



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Conseil général
de l'environnement
et du développement durable**

Rapport à la commission supérieure des sites, perspectives et paysages du 01 octobre 2020

Site classé du Mont-Blanc : requalification des espaces d'accueil
du Montenvers et nouvel accès à la Mer de Glace

**Rapport CGEDD n° 008390-06
établi par**

Jean-Marc Boyer

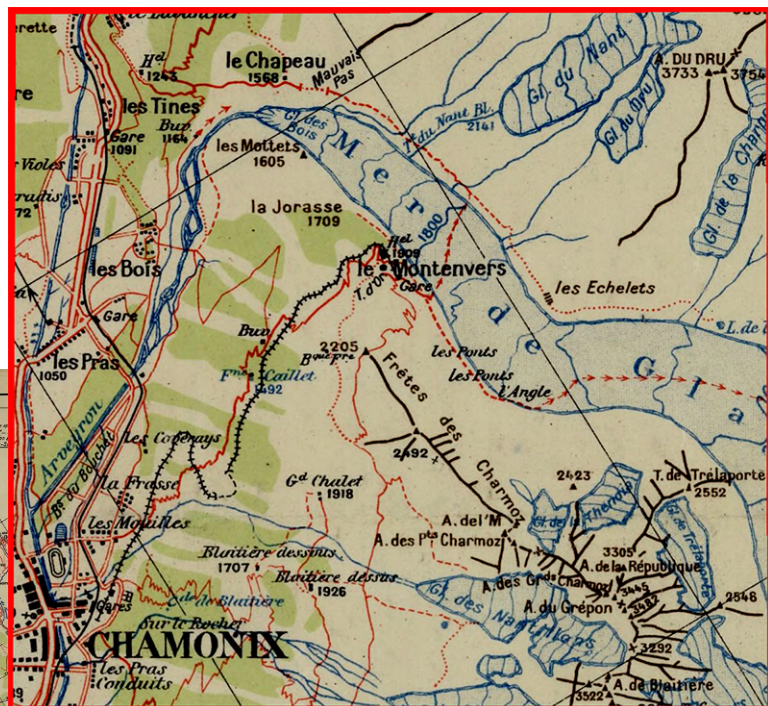
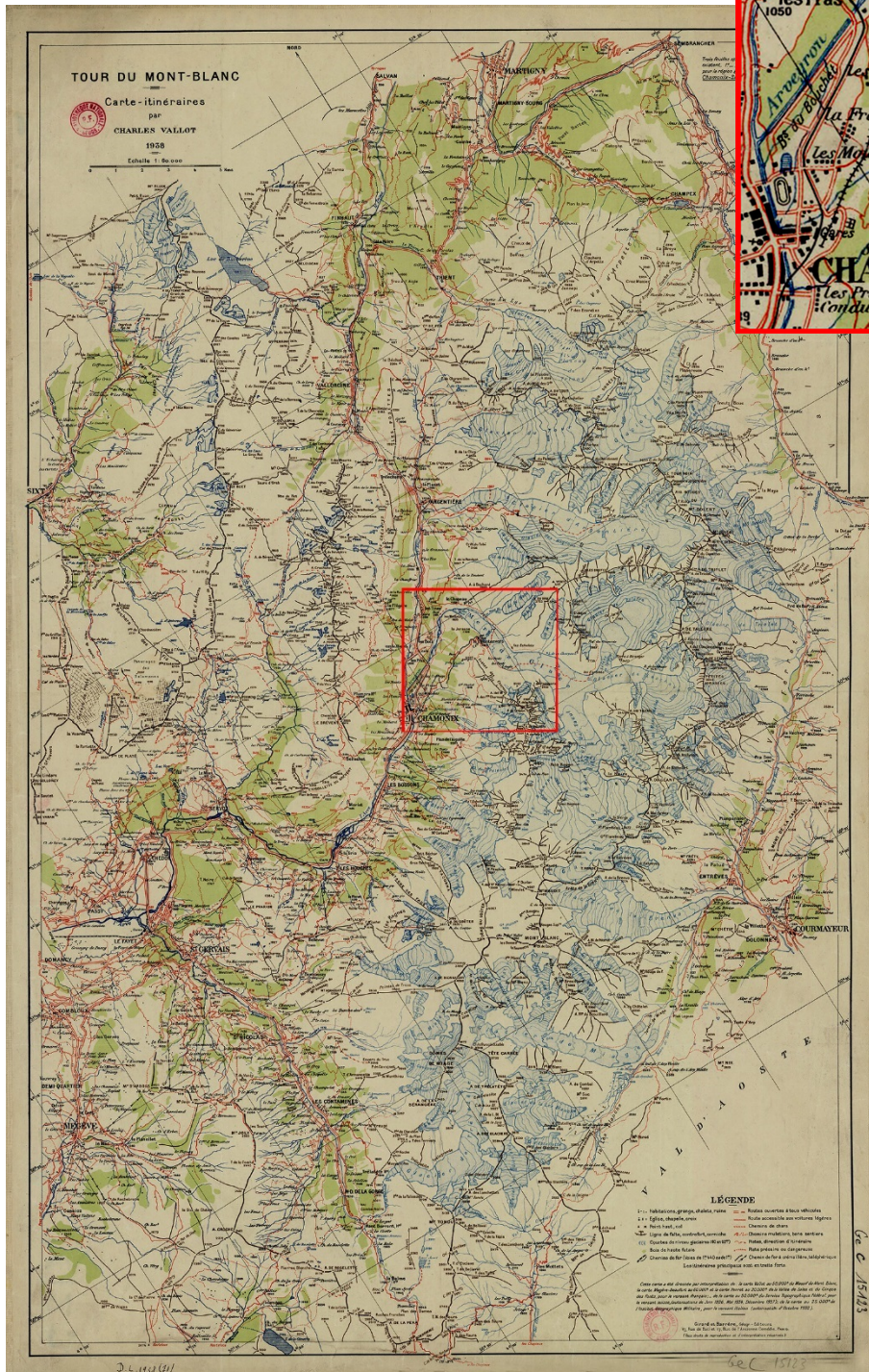
Inspecteur général honoraire de l'administration du développement durable

avec la collaboration de

Thierry Boisseaux

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

Octobre 2020



1. "Tour du Mont-Blanc", carte Ch. Vallot 1938.
Extrait sur la Mer de glace (ci-dessus)

Le présent rapport – dont les deux signataires partagent les conclusions – a été rédigé pour l'essentiel par Jean-Marc Boyer en mars 2020 avant son départ à la retraite, il a été complété par Thierry Boisseaux en août 2020.



2. Un paysage toujours époustoufflant : la Vallée Blanche vue de la terrasse du restaurant panoramique (photo JMB avril 2018).

Le 24 mai 2012, puis le 27 juin 2013, la commission supérieure des sites, perspectives et paysages (CSSPP) avait examiné le document d'intention : "programme global de requalification et d'aménagement des accès touristiques et de l'accès à la Mer de Glace, Montanvers, dans le périmètre du site classé du Mont-Blanc" porté par les communautés de communes du Pays du Mont-Blanc et de la vallée de Chamonix-Mont-Blanc et par leur concessionnaire, la Compagnie du Mont-Blanc (CMB) ¹.

Le projet qui vous est présenté aujourd'hui est le résultat d'un long processus débuté en 1990 à l'initiative de la mairie de Chamonix, puis développé par la Société du Montanvers ² à partir de février 1995 et, enfin, par la CMB depuis 2000.

Jusqu'en 2014, ce dossier a été suivi par M. Michel Brodovitch, inspecteur général de l'administration du développement durable.

En 2015, le préfet de Haute-Savoie ³, constatant l'accélération du retrait de la Mer de Glace qui rendait inopérant le projet d'accès qui avait été validé par votre commission en juin 2013, a demandé une nouvelle inspection générale.

Durant cinq ans plusieurs options ont été présentées par la CMB, ses architectes et bureaux d'études. Elles ont fait l'objet de trois rapports ⁴ intermédiaires. Durant cette période, les échanges de l'inspecteur général ont été continus avec les deux inspecteurs des sites successifs, Mme Juliette Bligny puis M. Sylvain Magliocca ainsi qu'avec la préfecture de Haute-Savoie. Deux

¹ Créée en 2000 du rapprochement des trois principaux exploitants de remontées mécaniques de la vallée de Chamonix, berceau de l'alpinisme et des sports d'hiver, le groupe "Compagnie du Mont-Blanc" exploite, dans le cadre de délégations de service public, trois grands domaines skiables d'altitude (Les Grands-Montets, Brévent-Flégère et Balme) et trois grands sites touristiques à dominante estivale (Aiguille du Midi, Train du Montanvers - Mer de Glace et Tramway du Mont-Blanc). Cette activité représente 1,4 million de journées/skieur l'hiver et 1 million de visiteurs l'été, soit environ 2,4 millions de visites par an. (Source rapport de gestion du conseil d'administration de la CMB à l'assemblée générale mixte du 22 novembre 2019).

² Par convention du 24 Février 1995, conclue avec la Commune de CHAMONIX, la Société du Montanvers s'est vue confier la gestion des installations commerciales du site du Montanvers pour une durée de 18 ans, en contrepartie de divers investissements à réaliser d'un montant de huit millions de Francs.

³ M. Georges-François Leclerc, préfet de la Haute-Savoie (2012-2016).

⁴ Rapports CGEDD n° 008390-03 du 4 juin 2015, n°008390 du 6 juillet 2016 et n°008390-05 du 6 juin 2018.

objectifs ont conduit cette démarche : simplifier les architectures et installations du site tout en gardant à l'esprit la question posée par Michel Brodovitch dans son rapport à la CSSPP du 24 mai 2012 : « ...Le train du Montanvers représentant un mode de découverte de la montagne très volontariste qui ne pourrait plus être envisagé aujourd'hui, jusqu'où, dans le contexte du recul du glacier, peut-on adapter l'équipement aux conditions actuelles ? ... »

Dans une première partie, après un bref rappel du contexte de ce site singulier, sont rappelées les positions prises par votre commission en 2012 et 2013, puis l'ensemble des éléments qui constituent ce projet de requalification du site du Montanvers, riche en rebondissements.

Dans une seconde partie, nous constaterons les modifications exogènes qui ont conduit à une évolution du projet de requalification dont une part significative vous est présentée aujourd'hui pour information, car déjà autorisée. Votre commission va devoir se prononcer sur deux points essentiels :

- la restructuration architecturale du site et le "Glaciorium" ;
- l'accès à la Mer de Glace, tracé, implantations et architectures des gares amont et aval de cet accès.

Première Partie

1. Rappel d'éléments de contexte

La Mer de Glace, qui prend son origine dans les glaciers du Tacul et de Leschaut, s'écoule du sud-est vers le nord-ouest, vers la vallée de l'Arve qu'elle rejoint par l'Arveyron.

Le site du Montanvers est situé à 1913 mètres d'altitude, dans la dernière partie de la Mer de Glace, orientée du sud vers le nord.

On y accède principalement par un train à crémaillère qui part du centre de Chamonix. Par ailleurs, c'est le point d'arrivée de la descente, à ski, de la Vallée Blanche à partir de l'Aiguille du Midi. En effet, si la liaison entre la Mer de Glace et la gare du Montanvers permet aux touristes d'accéder à cette dernière et notamment à la "grotte de glace" recréée chaque année, elle est indispensable pour permettre aux skieurs de regagner Chamonix via le train du Montanvers.

« ...Le glacier du Montanvers demeure un site méconnu jusqu'à son exploration par les deux alpinistes anglais William Windham ⁵ et Richard Pococke ⁶ en 1741 qui le baptisent Mer de Glace [...] suite à leurs récits relatant la beauté du glacier, le site se popularise marquant les débuts du tourisme alpin... » ⁷.

