

(N° 17)

LA CLUSAZ



BULLETIN COMMUNAL

LE PLAN D'URBANISME

DIRECTEUR *de La Clusaz*

Le Conseil Municipal de LA CLUSAZ, par délibération du 8 janvier 1970, décida de reprendre l'étude du Plan d'Urbanisme de la commune, mis en cause par l'enquête publique de novembre 1969. Pour permettre l'établissement d'un nouveau Plan et surtout d'un programme susceptibles de répondre au maximum aux désirs de la majorité de la population (qui était largement représentée par les 400 signataires des réclamations), le Conseil fut d'avis de reprendre l'étude du Plan avec la collaboration d'une Commission extra-municipale la plus représentative possible de tous les groupements qui présentèrent des observations au cours de l'enquête. Cette commission fut composée du Comité de l'Office du Tourisme, d'un délégué du Syndicat des Hôteliers, de commerçants, de deux membres du Syndicat Agricole et de propriétaires fonciers, - et elle fut aussitôt subdivisée en trois sous-commissions qui devaient étudier respectivement :

- le problème FONCIER,
- le problème des INFRA-STRUCTURES,
- le problème des PISTES et REMONTEES MECANIQUES.

Après deux mois de travail sérieux et intensif, chacune de ces commissions présenta un rapport sur son étude, au cours d'une réunion "plénière", en présence de Mr le Secrétaire Général de la Préfecture et de Mr le Directeur départemental de l'Equipement. Cette réunion permit de faire une synthèse de toutes les propositions et une mise au point définitive de tous les problèmes soulevés par l'établissement du nouveau plan. La commission fut enfin appelée à se prononcer sur le programme complet établi à la suite de ces nombreuses réunions. Elle accepta toutes les nouvelles dispositions du Plan par 20 voix sur 26 votants.

Le Conseil municipal enfin, par délibération du 16 avril 1970, considérant que ces dispositions semblent raisonnables, qu'elles répondent dans leur ensemble aux désirs formulés par la majorité de la population et qu'elles ne vont pas à l'encontre des intérêts de la commune, - estimant par ailleurs que le plan et le programme furent adoptés par une forte majorité des membres de la commission d'étude, - donna, à l'unanimité des présents, son accord sans réserves au nouveau Plan et à sa nouvelle réglementation et demanda à Mr le Préfet de les approuver sans procéder à une publication et à une mise à l'enquête publique.

Le Plan et le Règlement d'Urbanisme vont donc pouvoir être établis en tenant compte de toutes les nouvelles dispositions adoptées par la commission et le Conseil municipal, et dont nous donnons ci-après le compte-rendu. Ce dernier présente les trois problèmes tels qu'ils furent étudiés séparément par chacune des trois sous-commissions. Nous signalons qu'un certain nombre de dispositions de l'ancien Règlement d'Urbanisme n'ont pas été modifiées. Elles ne seront donc pas rappelées ci-après. Il s'agit notamment des constructions interdites (art.3 H & R), de la desserte par les voies (art.4 H & R), des emplacements pour le stationnement des véhicules (art.5 H & R), de l'alimentation en eau et

.../...

T - Le PROBLEME FONCIER

- zone d'agglomération;
- zone alimentable en eau communale;
- zone non alimentable en eau communale;
- zone des pistes de ski;
- zone des avalanches;
- zone du Lac des Confins.

[illegible]

La commission estima plus logique de maintenir l'ancien
périmètre d'agglomération et de diminuer le coefficient d'utilisation
du sol. Quelques modifications ont néanmoins été apportées au périmètre,
afin de tenir compte, d'une part de ce qui fut réalisé depuis 1959,
d'autre part des nouveaux projets prévus dans l'agglomération (exemple:
groupe scolaire public). C'est ainsi que le projet de déplacement du
cimetière permet d'agrandir le périmètre dans cette zone. D'autre part,
le découpage au sud, entre la route nationale et la route des Clus, a
été supprimé et remplacé par une ligne droite, en sauvegardant une zone
inconstructible en bas de la route nationale pour préserver le point de
vue sur le village. Une ligne droite a ensuite été tirée depuis l'ancien
télésiège-école jusqu'à l'ouest de la mairie. Enfin, le périmètre a été
rétréci aux Riffroids, la délimitation étant faite par l'ancienne et la
nouvelle route.

Le coefficient d'utilisation du sol a été fixé à 1,00 (au lieu de 1,20). Pour les petites parcelles, la surface de la construction sera proportionnelle à celle du terrain. Ce problème constitue des cas d'espèce qui devront être mentionnés au règlement d'urbanisme.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	5
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---

Le coefficient d'utilisation du sol est fixé uniformément à 0,10 (ou 10 % de la surface du terrain), quelle que soit la grandeur de

...../.....

la parcelle. La surface minima de la construction ne pourra être inférieure (pour les petites parcelles) à 100 m² (=surface cumulée des planchers) afin d'éviter la multiplication des mazots. De même que pour la zone d'agglomération, une surface au moins égale à 50 % de la surface cumulée des planchers hors oeuvre de la construction devra être prévue pour le stationnement des voitures (garages construits ou parkings).

