

Station des Gets

Télesiège de la Rosta

DEMANDE D'AUTORISATION D'EXECUTION DES TRAVAUX

A – MEMOIRE DESCRIPTIF

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SoleGets
Maison des Gets
61 route du front de neige
74260 Les Gets
☎ : 04.50.79.79.79

DATE : Décembre 2024

MAÎTRISE D'OEUVRE

SARRASOLA
Aménagement et Ingénierie et Maîtrise d'œuvre
74 rue de la gare
73460 Grésy sur Isère
☎ : 04.79.37.94.16

REF : 2024-A10-DAET

STATION DES GETS

Télesiège de la Rosta

DEMANDE D'AUTORISATION D'EXECUTION DES TRAVAUX

Pièce A

MEMOIRE DESCRIPTIF

1 – CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

A - Localisation du projet

. Pays :	France
. Département	Haute-Savoie
. Commune :	Les Gets
. Station :	Domaine skiable des Gets

B - Identification du projet

. Dénomination de l'appareil :	Télesiège de la Rosta
. Maître de l'Ouvrage :	SoleGets
. Maître d'œuvre :	SARRASOLA
. Exploitant :	SoleGets
. Type d'appareil :	Télesiège débrayable 8 places
. Constructeur :	POMA

. Caractéristiques principales :

. Longueur horizontale	:	785,00 m
. Dénivellation	:	268,40 m
. Altitude départ	:	1393,90 m
. Altitude arrivée	:	1662,30 m
. Pente moyenne	:	36 %
. Pente maximum du câble	:	75,7 %
. Hauteur maximale des pylônes	:	19,50 m
. Débit final/provisoire/intermédiaire	:	4 200 / 3 650 / 3 380 p/h
. Vitesse	:	6,00 m/s
. Nombre de véhicules	:	48 / 41 / 38
. Station motrice	:	amont fixe
. Station tension	:	aval
. Sens de la montée	:	gauche
. Embarquement	:	dans l'axe
. Débarquement	:	dans l'axe
. Entraînement principal	:	LD9 – 733 kW
. Moteur de secours	:	Thermique + transmission hydraulique
. Diamètre du câble	:	46
. Type de pylône	:	tubulaires
. Nombre de pylônes	:	10
. Nature des fondations	:	massif semelle en béton armé
. Conditions de transport	:	100% montée/25% descente - hiver/été - diurne
. Garage à sièges	:	Oui à l'aval – 10 véhicules
. Stockage en gare aval	:	Oui – 41 véhicules
. Alimentation électrique	:	à créer en G2
. Architecture des ouvrages	:	cf. plan
. Emplacement des ouvrages	:	cf. profil en long
. Terrassements gare aval	:	3 500 m ³ déblais / 500 m ³ remblais
. Terrassements gare amont	:	500 m ³ déblais / 3 500 m ³ remblais

C - Particularités de l'opération

Il s'agit d'un appareil neuf, réalisé conformément à la réglementation en vigueur, notamment :

- L'arrêté du 7 août 2009 dans sa version consolidée au 15 mars 2016 relatif à la conception, à la réalisation, à la modification, à l'exploitation et à la maintenance des téléphériques ;
- Le guide technique du STRMTG RM2 version 3 du 12 juillet 2023 relatif à la conception générale et la modification substantielle des téléphériques ;
- Le règlement (UE) 2016/424 du Parlement Européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux installations à câbles et abrogeant la directive 200/9/CE ;

D - Aménagements connexes

Les aménagements connexes concernent principalement les terrassements des gares d'extrémité et l'alimentation électrique.

Terrassements des gares d'extrémité :

La gare aval sera située en lieu et place de la gare et du local de commande actuels.

La surface des terrassements pour l'aménagement de la gare aval du télésiège sera de l'ordre de 3500 m², et les volumes de terrassements engagés seront de l'ordre de 3 500 m³ de déblais et 500 m³ de remblais.

La gare amont sera positionnée à l'emplacement en lieu et place de la gare et du local de commande actuels. La surface de l'aménagement de la zone de débarquement sera de l'ordre de 3000 m², et les volumes de terrassements engagés seront de l'ordre de 3 500 m³ de remblais et 500 m³ de déblais.

Alimentation électrique :

Les 2 gares seront alimentées.

La gare aval de type retour tension est peu consommatrice d'énergie ; la puissance nécessaire globale est de l'ordre de 100 kW.