Les premiers aménagements ont lieu dès la fin du XVIII^{ème} siècle : « ...Construit en 1795 ⁸ sous l'initiative de l'alpiniste suisse Marc-Théodore Bourrit ⁹, le "Temple de la Nature" a connu maints remaniements, rénovations et changements de fonction au cours de son histoire. Devenu petit musée depuis la fin du XX^{ème} siècle, sa scénographie actuelle relate les voyages sur place d'illustres personnalités telles que [...] Chateaubriand en 1805, l'impératrice Joséphine de Beauharnais (divorcée, elle voyage sous le nom de Comtesse d'Arberg) en 1810, l'impératrice Marie Louise (séparée de Napoléon, exilé à Elbe, elle voyage sous le nom de Duchesse Colorno) en 1814, Byron et Shelley en 1816, Charles Nodier seul en 1824 et en compagnie de Victor Hugo en 1825, Alexandre Dumas en 1832, John Ruskin en 1835, Gorges Sand et Franz Liszt en 1836... » ¹⁰.

5 William Windham (1717-1761) explorateur et aventurier britannique, auteur d'un "Guide touristique : comment se rendre à Chamonix" (Wikipedia).

6 Richard Pococke (1704-1765) anthropologue et égyptologue britannique (Wikipedia).

7 Source : diagnostic préalable à la restauration et la mise en valeur du "Temple de la Nature" (maîtrise d'ouvrage Compagnie du Mont Blanc, architectes Fabre / Speller, juillet 2019).

8 En remplacement d'un premier refuge construit par l'anglais Charles Blair, destiné à abriter les voyageurs venus découvrir la Mer de Glace (cf. note 7).

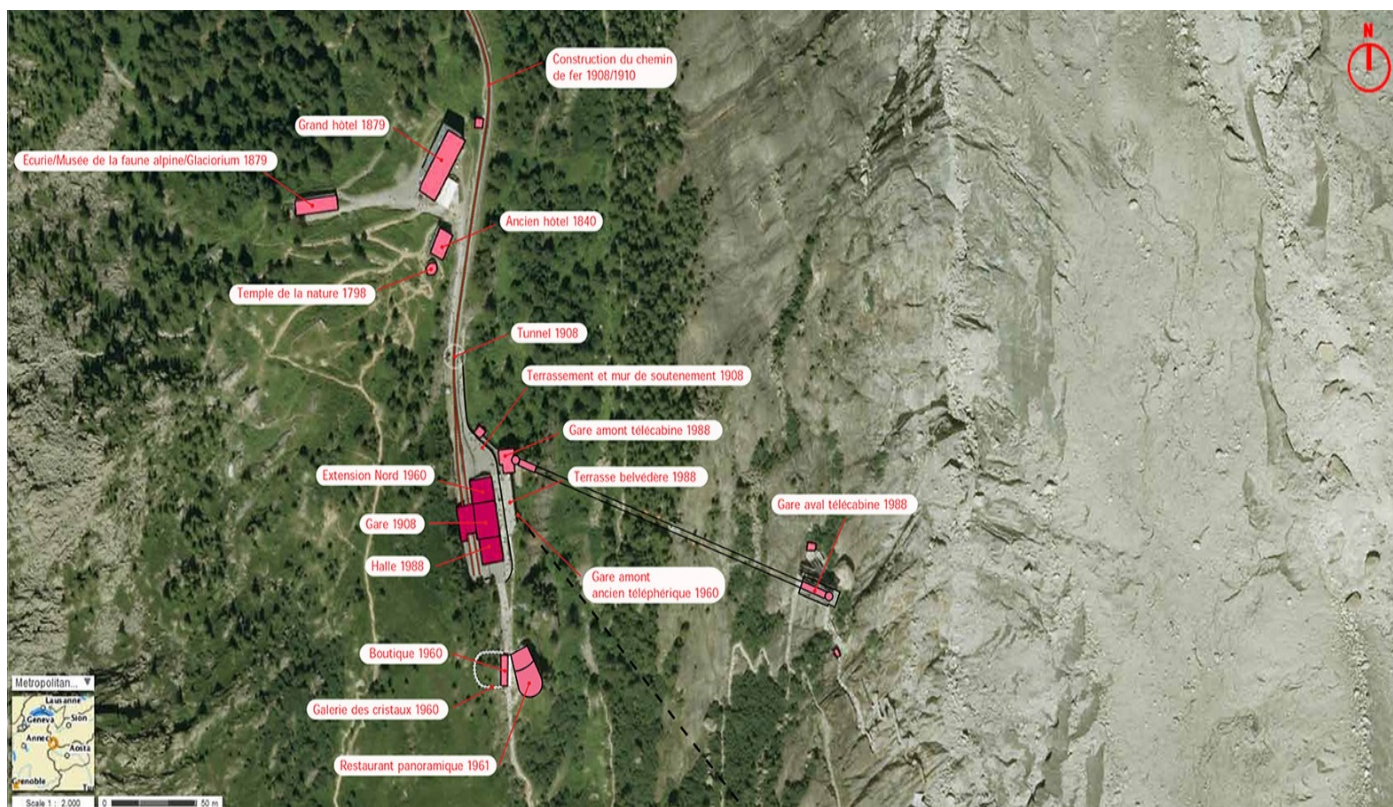
9 Marc-Théodore Bourrit, né à Genève le 6 août 1739 et mort à Lancy le 7 octobre 1819, est un alpiniste à la fois chantre, compositeur, artiste peintre, graveur, voyageur, écrivain et historiographe suisse, considéré, avec Horace-Bénédict de Saussure et Jean André Deluc, comme un pionnier de l'exploration des Alpes et de l'alpinisme (Wikipedia).

10 Cf. note 7.



3. La Mer de Glace en 1890, "tableaux scolaires", éditions Hugo d'Alesi (BNF Gallica).

Au-delà de ces personnalités, l'attrait touristique du site, favorisé par la fin du "petit âge glaciaire" vers 1850, va conduire à anthropiser peu à peu ce site, sans que l'intégration de la Savoie à la France par le Traité de Turin ¹¹ ne ralentisse cette évolution :



4. Historique des implantations sur le site du Montanvers (source - Propositions pour la valorisation du site du Montanvers - L'ATELIER et Alpes-Ingé - juin 2013).

1798 :	Construction sur le site du Montanvers d'un petit bâtiment, le Temple de la Nature, à vocation d'abri, de refuge.
1826-1840 :	Construction, par la commune de Chamonix, d'une hôtellerie (aujourd'hui "l'ancien hôtel" et d'écuries (destinées aux mules et aux muletiers).
1869-1879 :	La commune de Chamonix entreprend la construction d'un second hôtel plus confortable, le "Grand Hôtel du Montanvers" ¹² (aujourd'hui "Le Refuge du Montanvers"), à vocation d'hôtel confortable pour les visiteurs de la Mer de Glace et de camp de base des alpinistes. Construction d'une écurie (pour les mules transportant les touristes), elle est transformée, à sa fermeture ¹³ , en "musée de la faune alpine" puis, en 2012 un centre d'interprétation de la glace et des glaciers, le "Glacierium".
1908-1910 :	Ouverture de la ligne de chemin de fer du Montanvers (chemin de fer à crémaillère). En conséquence, ce sera la fin des allers-retours des mules, qui assuraient le transport des visiteurs ainsi que des marchandises et des vivres, notamment sur le chantier. Construction de la gare. Réalisation d'un mur de soutènement pour la création d'une terrasse devant la gare et d'un tunnel sous la voie de chemin de fer pour accéder aux hôtels.
1946	La commune autorise la famille Claret à créer une "grotte de glace" dans le glacier, au pied du Montanvers.
1953 :	Remplacement des locomotives à vapeur par des motrices électriques, permettant de transporter des flux plus importants de visiteurs.

¹¹ Le 24 mars 1860, Nice et la Savoie sont cédés à la France par Victor-Emmanuel II de Savoie.

¹² Conçu par l'architecte savoyard Camille Ruphy (1819-1893).

¹³ Les mulets sont devenus inutiles avec l'arrivée du train à crémaillère.

1960 :	Construction d'un téléphérique (son arrivée se faisait à l'ancien belvédère). Création d'une "galerie des cristaux" et d'une boutique. Extension nord de la gare.
1961 :	Construction d'un restaurant panoramique en surplomb, au sud du site.
1988 :	Remplacement du téléphérique par une télécabine. Création d'une terrasse belvédère en contrebas de la terrasse de la gare. Réalisation d'une halle au sud de la gare en symétrique de l'extension nord ¹⁴ .

Dès 1855, douze mille visiteurs accèdent au Montenvers.

Ils sont près de quarante-sept mille dès la première saison après l'ouverture du chemin de fer du Montenvers culminent en 2003 avant de connaître une baisse progressive pour se stabiliser aux alentours de 350 000 aujourd'hui ¹⁵. Cinquante mille skieurs descendant la Vallée Blanche utilisent la liaison entre la Mer de Glace et le Montenvers, puis le train pour redescendre vers Chamonix.

Ces chiffres posent la question du seuil acceptable de fréquentation pour ce site et des conditions de leur accueil quoique leur diminution sensible ces dernières années est sans doute à mettre en relation avec la fonte accélérée de la mer de glace.

2. Les CSSPP des 24 mai 2012 et 27 juin 2013

Tout d'abord, il n'est pas inutile de rappeler, qu'en 2007, **une autorisation ministérielle avait été donnée sur un projet global d'aménagement et de réhabilitation** (barrières, garde-corps, revêtements de sols, cheminements, équipements d'interprétation, suppression de chalet en bois, etc.).

Cependant, dès la fin des années 2000, la commune de Chamonix et la CMB avaient constaté l'inadéquation du dispositif d'accès à la Mer de Glace en raison du réchauffement climatique. L'esquisse de réponse, suivie par l'inspecteur général Brodovitch est présentée devant la CSSPP en mai 2012 puis en juin 2013 (cf. annexe 1, rapport de présentation de l'inspectrice des sites).

2.1. La CSSPP du 24 mai 2012

À l'unanimité, la commission avait suivi la proposition de sa présidente ¹⁶ demandant : « ...*que le programme global de requalification et d'aménagement [...] de l'accès à la Mer de Glace/Montenvers soit intégré dans la réflexion conduite dans le cadre de l'étude du plan de gestion de l'Espace Mont Blanc actuellement en cours.*

En outre, compte tenu du caractère peu abouti des propositions contenues dans le document d'intention, et au vu des réserves fortes exprimées sur la création du cheminement dans la roche, seul élément abouti du programme, elle propose de ne pas soumettre en l'état le projet au vote, mais de formuler les recommandations suivantes, destinées à réorienter et encadrer l'élaboration de ce programme :

- *l'importance de repenser le lien entre la montagne et l'homme par un aménagement respectueux de la montagne, moins prégnant que ce qui existe actuellement du fait des évolutions depuis le début du XX^{ème} siècle et le changement climatique ;*
- *l'importance de définir une stratégie touristique : en particulier le public qui est attendu, l'expérience de la montagne qu'on souhaite lui proposer, en prenant en compte les qualités et les contraintes du site, dans un souci de conserver sa visibilité et ses caractéristiques ;*
- *une fois cette stratégie définie, tout ou partie du projet devra répondre à une exigence de qualité architecturale et paysagère globale, présenter des conditions de réversibilité (notamment cicatrization et suppression des équipements), et des garanties de réduction des impacts et de maîtrise de la fréquentation... ¹⁷ ».*

2.2. La CSSPP du 27 juin 2013

Dans sa lettre du 23 mai 2013, M. Éric Fournier, maire de Chamonix, présentait au préfet de Haute-Savoie, les principes qui avaient guidé les collectivités partenaires dans le cadre de la "Stratégie

¹⁴ Source : "Propositions pour la valorisation du site du Montenvers, Diagnostic et Orientations", réalisé par "L'ATELIER" pour la Commune de Chamonix et la Compagnie du Mont-Blanc ; avril 2013.

¹⁵ Chiffre communiqué aux rapporteurs par la Compagnie du Mont Blanc.

¹⁶ Mme Stéphanie Dupuy-Lyon, alors sous-directrice de la qualité du cadre de vie (DGALN/DHUP).

