



# TÉLÉSIÈGE DÉBRAYABLE 6 PLACES 3 VALLÉES

## PC 4

Notice décrivant le terrain et présentant le projet  
(Article R 431-8 du Code de l'Urbanisme)

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

### PC 4.0 PRESENTATION DU PROJET

Situé sur le domaine skiable de Val Thorens, le projet consiste au remplacement d'un télésiège 4 places à attaches débrayables datant de 2013. C'est un appareil structurant et stratégique pour la station de Val-Thorens et sa liaison avec le domaine des 3 Vallées.

Le télésiège 3 Vallées se situe en continuité du TSD des Pionniers et du TSD Plein Sud, et plus précisément juste à côté du Funitel 3 Vallées. Il permet l'accès au col de la Chambre et les liaisons avec Les Menuires, Méribel et Courchevel. Côté Val-Thorens, il dessert une piste bleue (Pluviomètre), une rouge (Goitschel) et une noire (Chardons).

Cette installation a un débit actuel théorique de 2400p/h en véhicules 4 places pour une vitesse maxi de 4m/s. Pour fiabiliser le retour sur les autres domaines skiables composants les 3 Vallées, et augmenter le débit sur le versant Sud de Val Thorens, la SETAM souhaite remplacer ce télésiège par un télésiège débrayable 6 places, plus moderne et plus performant, avec des zones d'embarquement et de débarquement couvertes.

Pour répondre aux objectifs rappelés ci-dessus, le choix s'est porté sur un appareil de type télésiège 6 places à attaches débrayables avec un débit de 3 200 p/h qui apporte toutes les garanties en matière de confort et de sécurité pour les utilisateurs.

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

### a) Zone aval - 2544 mètres d'altitude

Implanté sur un replat en pente douce, au cœur d'un versant au relief montagneux accidenté et rocheux, le site s'inscrit dans un environnement d'altitude déjà fortement anthropisé. En effet, il est occupé par plusieurs infrastructures de remontées mécaniques — notamment le Funitel des 3 Vallées, le Télésiège de Plein Sud et le Télésiège des Pionniers — auxquelles s'ajoutent leurs départs de pistes de ski ainsi qu'un restaurant d'altitude.

À proximité immédiate, le paysage se compose principalement de prairies rases et éparées, ponctuées d'alternances de zones d'éboulis rocaillieux. Cette mosaïque minérale et végétale traduit le caractère rude et ouvert du site. Plus au loin, le panorama s'ouvre sur un paysage typique de haute montagne, marqué par l'ampleur des reliefs et la dominante minérale.

Par ailleurs, les bâtiments existants des gares aval adoptent une architecture inspirée du style traditionnel montagnard. Ils se caractérisent par des toitures à deux pans en bac acier et des élévations mêlant bardage bois, parements en pierre et enduits clairs, contribuant ainsi à leur intégration dans le contexte paysager environnant.

### b) Zone amont - 2830 mètres d'altitude

Située sur une crête rocaillieuse menant au col de la Chambre, entre le Mont de Péclet (3 012 mètres d'altitude) et le Mont de la Chambre (2 850 mètres d'altitude), la zone d'arrivée actuelle du télésiège s'inscrit dans un environnement d'altitude particulièrement minéral et exposé.

Sur cette même ligne de crête, à proximité immédiate de l'emplacement prévu pour la future gare, se trouve un poste de secours conservé. De type chalet en bois, il est couvert d'une toiture à deux pans en bac acier, reprenant les codes architecturaux traditionnels d'altitude.

Le paysage proche se caractérise par une dominante minérale très marquée, composée essentiellement d'affleurements rocheux et d'éboulis. À l'horizon, le regard perçoit d'autres gares d'arrivée de remontées mécaniques, témoignant de l'aménagement touristique structurant de ce secteur de haute montagne.

## PC 4.2 PRESENTATION DU PROJET

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

Les gares aval G1 et amont G2 de l'actuel télésiège TSD4 3 vallées seront entièrement démontées (structure, mécanique et massifs béton).

