

ADS

LES ARCS / PEISEY-VALLANDRY

DOMAINE DE MONTAGNE

Mémoire en réponse aux avis de l'enquête

Télécabine Télévillage

Afin de simplifier la lecture les réponses sont regroupées en thématiques.

N° contribution	Origine	Auteur	Synthèse de la contribution	Commentaire du maître d'ouvrage
1	registre	Mme et M. Donzelot	Souhaitent une augmentation de l'amplitude horaire de la télécabine jusqu'à 22h	Cf Thématique N°6 (en fin de document)
2	registre	Famille Nino	Utilisent le télébenne régulièrement et sont favorables à son remplacement. Souhaitent le maintien de la gratuité.	Cf Thématique N°7

3	registre	Association du Villaret	Favorables au projet, relèvent les manquements quant à la sécurité des usagers en entrée et sortie de gare amont. Demandent la création d'ouvrages d'accès aux pistes dimensionnés avec le débit de la télécabine, la sécurisation des accès piétons et véhicules au niveau de la gare aval compte tenu de la saturation du stationnement et de son accroissement probable, l'élargissement du projet aux abords des gares pour répondre aux besoins et sécuriser les cheminements, une étude acoustique complémentaire adaptée au projet	Cf Thématique N°3
4	registre	M. Penot	Demande la sécurisation de l'accès à la gare amont depuis le parking et le maintien de la gratuité ou la mise en place d'un forfait adapté à l'usage interurbain.	Cf Thématique N°3 & 7
5	courriel	Mme et M. Santoni	Favorables au projet, s'inquiètent des nuisances sonores possibles compte tenu de l'amplitude horaire accrue, des fils d'attente à l'ascenseur et demandent quelles seront les mesures d'accompagnement pour pallier ce risque.	Cf Thématique N°1 & 4
6	courriel	Mme Nault	Aurait préféré une solution de rénovation du télébenne plutôt que son remplacement en raison de son côté pittoresque, pour éviter le défrichage et espère que les coûts ne seront pas reportés sur les contribuables.	Cf Thématique N° 2
7	courriel	Mme Noz	Approuve le changement du télébenne par la télécabine parce qu'il remplit un rôle important pour tous les usagers (urbain et skieurs) et qu'il est actuellement saturé aux heures de pointe. Ce mode de transport est en outre plus écologique que les déplacements routiers.	-

8	courriel	M. Cerceau	S'inquiète des nuisances sonores induites par la nouvelle télécabine, en raison du flux de skieurs supplémentaires sur la route et les escaliers métalliques avec un seul ascenseur disponible, de la proximité de la gare amont avec plusieurs résidences. Regrette l'absence d'intégration paysagère des télécabines (Vanoise express et Lonzagne)	Cf Thématique N°1 - 3 - 6
9	courriel	M. Courseaux	Approuve l'investissement pour une télécabine plus performante	-
10	courriel	M. Janin	Approuve le renouvellement de l'appareil et son impact limité en raison du tracé similaire	-
11	courriel	MC Vallier	Approuve le renouvellement de l'appareil pour des raisons notamment sécuritaires	-
12	courriel	N Alluin	S'inquiète de l'évolution du projet tel qu'il est proposé parce que la dangerosité des abords de la gare amont n'est pas réglée et va même augmenter en raison du débit accru de la télécabine. Demande le doublement de l'ascenseur actuel par un système duplex, l'ouverture de 2 ascenseurs pour la descente et la sécurisation de l'accès à la gare amont depuis la route.	Cf Thématique N°3
13	courriel	M. Gouttefarde	Approuve le projet pour l'amélioration du service offert aux usagers et le soin porté par le maître d'ouvrage pour son intégration	-