¹⁷ Conclusions de la CSSPP du 24 mai 2012 (source PV de la commission).

d'Avenir du Massif du Mont-Blanc” : « ... le projet élaboré en lien étroit avec les services en charge de la gestion du Site Classé du Mont-Blanc vise à une mise en valeur recouvrant :

- la dimension patrimoniale à travers une meilleure prise en compte des différentes périodes de l'histoire du lieu depuis la découverte des glaciers jusqu'à la période contemporaine,
- la dimension environnementale à travers l'intégration de la relation entre le site et le paysage dans laquelle il s'inscrit,
- la dimension culturelle avec d'une part un projet muséographique retraçant l'histoire du lieu et la découverte de la montagne, et d'autre part la découverte de l'univers glaciaire,
- la dimension d'accueil du public avec une préoccupation de meilleure gestion des flux observés sur le site au fil des saisons (alpinistes, randonneurs, skieurs, touristes, ...),
- enfin la dimension esthétique avec le souhait d'homogénéiser les matériaux de sol, le mobilier, les garde-corps ... par un traitement contemporain ou permettant de souligner l'histoire du site et de ses différentes époques... ».

Il complétait ainsi sa présentation : « ... Le présent projet, dans une approche globale de retraitement du Site du Montanvers, comprend en outre une redéfinition de l'accès au glacier de la Mer de Glace avec pour objectifs :

- la sécurisation et la pérennisation de l'accès au glacier (hors échelles) pour les randonneurs, alpinistes et skieurs,
- la réduction de l'impact paysager de l'ancien accès avec dépose de l'ensemble des structures que sont les escaliers, planchers, garde-corps ... ».

Le dossier présenté à la CSSPP, montre l'importance du projet de nettoyage des éléments adventices, de mauvaise qualité esthétique, qui encombraient le site. Il a permis à la commission de mesurer l'approfondissement du projet réalisé depuis mai 2012. Elle a pu, ainsi, se concentrer sur le point le plus complexe du projet : l'accès à la Mer de Glace.



5. Simulation 2012 puis 2013 du cheminement en surcreusement et tunnel de l'accès à la Mer de Glace (source : Propositions pour la valorisation du site du Montanvers - L'ATELIER et Alpes Ingé - juin 2013).

On rappelle que le projet présenté en 2012 et précisé en 2013, consistait à surcreuser une galerie ouverte dans la roche qui se terminait par un tunnel atteignant le niveau de la Mer de Glace en partant de la gare aval de l'actuel téléporté (situé devant la terrasse de la gare).

La présentation faite par l'inspectrice des sites, Mme Marion Alliod, (cf. annexe 1) se concentre sur cet aspect du dossier présenté à la CSSPP.

Dans son rapport oral ¹⁸, l'inspecteur général Michel Brodovitch rappelle l'importance : « ...de préserver, d'une part un mode d'exploitation touristique datant du XVIII^{ème} et devenu en soi une valeur patrimoniale, d'autre part cet élément nouveau que constitue aujourd'hui la fonte du glacier, menace autant pour le site lui-même que pour son exploitation touristique... ».

Il continue ainsi « ... Une fois posé ce constat [...], cette volonté, la question sera de définir un

¹⁸ En raison de problèmes de santé il n'avait pu rédiger de rapport, un verbatim de son intervention est joint au compte-rendu de la CSSPP (annexe 2).

mode de présentation touristique, repensé, régénéré, amenant chacun à comprendre les évolutions climatiques, et sollicitant toujours cette émotion que procurent tout à la fois la vision du glacier, la contemplation d'un paysage exceptionnel, et la mise en perspective de l'homme dans ce milieu si particulier... ».

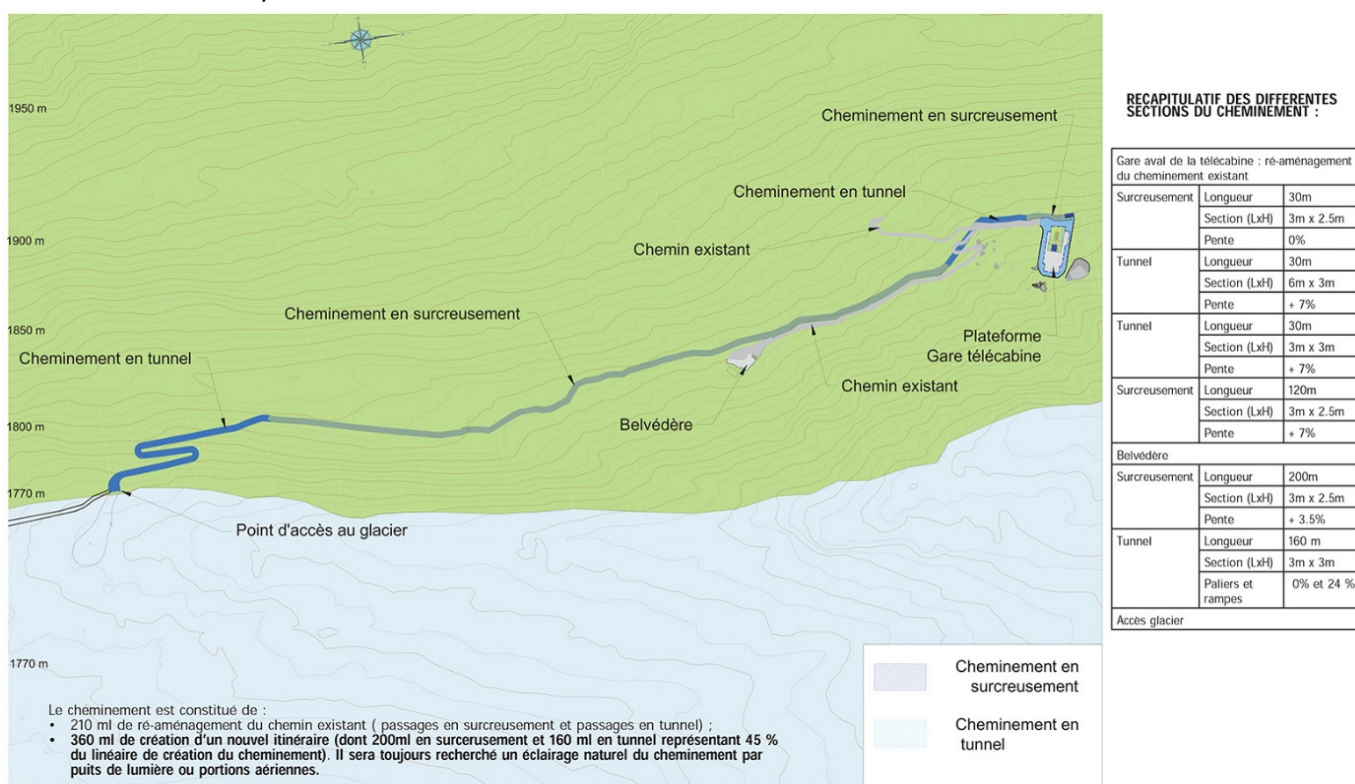
Il développe son argumentation sur trois points, le tracé de l'accès à la Mer de Glace, le redéploiement du programme d'accueil et l'architecture.

2.2.1. Tracé de l'accès à la Mer de Glace

Tout d'abord, sur le tracé, l'inspecteur général note que « ...Le projet présenté aujourd'hui répond aux souhaits de la commission qui préconisait notamment l'utilisation des anciens cheminements et la prise en compte intelligente de la topographie des lieux pour éviter des interventions trop visibles.

L'autre écueil relevé par la Commission était l'aménagement du passage rejoignant la Mer de Glace, et par conséquent la capacité, en termes de surface, qui pouvait être envisagée. Là encore, le projet présenté rend l'opération acceptable et crédible relativement à son impact sur le site... ».

Il conclut « ... Au stade actuel du dossier, et au vu du projet de tracé présenté, il semble que la commission puisse donner son accord... ».



6. Tracé du cheminement en surcreusement et tunnel de l'accès à la Mer de Glace (source : Propositions pour la valorisation du site du Montanvers - L'ATELIER et Alpes Ingé - juin 2013).

2.2.2. Redéploiement du programme d'accueil sur le site,

Sur ce point il avait attiré l'attention de la commission sur l'importance « ...de garder une vision globale du projet, et de concevoir l'opération avec un objectif de programme d'ensemble, pour ne pas risquer de reproduire des erreurs telles que l'installation de l'espace de glaciologie dont on constate aujourd'hui qu'il est excentré et sans lien réel avec l'ensemble. Cette vision d'ensemble doit également gouverner tout le travail de nettoyage, élément majeur du projet, et qui concerne en particulier le retrait des barrières et des garde-corps disparates, ou la mise en œuvre et la nature des sols... ».

Il s'interrogeait, en outre, sur les « ... espaces d'accueil autour de la gare, en particulier l'installation d'un restaurant et d'une boutique, solution sans doute peu adaptée en regard des besoins des voyageurs qui ont davantage besoin d'un abri – à l'image de celui que le projet prévoit

malencontreusement de faire disparaître¹⁹. Il s'agit de questions qui pourront se résoudre indépendamment de l'avis de principe sur l'organisation générale du site... »

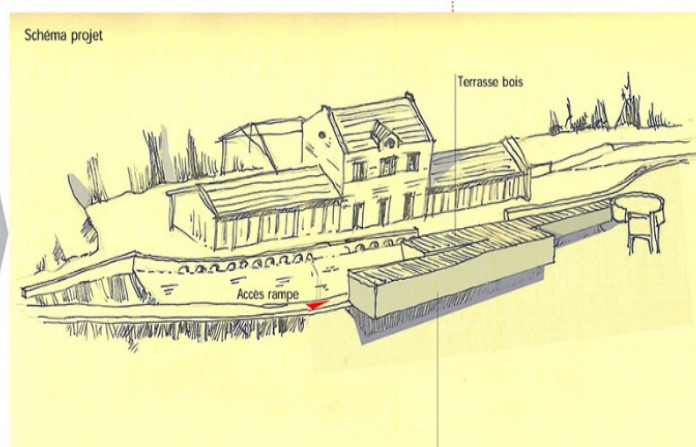
2.2.3. Architecture

Il attirait, enfin, l'attention sur l'importance de conduire « ... une réflexion [...] sur le dialogue nécessaire à instaurer entre les bâtiments existants à modifier ou à restaurer, et les nouvelles constructions ; il paraît indispensable, notamment, de relier l'architecture du futur bâtiment d'exposition à celle du belvédère... »

Au final il suggérait « ... à la commission d'émettre un avis favorable assorti de l'exigence qu'aucune modification de ce programme ne [soit] admise... ».



Terrasse actuelle : dalle béton sur pilotis couvrant un passage piéton permettant d'accéder au départ de la télécabine. L'accès se fait en empruntant un emmarchement depuis le niveau de la gare. Le raccordement de la terrasse masque largement la présence du mur de soutènement en maçonnerie.



Le projet proposé, composé de deux volumes « parallèles » articulés pour déployer une vaste terrasse en surplomb vers la mer de Glace, est dégagé du mur de soutènement. L'accès à la terrasse se fait au niveau de la césure existante dans le mur de soutènement en partie haute. L'accès au bâtiment se fait en empruntant une rampe existante en partie basse.

La volumétrie est volontairement simple et le bâtiment est couvert d'une terrasse en bois similaire à celle mise en place au niveau du panoramique.

La partie nord du bâtiment permet d'intégrer l'ensemble des espaces techniques destinés au fonctionnement de la télécabine.

La partie sud, en surplomb, abrite un espace d'interprétation autour de l'environnement et des glaciers. Il offre une large vue sur le paysage alentour, aussi bien au niveau supérieur (terrasse) qu'à l'intérieur (baies filantes).

7. Esquisse du projet pour le nouveau "Glaciorium" en remplacement de la terrasse du départ de l'actuel téléporté (source : Propositions pour la valorisation du site du Montanvers - L'ATELIER et Alpes Ingé - juin 2013).