Les bâtiments de couverture et les locaux associés seront démolis.

Tous les pylônes de la ligne seront démontés et les massifs béton arasés et remblayés.

L'axe projeté de la nouvelle ligne sera sensiblement identique à celui du télésiège actuel, avec un très léger décalage vers l'Est.

Dans le périmètre des gares aval et amont, le terrain sera terrassé pour respecter les gabarits réglementaires d'une remontée mécanique et raccorder les zones d'embarquement et de débarquement avec le terrain naturel.

En gare G2, il sera également remanié pour permettre la création d'une plateforme de réception des skieurs après débarquement.

### d) Implantation, organisation, composition et volume des constructions nouvelles

Les gares aval et amont comprennent toutes deux une structure fonctionnelle qui abrite les voies principales et les mécaniques nécessaires au fonctionnement du télésiège.

Afin d'apporter une unité et une cohérence à l'ensemble du projet, l'architecture des bâtiments liés aux gares RM aval et amont, sont similaires d'un point de vue de leur conception et de leur aspect : une architecture sobre et contemporaine composée de volumes simples et minimalistes afin de réduire au maximum l'impact visuel des constructions dans l'environnement.

Un des principaux critères de conception a consisté à créer un volume clos et couvert autour des gares.

Outre le fait d'abriter les locaux liés à l'exploitation, ce principe apporte d'autres avantages :

- Confort des usagers et du personnel d'exploitation.
- Rapidité de la mise en service de l'appareil du fait de l'absence de déneigement à prévoir.
- Sécurisation des gares en dehors des périodes d'exploitation.

Les espaces bâtis en U autour des appareils viennent épouser la forme des gares, permettant ainsi de former un seul et même volume et de créer une unité visuelle.

Le traitement des façades sera identique sur les bâtiments des gares aval et amont, avec une prédominance de matériaux métalliques, en cohérence avec l'aspect des gares.

Un soubassement en parement pierre de site sera présent sur l'ensemble des façades.

Les parties supérieures des parois périphériques donnant sous les gares seront très largement vitrées de manière à apporter un maximum de luminosité dans les zones de passage des sièges et des usagers. Les parties supérieures des façades des locaux d'exploitation seront traités en bardage en acier Corten, afin de les différencier du reste du bâtiment et de hiérarchiser visuellement les différents espaces.

En gare aval G1, les locaux liés à l'exploitation sont restreints (local commande / rangement).

Ils se situent côté Ouest du bâtiment.

En période d'exploitation, le rideau roulant permettant l'accès à la zone d'embarquement restera en position ouverte, et la façade côté ligne sera entièrement libérée pour permettre le passage des sièges.

En gare amont G2, les locaux liés à l'exploitation comprennent un local commande, des sanitaires secs destinés aux opérateurs, un local rangement et des locaux techniques nécessaires au fonctionnement du télésiège (local conteneur GE et local transfo).

L'ensemble de ces locaux se situent côté Ouest du bâtiment.

Les locaux techniques sont directement accessibles depuis l'extérieur.

En période d'exploitation, le rideau roulant permettant la sortie de la zone de débarquement restera en position ouverte, et la façade côté ligne sera entièrement libérée pour permettre le passage des sièges.

#### **e) Traitement des constructions, clôtures, végétations ou aménagements situés en limite de terrain**

En gare aval, des filets de sécurité seront installés pour sécuriser la circulation des sièges (zone neutralisée en sortie de gare).

En gare amont, il n'y a pas de construction, clôture ou aménagements de prévus en limite de terrain.

Les zones impactées par les travaux et notamment les zones terrassées seront soigneusement remises en état et revégétalisées avec des semences adaptées au site, selon le référentiel de la chambre d'agriculture Savoie - Mont-blanc.

#### **f) Matériaux et couleurs des constructions, gares aval et amont**

Les matériaux mis en place sur les bâtiments restent sobres et permettent de rester en harmonie avec l'aspect des gares.

