



CONSTRUCTION DE LA TELECABINE VALLEE PERDUE

PC 4

Notice décrivant le terrain et présentant le projet

(Article R 431-8 du Code de l'Urbanisme)

On consultera également l'étude d'impact jointe au présent dossier DAET

PC 4.0 BUT DE L'OPERATION

a) **Permettre de sécuriser l'accès Ouillon**

C'est un secteur clé du domaine des Sybelles puisqu'il est le point de passage des clients pour relier la Toussuire aux autres stations, en créant un deuxième accès au Plan de la Guerre dans le prolongement de la télécabine de la Cote du Bois construite en 2022. Ceci permettra de seconder les TSD Médaille d'Or et Pierre du Turc qui ont tous deux plus de 20 ans, tout en améliorant le confort des clients en empruntant une installation silencieuse et des cabines modernes et spacieuses.

b) **Améliorer l'accès pour tous au domaine d'altitude**

Cette nouvelle liaison au domaine d'altitude a pour but de faciliter aussi l'accès aux piétons, été comme hiver, au plateau du Plan de la Guerre qui offre une vue imprenable sur les Aiguilles d'Arves.

c) **Type de remontée mécanique**

L'appareil sera une télécabine monocâble débrayable avec des cabines 10 places assises permettant d'atteindre un débit de 2 400 p/h à la vitesse de 7 m/s.

PC 4.1 PRESENTATION DE L'ETAT INITIAL DU TERRAIN ET DE SES ABORDS

Gare aval nommée G3 : (Altitude 1938.60)

Le site se trouve en bordure d'un versant Sud, et à mi-chemin entre la Grande Verdette et le Vallon de la Comborsière.
Le terrain est composé de prairies Alpines en pente, dans un secteur déjà aménagé à l'Est pour la pratique du ski.
La gare aval G3 de l'appareil sera implantée dans un dévers juste derrière la gare amont G2 de la télécabine de la Cote du Bois construite en 2022 comprenant la gare, des quais métalliques non couverts et un chalet de commande en bois.
Le paysage proche est composé de prairies et de vastes landes en pente forte.
Au-delà, le paysage lointain est constitué de vastes montagnes et paysages remarquables.

Gare amont nommée G4 : (Altitude 2247.50)

Le site se trouve sur la partie Nord du plateau Plan de la Guerre, entre les téléskis du Plan de la Combe et Chamois 1&2.
Le terrain est composé de prairies Alpines en pente douce, dans un secteur déjà aménagé pour la pratique du ski.
Le paysage proche est composé de prairies et de vastes landes.
Au-delà, le paysage lointain est constitué de vastes montagnes et paysages remarquables.

PC 4.2 PRESENTATION DU PROJET

a) Aménagement du terrain, indiquant ce qui est modifié ou supprimé

La gare aval G3 de l'appareil sera implantée dans un dévers en continuité de la gare amont G2 de la télécabine de la Cote du Bois construite en 2022. Le chalet de commande existant Cote du Bois sera agrandi pour créer le local commande G3. Cet agrandissement se fera dans le respect architectural du chalet de commande. L'ensemble gare aval G3 reste sur le même principe d'aménagement avec des quais à l'air libre, accessibles depuis le terrain naturel.
L'implantation de la gare nécessite des terrassements dans le terrain en dévers existant en prolongement des terrassements réalisés pour la construction de la gare G2 Cote du Bois.

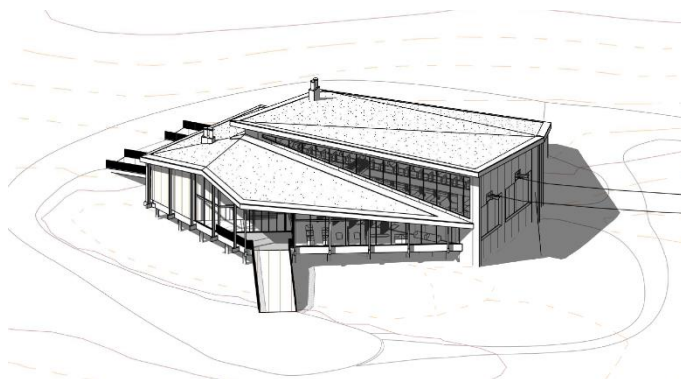
La gare amont G4 sera intégrée dans un ensemble bâti regroupant différents usages.
Le bâtiment s'insère dans une pente douce et comporte un hors sol afin de s'adapter aux variations de hauteur de neige et également de créer des noues paysagères en pente douce pour la gestion des eaux pluviales et de ruissellement du site.
Un cheminement périphérique suivant la pente du site sera créé afin de matérialiser les circulations extérieures l'été. Le bâtiment sera relié au terrain naturel, pour les parties hors sol, par des rampes en bois sur pilotis.

b) Implantation, organisation, composition et volume des constructions nouvelles

La gare aval G3 de la télécabine sera implantée dans un dévers en continuité de la gare amont G2 de la télécabine de la Cote du Bois construite en 2022. Cette installation comprend, l'extension du chalet de commande existant, des quais métalliques horizontaux, ainsi que le volume fonctionnel composé de 3 appuis surmontés d'un canon abritant les voies principales et les mécaniques nécessaires au fonctionnement de la remontée mécanique.