En conclusion de cette commission, la présidente²⁰ propose « ...un avis favorable au projet présenté, avec des recommandations particulières :

- sur l'attention à porter à sa mise en œuvre dans le temps en matière d'une part de gouvernance et de gestion d'autre part,
- sur l'affirmation qu'il s'agit d'un programme d'ensemble qui ne pourra être modifié à l'initiative du maître d'ouvrage... ».

La commission vote un avis favorable à la majorité²¹.

¹⁹ L'autorisation de transformer cette "halle" en restaurant a été délivrée le 15 janvier 2016, après avis favorable des services locaux de l'État et, s'agissant d'un bâtiment, de l'architecte des bâtiments de France.

²⁰ Cf. note 15.

²¹ Onze voix favorables, deux voix défavorables et deux abstentions.



8. La gare du Montanvers et la Mer de Glace en 1949 (photo ETH Zurich) et en juin 2015 (photo JMB).

Seconde Partie

L'accélération du réchauffement climatique et sa conséquence sur le recul de la Mer de Glace vont conduire le préfet de la Haute-Savoie à saisir à nouveau la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Dans sa lettre du 23 mars 2015, il indique que « ...l'altitude du glacier, au niveau du débouché envisagé pour ce tunnel, est plus basse que prévu d'environ 20 m, du fait d'un recul important du glacier. En conséquence, la portion finale en sous-terrain [sic] ne peut plus être réalisée pour des raisons techniques (les pentes seraient trop fortes).

De ce fait, la CMB réétudie la possibilité d'accéder à la Mer de Glace directement depuis la gare du Montanvers et privilégie à ce jour le moyen d'un nouveau téléporté qui aboutirait à proximité des échelles alpinistes... ».

Il considère que « ...l'option d'un téléporté constituerait une réelle plus-value pour le site car elle s'accompagnera du démontage de l'actuelle télécabine de la gare amont, en plus de la dépose de toutes les installations permettant l'accès au glacier (passerelles et escaliers), comme prévu par le projet précédent... ».

Une première mission d'inspection générale, suivie de cinq autres entre 2015 et 2020²², ont permis de recadrer ce dossier en conservant les principes qui avaient été proposés à votre commission par l'inspecteur général Brodovitch et qu'elle avait retenus.

Compte tenu de l'avis exprimé par votre commission, en 2012 et 2013, il est important de retracer rapidement les évolutions de ce dossier.

3. Un projet évolutif et coconstruit

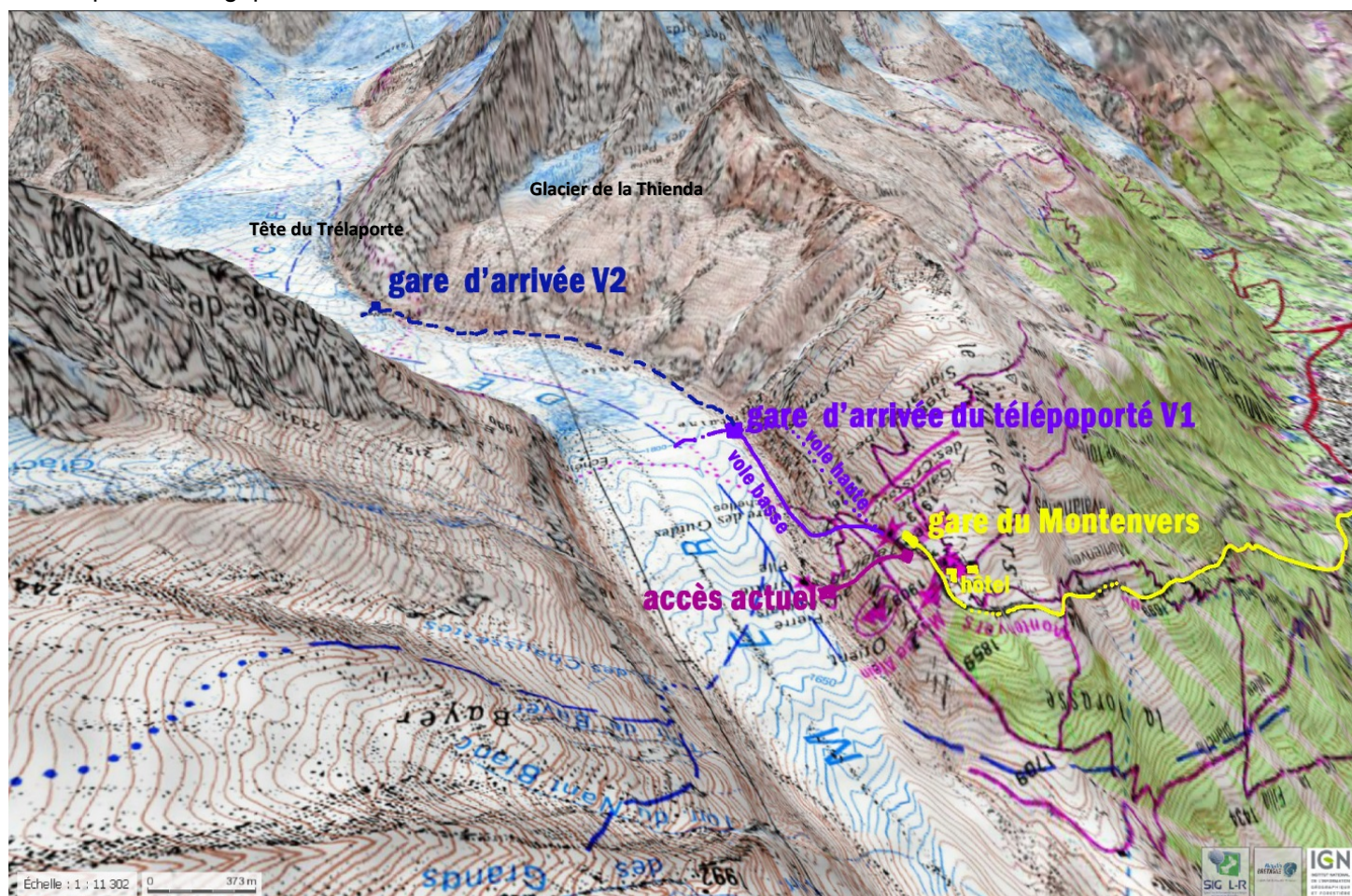
Ces cinq dernières années, le projet a connu plusieurs évolutions, chaque étape ayant fait l'objet de discussions étroites entre la mairie de Chamonix, la CMB et les services locaux de l'État, inspecteurs des sites, architectes des bâtiments de France, avec une forte implication du préfet de la Haute-Savoie. Quand c'était nécessaire, ces derniers faisaient appel à l'inspection générale pour confirmer ou infirmer une option.

3.1. 2015, une nouvelle voie d'accès à la Mer de Glace

Lors de cette mission d'inspection générale, le principe d'un téléporté conduisant jusqu'au bas des "Échelles de la vire des guides", à près de 750 mètres au sud de la gare du Montanvers, en amont de la Mer de Glace, entre deux couloirs d'avalanches, celui "des Ponts" et celui de "La Fontaine", est présenté par la CMB et la mairie de Chamonix.

²² Cf. note 4.

Cette implantation est conçue pour permettre la continuité d'un accès à la Mer de Glace pour les quinze à vingt prochaines années.



9. Principe du tracé du téléporté (JMB sur carte Géoportail 3D - juin 2015).

Prenant acte de l'impossibilité de la mise en œuvre du projet accepté par votre commission en 2013 et, compte tenu, par ailleurs de l'impact d'une galerie semi-ouverte taillée dans la roche sur plus de deux-cent-cinquante mètres, l'inspecteur général propose que l'étude de cette évolution majeure du projet soit poursuivie sous deux réserves :

- le renoncement à une prolongation ultérieure plus en amont dans le virage des "Échelles", au pied du " glacier de la Thienda", juste avant la "Tête de Trélaporte" à plus de 2 700 mètres de la gare du Montanvers (V2 sur l'illustration ci-dessus), **car elle impliquerait une anthropisation des espaces de haute montagne encore plus invasive** ;
- le déplacement et l'installation du départ du téléporté, à partir du moment où il ne descendrait plus verticalement (comme jusqu'alors) mais parallèlement à la pente, à l'extrême sud de la plateforme, à la place du restaurant panoramique (ou en regroupant les deux) afin que de la terrasse de la gare du Montanvers, les visiteurs n'aient pas un paysage traversé par une noria de cabines.

Cette nouvelle proposition d'accès à la Mer de Glace pose cependant trois difficultés à résoudre : l'implantation des gares amont et aval, leurs architectures et, enfin, le tracé qui doit être le moins intrusif possible.

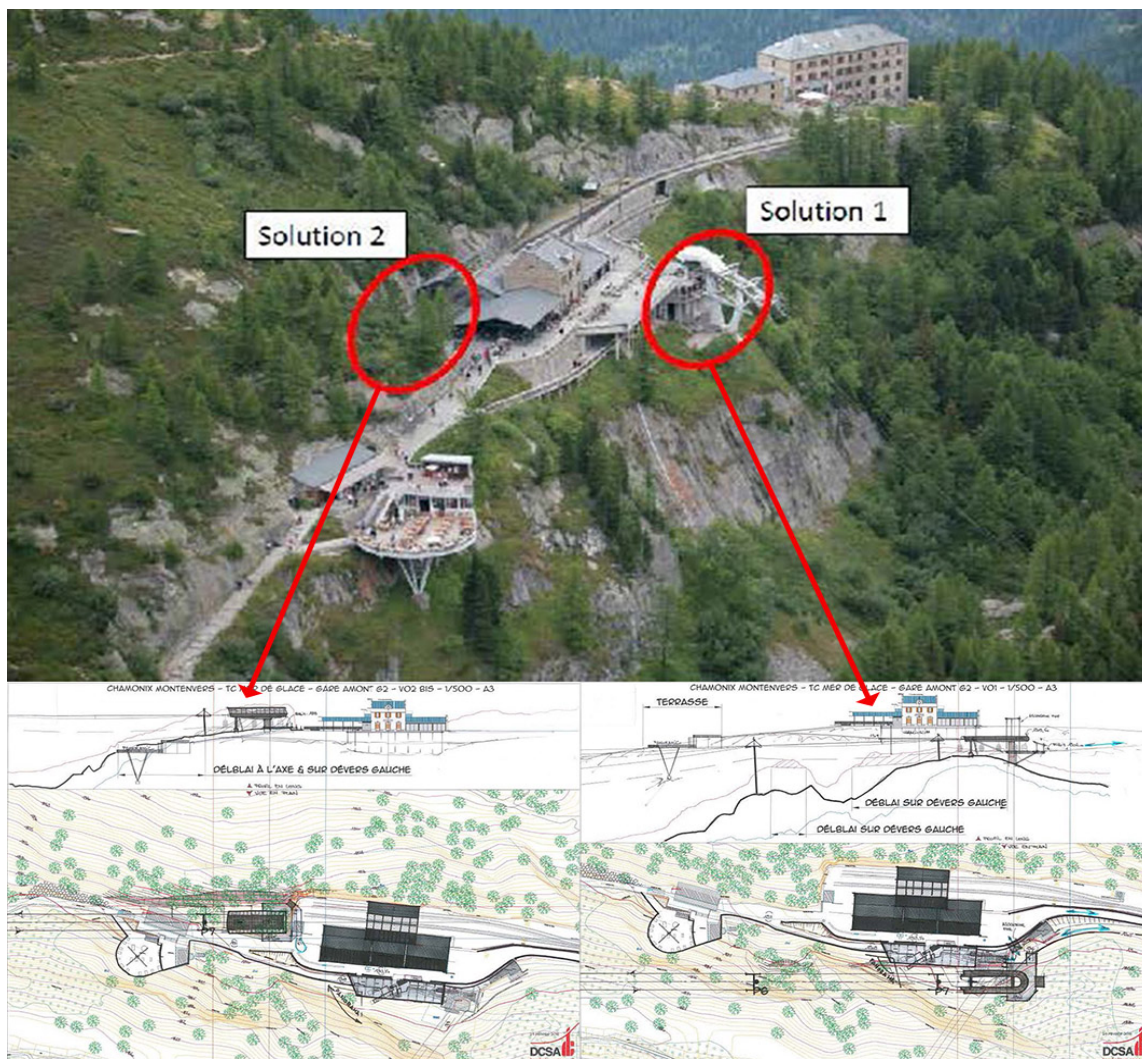
Le 3 décembre 2015, ces nouvelles orientations sont présentées par le préfet à la commission départementale de la nature et des sites (CDNPS) de Haute-Savoie, qui valide (sans vote) cette évolution, tout en prenant parti pour une solution courte, en vue de limiter l'impact pour le site classé du Mont-Blanc.