La surface minima de la parcelle à bâtir (sauf cas particuliers à étudier comme cas d'espèce) sera de 1.500 m². Les parcelles de surface inférieure ne pourront être regroupées. La hauteur ne devra excéder un étage sur rez (ce dernier étant au point le plus bas du terrain), sauf pour les grandes parcelles où la construction pourra comporter deux étages sur rez.- La pente des toitures ne pourra être inférieure à 12 % ni supérieure à 27 %. Les jacobines seront interdites. Pour que les combles ne puissent devenir habitables, la hauteur de la sablière ne devra pas excéder 40 cms sur la dernière dalle.- Enfin, pour les hôtels, les fermes, les ateliers pour artisans, des dérogations pourront être accordées pour chaque cas demandé.

Ce problème de la surface minima est celui qui souleva le plus de contestations avec l'ancien plan. Il a suscité, au cours de la révision de ce plan, une longue discussion à la suite d'objections soulevées par Mr le Directeur de l'Équipement. Ce dernier, en effet, craint que le fait d'avoir ramené cette surface à 1.500 m² risque:

- d'une part de dépasser le nombre maximum d'habitants qui pourront être alimentés en eau;
- d'autre part de trop entasser les constructions et de donner au territoire de notre commune un aspect de banlieue;
- enfin de créer un grave problème pour l'assainissement.

Voici les explications qui ont permis d'éliminer ces trois objections:

a)- Problème de l'eau =

Il est donné lecture, à la réunion plénière, d'un rapport chiffré dressé à la suite de nombreux calculs. Tout en tenant compte de la capacité de réception actuelle et des constructions futures sur 1.500 m² à 10 % de coefficient, ce rapport démontre, par trois méthodes différentes, que le nombre d'habitants ne dépassera pas 16.500 environ. Ce chiffre est vraiment le maximum et il risque même de n'être jamais atteint. En effet, les calculs effectués tiennent compte de la construction de toute la zone. Or, tous les terrains ne seront pas construits. En outre, la possibilité du transfert des parcelles (voir plus loin les explications à ce sujet) diminuera le nombre des constructions. Quant aux craintes que l'on peut avoir sur la possibilité du manque d'eau, elles ne semblent pas fondées. La base prise pour la consommation moyenne par habitant est élevée; d'autre part, toutes les sources connues n'ont pas encore été captées et toutes les possibilités de captage n'ont pas été étudiées.

b)- Problème des constructions trop nombreuses =

Toutes les parcelles constructibles ne seront pas construites. En outre, beaucoup de constructeurs achèteront 2.000 m² ou même davantage, car une construction de 150 m² de plancher ne leur suffira pas, ce qui diminuera d'autant le nombre des constructions.

c)- Problème de l'assainissement =

Pour des parcelles inférieures à 2.000 m², l'assainissement individuel est impossible, surtout dans notre commune où le terrain n'est pas sablonneux. On fait alors remarquer que, si la surface est portée à 2.000 m², un grand nombre de propriétaires seront lésés car ils ont eu, au cours de ces dernières années, des partages familiaux avec des parcelles de 1.500 m².

Après une longue discussion et un vote à main levée, il est décidé ce qui suit: - la surface de 1.500 m² sera admise dans les seuls cas où

.../...

le constructeur pourra raccorder l'égoût au réseau communal et où il s'engagera à effectuer ce raccordement; - dans le cas contraire, le constructeur devra faire une fosse septique individuelle avec système épurateur complet, et alors la parcelle devra avoir un minimum de 2.000 m².

La loi d'orientation foncière prévoit un coefficient de surdensité dans le but notamment de créer des espaces verts. C'est le principe du "transfert" des parcelles, adopté par la commission, et qui consiste à reporter la surface (ou une partie de la surface) d'un terrain non-aedificandi ou mal situé sur un terrain constructible, report qui est autorisé seulement au sein d'une même zone. Ce transfert permettra d'appliquer un coefficient supplémentaire de construction de 0,05, portant ainsi le coefficient total à 0,15. Naturellement, les parcelles ayant bénéficié d'un transfert seront inconstructibles.

Tous sont unanimes à admettre que le principe du transfert est excellent, car il supprimera de nombreuses injustices, il permettra de créer des espaces verts et de construire en des endroits bien situés et enfin (nous le verrons plus loin) il favorisera les propriétaires des terrains frappés par les pistes tout en évitant à la commune d'indemniser ces derniers pour les surfaces transférées. Mais, chacun reconnaît les grandes difficultés qu'il y aura pour l'application équitable de ces transferts. Certains craignent même que ceci crée des problèmes pour l'alimentation en eau. A ce sujet, il leur est répondu que la commune n'a aucune obligation envers quiconque, et que chacun doit, à ses frais, et quelle que soit la distance, se raccorder à la canalisation communale la plus proche.