14	courriel	M. Quest	<p>Approuve le remplacement du télébenne par une télécabine plus performante. Regrette que le projet à l'enquête ne respecte pas l'appareil prévu dans le contrat de DSP avec une arrivée sur le front de neige et un débit à 1200p/h et souhaite une explication. Remet en cause les assertions d'ADS, qui ne sont pas étayées par des études, selon lesquelles la fréquentation du télévillage restera identique. Demandent que les problèmes de sécurité actuels lors des accès et sorties en gare amont soient traités et un ensemble de mesures proposées.</p>	Cf Thématique N°3 & 4
15	courriel	M. Klein	<p>Dénonce l'absence de traitement sécuritaire des accès et sortie de la gare amont de la télécabine avec le débit accru. Cette lacune va renforcer la dangerosité des trajets effectués par les skieurs entre la gare amont et le front de neige dans les 2 sens. Témoigne en tant qu'ancien médecin des accidents survenus chaque année dans cet espace.</p>	Cf Thématique N°3
16	courriel	JP Pallois	<p>Propose de positionner le Lonzagne comme un transport de mobilité douce, de l'intégrer dans le paysage, de maintenir l'état naturel de l'environnement sous la télécabine, d'allonger les plages d'ouverture et préserver la gratuité. S'interroge sur le fait que l'ouvrage existant n'ait pas évolué vers un ouvrage débrayable.</p>	Cf Thématique N°5 - 6 - 7 – 8
17	courriel	H Boulard	<p>Se réjouit du changement d'appareil pour une nouvelle télécabine plus moderne. Souhaite voir se développer des parkings sous ou à côté de la gare aval. Propose d'élargir les horaires d'ouverture.</p>	Cf Thématique N°3 & 6

18	courriel	C Boulard	Se réjouit du changement d'appareil pour une nouvelle télécabine plus moderne. Propose d'élargir les horaires d'ouverture.	Cf Thématique N°6
19	courriel	A Pierre	Se réjouit du changement d'appareil pour une nouvelle télécabine plus moderne.	-
20	courriel	P et D Richermoz	Sont très favorables au changement d'appareil pour une nouvelle télécabine plus moderne, sur un tracé identique et avec une motrice plus silencieuse et à l'aval. Insistent sur l'utilité et l'aspect structurant de cet ouvrage pour les différents villages.	-
21	courriel	R et N Piollat	Se réjouissent de la modernisation d'un appareil qu'ils considèrent obsolète. Proposent de créer des places de stationnement souvent saturés autour des abords de la gare aval.	Cf Thématique N°3
22	courriel	N Boury	Se réjouit du changement d'appareil pour une télécabine plus moderne. Souhaite voir se développer des parkings sous ou à côté de la gare aval et des casiers à skis au niveau de la gare amont.	Cf Thématique N°3
23	registre	M. Delpech	Demande la sécurisation de l'accès à la télécabine depuis le front de neige en raison de la dangerosité pour les enfants et les personnes d'un certain âge.	Cf Thématique N°3
24	registre	T et N Lamory	Demandent que les trajets front de neige / gare amont télécabine soient sécurisés dans les 2 sens (montée et descente). Proposent également d'élargir les horaires de la télécabine certains soirs pour faciliter l'accès aux restaurants. Demandent l'installation d'une consigne à skis au niveau du front de neige.	Cf Thématique N°3 & 6

25	registre	V Flandre	Demandent une sécurisation du trajet télécabine / front de neige dans les 2 sens. Redoutent que l'ascenseur devienne encore plus compliqué à utiliser en raison du débit accru de la télécabine. Demandent une étude pour permettre l'installation d'un escalator au bout du tunnel	Cf Thématique N°3 & 4
26	registre	V L'extrait	Demande la sécurisation du trajet entre la télécabine et le front de neige et redoute une difficulté accrue pour accéder à l'ascenseur.	Cf Thématique N°3
27	courriel	J Pellicier	Favorable au changement d'appareil, note toutefois que le projet tel que proposé ne répond pas aux impératifs de sécurité. Propose une arrivée sur le front de neige et en cas d'impossibilité une arrivée aérienne avec une passerelle permettant d'accéder au front de neige. Regrette que la gestion des flux amont et aval pour les trajets télécabine/ front de neige ne soit pas traitée. Ils sont dangereux en raison de la route à traverser et des escaliers métalliques à gravir. Le problème va s'amplifier avec un débit accru et l'unique ascenseur actuel ne permet pas de répondre à la demande. Propose en outre des consignes à skis pour améliorer le service aux clients.	Cf Thématique N°3

