionnelles. Enfin, le célèbre jardin d'enfants est mis en valeur tout comme le ski « débutants ».

En fin de journée, les loisirs de glisse et de luge sont possibles directement devant les hébergements, au bonheur des enfants et des parents, depuis leur... balcon.

#### 4.3.5. Les jeux d'été

Le grand secteur du ski « débutants » de Salvagny devient une aire de promenades contemplatives en connexion directe avec les parcours VTT, les itinéraires, la Cascade du Rouget, avec accès à Gers (téléporté) et tous les lieux environnants.

Un projet de valorisation également d'un plan d'eau existant est à l'étude pour valoriser le secteur de Salvagny et offrir un espace de détente complémentaire aux futurs nouveaux visiteurs du village.



## 5. Actions d'accompagnement

### 5.1. Actions pour la remise en marché de lits froids

Confrontée comme nombre d'autres stations à l'érosion du nombre de lits marchands sur son territoire (-13.2% de lits professionnels ouverts en hiver entre 2009 et 2013), la commune de Sixt-Fer-à-Cheval soutient les initiatives menées par l'Office de tourisme pour lutter contre ce phénomène.

Des actions de sensibilisation, d'information auprès des propriétaires sont étudiées pour lever les freins à la mise en location des biens concernés.

Une action de remobilisation des lits « froids » est également assurée par la centrale de réservation *Giffre réservation*, présente à l'échelle des stations de Morillon, Samoëns et Sixt-Fer-à-Cheval, qui mène, elle aussi, une action au quotidien de remise en marché, de (re)commercialisation des lits froids présents sur le territoire.

### 5.2. La signalétique et la publicité sur Sixt-Fer-à-Cheval

Face à la prolifération hétéroclite et quelque peu anarchique des panneaux publicitaires sur le bord des routes et sur les façades, la commune s'est engagée dans plusieurs actions de rationalisation des enseignes telles :

- la suppression et la dépose déjà effective de panneaux et pré enseignes publicitaires non autorisés,
- une action partenariale engagée avec les commerçants et prestataires de la commune via l'Union des Commerçants et des Artisans de Sixt-Fer-à-Cheval, afin de travailler ensemble à l'élaboration d'une charte encadrant la publicité sur la commune, dans une logique de cohérence et de respect de l'identité authentique et nature de Sixt-Fer-à-Cheval.

*Exemple in situ au niveau des gorges de Tines*



- Un architecte du patrimoine a été missionné pour accompagner la Commune dans l'élaboration d'une charte réglementant l'affichage et la publicité.

Si la réalisation d'un règlement local de Publicité (RLP) n'est pas d'actualité, la bonne fin ou non des démarches entreprises pourrait réactiver cette possibilité.

### 5.3. Traitement esthétique du domaine skiable pour débutants

En concertation avec l'exploitant, la collectivité veillera au démontage hors saison de la figure de la Zhin'Zhone en plastique installée sur le domaine débutant.