Les constructions sur les parcelles étroites seront acceptées dans certains cas, à la condition que la façade soit suffisante et que soient sauvegardées les distances réglementaires avec les limites de la parcelle.

Pour la transformation des bâtiments existants, le propriétaire devra présenter un plan donnant la délimitation du terrain autour du bâtiment: la surface de cette parcelle devra correspondre au coefficient imposé dans la zone, sauf cas d'espèce bien définis.

3°/- ZONE NON ALIMENTABLE EN EAU COMMUNALE

=====

La commission proposait les mêmes conditions de construction que dans la zone précédente, la même surface de parcelle, le même coefficient, la même possibilité de transfert. Mais, la commune ne fournira au constructeur ni l'eau, ni l'électricité, ni le réseau d'égoûts, ni l'accès. Toute la viabilité sera à la charge du constructeur, qui devra en outre s'alimenter en eau par une source privée et fournir toutes les preuves sur la quantité et la qualité de l'eau ainsi que sur la protection de la source. Il devra fournir également la preuve d'un assainissement individuel conforme et réglementaire.

Mr le Directeur de l'Equipement approuve toutes ces conditions mais s'oppose à la surface de 1.500 m², qu'il juge inacceptable. C'est une zone rurale ou d'exploitation agricole, non urbanisable. Il exige une surface de 3.000 m², sauf dérogation qui permettra, dans certains cas bien précis, de tolérer un minimum de 2.500 m².-

4°/- ZONE DES PISTES DE SKI

=====

Les propriétaires des terrains frappés par les pistes de ski devront être indemnisés pour ces terrains inconstructibles, indemnisation qui sera faite sous la forme de redevances annuelles. Ces dernières .../...

pourraient être indexées sur le prix moyen des remontées mécaniques. Pour assurer la sauvegarde des pistes, la commune signerait des contrats avec chaque propriétaire, et elle verserait à ces derniers des indemnités prélevées sur les fonds des redevances payées à la commune par les remontées mécaniques. Si ces redevances s'avéraient insuffisantes, le surplus serait pris en charge par la commune.

Les propriétaires pourrnt bénéficier également du transfert de leurs terrains (ou d'une partie de ceux-ci) sur des parcelles constructibles. Ce transfert permettrait d'appliquer un coefficient de construction de 0,10, portant ainsi le coefficient à 0,20. Ce transfert pourra se faire, soit sur un terrain en bordure de la piste, soit sur une autre parcelle dans la même zone. Pour les parcelles transférées, il ne sera versé au propriétaire aucune indemnisation en argent.

5°/- ZONE DES AVALANCHES

Les zones avalanchesuses devront être indiquées en rouge et avec précision sur le plan d'urbanisme, afin de bien délimiter ces zones non-aedificandi. Une commission spéciale pourra les étudier sur le terrain. Ce travail pourra être grandement facilité avec la carte de ces zones mise à jour chaque année par le service des Eaux-et-Forêts. Dans les abords immédiats des zones avalanchesuses, les constructions pourront être tolérées moyennant certaines conditions à imposer, notamment l'édification de pare-avalanches.

6°/- ZONE DU LAC DES CONFINES

Cette zone est classée, dans sa situation actuelle, comme site à protéger. Il faut en effet sauvegarder l'accès du lac ainsi que la vue sur ce dernier. A l'intérieur de cette zone, délimitée au crayon sur le plan, est créée une servitude non-aedificandi. Les propriétaires des terrains inconstructibles pourront en faire le transfert, avec le coefficient 0,10 (même taux que pour les terrains des pistes).-

— 2 —

II Le PROBLEME DES INFRA-STRUCTURES

La commission a divisé cette étude en six points:

- les routes;
- les parkings;
- la couverture de la rivière;
- le réseau d'eau;
- les bâtiments publics;
- le caravanning.-

1°/- Les R O U T E S

A)- Pour l'accès des CONFINES, le projet d'une seconde route au Bossonet est abandonné, en raison des difficultés pour la réaliser et des frais que cela occasionnerait. Il semble préférable d'élargir la rampe
.../...

du Bossonet, par le déplacement ou le recul du petit chalet de Mr Lansard et par une emprise sur la propriété des héritiers de Mr Collomb-Clerc Jean. Ces opérations pourraient se réaliser par un échange avec la commune dans cette même zone.

A partir du Bossonet, prévoir une surlargeur de chaque côté pour le stationnement des voitures utilisant les téléskis du Bossonet.

Pour supprimer la montée des Granges et desservir le TENDIEU, il faudrait réaliser la bretelle prévue avec départ vers la Croix du Plan.