L'ensemble sera alimenté depuis le poste de transformation existant qui sera reconstruit à neuf dans le nouveau local de commande.

La gare amont de type motrice fixe disposera d'un moteur électrique d'une puissance de 733 kW ; l'ensemble groupe moteur et auxiliaires (éclairage, chauffage, ventilation) nécessite une puissance de l'ordre de 850 kW.

L'alimentation de l'ensemble se fera en antenne depuis le réseau de distribution HTA situé à l'arrivée du télésiège actuel de la Rosta.

E - Estimation prévisionnelle des dépenses (Hors Taxes)

Télésiège

Etudes	400 000 € HT
Infrastructures et divers	8 000 000 € HT
Génie Civil	2 000 000 € HT
Montage	800 000 € HT

TOTAL Télésiège	11 200 000 € HT
------------------------	------------------------

Travaux annexes

Terrassements / Réseaux	300 000 € HT
Alimentation électrique	500 000 € HT
Garage / Local G1 et G2	1 700 000 € HT

TOTAL Travaux annexes	2 500 000 € HT
------------------------------	-----------------------

TOTAL GENERAL OPERATION	13 700 000 € HT
--------------------------------	------------------------

2. INTERVENANTS

a. MAITRE DE L'OUVRAGE (cf. Pétitionnaire) :

SoleGets

Représenté par : S. BERGOEND, Président Directeur Général
F. SILVESTRE, Directeur d'Exploitation

b. EXPLOITANT :

SoleGets

Représenté par : S. BERGOEND, Président Directeur Général
F. SILVESTRE, Directeur d'Exploitation

b. MAITRISE D'ŒUVRE :

SARRASOLA

Maître d'œuvre : D. FAYOLLE, Maître d'œuvre dirigeant responsable
Surveillance des travaux : R. COLLIOT Maître d'œuvre compagnon

c. CONSTRUCTEUR / ENTREPRENEUR(s) :

Etudes / conception / matériel :

POMAGALSKI

Représenté par : P. RACT, Directeur commercial

Génie civil :

COMAG

Représenté par : R. BERTHOLET, Directeur

Montage :

COMAG

Représenté par : R. BERTHOLET, Directeur

e. Contrôleur Technique (B.C.T) :

Alpes Contrôles

Représenté par : L. BOCH, Chargé d'affaires

f. AUTRES INTERVENANTS :

. Géotechnicien :

PYRITE, représenté par C. GACHET

. Expert avalanche :

ENGINEERISK, représenté par P. BERTHET RAMBAUD

3. REUNIONS DE CHANTIER

. Lieu : Sur site

. Périodicité : hebdomadaires

. Jour/heure : à définir

4 - DIVERS

. Auteur(s) du projet : SARRASOLA

. Origine des levés : SINTEGRA

. Etude d'impact : ABEST

5 - JUSTIFICATION DU PROJET

Le projet consiste au remplacement du télésiège débrayable 4 places de la Rosta construit en 1992.

Le remplacement du télésiège de la Rosta poursuit trois objectifs :

Augmenter le débit pratique de l'appareil :

Le télésiège de La Rosta est l'un des télésièges fixes le plus fréquenté du domaine skiable des Gets, avec des pointes de fréquentation pouvant atteindre 600 000 passages par saison. Sa proximité immédiate avec le centre station, son exposition et son enneigement, ainsi que le nombre de pistes qu'il permet de desservir (6 pistes dont 3 bleues / 1 rouge / 2 noires) et son enjeu fonctionnel pour assurer la bascule vers le secteur des Perrières font que cet appareil est un passage incontournable du parcours client sur le domaine skiable.

Malheureusement, le débit 2 400 p/h de l'appareil actuel reste théorique, car le débit pratique souffre d'un espacement restreint entre les sièges (6 s) et provoque un grand nombre d'arrêts. De ce fait, la file d'attente peut être considérable.

L'objectif est donc d'augmenter le débit théorique de l'appareil en deux temps :

- Une phase provisoire avec un débit de 3 650 p/h, qui correspond aux premières années avec le maintien du doublon de liaison avec le TSD6 des Grains d'Or ;
- Une phase définitive avec un débit augmenté à 4 200 p/h, lorsque que le télésiège des Grains d'Or sera démonté.