28	courriel	L Tressalet	<p>Regrette que le projet à l'enquête ne propose pas une arrivée sur le front de neige alors qu'il est utilisé pour une large part par les skieurs. Evoque une étude faite lors de la signature de la DSP avec une arrivée réhaussée de 3 niveaux et une passerelle emjambant la route. Le nouvel appareil étant construit pour les 40 prochaines années, demande que les problèmes de fluidité et de sécurité actuels soient traités (traversée de la route et montée des escaliers métalliques). Le seul ascenseur existant ne permet pas de satisfaire la demande. Propose également d'installer des consignes à skis pour améliorer le service aux vacanciers qui logent dans les villages. Est surpris de ne pas voir de parkings proposés avec le projet, que ce soient par exemple sous les gares amont ou aval. Souhaite voir l'amplitude horaire de la télécabine évoluer pour une ouverture nocturne selon l'engagement de la DSP et s'interroge sur le débit qui était promis à 1200p/h.</p>	Cf Thématique N°3 & 4
29	courriel	B Laine	<p>Souhaite que la nouvelle télécabine permette de charger facilement des vélos, que les horaires évoluent pour pouvoir assurer les connexions avec les navettes A et B. Propose également d'ouvrir la télécabine selon les horaires de Sherpa en saison et hors saison.</p>	Cf Thématique N°4 & 6
30	courriel	P Boury	<p>Très favorable au projet facilitant la connexion entre les villages.</p>	-

31	courriel	Y Bobbi	Très favorable au projet, se réjouit de la modernisation et du confort d'un appareil qui permet de répondre aux besoins d'un usage mixte (vélos, piétons et skieurs) et aux pics de fréquentation des débuts et fin de journées.	-
32	courriel	G Merendet	Plébiscite la nouvelle télécabine pour ses vertus pratiques et environnementales. C'est un ouvrage structurant pour le village. Il améliorera la sécurité, le confort et l'efficacité avec un débit accru.	-
33	courriel	S et D Duthoit	Approuvent le projet et ont quelques remarques ou suggestions. Redoutent que la problématique des places de stationnement en gare aval s'accroisse. Proposent l'installation de casiers à skis. Demandent de régler les difficultés quant à la sécurité sur le trajet front de neige/ gare amont dans les 2 sens. Témoignent d'accidents survenus dans les escaliers et sur la route. Demandent la création d'un second ascenseur avec un fonctionnement dans les 2 sens.	Cf Thématique N°3
34	courriel	C Danis	Très favorable au projet notamment pour son confort. Souhaite une ouverture nocturne afin d'améliorer le service aux vacanciers et habitants de Peisey et du Villaret.	Cf Thématique N°6
35	courriel	M Favre	Approuve le projet notamment pour ses vertus environnementales. Il permet aux usagers dans les 2 sens de bénéficier des services des différents villages sans utiliser leur voiture. Souhaite un élargissement des plages horaires.	Cf Thématique N°6