B)- Au Fernuit, il est souhaitable que soit réalisé le projet d'agrandissement des deux virages.

C)- Le projet du prolongement de la route des RIONDES DESSOUS est abandonné; la traversée du Devin doit être maintenue comme passage à piétons, car elle constitue une belle promenade en forêt.

D)- Le virage prévu au plan, lieudit "la Combe Rouge", où se trouvait l'ancien accès des PRISES est à supprimer, la route de la Croix-Fry la remplaçant avantageusement.

E)- La route des CONVERSES (2e tronçon de la V.C.3) et celle des PRISES (V.C.9 embranchée sur le C.D. Croix-Fry) devront être élargies.

F)- Il faut prévoir une surlargeur pour le stationnement, en raison de la proximité de remontées mécaniques:

- 1)- sur toute la route des CHENONS;
- 2)- sur la route des CLUS (jusqu'au téléski des Clus);
- 3)- sur la route de la CROIX-FRY (jusqu'au téléski du

Laquais).

G)- Un projet de route doit être envisagé, depuis le lieudit "la Coverie" pour assurer, aux JOUX, l'accès de l'avi-surface (Altiport) créé à l'ouest du Laquais.

H)- Une bretelle avait été prévue sur le plan de 1959 pour relier la déviation de la route nationale (à l'ouest du bureau de tabacs) au parking à l'est de l'hôtel Christiania. Son but était de desservir la gare routière. Cette gare étant prévue ailleurs afin de disposer d'un plus grand espace, la bretelle n'a plus de raison d'être; elle doit donc être annulée au plan. Le Conseil municipal avait d'ailleurs pris une délibération pour cette annulation.

L'ancien chemin du cimetière, ainsi que le pont, doivent être maintenus.

2°/- Les P A R K I N G S

=====

C'est un problème important et primordial dans une station de ski, notamment en raison des week-ends. Mais, c'est aussi un problème souvent très difficile à résoudre; il le sera fréquemment au détriment des parcelles privées. Un gros effort devra être fait dans ce sens, sinon la station risquera d'être "engorgée".

A)- Il est souligné notamment la nécessité impérieuse des parkings pour les REMONTEES MECANIQUES. Ils devront être obligatoires et d'une capacité proportionnelle au nombre de remontées-heure. Des surlargeurs pourront être exécutées par la commune avec une participation importante de la Remontée. Nous venons de voir, dans le chapitre des routes, que des surlargeurs ont été prévues pour les remontées mécaniques du Bossonet, des Chenons, des Clus, des Joux et du Laquais.-

Au Bossonet, en plus de la surlargeur, il faudrait créer un véritable parking.- Aux Joux et au Laquais, la pente permet de faire un remblai sur le bas de la route avec le déblai du haut.- Pour le téléski

.../...

des Riffroids, un parking devrait être réalisé d'urgence entre l'Hôtel Le Sapin et l'Hôtel Beau-Site.

B)- Dans l'AGGLOMERATION, il est prévu de réserver pour parking:

1)- le terrain situé à l'est de la scierie Gallay, à gauche de la montée du Bossonet;

2)- l'emplacement prévu en 1959 pour la gare routière, à l'est de l'Hôtel Christiania. Déjà réalisé en partie, prévoir son agrandissement en couvrant la rivière. Prévoir également une protection en amont du pont du cimetière. Il est souhaitable également de prévoir dans cette zone un trottoir pour les piétons.

C)- Pour le CHALETs et IMMEUBLES, la surface de stationnement (garages construits ou parkings) devra être au moins égale à 50 % de la surface de plancher hors oeuvre.

D)- Pour la PISCINE, la réalisation d'un parking est à étudier d'urgence. Projet à étudier sur place dans les éboulis en amont de la piscine.

3°/- La COUVERTURE de la RIVIERE

=====

La commune devrait établir un plan d'ensemble en vue de laisser couvrir une partie du ruisseau "le Vard", depuis le Bossonet jusqu'à sa jonction avec "le Nom", ceci pour faciliter notamment les constructions et surtout l'aménagement de parkings. Toutefois, de grands espaces demeureraient non couverts pour permettre l'évacuation de la neige.

Quant au "Nom", en raison de sa largeur et de son intérêt touristique, il ne peut être envisagé de le couvrir.

Il faut souligner que ce projet de couverture partielle du "Vard" est en dehors du plan d'urbanisme. L'inscription d'un tel projet au plan n'est pas nécessaire. Par conséquent, la commune pourra très bien décider de couvrir une partie du ruisseau sans aller à l'encontre des dispositions du plan d'urbanisme, étant donné que ni ce plan, ni le règlement d'urbanisme ne feront mention de cette couverture.

4°/- Le RESEAU D'EAU

=====

Mr l'Ingénieur-hydraulicien de la commune devra indiquer sur le plan, avec le plus de précision possible, la limite de la zone alimentable en eau. Etant donné les avantages présentés par cette zone pour la construction, il est indispensable que sa délimitation soit faite avec une grande précision, en tenant compte naturellement des réseaux d'eau futurs.