3.2. 2016, des interrogations sur l'emplacement de la gare amont du téléporté

La commune de Chamonix annonce qu'elle souhaite conserver le restaurant panoramique en raison « ...de son caractère patrimonial d'architecture de montagne des années soixante...²³ ». Elle propose, en liaison avec la CMB, deux options (illustration ci-dessus) qui conduisent le préfet à solliciter une nouvelle inspection générale.

Celle-ci prend acte de l'abandon par la mairie de Chamonix et la CMB de la modification ou du remplacement du restaurant panoramique pour y installer la gare amont du téléporté.

En revanche, elle s'oppose, comme en 2015, à la première solution qui orchestrerait un ballet de cabines devant les terrasses de la gare et du restaurant panoramique.



10. Solutions d'implantation de la gare amont (source : "Projet de remplacement de la télécabine de la Mer de Glace", CMB /DSCA ingénieur conseil - 12 mai 2016).

A contrario, la seconde solution a l'avantage de se situer dans le prolongement de la gare et permet de concentrer les dispositifs de déplacement du site.

Mais elle n'est acceptable que sous la réserve de prolonger la coupe de roche effectuée pour la voie du train du Montenvers, en la limitant à une tranchée²⁴, de manière à ce que la gare du téléporté puisse s'encaster dans celle-ci et limiter ainsi son impact depuis le site.

En effet, les styles architecturaux du site sont déjà suffisamment nombreux²⁵ pour ne pas rajouter une architecture supplémentaire, même technique.

²³ L'inspection générale apprît, plus tard, que la commune avait déjà attribué la concession de ce restaurant en contrepartie de sa rénovation et de la disparition des adjonctions disgracieuses (mazot, poubelles etc.).

²⁴ Il est utile de rappeler que votre commission avait validé la proposition de création d'un cheminement permettant d'accéder à la Mer de Glace à partir de la gare aval de l'actuelle télécabine, par surcreusement d'une vire rocheuse et au moyen d'un tunnel sur la portion finale (avec une pente plus forte nécessitant des passages en escalier). (cf. Première partie, 2.2).

²⁵ Entre les styles très homogènes des bâtiments du XIX^{ème} siècle et celui très "années soixante" du restaurant panoramique, s'ajoutera celui du "Glaciorium" situé en contrebas de la terrasse de la gare (en lieu et place de la situation actuelle très médiocre).

Par ailleurs, plusieurs autorisations sont délivrées cette année-là :

15 janvier 2016	Trois autorisations ministérielles : <ul style="list-style-type: none">- démolition de petits bâtiments adventices ;- permis de construire de la gare du Montenvers ;- réhabilitation du restaurant panoramique.
2 juin 2016	Autorisation préfectorale pour la réhabilitation du “Grand Hôtel du Montenvers”.
17 août 2016	Autorisation préfectorale pour installations de chantier.
12 décembre 2016	Autorisation préfectorale pour la réhabilitation de l'ancien hôtel (celui construit en 1840).

3.3. 2017, année sans inspection

Aucune inspection générale n'a eu lieu en 2017 en raison, d'une part, de la consultation pour le renouvellement d'une des délégations de service public (DSP) de l'exploitation du site du Montenvers, d'autre part, du lancement des différentes études techniques et architecturales pour répondre aux demandes des services de l'État et, enfin, de la réalisation d'un certain nombre de chantiers.

À ce stade, il importe de rappeler l'importance du cadre juridique de la gestion du site (cf. annexe 3, note de la commune de Chamonix) qui interfère sur les travaux. En effet, l'objectif de la commune de Chamonix est de signer cette DSP en 2020, dès lors qu'un avis favorable sur le projet présenté aura été donné. Cette autorisation permettra d'intégrer les travaux dans la DSP.

3.4. 2018, des avancées et des attermoissements

La CMB a choisi les architectes Fabre et Speller ²⁶, pour la conception du nouveau “Glaciorium, Centre d'interprétation international de la glace et du climat” en contrebas de la terrasse de la gare du Montenvers ainsi que pour celle des gares amont et aval du téléporté.

Une nouvelle mission, en avril 2018 deux ans après la mission précédente, va permettre de constater les avancées du programme de requalification du site.

3.4.1. Les avancées

Les deux hôtels ont fait l'objet d'une restauration attentive. L'aile sud de la gare en (presque) symétrie avec l'aile nord a été réalisée sous le contrôle attentif de l'architecte des bâtiments de France et de l'inspectrice des sites ²⁷. Le résultat est très satisfaisant de même que la rénovation du restaurant panoramique débarrassé du mazot qui le défigurait. À côté la suppression de la boutique (réinstallée dans l'aile nord de la gare) et la fermeture de la “galerie des cristaux” complètent le nettoyage du site.

Le compte-rendu établi par l'inspectrice des sites en avril 2018, constate ces réalisations (annexe 4).

Le projet de signalétique qui avait fait l'objet d'allers-retours entre la CMB et les services de l'État,



11. Nouvelle signalétique du Montenvers (photos JB juin 2018).

²⁶ [www://fabre-speller.com](http://www.fabre-speller.com).

²⁷ De 2014 à 2019 le dossier a été très suivi par Mme Juliette Bligny, remplacée par l'actuel titulaire du poste, M. Sylvain Magliocca.

a été autorisé par le préfet de la Haute-Savoie le 22 juin 2018. Simple et, pour une fois dans un site classé, sans abuser d'acier *Corten*®, elle a immédiatement été mise en place.

3.4.2. Les difficultés d'implantation de la gare amont

En revanche, plusieurs difficultés apparaissent au fur et à mesure de l'avancée des études techniques pour l'implantation de la gare amont, dans le prolongement des voies du train à crémaillère.

Tout d'abord, le sillon à opérer dans la montagne s'avère plus impactant que prévu en raison d'une remontée du relief au sud de la gare. En outre, le bureau d'étude chargé de la conception technique du téléporté²⁸ considère impossible de réduire le volume de la gare du téléporté, qui, tant en largeur qu'en hauteur, est supérieur à celui de la gare actuelle²⁹.

Enfin, la "Société Alpine de Géotechnique", bureau d'étude missionné par la CMB, indique que « ...*compte tenu de la géométrie et du contexte stratigraphique (schistosité-foliation³⁰) du site [...] le maintien d'un merlon naturel du côté aval de la gare sera très difficile...* ».

En conséquence, à moins d'efforts significatifs en vue d'abaisser et de réduire l'impact de cet élément technique, le principe de son implantation dans une tranchée dans la roche paraît difficile aux bureaux d'études.

3.4.3. Un projet pour le "Glaciorium, Centre d'interprétation international des glaciers et du climat"

Le principe d'un "Centre d'interprétation international des glaciers et du climat" quoique contesté par quelques membres de votre commission, avait été intégré dans son avis favorable (*supra*). Par ailleurs, l'inspecteur général, Michel Brodovitch, indiquant que l'actuel « ...*espace de glaciologie dont on constate aujourd'hui qu'il est excentré et sans lien réel avec l'ensemble [du site]...* » rappelait l'importance de sa localisation et de son architecture qu'il lui paraissait « ...*indispensable [...] de relier [...] à celle du belvédère³¹...* ».

La suppression du départ de l'actuelle télécabine, laisse un délaissé peu gracieux, situé en contrebas de la terrasse de la gare du Montanvers (*infra*, illustration 12).

Avec une intelligence du site indiscutable, les architectes ont proposé d'installer ici, sous la forme d'un socle, le centre d'interprétation (*infra*).

Cette implantation et ce sobre traitement architectural permettent une nette amélioration qualitative du site.

Cette proposition répond ainsi aux questionnements de la CSSPP de juin 2013, notamment à ceux de Michel Brodovitch.

Dans l'avant-projet sommaire présenté à cette inspection générale (d'avril 2018), les architectes, après plusieurs recherches³² proposent de traiter la façade en éléments verticaux de règles de verre disposées devant un mur "trombe" (donc opaque).

Cette proposition rappelle une cascade de glace et, par sa simplicité, vient souligner l'architecture du site originel et remet en valeur son mur de soutènement, percé de demi-lunes.

28 DCSA ingénieur conseil, BET spécialiste du transport par câble (www://dcsa.fr).

29 Pourtant en R+1+combles.

30 « ...*La prise en compte de la schistosité -foliation du site (65 à 75° orientée vers l'aval) impliquera des difficultés fortes de réglage du profil du côté gare du merlon avec des surplombs et des hors profils qui devront être traités (béton projeté et ancrages) et des pentes moyennes qui pourront être in fine différentes de celle préconisées...* » (source rapport SAGE du 12 mars 2018).

31 Le parvis de la gare.

32 « ...*le bois pour construire un hourd accroché contre les maçonneries. La pierre appareillée pour un troisième soutènement qui longe les existants...* » (source, APS Fabre et Speller architectes, avril 2018).



12. Vue "impossible" (cf. note 38) de la gare du Monteverve aujourd'hui, avec la terrasse et la gare amont des télécabines rajoutées en 1988, en haut et en bas esquisse volumétrique et d'aspect du "Centre d'interprétation international des glaciers et du climat" (document CMB / Fabre & Sella, avril 2018).

Sous réserve de quelques ajustements l'inspection générale a donné son aval à cette proposition et demandé aux architectes d'approfondir leur projet.

3.4.4. Des esquisses pour la gare aval

Jusqu'alors, la gare aval était le point faible des différentes études. La difficulté de l'implantation de la gare amont a des conséquences sur le tracé donc l'implantation de la gare aval.

Par ailleurs, la zone d'implantation doit répondre à plusieurs préoccupations qui font l'objet

d'analyses des bureaux d'études ³³ missionnés par la CMB :

- zone non sujette aux chutes de blocs et autres phénomènes d'instabilité des sols ainsi que des avalanches ;
- présence d'un socle rocheux permettant la fondation d'un ouvrage technique devant accueillir du public ;
- accessibilité facile à/de la Mer de Glace et à sa grotte ;
- tracé compatible pour un téléporté c'est-à-dire n'autorisant que la ligne droite ;
- repère pour les alpinistes ou les skieurs descendant la Vallée Blanche ;
- aire de découverte et point de vue sur la Mer de Glace ;
- espace de sécurité (mauvais temps, panne ou problème mécanique, etc.).

Quelques esquisses de principe sont présentées. Il est demandé aux architectes d'imaginer une architecture qui tout en étant la moins intrusive possible, ne cherche pas à reproduire une forme architecturale traditionnelle, mais s'inspire des formes usitées pour les refuges en très haute montagne « ...comme une "soucoupe volante" qui se serait posée là, mais pourrait en repartir aussi vite sans laisser de traces de son atterrissage ³⁴... »

4. Des propositions à la hauteur de ce site

En pensant pouvoir être les interprètes des services de l'État – tous ³⁵ très impliqués dans ce dossier – nous soulignons la grande écoute de la mairie de Chamonix, de la CMB et de ses bureaux d'études. Les discussions ont été franches, claires et tous ont tendu vers l'objectif d'une requalification à la hauteur de ce site prestigieux et mondialement connu.

La volonté de limiter l'impact sur le site, de ne pas faire de ce lieu un catalogue d'architectures hétéroclites, d'en limiter l'anthropisation et surtout de prendre en compte la régression inéluctable de la Mer de Glace en proposant aux visiteurs une autre compréhension de ce point de vue sur la haute montagne – qui restera époustouflant – a conduit nos réflexions et nos interrogations.

