



SETAM – VAL THORENS TC Face Nord

A 1 - MEMOIRE DESCRIPTIF

**Réalisation d'une télécabine débrayable 10 places,
d'un débit de 1700 p/h.**

Destination de l'installation :

Réalisation d'une télécabine sur le domaine skiable de Val Thorens en Savoie

Situation :

La télécabine Face Nord est implantée sur la commune des Belleville (voir plan de situation joint au dossier).

Descriptif général :

1. Station motrice (en gare amont)

La gare amont est constituée d'une ossature métallique et elle est en appuis sur des ouvrages de fondation en béton.

La partie supérieure de la gare reçoit les lanceurs et les ralentisseurs, la motorisation et les freins.

Autour de la couverture propre à la partie électromécanique, les quais d'embarquement et de débarquement sont couverts et fermés.

Les aires de circulation des usagers sont entièrement dégagées de toute structure mécanique. L'embarquement et le débarquement des usagers se fait dans le contour.

L'accès en gare pour le personnel se fera dans les zones de circulations lentes des véhicules afin d'assurer au mieux la sécurité du travail. L'escalier d'accès sera disposé dans la zone de circulation des cabines à petite vitesse.

Un local d'exploitation abrite le poste de conduite et de surveillance de l'installation, il est intégré au bâtiment.

Un second local comprendra la partie puissance et auxiliaire de l'appareil ainsi que le poste de transformation d'alimentation électrique. Le poste de transformation sera séparé du local puissance par des murs coupe-feu 2 heures.

Un local de stockage est également prévu dans cette gare.

L'ensemble de ces locaux sont intégrés au bâtiment.

2. Station retour (en gare aval)

Comme la gare amont, la gare aval est constituée d'une ossature métallique et elle est en appui sur des ouvrages de fondation en béton.

La partie supérieure de la gare reçoit les lanceurs et les ralentisseurs et le système de tension du câble.

Autour de la couverture propre à la partie électromécanique, les quais d'embarquement et de débarquement sont couverts et fermés.

Les aires de circulation des usagers sont entièrement dégagées de toute structure mécanique. L'embarquement et le débarquement des usagers se fait dans le contour.

L'accès en gare se fera dans les zones de circulations lentes des véhicules afin d'assurer au mieux la sécurité du personnel. L'escalier d'accès sera disposé dans la zone de circulation des cabines à petite vitesse.

La tension est assurée par un système de lorry supportant la poulie de retour, ce lorry est actionné par un vérin hydraulique relié à une centrale de tension.

Un local d'exploitation abrite le poste de surveillance à proximité de l'installation, donnant également accès à un local de stockage, tous deux intégrés au bâtiment.

Il n'y a pas de garage, les cabines sont stockées en gare.

La façade Est de la gare sera dimensionnée pour résister aux poussées d'un potentiel aérosol d'une valeur de 5 kPa. (Voir rapport Engineerisk en pièce I)

3. Ligne

Les ouvrages de ligne sont constitués de pylônes mono fûts fixés sur des massifs bétons.

Les pylônes supportent les balanciers par l'intermédiaire de potences équipées de passerelles pour un entretien commode.

Une ligne de vie est installée le long des échelles d'accès pour assurer la sécurité du personnel lors de leur accès en sommet de pylône.

4. Spécificités de l'installation

Exploitation :

Il s'agit d'une installation exploitée sans opérateur sur site, c'est-à-dire une installation où l'exploitation est automatisée avec des dispositifs de protection des usagers et de surveillance automatique des zones de danger. (Bannière d'informations, radars, vidéosurveillance...).

Les dispositifs varient d'un constructeur à l'autre mais il s'agit de concepts déjà validés et utilisés en remontée mécanique, donnant satisfaction sur le plan de l'exploitation et de la sécurité.

Matériel :

Les constituants de l'installation sont neufs.

Il s'agit d'une machine aujourd'hui dans le standard de tous les constructeurs, sans exigence performancielle particulière.

Survol des pistes de ski :

Survol réglementaire respecté avec 1,5 mètre de neige au sol sur les pistes de ski.