Il sera nécessaire également de reconsidérer les emplacements des bouches à incendie dans certains secteurs, ainsi que leur diamètre.

Il est demandé enfin l'installation d'une prise fixe sur la vidange de la piscine.

5°/- Les BATIMENTS PUBLICS

=====

A)- Le CIMETIERE = il est envisagé de le déplacer dans un avenir plus ou moins rapproché. L'emplacement qui semble être le mieux indiqué est en contrebas de la route des Clus, vers le restaurant "La Chaumière".

B)- La PATINOIRE = il est urgent de réaliser le projet d'une patinoire artificielle couverte, fonctionnant été comme hiver. Il faut prévoir un terrain d'environ 3.000 m². Deux emplacements peuvent être envisagés:

.../...

- soit à "la Playa", à l'ouest de la patinoire actuelle;
- soit au "Salon des Dames", cet emplacement semblant être préférable.

C)- La GARE ROUTIERE = dans le plan-masse dressé par Mr FAY, architecte, la gare routière a été prévue sur l'ensemble des terrains et bâtiments du garage actuel des autocars, depuis la propriété de Mr DESGROUX jusqu'à l'hôtel St Joseph;- cet emplacement semble être excellent car il se trouve au carrefour, à la jonction de l'ancienne et de la nouvelle route nationale.

D)- Le GARAGE MUNICIPAL = la commune étant dans l'obligation d'acquérir, dans les années à venir, de nouveaux engins (chasse-neige, fraiseuse, camions, benne à ordures, etc...) il est nécessaire de prévoir l'emplacement pour un nouveau garage. Il pourrait être envisagé à la carrière du Parc, sur le territoire de St Jean de Sixt. Il faudrait prendre contact à ce sujet avec le maire de cette commune.

E)- La GENDARMERIE = il est question d'installer, dans les années à venir, un poste fixe de gendarmerie. Ce projet d'installation définitive, d'ailleurs envisagé par les services de police, oblige la commune à prévoir au plan un emplacement pour y construire les locaux.

F)- Le PRESBYTERE = le bâtiment actuel étant trop grand et mal situé, sa démolition est suggérée, afin de loger les ministres du culte dans un bâtiment plus fonctionnel et mieux adapté.

G)- L'ensemble projeté à l'est de la place publique, et dont la commune est en possession du plan-masse, ensemble immobilier qui doit comprendre l'OFFICE DU TOURISME, l'ECOLE DE SKI, la POSTE, le CINEMA, la GARDERIE D'ENFANTS, les SALLES de CONFERENCES et de REUNIONS, est agréé par la commission, qui demande de l'inscrire au plan et qui souhaite que la commune fasse diligence pour étudier ce projet et hâter sa réalisation.

H)- Des installations SANITAIRES (locaux pour dispensaire, pour consultations de nourrissons, pour vaccinations, etc...) doivent être prévues et réalisées dans les meilleurs délais.

I)- TERRAINS D'AGREMENTS = il est demandé de créer en certains points particuliers de petits espaces verts, avec bancs de repos et jeux d'enfants. Les lieux les plus propices sembleraient être :

- a)- en contrebas des tennis (emplacement à aménager d'urgence);
- b)- au-dessous du parking de la Ruade; l'accès se ferait par un sentier communal partant de la route des Clus au sud du cinéma;
- c)- sur la bosse (appartenant à la commune) au sud de l'Hôtel Cythéria.

J)- La commission souhaite que la commune construise d'autres W.C. PUBLICS (zone du Pré de Foire et aussi du Centre Commercial), qu'elle installe des POINTS d'EAU sur certaines places publiques, qu'elle démolisse les LAVOIRS communaux qui n'ont plus lieu d'être.

K)- L'EGLISE = chacun connaît le très mauvais état de l'Eglise actuelle. Sur le projet de sa reconstruction, les avis sont très partagés: les uns estiment qu'il suffit de réparer, moderniser et aménager l'Eglise actuelle; d'autres disent au contraire que ce serait une solution provisoire, par conséquent une dépense inutile, et qu'il faut envisager la reconstruction. La commune doit faire étudier l'état actuel de l'Eglise ainsi que du clocher, pour savoir notamment si ce dernier est indépendant et peut tenir en cas de démolition de l'Eglise.

Aucune décision n'est prise, car une commission spéciale est chargée d'étudier ce problème. Il faut donc attendre les résultats du travail de cette dernière.- De toute façon, aucun nouvel emplacement n'est à prévoir au plan, car une reconstruction éventuelle se fera au même endroit.

.../...

de Ski et au Club des Sports de collaborer étroitement avec la Commission pour définir avec précision l'emprise des pistes, qui sont dans leur ensemble assez bien connues.