Les propositions finales qui sont présentées à votre commission sont le résultat de cette co-construction et de ces projets que nous allons maintenant analyser au regard de ce qui a déjà été fait.

Comme vous l'avez constaté dans la présentation des porteurs de ce projet, mairie de Chamonix, CMB et services de l'État, des solutions allant vers plus de simplification du site ont été trouvées.

Les nouvelles interventions, après un nettoyage consciencieux des anciennes installations, consisteront en un jeu de terrasses en soubassements, véritables balcons sur la Mer de Glace et le massif du Mont-Blanc.

L'ensemble de ces aménagements, jusqu'au contact de la Mer de Glace, sera accessible, sans dispositifs particuliers ³⁶, aux personnes à mobilité réduite, ce qui est un véritable exploit dans un site de haute-montagne.

L'implantation de la gare amont, finalement proposée en lieu et place du restaurant panoramique, solution préconisée par l'inspection générale dès sa première mission en 2015 permet :

- un accès direct depuis le "Glaciorium" et/ou la gare pour tous les visiteurs ;
- un tracé de la ligne du téléporté plus direct et dans une zone de moindres risques ;
- un traitement architectural dans la continuité de celle du "Glaciorium", limitant ainsi la collection d'objets architecturaux à deux catégories, celles du XIX^{ème} et du début du XXI^{ème} siècle ;
- l'intégration du restaurant panoramique à ce dispositif simplifiant les impacts sur le site.

³³ DCSA, Fabre et Speller architectes, Sage.

³⁴ Intervention verbale de l'inspection générale lors de la présentation de ces esquisses en avril 2018.

³⁵ Préfet, directeur départemental des territoires, inspectrice/inspecteur des sites et architecte des bâtiments de France.

³⁶ Ce seront les mêmes cheminements que pour les autres visiteurs du site.

L'implantation de la gare aval est finalement prévue moins loin dans la vallée. En effet, les études géotechniques conduites par les BET missionnés par la CMB ont conduit à proposer un nouveau site, situé deux-cent mètres plus bas dans la vallée, sur une roche ... découverte par le recul du glacier (elle était invisible il a deux ans encore).

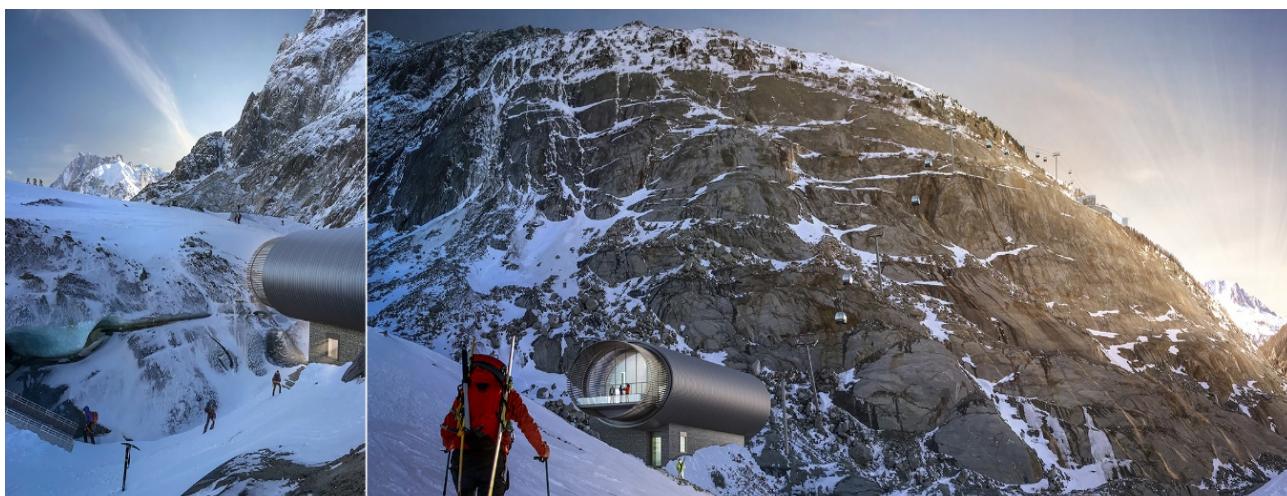


13. Étude géotechnique des implantations de la gare aval : diagnostic des risques de chutes de blocs (SGAE ingénierie, mars 2020).

Ce lieu est situé « ...à une altitude de 1 700 mètres environ, au pied d'un versant raide (30 à 65°/hor.) et de forte dénivelée (500 m) menant au signal Forbes (2200 m d'altitude). Le versant est essentiellement rocheux jusqu'à une altitude de 1900 m (falaise poli-glaciaire) ³⁷... ».

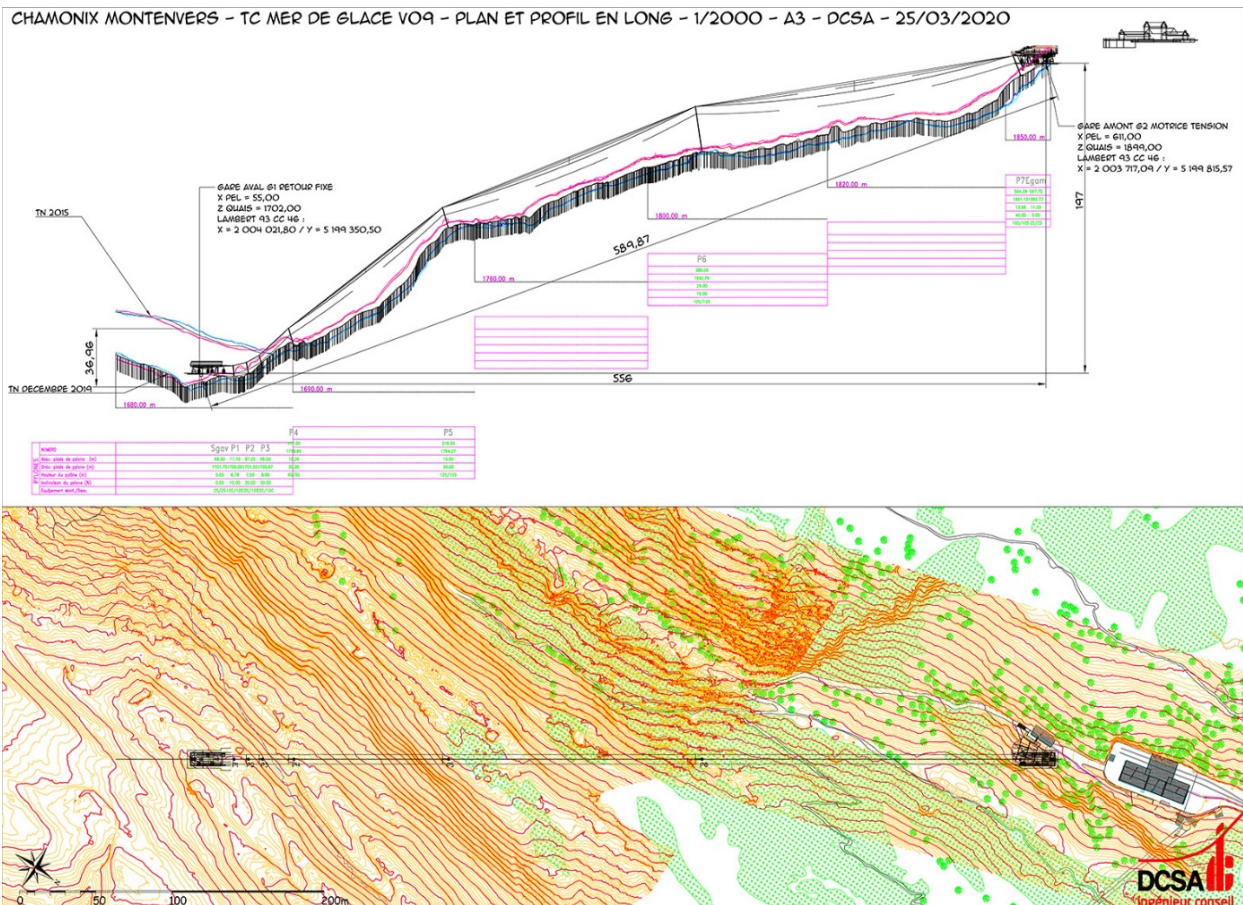
Il est en zone d'aléa moyen au point de vue sismique. Enfin, il est situé au plus près du glacier, ce qui limitera, au moins dans un premier temps, la mise en place de passerelles d'accès à la grotte de la Mer de Glace.

L'architecture de la gare aval répond bien tant aux demandes de l'inspection générale d'un objet posé, que des contraintes techniques définies par les bureaux d'étude.



14. La gare aval, objet insolite posé sur la roche. (Documents CMB mars 2020).

³⁷ Source, étude DCSA /Sage "Projet de modification du tracé du tc (sic) de la mer de glace / Site B / Étude du positionnement de la future gare aval" (février 2020).



15. Étude du tracé du téléporté (DCSA mars 2020).

Le tracé, comme indiqué (*supra*) est plus direct. Il est moins long : cinq-cent-cinquante-six mètres (556m) à l'horizontale et cinq-cent-quatre-vingt-dix mètres (590 m) suivant la pente, pour un dénivelé de cent-quatre-vingt-dix-sept mètres (197 m). Trois pylônes intermédiaires sont nécessaires sur ce tracé outre un pylône en sortie de gare amont et trois en sortie de gare aval. Un ensemble de dispositifs de protection contre les risques naturels sera nécessaire dont il importera de minimiser les impacts paysagers et de privilégier la réversibilité (dispositifs de déclenchement des avalanches, étrave de déviation métallique sur éperon rocheux en amont de la gare aval, purge des blocs erratiques en amont de la gare aval, écrans pare-blocs pour protéger les pylônes de sortie de la gare aval voire au-dessus de l'étrave).

À l'arrêt, l'ensemble des cabines seront rangées dans les deux gares. Il importera que les cabines ne soient plus rouges, comme actuellement, mais, compte tenu de leur nouveau tracé, de couleur neutre, afin de perturber au minimum la vue vers la haute-montagne.

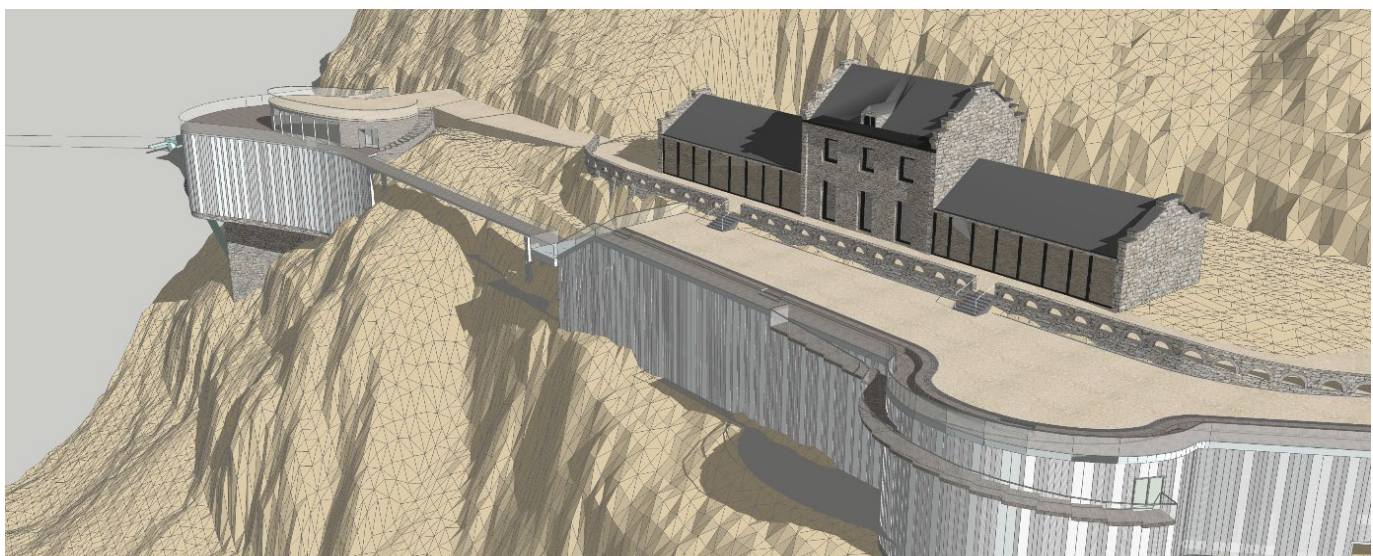
On peut considérer que l'impact sur le paysage sera d'autant plus réduit qu'il ne coupera pas la vue depuis les terrasses du Montenvers.