Survol de bâtiment présentant des risques d'incendie :

L'installation ne survole pas de bâtiments ou d'installation pouvant présenter un risque incendie.

Mesures envisagées pour traiter le risque potentiel d'incendie de la forêt de part et d'autre de l'installation :

Il n'y a pas de forêt dans la zone d'installation de la télécabine.

L'installation sera toutefois équipée d'une marche incendie et une procédure d'évacuation spécifique sera établie spécifiant les modalités d'évacuation de l'installation suite à la constatation d'un départ de feu.

Croisement de lignes électriques aériennes :

Sans objet.

Gabarit routier :

Respecté sur les pistes 4x4.

Croisement avec des remontées mécaniques :

Sans objet

Réseaux enterrés :

Les réseaux enterrés au niveau des gares et des ouvrages de ligne (alimentation électrique, réseaux d'eau, réseaux neige...) seront déviés lors de la réalisation des terrassements, si nécessaire.

Dévers latéraux :

Certaines zones du profil en long présentent un dévers significatif.

Ces dévers ont été pris en compte pour la conception du profil en long de l'installation pour le respect des gabarits et des survols réglementaires côtés montée et descente ainsi que pour la conception des ouvrages de génie civil implantés dans ces zones.

Travaux et constructions associés à la réalisation de l'installation

La construction de l'installation neuve comprend la réalisation des travaux d'aménagements suivants qui sont localisés au droit des gares de l'installation :

- Terrassements pour implantation de la gare aval.
- Construction du bâtiment de la gare amont comprenant un local de conduite, le poste de transformation, le local de puissance, le local stockage.
- Construction du bâtiment de la gare aval, comprenant un local de conduite, et de stockage.
- Pas de réalisation de tranchée sous la ligne (les multipaires sont aériens).
- Pas de nécessité d'aménagement de nouvelles pistes 4x4 d'accès.

A2 – CARACTERISTIQUES GENERALES

Nom de l'installation	: Télécabine Face Nord
Technologie	: Télécabine monocable débrayable
Constructeur	: <i>non définit à ce jour</i>
Type de véhicules	: Cabines 10 places assises
Longueur horizontale	: 1123.65 m
Dénivelé	: 320.79 m
Longueur suivant la pente	: 1174.95m
Pente moyenne	: 28.55 %
Pente maximum	: 59.52 %
Station motrice	: Amont
Station de tension	: Aval
Sens de montée	: Droite
Débit montée	: 1700 sk/h
Débit descente	: 1700 sk/h
Espacement des véhicules en distance	: 105.88 m
Espacement des véhicules en temps	: 21.18 sec
Temps de parcours	: 4 mn
Nombre de véhicules en ligne	: 22
Nombre de véhicules en gares	: 6
Nombre total de véhicules	: 28
Vitesse maximale	: 5.0 m/sec
Nombre de pylônes de ligne	: 10
Diamètre du câble	: 48 mm

LISTE des INTERVENANTS

Maître d'Ouvrage :

SETAM

1214 Rue de Gebroulaz
73440 Les Belleville
Tél : [04 79 00 07 08](tel:0479000708)

Représenté par B. JURINE

Exploitant :

SETAM

1214 Rue de Gebroulaz
73440 Les Belleville
Tél : [04 79 00 07 08](tel:0479000708)

Représenté par B. JURINE

Maître d'œuvre « Remontées mécanique » :

E.R.I.C

13 Bis rue de la Tuilerie
38170 Seyssinet Pariset
Tél : [04 38 12 35 10](tel:0438123510)

Représenté par D. ABINAL

Architecte et Maître d'œuvre « Bâtiments » :

ATEAM Architectes

123 Rue Marcel Reynaud
38920 Crolles
Tél : [04 76 04 99 60](tel:0476049960)

Représenté par J. SEVESSAND

Constructeur :

Non désigné à ce jour

Génie civil, montage :

Non désigné à ce jour

BCT :

Non désigné à ce jour

Géotechnicien :

SAGE

BP 17, 2 Rue de la Condamine
38610 GIERES
Tél : 04 76 44 75 72

Représenté par M. CAMUS