Dès maintenant, la commission signale qu'il faut prévoir l'élargissement de la forêt, pour la piste "verte" de Beauregard, au lieudit chez Charvet. Le tracé actuel est valable à condition d'élargir le passage au-dessus des Prises et d'envisager également le nivellement des bosses. Rien à signaler pour les pistes "rouge" et "bleue", cette dernière notamment ayant été beaucoup améliorée l'été dernier.- Les responsables devront étudier la piste "jaune".

Dans le secteur des Joux et de l'Etale, les pistes sont parfaitement entretenues, mais il faudra envisager le déplacement de la croix et des poteaux électriques situés en plein milieu des pistes et représentant certains dangers. Il serait utile également, vers le bas de la piste de l'Etale, d'améliorer le tracé de la "rouge" vers la forêt et d'étudier une traversée protégée de la route de la Croix-Fry.- La commission a jugé nécessaire de réserver un emplacement pour le hangar de l'Altiport et éventuellement pour un restaurant d'altitude, et d'envisager la possibilité d'extension et d'amélioration du terrain pour le fonctionnement de l'avi-surface en toutes saisons.

Dans le secteur du Crêt du Merle, la commission estime qu'il est indispensable, au passage de la "Cythéria", de prévoir l'élargissement de la forêt de chaque côté, et surtout, comme objectif prioritaire, d'y niveler les bosses.

Pour rejoindre le village depuis le télésiège des Juments, il faut réserver une piste de passage, en suivant la ligne actuelle de haute-tension.

La commission estime qu'il faut prévoir l'aménagement d'un stade permanent de slalom, dont l'implantation pourrait être envisagée sur le côté droit du Bossonet, un tel projet dans la forêt à gauche étant trop onéreux et difficilement réalisable. Il serait souhaitable, pour faciliter cet aménagement, de déplacer les téléskis du Bossonet. Le slalom se trouverait ainsi en bordure de la piste, limité par des palissades et ne gênant en rien les skieurs. Les travaux à réaliser consisteraient uniquement à aménager le stade d'arrivée, à niveler quelques bosses et à supprimer quelques arbres, arbustes et buissons.

Les membres de la commission enfin tiennent absolument à faire connaître leur satisfaction pour avoir constaté cet hiver le parfait entretien des pistes de la station. Ils recommandent de poursuivre le gros effort qui a été fait, car c'est là la meilleure publicité faite pour la station.

En ce qui concerne les REMONTÉES MECANIQUES, existantes ou futures, de grandes options sont prises sans entrer dans les détails d'emplacement ou d'exécution.

Dans le secteur des Combes de la Chaîne des Aravis, aucune étude n'a été faite sur le terrain par la commission. Toutefois, il est certain que l'équipement de la Combe de Balme dans son ensemble sera à revoir dans un avenir plus ou moins rapproché. Des installations et des pistes nouvelles permettraient en cet endroit l'évolution d'un très grand nombre de skieurs. Il est suggéré que cet ensemble de la Balme devienne une entité en elle-même pour fixer les skieurs en cet endroit toute une journée et rendre ce secteur plus attractif. Il faudrait notamment y prévoir un restaurant d'altitude.

Il faudrait prévoir également de réserver les deux Combes de Bellachat et du Grand Crêt, tant pour la pratique du ski que pour des zones touristiques et de chasse.

Dans le secteur des Joux et de l'Etale, il apparaît souhaitable de prévoir un téléski partant de la route des Converses, pour alimenter

.../...

ceux des Joux et du Laquais, et également pour desservir des terrains d'évolution.- Des projets sont prévus à l'extrémité ouest des Joux, mais la commission ne s'y arrête pas, étant donné qu'ils dépendent de la commune de Manigod.

C'est l'équipement du secteur de l'Aiguille et du Crêt du Loup qui a suscité le plus de discussion.

D'une part, l'équipement de la Cote 2.000 = ce projet, dans ses grandes lignes, prévoit un télécabine qui partirait du "Cortibot", avec un premier arrêt au niveau du Crêt du Merle, pour aboutir dans le secteur de la cote 2.000. Cette remontée donnerait lieu à l'ouverture de nouvelles pistes: celle du Voray, celle de la Combe du Fernuit, et peut-être d'autres à étudier sérieusement. Sur ces pistes, il faudra prévoir des travaux de pare-avalanches.

Mais, le problème plus important et peut-être le plus urgent à étudier est celui de l'équipement des pistes du sommet du Crêt du Loup au village. L'équipement actuel doit être, en effet, complété et modifié.

D'abord, il faudrait envisager l'étude pour l'installation d'un autre téléski pour débutants dans la zone du Baby-Bossonet.

D'autre part, la Société d'Equipement Touristique envisage de réaliser prochainement un projet qui consisterait à relier, par téléporté, le départ du téléphérique de Beauregard au départ des téléskis de la Ruade et du Crêt du Merle. Cette liaison entre les pistes de Beauregard et celles du Crêt du Loup et de l'Aiguille serait excellente et tous les membres de la commission y sont favorables.

