

Renouvellement TC MONT CHERY

Programme Technique et Fonctionnel

Télécabine : MONT CHERY

Indice	Nature de la modification	Rédacteurs	Date
A	Première émission	C. ALLESINA F. ABINAL D. ROCH	27/11/2024
B	Reprises suite observations du MOA	F. ABINAL	19/12/2024
C	Adaptations mineures du doc pour utilisation dans marché MOE RM	F. SILVESTRE SOLEGETS	28/12/2024

NOTA SUR L'ORIGINE DE CE PROGRAMME

LE PRESENT PROGRAMME EST LE RESULTAT D'UNE MISSION D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE COMMANDEE, PAR LA MAIRIE DES GETS, AFIN DE CADRER LE REMPLACEMENT DE LA TELECABINE DU MONT-CHERY PAR SON EXPLOITANT DELEGATAIRE NOTAMMENT EN TERMES :

- DE BESOINS
- D'INTEGRATION A L'ESPACE URBAIN EN GARE AVAL,
- D'INTEGRATION AUX BATIMENTS EXISTANTS A L'AMONT.

IL EST DONC UTILISE COMME DESCRIPTIF DU PROJET DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION POUR ATTRIBUTION DE LA MAITRISE D'ŒUVRE RM PAR LA SOLEGETS.

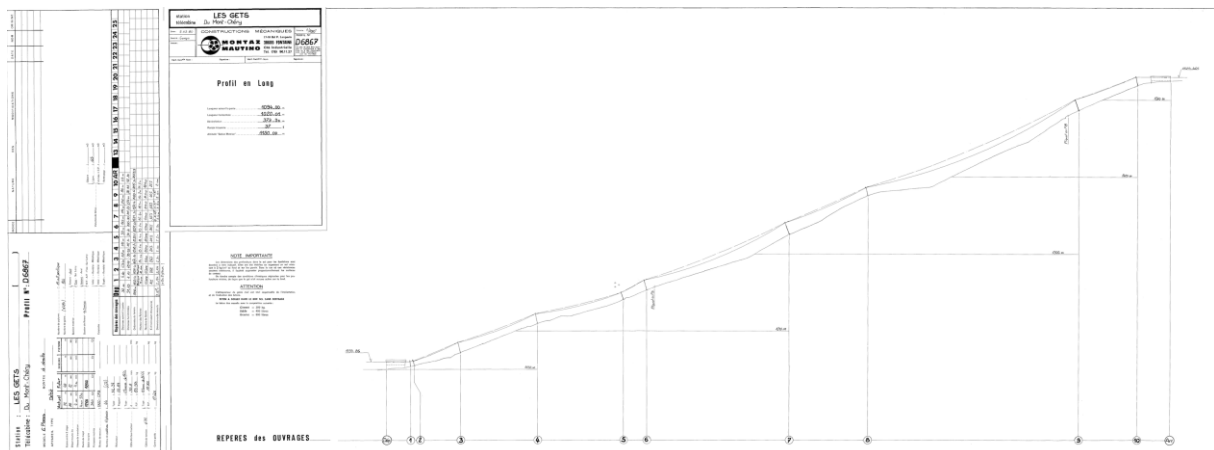
1. Introduction : objet de l'opération	3
1.1. Présentation de l'opération générale	3
1.2. Aménagements connexes	4
1.3. Réseaux	5
1.3.1. Gare Aval	5
1.3.2. Gare Amont	6
2. Télécabine du Mont Chéry	8
2.1. Présentation du projet	8
2.2. Caractéristiques générales	9
2.3. Offre de transport	10
2.4. Organisation de l'exploitation	11
2.4.1. Organisation des stations	11
2.4.2. Principe fonctionnel de la ligne	13
2.5. Implantation de la gare de départ	14
2.6. Implantation de la gare d'arrivée	15
2.7. Interfaces principales	16
2.8. Principe d'autorisation pour la sécurité du transport public	17
3. Présentation des exigences programmatiques	18
3.1. Configuration des véhicules – véhicules voyageurs	18
3.2. Configuration des véhicules – véhicules dédiés aux vélos (VDV)	19
3.3. Équipement des véhicules	19
3.4. Sécurité et Récupération des usagers	21
3.5. Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite	22
3.6. Station motrice	22
3.7. Postes de commande	22
3.8. Energie	23
3.9. Pylônes	23
3.10. Stations et aménagements	23
3.11. Conditions d'exploitation	24
4. Estimation financière	24
5. Contraintes à prendre en compte	25
5.1. Présentation des contraintes de phasage et de mise en œuvre	26
6. ANNEXES :	27

1. Introduction : objet de l'opération

1.1. Présentation de l'opération générale

La télécabine du Mont Chéry, mise en service en 1981, est une installation emblématique de la station des Gets. Elle relie le village au sommet du Mont Chéry, offrant aux usagers un accès direct à une altitude de 1 535 mètres depuis 1 162 mètres, avec un dénivelé de 373 mètres. Cette télécabine, d'une capacité de six places par cabine et d'un débit de 1 200 personnes par heure, a joué un rôle central dans le développement touristique de la station, en particulier pour les activités de ski en hiver et de randonnée en été.