36	courriel	D Collin	Approuve le projet mais demande en tant que commerçante que les horaires soient élargis afin d'améliorer le service aux résidents, vacanciers et même salariés qui pourraient ne pas utiliser leur voiture.	Cf Thématique N°6
37	courriel	T Degueurse	Approuve le projet pour le confort et la sécurité qu'il apportera et insiste sur les nombreuses vertus de cette liaison.	-
38	courriel	S Ronc	Accueille très favorablement le projet pour le confort, la sécurité qu'il apportera à ce trajet et le débit amélioré qui va fluidifier les déplacements aux heures de pointe. Note également qu'il faciliter le développement multisaïsons et notamment le transport de vélos. Espère un élargissement des horaires d'ouverture.	Cf Thématique N°6
39	courriel	B Richermoz	Approuve le projet pour le confort, la sécurité qu'il apportera à ce trajet et le débit amélioré qui va fluidifier les déplacements aux heures de pointe. Le projet minimise en outre les impacts en reprenant le même tracé. Précise que des améliorations quant à la sécurité pourront être apportées en gares aval et amont mais ne sont pas l'objet de l'enquête.	-
40	courriel	F Mauduit	Approuve le projet parce que le Lonzagne n'est plus adapté aux besoins actuels. Précise que des horaires élargis permettraient davantage à l'appareil de se substituer aux déplacements automobiles.	Cf Thématique N°6
41	courriel	M. et Mme Beuchard	Approuvent pleinement le projet. Suggèrent d'installer des casiers à skis en gare amont ou aval et d'élargir les horaires d'ouverture.	Cf Thématique N°3 & 6

42	courriel	T Richermoz	Est très favorable au changement d'appareil pour son confort, son débit accru et son accès simplifié pour les vélos et poussettes.	-
43	courriel	F Boulard	Est favorable au remplacement du télébenne parce qu'il remplit une fonction indispensable de liaison entre les villages dans une station où les places de stationnement sont rares.	-
44	courriel	JY Richermoz	Rappelle l'histoire du Lonzagne et le rôle qu'il joue dans la commune en tant que transport « urbain ». Approuve le projet tel qu'il est proposé pour ses performances, son confort et sa rapidité sur un tracé identique.	-
45	courriel	E Rozier	Approuve le projet pour le confort, la sécurité qu'il apportera à ce trajet. Le tracé est le même que l'ancien et minimise ainsi les impacts environnementaux.	-
46	courriel	M. Richermoz	Approuve le remplacement de cet ouvrage indispensable à la vie de la station pour le confort, la sécurité qu'il apportera à ce trajet. Le tracé est le même que l'ancien et minimise ainsi les impacts environnementaux.	-
47	courriel	D Barbason	Approuve le remplacement de cet ouvrage indispensable à la vie de la commune.	-
48	courriel	J Pouyé	Suggère d'installer des consignes à skis pour le confort des vacanciers et de positionner la gare d'arrivée en face du télésiège 6 places de Peisey pour des raisons de commodité, ce qui permettrait d'agrandir le front de neige trop étroit.	Cf Thématique N°3

49	courriel	F De Montbel	S'interroge sur la pertinence du projet et sur l'évolution de sa gestion (gratuité, ouverture)	Cf Thématique N°6 & 7
50	courriel	C Nicolas	Approuve le remplacement du projet. Note toutefois que le projet initial s'accompagnait de places de stationnement qui ont disparu du projet à l'enquête alors que le besoin est réel.	Cf Thématique N°3
51	courriel	V Hibon	Regrette que le projet à l'enquête ne respecte pas l'appareil prévu dans le contrat de DSP avec une arrivée sur le front de neige et un débit à 1200p/h et souhaite une explication. Remet en cause les assertions d'ADS, qui ne sont pas étayées par des études, selon lesquelles la fréquentation du télévillage restera identique. Demandent que les problèmes de sécurité actuels lors des accès et sorties en gare amont soient traités et un ensemble de mesures proposées.	Cf Thématique N°3 & 4

Réponses

Thématique N°1 : Emissions sonores

Concernant les émissions sonores, les appareils modernes sont conçus avec des matériaux visant à réduire les bruits. De plus le choix a été fait de déplacer, par rapport à la configuration actuelle, la gare motrice au niveau de la gare aval (coté chef-lieu). Cette dernière étant plus éloignée des premières habitations. Le fonctionnement de l'appareil actuel, engendrait des accélérations avec une réelle augmentation par phase des émissions sonores, en corrélations avec les accélérations des trains de bennes. Le nouvel appareil, débrayable, aura un bruit continu, sans augmentation d'intensité.