##### **GARES G1 & G2**

- Toitures : Métalliques teinte gris RAL 7016.
- Faces latérales supérieures : Vitrages teinte gris RAL 9005.
- Faces latérales inférieures : Métalliques blanches.
- Sous-faces : Métalliques blanches.
- Balcons / Passerelles d'accès en gare & garde-corps associés / Cornes de guidage : Métal galvanisé.
- Génie civil : Béton + Enduit grésé teinte gris béton.

## **PYLONES DE LIGNE**

- Fûts métalliques et potences peints en blanc.
- Balanciers et passerelles en métal galvanisé.
- Génie civil en béton brut.

## **BATIMENT G1**

- Soubassement et allèges en parement pierre de site jusqu'à 1.20 m au-dessus du niveau plancher.
- Elévations supérieures de l'excroissance Ouest en bardage métallique de forme rectangulaire en acier Corten.
- Elévations supérieures, bandeau haut Nord / Est / Sud métalliques teinte gris RAL 7016.
- Menuiseries métalliques teinte gris RAL 7016.

## **BATIMENT G2**

- Soubassement et allèges en parement pierre de site jusqu'à 1.20 m au-dessus du niveau plancher.
- Elévations supérieures en bardage métallique de forme rectangulaire en acier Corten.
- Elévations supérieures, bandeau haut Nord / Sud / Est métalliques teinte gris RAL 7016.
- Menuiseries métalliques teinte gris RAL 7016.

## **AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS G1**

- Zones de circulations secondaires périphériques des bâtiments et sous la gare en graviers concassés provenant du site.
- Zones terrassées revégétalisées avec des semences adaptées au site.  
(référentiel de la chambre d'agriculture Savoie - Mont-blanc)

## **AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS G2**

- Zones de circulation intérieure du personnel en platelage bois type mélèze teinte naturelle.
- Zones de circulations secondaires périphériques des bâtiments et sous la gare en graviers concassés provenant du site.
- Zones terrassées revégétalisées avec des semences adaptées au site.  
(référentiel de la chambre d'agriculture Savoie - Mont-blanc)

### **g) Traitement des espaces libres, notamment plantations à conserver ou à créer**

Les emplacements des travaux et les zones terrassées seront soigneusement remis en état et revégétalisées avec des semences adaptées au site, selon le référentiel de la chambre d'agriculture Savoie - Mont-blanc.

Les zones de circulations secondaires sous la gare et en périphérie des bâtiments seront traitées en graviers concassés provenant du site.

### **h) Organisation et aménagement des accès au terrain, aux constructions et aux aires de stationnement**

Le télésiège des 3 vallées sera exploité en période hivernale et estivale.

Les gares aval G1 et amont G2 se situant au cœur du domaine skiable, l'accès skieurs se fera uniquement par les pistes, skis aux pieds.

L'ensemble des accès et des cheminements seront accessibles et adaptés aux personnes à mobilité réduite pratiquant le handiski avec leurs accompagnants.

Pour le personnel d'exploitation, l'accès en gare G1 et G2 pourra s'effectuer depuis les pistes en hiver (dameuses, motoneiges) et par les pistes 4x4 en été.

Fait à Meylan, pour DCSA / CABL&A,  
Le 04/03/2026.

**CABL&A**  
Architecture  
43, Bd des Alpes - 38240 MEYLAN  
Tél. 04.76.90.74.12  
E-mail : contact@cablarchi.fr  
S.E.L.A.S. - capital de 4000 €  
Siren 450 960 433 RCS GRENOBLE  
N° Ordre : S 06140

Fait à Val Thorens, pour la SETAM,  
Le 04/03/2026

**SETAM**  
Société d'Exploitation des Téléphériques  
Tarentaise-Maurienne  
243 rue de la Lombarde  
73440 VAL THORENS LES BELLEVILLE  
☎ +33(0)4 79 00 07 08  
✉ setam@valthorens.com