Remplacer 2 télésièges par un seul :

En effet, l'appareil avec son débit définitif est dimensionné pour assurer les fonctionnalités de desserte et de débit aujourd'hui remplies par le TSF de La Rosta et le TSD6 des Grains d'Or.

Le projet permettra donc de remplacer ces 2 appareils par un seul.

Limiter les impacts environnementaux :

Le remplacement des deux appareils par un seul de capacité de transport supérieure va permettre de réduire la puissance des motorisations installées de l'ordre de 11%. La consommation électrique sera donc diminuée d'autant.

Le remplacement du télésiège de la Rosta se fait, à quelques mètres près, en lieu et place de l'actuel télésiège. Cette configuration permet de limiter les terrassements à réaliser, qui plus est sur des zones déjà remaniées.

Le fait de réutiliser le même axe, et donc le même layon permet également de limiter l'impact du défrichement.

L'impact visuel du secteur sera également amélioré avec la suppression d'un appareil et de ses 8 pylônes.

Grésy-sur-Isère, le 26 novembre 2024

Le maître d'œuvre

D. FAYOLLE



NOTICE MAITRISE D'ŒUVRE

STATION : Les Gets
APPAREIL : Télésiège de la Rosta
OBJET : Demande d'Autorisation d'Exécution des Travaux (D.A.E.T.).
 Organisation de la maîtrise d'œuvre et autres intervenants

DESIGNATION	QUALITE	INTERVENANTS	FONCTIONS	TACHES - MISSIONS
SoleGets	Maître d'ouvrage Exploitant	S. BERGOEND F. SILVESTRE	Président Directeur Général Directeur d'exploitation	Maître d'ouvrage Exploitant
SARRASOLA	Maîtrise d'œuvre	D. FAYOLLE	Maître d'œuvre dirigeant Maître d'œuvre Unique (mission définie à l'article R342-23 du code du tourisme)	- La description de l'organisation du projet - La vérification de l'adaptation du projet au terrain, notamment en matière de choix de l'emplacement des gares et pylône et de type de système de sauvetage - La vérification de la cohérence générale de la conception du projet, y compris les conditions d'utilisation des constituants de sécurité et des sous-systèmes - La production d'un rapport de sécurité établi sur la base des résultats d'une analyse de sécurité et comprenant la liste des constituants de sécurité et des sous-systèmes - La vérification de la conformité du projet à la réglementation technique et de sécurité et aux règles de l'art - La direction des réunions de chantier et l'établissement de leurs comptes-rendus - La vérification de la conformité de l'installation réalisée au projet adopté - La réception du génie civil, y compris le contrôle des essais réalisés sur site - La direction des essais probatoires de l'installation - L'établissement du dossier de demande d'autorisation de mise en exploitation prévu à l'article R.445-7 du code de l'urbanisme
		D. FAYOLLE R. COLLIOT	Surveillance des travaux	- La surveillance des travaux - Visa du carnet de chantier - Tenue du carnet de chantier relatant les incidents en cours de chantier - Validation des documents d'exécution - Essais et réception des matériaux et parties constitutives de l'appareil
ALPES CONTROLES	Contrôleur Technique	L. Boch	B.C.T. génie-civil	Vérification de la conception du génie civil et contrôles d'exécution en atelier éventuels Contrôle de l'exécution des travaux sur chantier
PYRITE	Géotechnicien	Ch. GACHET	Etudes et essais de sol	Reconnaissance préalable du tracé (faisabilité) – Etudes de sols au droit des ouvrages à réaliser – Vérification des sols en cours de travaux
ENGINEERISK	Expert Avalanche	P. BERTHET RAMBAUD	Etudes du risque d'avalanche	Reconnaissance du tracé – Etudes du risque d'avalanche – préconisation de mesures de protection (constructives et passives)
POMAGALSKI	Constructeur	En cours de désignation	Directeur Chef de projet	Etudes / Conception / Fabrication /Fourniture matériel Suivi chantier et coordination Responsable qualité constructeur/sous-traitants
COMAG	Entrepreneur GC / Montage	R. BERTHOLET	Directeur	Réalisation du génie-civil / montage
ALPES CONTROLES	Coordinateur SPS	B. GAGNEUX	Coordination de Sécurité	Établissement du PPSPS, du registre journal et du DIU de l'appareil.

Grésy-sur-Isère, le 26 novembre 2024

Le maître d'œuvre

D. FAYOLLE

