

# Bilan de concertation Funiflaïne, du 24/1/2019 au 8/03/2019.

## Bilan des associations. Annexe A3



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Montagne et urbanisme  
Fiches techniques

# Fiche n°8 : Remontées mécaniques n'ayant pas pour objet principal de desservir un domaine skiable<sup>1</sup>

Plan :

1. Définition des ascenseurs valléens
2. Planification dans les SCoT
3. Régime d'autorisation des ascenseurs valléens

*L'ensemble des fiches techniques constitue un outil d'accompagnement et d'aide à la décision. Les schémas et les jurisprudences mentionnés ont pour objectif d'illustrer les dispositions législatives et réglementaires et d'éclairer l'instruction des autorisations, qui nécessitera, en toute hypothèse, un examen au cas par cas au regard des caractéristiques locales.*

## 1 Définition des « ascenseurs valléens »

L'article [R. 122-8](#) du code de l'urbanisme dispose que constitue une unité touristique nouvelle structurante « La création d'une remontée mécanique n'ayant pas pour objet principal de desservir un domaine skiable, pouvant transporter plus de dix mille voyageurs par jour sur un dénivelé supérieur à 300 mètres ».

Ces remontées mécaniques, également connues sous le nom « d'ascenseurs valléens » relient généralement la vallée à la station et sont des outils au service du transport durable. Eu égard à leur fonction touristique tout aussi importante que leur fonction de mobilité, ils constituent des unités touristiques nouvelles (UTN) au sens de l'article [L. 122-16](#) du code de l'urbanisme, à savoir « une opération de développement touristique effectuée en zone de montagne et contribuant aux performances socio-économiques de l'espace montagnard. »

En qualité d'aménagement touristique, ils sont régis par les dispositions spécifiques du code du tourisme, notamment les articles [L. 342-7](#) et suivants. Ainsi l'article [L. 2000-1](#) du code des transports relatif aux transports guidés exclut du champ d'application du code des transports les « remontées mécaniques relevant des dispositions du code du tourisme ».

Ainsi, il convient de distinguer les ascenseurs valléens des ascenseurs dits urbains destinés aux transports collectifs internes au sein d'une zone agglomérée. Ces infrastructures de transport sont quant à elles régies par les dispositions du code des transports, notamment les articles [L. 1251-3](#) et suivants dévolus aux transports par câble en milieu urbain.<sup>2</sup> Depuis le Grenelle de l'environnement, la

<sup>1</sup> Également connues sous le terme de « ascenseurs valléens ».

<sup>2</sup> Le code des transports permet notamment la mise en place de servitudes d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation pour certains dispositifs de faible ampleur indispensables à la sécurité du système de transport par câble.

législation a évolué afin de faciliter l'émergence de projets de transport par câble en milieu urbain qui constituent une alternative performante au regard des coûts et des objectifs de réduction des nuisances et des émissions de pollutions et de gaz à effets de serre. Les ascenseurs valléens présentent les mêmes avantages que les ascenseurs urbains du point de vue du développement durable. Les services de l'État, notamment le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) et le CEREMA, conseillent les collectivités territoriales pour la réalisation de tels projets. Ces installations étant implantées en dehors des zones agglomérées, la qualification d'UTN lorsqu'ils sont au-dessus des seuils prévus par décret leur permet de déroger au principe de continuité.

#### **Remarque**

Si une remontée mécanique permettant la liaison entre une zone en montagne et une zone hors montagne était qualifiée d'ascenseur valléen, alors il serait nécessaire d'appliquer conjointement la procédure du code du tourisme (pour la partie de l'installation située en zone de montagne), celle du code des transports (décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés) étant quant à elle applicable à la totalité de l'installation.

## 2 Planification dans les SCoT

Les ascenseurs valléens correspondent à des opérations lourdes avec un montage économique et financier complexe à équilibrer, qui engage durablement les territoires, à une échelle bien plus large que les communes ou intercommunalités. C'est pourquoi ils doivent être planifiés à l'échelle du SCoT. L'inscription au titre des UTN lorsqu'ils sont au-dessus des seuils prévus par décret permet ainsi de sécuriser les projets d'ascenseurs valléens en autorisant leur implantation en discontinuité de l'urbanisation existante.

En l'absence de SCoT, le recours à l'autorisation État ad hoc est possible pour réaliser l'opération (cf. fiche UTN).<sup>3</sup>

## 3 Régime d'autorisation des ascenseurs valléens

Les ascenseurs valléens font également l'objet d'une réglementation spécifique relative aux modalités de construction et d'exploitation et sont soumis à :

- autorisation d'exécution des travaux<sup>4</sup> qui tient lieu de déclaration préalable ou de demande de permis de construire ;
- autorisation de mise en exploitation<sup>5</sup> qui tient lieu de déclaration attestant l'achèvement et la conformité des travaux.

Ces dispositions sont relatives à la sécurité des infrastructures de transport et n'envisagent aucunement l'aspect planification.

Le guide à l'attention des services instructeurs d'urbanisme « [Remontées mécaniques et tapis roulants de stations de montagne](#) » précise la procédure relative à ces différentes autorisations.

<sup>3</sup> Dans les deux hypothèses (planification ou autorisation *ad hoc*, les équipements annexes (de type parkings) devront être inclus dans l'opération).

<sup>4</sup> Articles R472-1 à R472-13 du code de l'urbanisme.

<sup>5</sup> Articles R472-14 à R472-21 du code de l'urbanisme.