Le traitement des sols et des garde-corps du site fait l'objet d'une proposition de pacification cohérente qu'il sera nécessaire de préciser en liaison avec les services de l'État.

Comme demandé, il est proposé un éclairage de balisage discret afin de ne pas venir perturber la qualité des nuits alpines.

Le "Centre d'interprétation international des glaciers et du climat" "disparaît" ³⁸ dans le soubassement de la gare du Montenvers, y compris les excroissances un moment envisagées comme sorties de "capsules de remontée dans le temps et le glacier" (voir illustrations 12) sur une des terrasses. Il est désormais prévu que cette sortie initialement envisagée par ascenseurs se fasse via un escalier en encorbellement à l'extérieur de la façade (voir illustration 16). Enfin, la restauration du "temple de la nature", vestige des premiers aménagements du site par l'homme, viendra ponctuer la fin de ce projet de requalification du site du Montenvers.

38. La vue de la vallée utilisée pour les différentes représentations du projet est "impossible", car l'autre versant est inaccessible : elles ont été prises avec un drone. Cette façade disparaîtra bien aux yeux des visiteurs et des randonneurs.



16. En haut, Vue "impossible" (cf. note 38) du site du Montenvers pacifié.
 Au dessous, vue de la gare amont du nouveau téléporté.
 En bas, l'escalier en encorbellement conduisant du "Glaciorium" à la gare amont du nouveau téléporté (source Fabre & Speller architectes juin 2020).

5. Commission départementale de la nature, des sites et des paysages

La commission départementale de la nature, des sites et des paysages (formations spécialisées unités touristiques nouvelles et paysages réunies) a examiné le 1^{er} juillet 2020 le projet « *[d']aménagement du site du Montanvers et d'accès à la mer de Glace* » et le projet de « *création d'une UTN - Glaciorium de Montanvers* ». Elle a émis un avis favorable à l'unanimité sur chacun de ces deux projets, assorti des recommandations suivantes :

« ...

- *remise en état de la liaison actuelle (les marches devront être enlevées).*³⁹
- *éviter d'artificialiser les soubassements de la G2 dans la gare aval.*⁴⁰
- *traiter l'escalier de sortie avec la légèreté présentée par l'architecte : éviter d'alourdir la façade et garder un aspect aérien.*⁴¹
- *veiller à ce que le projet consiste en une amélioration du site et une étape finale dans son évolution sans possibilité d'aller plus loin à l'avenir... »*

Plusieurs des membres de la CDNPS ont insisté sur ce dernier point et le maire de Chamonix a confirmé « *...partager la position des rapporteurs sur l'avancée ultime du projet, avec des perspectives d'amélioration de la qualité de produit et non de recherche de développement quantitatif...* ». ⁴²

6. Conclusions

L'une des priorités de l'inspecteur général Brodovitch et de votre commission de « *...garder une vision globale du projet, et de concevoir l'opération avec un objectif de programme d'ensemble...* » a été conduite jusqu'au bout avec constance et rigueur par tous les protagonistes de ce dossier.

Par ailleurs, la commune de Chamonix a tout mis en œuvre pour simplifier le dispositif de gestion du site (*supra* 3.3 et annexe 3) afin de lui conserver toute sa cohérence. Sans préjuger des décisions finales sur ces dossiers, on ne peut que se féliciter de cette démarche.

Nous proposons que votre commission approuve par un avis favorable l'important travail de requalification conduit par la mairie de Chamonix, et la Compagnie du Mont-Blanc sous le contrôle rigoureux, mais ouvert, des services de l'État.

Deux conditions sont néanmoins suggérées à cet avis favorable :

- la première concerne l'implantation de la gare aval. Cette implantation, trois-cents mètres plus haut dans la vallée que celle qui avait été vue en 2013, **sera la limite maximum à ne plus jamais dépasser.**

Elle permettra toujours de descendre dans la vallée et/ou de récupérer skieurs et randonneurs venant notamment de l'Aiguille du Midi. La présentation dans le "Centre d'interprétation international des glaciers et du climat" compensera la visite de la grotte de glace lorsqu'il ne sera plus possible d'en créer une ;

- la seconde concerne la finalisation du traitement des sols, des garde-corps et de la sortie du "Glaciorium" sur la terrasse qui nécessitent encore d'être affinés afin d'être le plus neutres possibles sur le site.

Enfin, nous suggérons de réfléchir, sans doute pour la totalité du massif du Mont-Blanc, à la mise en œuvre d'une démarche vers un label Grand Site de France.

³⁹ Il s'agit de l'accès à la mer de Glace.

⁴⁰ Concerne la gare aval du nouveau téléphoré.

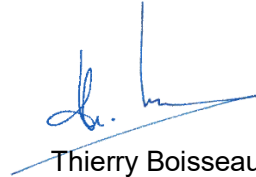
⁴¹ Concerne la sortie du Glaciorium.

⁴² Procès-verbal de la CDNPS du 1^{er} juillet 2020.

Cette démarche permettrait à toutes les communes du massif classé de se donner les moyens de gérer la surfréquentation du site classé du massif du Mont-Blanc afin « ...de préserver, d'une part un mode d'exploitation touristique datant du XVIIIème et devenu en soi une valeur patrimoniale, d'autre part cet élément nouveau que constitue aujourd'hui la fonte du glacier, menace autant pour le site lui-même que pour son exploitation touristique...⁴³ ».



Jean-Marc Boyer *



Thierry Boisseaux

Post scriptum ()* : Je profite de cette dernière intervention, comme inspecteur général désormais honoraire, pour remercier les nombreux élus rencontrés dans mes missions et toujours impliqués dans la sauvegarde de leurs paysages exceptionnels, les membres de cette commission pour leur écoute attentive et pour autant critique, les inspectrices et inspecteurs des sites qui se consacrent, avec ouverture d'esprit, à leur mission, nos collègues de la sous-direction de la qualité du cadre de vie et tout particulièrement les agents du bureau des sites et des espaces protégés et, enfin, mes collègues et amis de la mission d'inspection générale des sites et paysages, dont j'ai assuré la coordination durant cinq ans, pour la qualité de nos échanges et pour la passion commune que nous mettons à défendre les paysages du "Plus Beau Royaume Sous le Ciel" titre d'un ouvrage, de 1899, d'Onésime Reclus ... je ne pouvais partir sans le citer une dernière fois.

43 Cf. intervention de l'inspecteur général Michel Brodovitch devant la CSSPP du 27 juin 2013 (annexe 2).

Annexe 1

Présentation du dossier par la DREAL

Commission supérieure des sites, perspectives et paysages



Séance du 27 juin 2013

Site classé du massif du Mont-Blanc
Commune de Chamonix


Projet de valorisation du Montenvers

Projet présenté par la *mairie de Chamonix* et la *Compagnie du Mont-Blanc*



Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Région Auvergne-Rhône-Alpes
10, rue de la République - 69002 LYON

Restructuration de la gare et de ses abords



2

Restructuration de la gare et de ses abords



LE MONTENVERS DEMAIN
Details du projet - le bâtiment terrasse

VALORISATION DU SITE DU MONTENVERS

3

État actuel de la sous-face



4

État actuel de la sous-face



5

Sous-face et mur de soutènement



6

Sous-face et mur de soutènement



7

Terrasse actuelle



8

Mur de soutènement et parapet



9

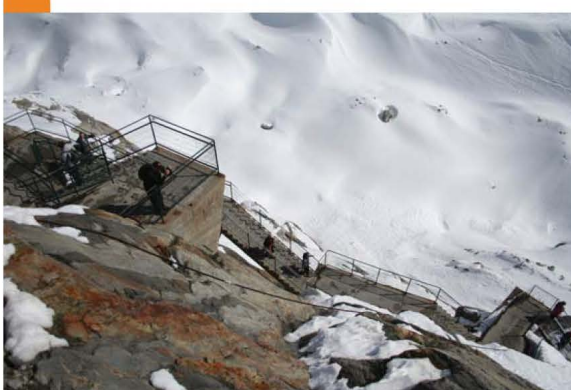
L'accès actuel



L'accès actuel



L'accès actuel



Projet de réaménagement de l'accès



14

Projet de réaménagement de l'accès

Alpes Inge
Projet d'aménagement

ACCES BELVEDERE - GLACIER

1. Tracé de la nouvelle voie d'accès au glacier

2. Aménagement provisoire de la nouvelle voie d'accès au glacier

3. Aménagement provisoire de la nouvelle voie d'accès au glacier

4. Aménagement provisoire de la nouvelle voie d'accès au glacier

DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

mai 2013 | Alpes Inge Alpes Inge | Alpes Inge Alpes Inge | Alpes Inge Alpes Inge | Alpes Inge Alpes Inge

75

Projet de réaménagement de l'accès

Alpes Inge
Projet d'aménagement

ACCES AU GLACIER
le tracé revisité

TRACÉ DU NOUVEAU CHEMIN D'ACCÈS

VALIDATION DU SITE DU MONTVERNS

COMMISSION DÉPARTEMENTALE DE LA MERNE, DES PAYSAGES ET DES VUES

24

Projet de réaménagement de l'accès

Techniques et modalités de réalisation

Un chemin, quel qu'il soit, est fondamentalement linéaire, sans doute même à une échelle de géométrologie. Cette linéarité est elle-même le produit d'une linéarité géométrique qui se traduit par un alignement linéaire de la voie.

Techniques de réalisation

1. Le premier est d'identifier les zones à traiter.
2. Le second est de définir les zones à traiter et de les délimiter.
3. Le troisième est de définir les zones à traiter et de les délimiter.

ALPES INGE

ALPES INGE

ALPES INGE

17

Projet de réaménagement de l'accès



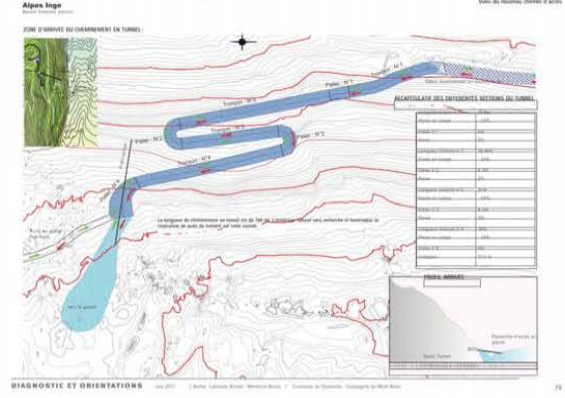
Projet de réaménagement de l'accès



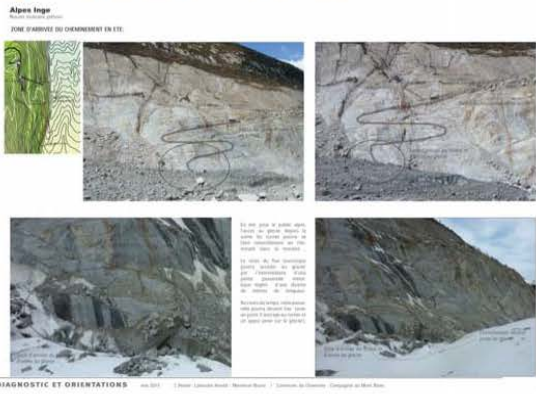
Projet de réaménagement de l'accès



Projet de réaménagement de l'accès



Projet de réaménagement de l'accès



Annexe 2

<p>Commission supérieure des sites, perspectives et paysages Séance du 27 juin 2013 Verbatim de l'intervention de l'inspecteur général, Michel Brodovitch</p>

ANNEXE au procès-verbal de la Commission supérieure des sites, perspectives et paysages – Séance du 27 juin 2013

Transcription du rapport oral de Monsieur Michel BRODOVITCH, Inspecteur général au Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Projet de valorisation du site du Montenvers (Haute-Savoie)

Monsieur BRODOVITCH présente ses excuses à l'assemblée pour n'avoir pu fournir, pour raisons de santé, de rapport écrit. Il indique qu'il a suivi le dossier depuis la réunion de Commission supérieure des sites, perspectives et paysages (CSSPP) du 24 mai 2012.