La Société d'Equipement envisage également de rapprocher le départ du téléski du Crêt du Merle de celui de la Ruade et de doubler son débit, portant ce dernier à 700 personnes/heure. Elle veut également doubler le débit du téléski du Crêt du Loup et même en construire un deuxième en parallèle, ce qui porterait le débit-horaire du Crêt du Loup à 1.400 skieurs. Ce dernier projet semble nécessaire, compte tenu d'un apport beaucoup plus important de skieurs par les remontées inférieures et en raison de la capacité du domaine skiable en cet endroit. En outre, le téléski du Louveteau devra être conservé et peut-être même amélioré.

Enfin, la commission préconise la réalisation d'un autre projet de remontée téléportée, qui partirait dans le secteur du cinéma actuel pour accéder au Crêt du Merle. Les téléskis de la Ruade et du Crêt du Merle seraient dans le même alignement, en parallèle à partir de la plate-forme de la Ruade. Cette remontée aérienne aurait pour but de desservir le haut des installations en cas d'absence de neige, tout en permettant l'utilisation des pistes du bas. Elle permettrait également de transporter les non skieurs au Crêt du Merle.

Pour permettre aux skieurs de rejoindre le village ainsi que le départ des remontées aériennes, il faudra envisager la construction d'un tunnel ou d'une passerelle traversant la route nationale, l'emplacement étant à déterminer en fonction de l'aspect et surtout de la protection des sites. De toute façon, un tel projet devra être étudié sérieusement par la commission et les services de l'Equipement.

La Commission de la Montagne doit venir prochainement à La Clusaz pour étudier, avec les responsables de la station, ce problème des remontées mécaniques.

IV - PROBLEMES DIVERS

Selon l'article 15 de l'ancien règlement d'urbanisme, il était
.../...

précisé que "toute clôture est interdite sur l'ensemble du territoire de la commune". Ceci a suscité des réactions, d'ailleurs très légitimes, dans les milieux agricoles. Il est normal, en effet, que, sur les exploitations agricoles situées en dehors du périmètre des pistes de ski, les clôtures édifiées pour parquer le bétail dans les pâturages et pour protéger des récoltes puissent être maintenues en hiver si elles ne gênent en aucune manière à l'exercice du ski. Quant à celles qui sont posées en été dans les zones des pistes, il est nécessaire qu'elles soient enlevées en automne et remises au printemps par les soins de la ou des remontées mécaniques qui utilisent la ou les pistes, avec le concours du propriétaire des terrains et sous sa surveillance.

La commune doit aider tous ceux qui travaillent pour sauvegarder la vie agricole et qui désirent conserver leur propriété pour la culture, et ce dans quelque zone que ce soit.

C'est ainsi notamment que toute propriété agricole se trouvant en zone urbanisée soit exonérée de l'impôt prévu sur l'urbanisation des terrains.

D'autre part, la commune devra favoriser les agriculteurs propriétaires qui voudraient allier agriculture et tourisme, soit par des installations sportives sur leurs terrains, soit par l'édification de bâtiments annexes à leur exploitation et destinés à être loués dans le cadre des gîtes ruraux pour leur fournir un complément de revenus.

Enfin, il serait souhaitable que le décret n°58-1468 du 31/12/58 relatif à la conservation et à la création d'espaces boisés, et celui n°59-1059 du 7/9/1959 pris pour son application, soient assouplis afin de permettre une meilleure utilisation des forêts ou sapinières par leurs propriétaires.

Les nouvelles dispositions du plan prévoyant dans la zone alimentable en eau des parcelles de surface différente selon qu'elles seront desservies ou non par le réseau des égouts, les membres de la commission demandent que le projet d'assainissement joint au plan soit, au besoin, complété pour permettre une desservitude complète de la zone alimentable en eau. Et ils demandent également que la commune fasse diligence pour réaliser la totalité de ce projet le plus rapidement possible.

Enfin, il est précisé que le Plan d'urbanisme qui va être établi en tenant compte de toutes les observations précédentes ne liera pas la commune d'une façon définitive. En effet, un plan d'urbanisme peut toujours être modifié et révisé sur demande faite par délibération du Conseil municipal. Dans une station surtout, qui se développe rapidement, où des problèmes nouveaux peuvent surgir d'une année à l'autre, les prévisions ne peuvent pas être faites à long terme. La durée moyenne d'un plan est de 10 ans. Une révision peut même être demandée plus fréquemment. Il est signalé toutefois que des révisions trop rapides ou trop fréquentes risqueraient de présenter des inconvénients pour les propriétaires, qui ne pourraient alors "prévoir" avec une assurance ferme la destination à donner à leurs terrains.