Les gares sont bien des gares "fermées" limitant la diffusion du son.

La machinerie n'est plus conçue avec un moteur électrique avec arbre rapide et un réducteur bruyant, mais avec un moteur « lent » de type Direct Drive. Cette technologie émet un bruit très faible.

Les rampes d'embrayage et de débrayages des cabines sont traités acoustiquement.

Une étude acoustique a été menée sur l'appareil actuel. Une nouvelle étude sera portée sur la nouvelle télécabine quand elle sera en exploitation afin d'apporter des éléments factuels de comparaison.

En termes de retour d'expérience, le sujet des émissions sonores est systématiquement évoqué dans tous les projets, de même technologie, réalisés sur le domaine ces dernières années. A date aucune plainte ne nous a été formulé une fois les appareils mis en exploitation.

Thématique N° 2 : Evolution Budgétaire du projet

Dans le contrat de délégation de service publique signé en 2020, ADS s'engage à renouveler le Télévillage pour un montant d'investissement de 7,2 millions d'euros. Le coût du projet est aujourd'hui de 14,1 millions d'euros. Soit une augmentation significative de l'enveloppe d'investissement sur le projet, montrant plutôt un effort de belle réalisation, plutôt que la recherche d'économies.

En termes de choix le maintien en l'état de l'appareil est une option qui n'a pas été retenue. L'appareil date de 1983, les pièces de rechanges n'existent plus, les coûts de maintenance associés sont trop importants, certains composants mécaniques atteignent la fin de leur durée de vie, la modernisation de l'appareil pour répondre aux normes d'aujourd'hui est chaque année plus complexe. Pour toutes ces raisons nous avons privilégié le remplacement. De plus, quelque soit son niveau de rénovation, le débit n'aurait pas pu être augmenté.

Thématique N°3 : Aménagements connexes, lien sécurisé avec le front de neige, parkings, consignes.

Depuis 2020 et la signature du contrat de DSP, le projet a fait nécessairement l'objet de divers études techniques et d'une démarche itérative entre les différentes parties prenantes (commune/ propriétaires/services de l'état). L'ensemble conduisant in fine à modifier les choix relatifs au projet.

Toutes les décisions ont été validé lors des comités de pilotages entre le délégataire de la DSP (ADS Domaine de Montagne) et son délégant (Sivom de Peisey Vallandry). Les délégants restent les décisionnaires.

L'option d'un appareil arrivant en direct sur le front de neige a été exclue pour les raisons suivantes :

- Une arrivée sur ce secteur aurait obligé à modifier l'axe de l'appareil, le rapprochant un peu plus de la copropriété des chalets Emmanuel. De l'autre côté la réglementation nous impose de respecter une distance vis-à-vis du Vanoise express. Pour rappel cet appareil avait été raccourci au moment de la construction du Vanoise Express et la construction du TSD Peisey. Déjà en 2001 il était incompatible de construire les 3 gares sur le même plateau.
- Un changement d'axe aurait augmenté les surfaces de défrichement du layon.
- Cela aurait également énormément contraint l'espace disponible sur le front de neige qui est déjà peu spacieux aux regards des autres front de neige de la destination. Tout en complexifiant la possibilité de renouvellement du TSD Peisey.
- Garder l'appareil en dessous de la route simplifie également l'accès aux divers commerces de la stations pour l'ensemble des clients. Certes au détriment d'un cheminement facilité pour le domaine.

Enfin un projet d'amélioration de la rupture de charge entre la gare amont et le front de neige, sujet bien identifié par la commune et ADS est en cours d'étude en phase d'avant-projet, mais ne sera pas dans la même temporalité que le remplacement de la télécabine. Sous réserve d'obtention des autorisations le projet est prévu en 2027.