En préalable, il rappelle la problématique qu'avait énoncée, alors, la Commission : comment concilier un site naturel exceptionnel qu'il importe de préserver, d'une part avec un mode d'exploitation touristique datant du XVIIIème et devenu en soi une valeur patrimoniale, d'autre part avec cet élément nouveau que constitue aujourd'hui la fonte du glacier, menace autant pour le site lui-même que pour son exploitation touristique. Se pose pourtant comme une évidence la nécessité de poursuivre l'aventure, à condition de mettre en œuvre un mode de présentation touristique coïncidant avec la demande et les particularités d'un public nombreux et populaire, souvent très étranger à l'univers montagnard, qui en ignore les codes, et qui, sans le Montenvers, n'aurait jamais eu accès à la haute montagne. En cela, le Montenvers, à l'instar de quelques autres sites, comme l'Aiguille du Midi, constitue un exemple des plus frappants et des plus emblématiques de ce tourisme singulier, inscrit dans une longue histoire. Une fois posé ce constat et affirmée cette volonté, la question sera de définir un mode de présentation touristique, repensé, régénéré, amenant chacun à comprendre les évolutions climatiques, et sollicitant toujours cette émotion que procurent tout à la fois la vision du glacier, la contemplation d'un paysage exceptionnel, et la mise en perspective de l'homme dans ce milieu si particulier.

Le projet proposé intègre ces réflexions qui peuvent se résumer à la question essentielle qu'avait déjà formulée la CSSP en 2012 : ces lieux peuvent-ils recevoir ce type de présentation ?

Sur la base du dossier présenté l'année dernière, la CSSPP avait répondu négativement pour ce qui concernait l'accès au glacier, le projet prévoyant alors des équipements et des aménagements qui marquaient très fortement le paysage, en particulier un tunnel traversant une paroi rocheuse. Le projet présenté aujourd'hui répond aux souhaits de la commission qui préconisait notamment l'utilisation des anciens cheminements et la prise en compte intelligente de la topographie des lieux pour éviter des interventions trop visibles.

L'autre écueil relevé par la Commission était l'aménagement du passage rejoignant la Mer de Glace, et par conséquent la capacité, en termes de surface, qui pouvait être envisagée. Là encore, le projet présenté rend l'opération acceptable et crédible relativement à son impact sur le site. Il restera à préciser les modalités de réalisation, et même si un certain nombre d'éléments apparaissent explicitement dans le dossier (micro-minage, mise en place des garde-corps, protections contre les chutes de rochers ou de neige), des études beaucoup plus fines devront être menées pour établir les modalités de réalisation des ouvrages.

Au stade actuel du dossier, et au vu du projet de tracé présenté, il semble que la commission puisse donner son accord, à charge pour le maître d'ouvrage de prendre toutes les dispositions pratiques pour que soit réalisé sans variante le programme proposé, les problèmes techniques devant impérativement s'effacer et se résoudre devant l'objectif à atteindre.

Un autre point dont avait débattu la commission en 2012 était le redéploiement du programme d'accueil sur le site, en termes notamment de capacité d'accueil et de contenu touristique. Le dossier présenté aujourd'hui fait état d'un système d'accueil du public utilisant le volume actuel, sans augmenter l'effectif ni la surface sur le site. Il importe, là encore, de garder une vision globale du projet, et de concevoir l'opération avec un objectif de programme d'ensemble, pour ne pas risquer de reproduire des erreurs telles que l'installation de l'espace de glaciologie dont on constate aujourd'hui qu'il est excentré et sans lien réel avec l'ensemble. Cette vision d'ensemble doit également gouverner tout le travail de nettoyage, élément majeur du projet, et qui concerne en particulier le retrait des barrières et des garde-corps disparates, ou la mise en œuvre et la nature des sols...

Des questions sont encore en suspens et mériteront discussion et analyse approfondies, telle la question des espaces d'accueil autour de la gare, en particulier l'installation d'un restaurant et d'une boutique, solution sans doute peu adaptée en regard des besoins des voyageurs qui ont davantage besoin d'un abri – à l'image de celui que le projet prévoit malencontreusement de faire disparaître. Il s'agit de questions qui pourront se résoudre indépendamment de l'avis de principe sur l'organisation générale du site.

De même, la donnée architecturale du projet devra être abordée précisément et d'ores et déjà une réflexion devra être menée sur le dialogue nécessaire à instaurer entre les bâtiments existants à modifier ou à restaurer, et les nouvelles constructions ; il paraît indispensable, notamment, de relier l'architecture du futur bâtiment d'exposition à celle du belvédère. Par ailleurs, si le projet de restauration de l'ancien hôtel et du temple de la nature est à considérer positivement, la question du mode d'exploitation futur de ces équipements appellera une réponse claire. Autant de questions que les acteurs du projet auront à charge de traiter dans le cadre des orientations définies, mais qui ne remettent pas en cause les points fondamentaux du projet (accès au glacier, cheminement, nettoyage du site, réduction des impacts visuels...).

En conclusion, le projet présenté pose de façon satisfaisante les orientations et les finalités de l'opération. Il doit être le garant des réalisations futures qui devront être totalement conformes aux principes qu'il développe, et l'opération ne sera acceptable que si elle correspond au contenu tel qu'il est aujourd'hui décrit. Il est proposé à la commission d'émettre un avis favorable assorti de l'exigence qu'aucune modification de ce programme ne sera admise. C'est cette position que la commission pourrait clairement signifier, à charge pour la commune de Chamonix, maître d'ouvrage, de faire réaliser le projet dans l'enveloppe proposée aujourd'hui, qui pose les principes et les finalités du projet.

Annexe 3

Cadre juridique des délégations de service public pour la gestion du site du Montanvers

Note sur les différents supports juridiques en place sur le site du Montanvers

En premier lieu, le train, les infrastructures ferroviaires ainsi que la gare d'arrivée relèvent d'une délégation de service public départementale (conseil départemental de la Haute- Savoie) ; cette délégation vient à terme au 31 décembre 2023.

En second lieu, un bail emphytéotique administratif a été signé le 1er Janvier 2016 pour une durée de 40 ans (terme le 31 décembre 2055) entre la Commune de Chamonix et la SARL HRM ⁴⁴. Ce bail regroupe la rénovation et l'exploitation de l'hôtel et du restaurant du Montanvers, de l'ancien hôtel, des anciennes écuries (actuel Glaciorium) et Bar des Glaciers et du restaurant Panoramique.

La Grotte de la Mer de Glace relève jusqu'au 30 avril 2020 d'une convention de délégation de service public passée entre la Commune et Mr Claret. Dans l'attente de la signature de la DSP relative à la requalification du site du Montanvers qui inclura la grotte (*infra*), un avenant de prolongation est en cours de négociation entre les parties.

Enfin, une procédure de délégation de service public communale est en cours de montage avec pour but de mener à bien un projet de requalification globale du site du Montanvers, qui comprend la réalisation d'une nouvelle télécabine permettant d'accéder à la Mer de Glace, de la grotte ou autre espace de découverte du permettant un contact avec le glacier et d'un futur Centre d'interprétation international des glaciers et du climat (en lieu et place de l'actuel "Glaciorium"). L'harmonisation des cheminements piétons et des gardes corps fait également partie de cette procédure. L'objectif de la Commune de Chamonix est de signer cette DSP en 2020, dès lors qu'un avis favorable sur le projet présenté aura été donné par les instances en responsabilité de la gestion du site classé du Mont-Blanc.

Dans cette attente, une convention d'occupation temporaire du Domaine Public comprend le Glaciorium, les écuries, la galerie des cristaux ainsi que l'actuelle boutique.

Une première phase de travaux a concerné le restaurant Panoramique qui a ouvert en Décembre 2016. Une deuxième phase a porté ensuite sur les travaux de rénovation de la gare, de l'hôtel du Montanvers, et de l'ancien hôtel, qui s'est achevée en Juin 2017. Aujourd'hui, la Compagnie du Mont Blanc (CMB) est l'actuel titulaire de la convention temporaire pour l'exploitation de la télécabine de la Mer de Glace. Elle est également candidate à la procédure en cours pour un nouveau contrat de délégation de service public. Aussi, elle porte les études portant sur le projet de requalification du site du Montanvers.

JM Bonino/DDDT-CCVCMB/avril 2020

⁴⁴ La SARL HRM (Hotel Restaurants du Montanvers), dont le capital était détenu à 70% par "Sibuet Participation" (la famille Sibuet, propriétaire de plusieurs établissements hôteliers à Megève notamment) et à 30% par la CMB-R (CMB Restauration, filiale restauration de la CMB), est titulaire du BEA portant sur l'Hôtel du Montanvers et de ses dépendances. Au mois de septembre dernier, "Sibuet Participation" a cédé ses parts à CMB-R et à au "Groupe Société Hôtelière Côte Rôtie" (SCHR qui, par ailleurs, a repris le Groupe Best Mont-Blanc et par voie de conséquence plusieurs établissements hôteliers de Chamonix : Alpina, Prieuré, Mercure Chamonix Centre, Croix Blanche). Depuis cette phase de recomposition de l'actionariat, la SARL HRM est désormais détenue à 60% par la SCHR et à 40% par la CMB R ([www://bestmontblanc.com](http://www.bestmontblanc.com)). Source Commune de Chamonix, avril 2020.



PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Mobilité Aménagement Paysage

Lyon, le 27 avril 2018

Affaire suivie par : Juliette BLIGNY

Tél. : 04 26 28 63 84
juliette.bligny@developpement-durable.gouv.fr

RAPPORT de SUIVI de travaux – 27 avril 2018 Site classé du massif du Mont-Blanc secteur du Montenvers (commune de Chamonix)

La visite du 27 avril 2018 a permis de constater les travaux réalisés sur le site du Montenvers : requalification du restaurant panoramique, démolition de 2 mazots, couverture de l'aile Sud de la gare ferroviaire et rénovation des hôtels (ancien hôtel et Grand hôtel).

Les travaux sont conformes aux autorisations délivrées : la démolition des deux mazots est un bénéfice considérable pour la simplification des lieux et l'ouverture des vues vers la Mer de Glace. La requalification des hôtels leur donne un air pimpant sans trahir leur aspect antérieur.

La seule remarque qui peut être formulée est de l'ordre du détail qui pourra être amélioré à la faveur des dossiers à venir : l'édicule exutoire des fumées du restaurant panoramique est assez visible sur une terrasse que l'on a voulue dégagée (avec la démolition du mazot). Certes il était présent sur les documents du PC, mais ce n'est pas un point qui avait été discuté (il aurait peut-être pu être positionné ailleurs, sur une façade par exemple). Une poubelle (non prévue) lui a par ailleurs été adossée (sans recherche d'harmonie de style ou de matériaux).



Simulation visuelle du PC

L'inspectrice des sites

Juliette BLIGNY

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes 69453 Lyon cedex 06
Standard : 04 26 28 60 00 - www.rhone-alpes@developpement-durable.gouv.fr

1 / 7

Travaux réalisés : requalification du restaurant panoramique et démolition de deux mazots



Avant

Simulation visuelle dans le PC



Après



Travaux réalisés : couverture de l'aile Sud de la gare



Avant

Simulation visuelle dans le PC



Après





Avant



Après

Travaux réalisés : rénovation hôtels



Grand Hôtel avant



Grand Hôtel après rénovation



Ancien hôtel avant



Ancien hôtel après rénovation