 **

Avis de Mairie

REVISION DES EVALUATIONS DES PROPRIETES BATIES

Une ordonnance du 7 janvier 1959 portant réforme des impositions perçues au profit des collectivités locales a supprimé les anciennes contributions foncières des propriétés bâties et non bâties, ainsi que la contribution mobilière et la contribution des patentes pour les remplacer par:

- les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties,
- la taxe d'habitation,
- la taxe professionnelle.

Les taxes foncières et la taxe d'habitation seront établies d'après les valeurs locatives cadastrales. La base d'imposition à la taxe professionnelle résultera de barèmes faisant état de divers éléments caractéristiques de l'activité, parmi lesquels figurera également la valeur locative cadastrale.

Cette valeur locative cadastrale prenant ainsi une grande importance, l'Administration procéda en 1963 à une révision des évaluations des propriétés non bâties. Et elle entreprend, cette année-ci, la révision des évaluations des propriétés bâties.

C'est en vue de procéder à cette révision que l'Administration du Cadastre demande à TOUS LES PROPRIETAIRES de SOUSCRIRE une DECLARATION POUR CHAQUE LOCAL QU'ILS POSSEDENT.

Tous ceux qui possèdent une maison ou un appartement sont donc dans l'obligation de SE PRESENTER A LA MAIRIE pour demander les imprimés et les renseignements nécessaires en vue de souscrire leurs déclarations.

Une personne s'y tient à leur disposition, les LUNDI, MERCREDI et VENDREDI, de 9 à 12 heures et de 15 à 18 heures.

Ajoutons enfin que ces déclarations doivent être faites avant le 31 MAI 1970, dernier délai.

BONS d'ESSENCE

Les cultivateurs propriétaires de Motofaucheuses et de Moteurs agricoles sont invités à retirer à la mairie les BONS D'ESSENCE détaxée qui leur ont été attribués pour 1970.-

ERRATUM

A la page 3, 2e paragraphe, du présent Bulletin, il est dit que "la pente des toitures ne pourra être inférieure à 12 % ni supérieure à 27 %". Il y a eu une faute de frappe. Il faut lire: 12° et 27°.-

LE D E N E I G E M E N T

Chacun sait que nous avons eu un hiver exceptionnel, les chutes de neige totalisées en 5 mois 1/2 se chiffrant à 9 m.95 à l'altitude 1.050.- Si cette neige abondante a permis à certaines remontées mécaniques de fonctionner pendant six mois (elle en a par contre bloqué d'autres qui n'ont jamais pu être ouvertes), si elle a fait le bonheur de milliers de skieurs, elle a créé pour la commune un souci important pour assurer le déneigement. D'abord, un travail incessant pour les employés communaux qui ont effectué au total plus de 600 heures supplémentaires, et qui, malgré leur bonne volonté et leur acharnement, n'ont pas toujours pu assurer un déneigement complet et impeccable avec la rapidité qu'auraient souhaité beaucoup d'habitants. Mais aussi, une charge financière pour la commune, charge très importante, ainsi que nous allons pouvoir nous en rendre compte.

Le but de ces quelques lignes, en effet, est de donner quelques chiffres, qui traduiront bien, pour toute la population, le prix de revient du déneigement dans notre commune, au cours d'un hiver exceptionnel comme celui que nous venons de connaître. Nous scinderons ce compte-rendu en deux parties: d'abord le coût du déneigement des routes communales, effectué par les employés communaux avec des engins communaux;- puis, le déneigement des places et des parkings publics, effectué en régie par des entreprises privées (entreprises Périllat et Mermier)

1°)- Déneigement des VOIES COMMUNALES.-

Pour tenir compte du prix de revient total, il faut bien se dire d'abord que le salaire des employés de la voirie doit être pris en considération pour 9/10e au moins, plus les heures supplémentaires. D'autre part, il faut considérer qu'un engin de déneigement est à changer au bout de 10 ans au maximum.

Compte tenu de ces deux observations, voici le coût du déneigement des routes cet hiver:

a)- <u>Salaires</u> des employés communaux	45.150 frs
(y compris les charges sociales)	
b)- <u>Amortissement</u> (sur dix ans) de <u>5 engins</u> qui coûtèrent à la commune 368.000 frs	36.800 frs
c)- Carburants et réparations des engins	24.150 frs

TOTAL 106,100 frs

2°)- Déneigement des PLACES & PARKINGS.-

- Montant des marchés conclus avec les
deux entreprises Mermier et Périllat 65.970 frs

Pour l'hiver écoulé, le déneigement des
routes et places publiques a donc coûté
à la commune la somme totale de 172.070 frs 00

soit (à titre de comparaison) presque la moitié du budget total annuel de l'Office du Tourisme,- ou presque le montant des intérêts payés pour tous les emprunts communaux...

[illegible]

* * * * *

○○○○○○○○

* *

LA CLUSAZ, le 15 mai 1970