L'ascenseur existant, exploité par ADS, est contraint par la faible largeur du tunnel en bas et de la passerelle en haut. Une exploitation en accès libre dans les deux sens, ne permettrait pas de gérer une file d'attente d'un côté ou de l'autre, bloquant le flux clients. L'ascenseur est aujourd'hui en exploitation libre à la montée. Dans le sens de la descente, sur demande auprès des agents de la remontée.

Concernant l'aménagement des espaces connexes (parkings/consignes/ toilettes/flux), en gare amont et gare aval, des réflexions ont été menées et continuent de l'être, par la commune et ADS, notamment avec l'aménagement du futur remplacement du télésiège de Peisey. Les projets n'ont pas abouti à date pour des questions administratives, techniques et financières.

En gare aval 3 trajets piétons permettront d'accéder à l'appareil :

- une rampe routière depuis le chef-lieu,
- un escalier depuis la route directement à l'aval,
- un cheminement depuis le chemin communal reliant le chef-lieu au Villaret.

Concernant le projet de Villaroger, c'est la commune qui a réalisé le projet de parking et les consignes à ski. De fait cela ne rentre pas dans l'enveloppe de 16 millions d'euros, portée par ADS pour réaliser la télécabine et les locaux d'exploitations associés.

Thématique N°4 : Gestion des flux & débit

La définition du débit de l'appareil, s'explique par :

- Le choix de la technologie : d'une part la technologie télécabine n'existe plus chez les fabricants de remontées mécaniques et d'autre part cette technologie ne permet pas de répondre au débit demandé. La technologie télécabine est standard et c'est la seule techniquement possible.
- La meilleure prise en charge des pics de fréquentation, en absorbant mieux qu'aujourd'hui les pointes du matin et du soir (quelques heures par jour) en saison hivernale, réduisant d'autant les temps d'attente aux abords des gares.

Le débit de l'appareil va permettre de mieux répondre à l'usage actuel.

Descriptif des flux actuels:

- 137 000 passages annuels à la montée, dont 26 000 en moyenne l'été et 111 000 en hiver.
- 99 000 passages annuels à la descente, dont 17 000 en moyenne l'été et 82 000 en hiver.

Cependant, au regard de l'amélioration apportée sur l'appareil, l'augmentation de la fréquentation de cet appareil urbain, est souhaitée sans pouvoir être affirmé et permettra de réduire l'utilisation de la voiture entre la station et le village.

Le ratio entre les utilisateurs « skieurs » et « non skieurs » n'est pas actuellement défini, en raison de la gratuité de l'appareil qui ne nous permet pas, sans borne de contrôle, de suivre précisément ce rapport. Pour cette même raison nous n'avons pas de données statistiques précises sur la fréquentation par période horaire. La compréhension des flux est basée sur le retour d'expérience de nos équipes sur le site.

L'analyse des flux reste un exercice très théorique, la réalité de l'usage de la remontée dépend de nombreux paramètres tels que, l'offre de service de part et d'autre de l'appareil, du prix du transport individuel routier, du confort, du prix du forfait (gratuit pour les piétons), de

la disponibilité d'offres alternatives en transport en commun, de l'appétence générale pour la montagne, ou encore de l'évolution du nombre de lits.

Le débit initialement étudié était de 1200 pers/h. Au regard de l'évolution du projet il a été acté à 900pers/h, cela témoigne d'une évolution de la fréquentation jugée comme modérée.

L'évolution de la technologie va grandement améliorer le temps d'attente des véhicules. Avec la télécabine, le train de cabines passe en gare toutes les 4 minutes et le temps de montée est de 8 minutes. Avec la télécabine, il y aura 1 cabine 10 places toutes les 40 secondes en fonctionnement à vitesse nominale et un temps de montée de 3 minutes 20 secondes.