Le bâtiment abritant la gare G4 est composé de 2 volumes.

- 1 volume haut couvert par une toiture à 3 pans, comprenant la remontée mécanique ses quais et une partie des locaux nécessaire au fonctionnement et à la maintenance de l'appareil.
- 1 second volume plus bas accolé au premier, couvert par une toiture à 4 pans. Celui-ci abrite les accès, et les locaux de services accueillant le public ainsi que des locaux dédiés au fonctionnement du bâtiment et du stockage.



c) Traitement des constructions, clôtures, végétations ou aménagements situés en limite de terrain

Etant donné que l'on est sur un domaine skiable, il n'y a pas de construction, clôture ou aménagements de prévus en limite de terrain. Les filets et piquets dédié au balisage des pistes de ski sont présents uniquement l'hiver.

Les zones impactées par les travaux seront soigneusement remises en état et réengazonnées par des mélanges adaptés.

Gare aval G3 : Mise en place d'une clôture bois légère (barrière à neige) en prolongement de l'existante en tête de talus au Nord de l'installation.

Gare amont G4 : Néant

d) Matériaux et couleurs des constructions

Gare aval nommée G3 : (Altitude 1938.60)

- Gare de remontée mécanique : Couverture et faces latérales métalliques RAL 7016, vitrages fûmés gris, pied centrale de gare en béton brut, pied avant et arrière tubulaire en métal galvanisé.
- Extension du chalet de commande fidèle à l'existant. Couverture métallique RAL 7016, chalet en bois brun.
- Extension des quais métalliques horizontaux fidèle à l'existant. Quais en métal galvanisé, gardes corps mix métal galvanisé et traverses bois.

Gare amont nommée G4 : (Altitude 2247.50)

- Cheminée d'extraction en toiture métalliques gris ciment RAL 7033
- Toitures végétalisées extensives pour climat de montagne à pente variable allant de 10% à 36%. Bord de toiture couvertines métalliques gris ciment RAL 7033 (faisant office de bande stérile et masquant e système de collecte des eaux pluviales). Bandeaux verticaux de bord de toiture en bois aspect mélèze.
- Volume haut principal, façades gris ciment RAL 7033 : traité avec un bardage vertical aspect zinc, menuiseries métalliques avec panneaux de portes aspect zinc, et panneaux polycarbonate teinté (entrée de lumière naturelle).
- Façades du volume secondaire ; Structures visibles, rampes, et bardage vertical en bois aspect mélèze, structure de mur rideaux et gardes corps métalliques gris ciment RAL 7033.

e) Traitement des espaces libres, notamment plantations à conserver ou à créer

Gare aval G3 : Les eaux pluviales seront raccordées au système déjà en place de la télécabine Côte du Bois existante. Les zones de circulation du personnel, sous la gare et en périphérie étant sur le terrain naturel seront gravillonnées pour marquer les circulations et assurer la propreté du site.

Gare amont G4 : Au Sud et à l'Ouest en périphérie du bâtiment, il est prévu d'aménager des noues paysagères de largeurs et profondeurs variables (mouvements de terrain, têtes de talus doux) alimentées par les eaux pluviales et de ruissellements. Elles seront végétalisées par un mélange de graines adapté au climat de montagne et à l'altitude. Le chemin périphérique autour de la gare sera en gravier compacté afin de bien délimiter les circulations et accès et préserver les prairies alpines.

Les emplacements des travaux seront soigneusement reverdis par des mélanges adaptés.

f) Organisation et aménagement des accès au terrain, aux constructions et aux aires de stationnement

L'été, l'accès se fait par les remontées mécaniques en période d'exploitation et également par des pistes bien délimitées pour les véhicules 4x4 d'exploitation ou d'entreprises travaillant sur le site, autorisées pour se déplacer sur celles-ci.

L'hiver, l'accès se fait par les remontées mécaniques et sur la neige avec les moyens de déplacements appropriés (télécabine située au cœur du domaine skiable).

Fait à Fontcouverte - La Toussuire, le 30/10/2024

Le Maître d'Ouvrage

SOREMET