L'appareil permettant d'accéder au bike park, les cabines sont conçues pour y rentrer 2 vélos de façon aisée (porte vélo dans chaque cabine). Il ne sera donc plus nécessaire de cabrer le vélo sur sa roue arrière pour le rentrer dans le panier de la télécabine, ni de tenir le vélo pendant tout le trajet.

L'avantage d'une cabine au niveau du quai par rapport à une nacelle dans laquelle il faut monter, est de pouvoir embarquer les poussettes et les personnes à mobilité réduite.

Thématique N°5 : Intégration paysagère

Les vues d'intégrations des gares sont disponibles dans le dossier.

La gare correspond en termes de rendu aux gares des télécabines de Vallandry, Transarc ou Villaroger, qui répondent à la charte graphique portée, dans un souci de cohérence, et d'homogénéité à l'échelle du domaine.

Le projet prévoit bien la plantation de 15 arbres en mesures compensatoire (MC1). Ces derniers pourront être replantés aux abords de la gare amont dans la limite où ils sont en dehors de l'emprise incendie qui doit rester vierge de toute végétation ligneuse (8 m latérale aux bord extérieur de la cabine).

Thématique N°6 : Usage de l'appareil, Zone d'influence et Période/ Horaires d'ouverture

Quant il est précisé qu'il s'agit d'un appareil urbain, cela signifie qu'il ne dessert pas en direct des pistes de ski et qu'il est conçu pour assurer un rôle de transport en commun entre deux pôles d'hébergement et de services, que sont le chef-lieu et la station. Il n'y a pas comme sur les remontées du domaine de recyclage toute la journée de clients qui l'empruntent, à chaque descente en ski. Lorsque nous indiquons qu'il n'y a pas de lien direct avec le ski, cela ne veut pas dire qu'aucun client du domaine ne l'emprunte. A l'image du funiculaire et du téléphérique du « Dahu » sur le reste du domaine qui sont des appareils urbains n'offrant pas de ski. Le caractère urbain ou à usage direct du ski d'un appareil, ne change absolument rien dans les obligations d'ADS quant à son exploitation.

En termes de période d'ouverture, elle est corrélée aux périodes de fréquentation. L'ouverture du service a un coût qu'il est normal d'associer à la demande.

Demande qui est aujourd'hui insuffisante, hors saison touristique, et ne permet pas de justifier la mise en exploitation de l'appareil.

Les amplitudes horaires seront définies avec la commune et seront adaptées au besoin réel et à la fréquentation de la destination. Les horaires sont clairement susceptibles d'évoluer au cours des 30 prochaines années d'exploitation que vont offrir l'appareil.

L'exploitation de nuit est prévue pour la télécabine, ce qui n'est pas le cas actuellement pour la télébenne.

Thématique N°7 : Gratuité

Il a été défini conjointement avec la commune que la télécabine sera gratuite pour les piétons été comme hiver, et payantes pour les autres activités, VTT ou autre, qui seraient développées sur la durée de vie de l'appareil.

Thématique N°8 : Naturalité de la ligne

Le projet comporte 4 pylônes de moins que l'appareil actuel. Les anciens pylônes seront démontés et les embases en béton détruites en superficie et recouvertes des matériaux du site. Si bien qu'après une année la végétation aura repris ses droits.

En termes de largeur de layon, le type d'appareil, nous oblige à élargir le layon forestier, à 19 m. Mais l'ensemble de la ligne gardera un aspect naturel. Les gares de départ et d'arrivée seront reconstruites en lieu et place.

Les matériaux excédentaires, seront triés au moment de l'excavation. Les bons matériaux (terre végétale) seront régalez sur les pistes du domaine, dans une logique de remise en état. La surface intégrée dans le dossier permettra d'accueillir la totalité des matériaux si l'entièreté était de bonne qualité. Les matériaux rocheux seront évacués en décharge à matériaux inertes.