Après plus de quatre décennies de service, la télécabine est désormais en fin de vie. Elle ne répond plus aux exigences actuelles en termes de confort et de qualité de service, essentielles pour une expérience client optimale. Par ailleurs, les opérations de maintenance des véhicules deviennent de plus en plus complexes et coûteuses, posant des défis techniques et financiers pour garantir une exploitation fiable.



Installation existante – Profil en long

Le projet de remplacement vise donc à moderniser l'infrastructure tout en répondant aux besoins des usagers pour une exploitation optimale en toutes saisons. Une attention particulière sera portée à l'accueil des cyclistes et de leurs vélos, afin de répondre à la popularité croissante des activités estivales, comme le VTT. Ce rapport détaille les spécifications de la nouvelle télécabine, les aménagements prévus pour les gares amont et aval, les contraintes identifiées, ainsi que le planning envisagé pour la mise en œuvre de ce projet ambitieux.

1.2. Aménagements connexes

Une maîtrise d'œuvre distincte porte les aménagements connexes suivants :

- Projet de parvis et de franchissement routier en gare basse ;
- Requalification du bâtiment d'arrivée de la télécabine en gare amont, déconstruction de l'appentis.

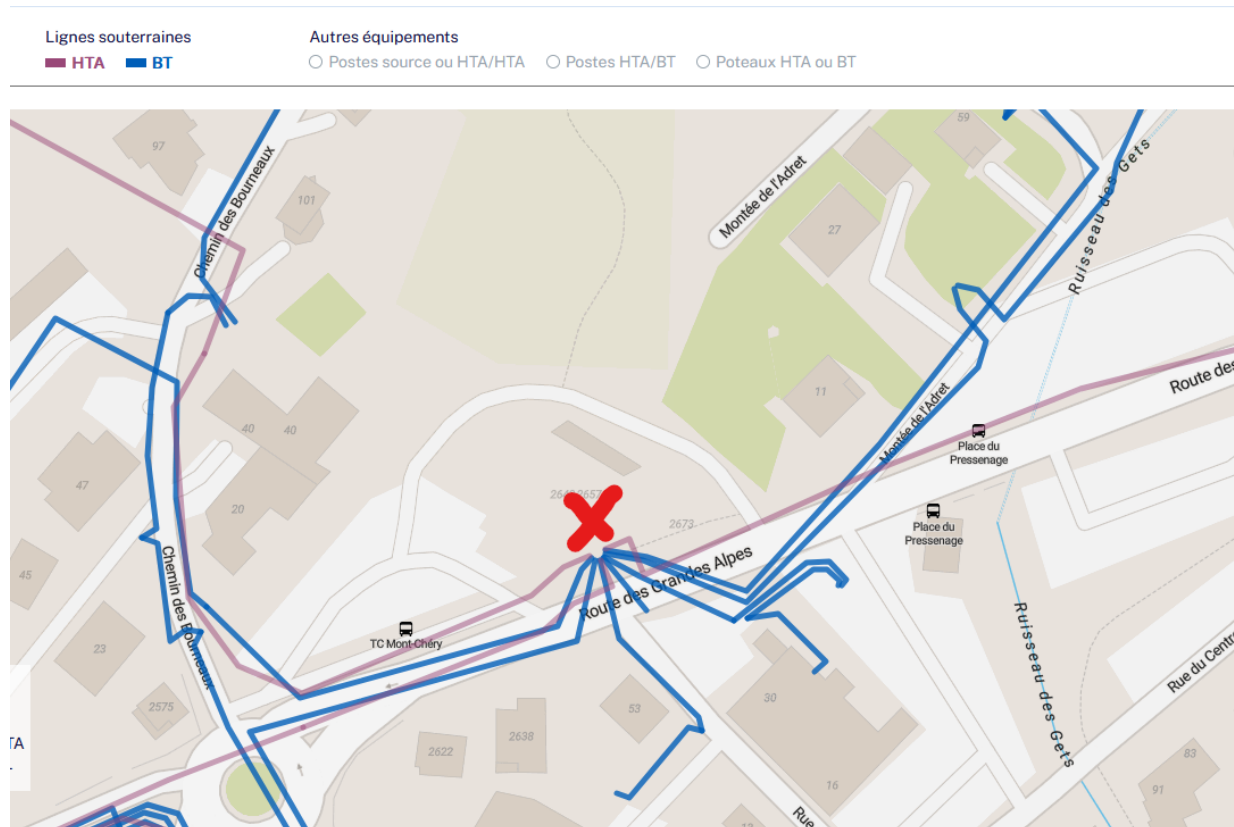
La maîtrise d'œuvre remontée mécanique aura à sa charge la gestion de l'interface avec cette maîtrise d'œuvre générale.

1.3. Réseaux

1.3.1. Gare Aval

En gare aval il y a un enjeu relatif au déplacement du transformateur EDF qui se trouve dans le bâtiment, dans le volume se trouvant sous les quais.

Le poste est un poste mixte (privé + public) avec bon nombre de départs BT alimentant les bâtiments environnants.

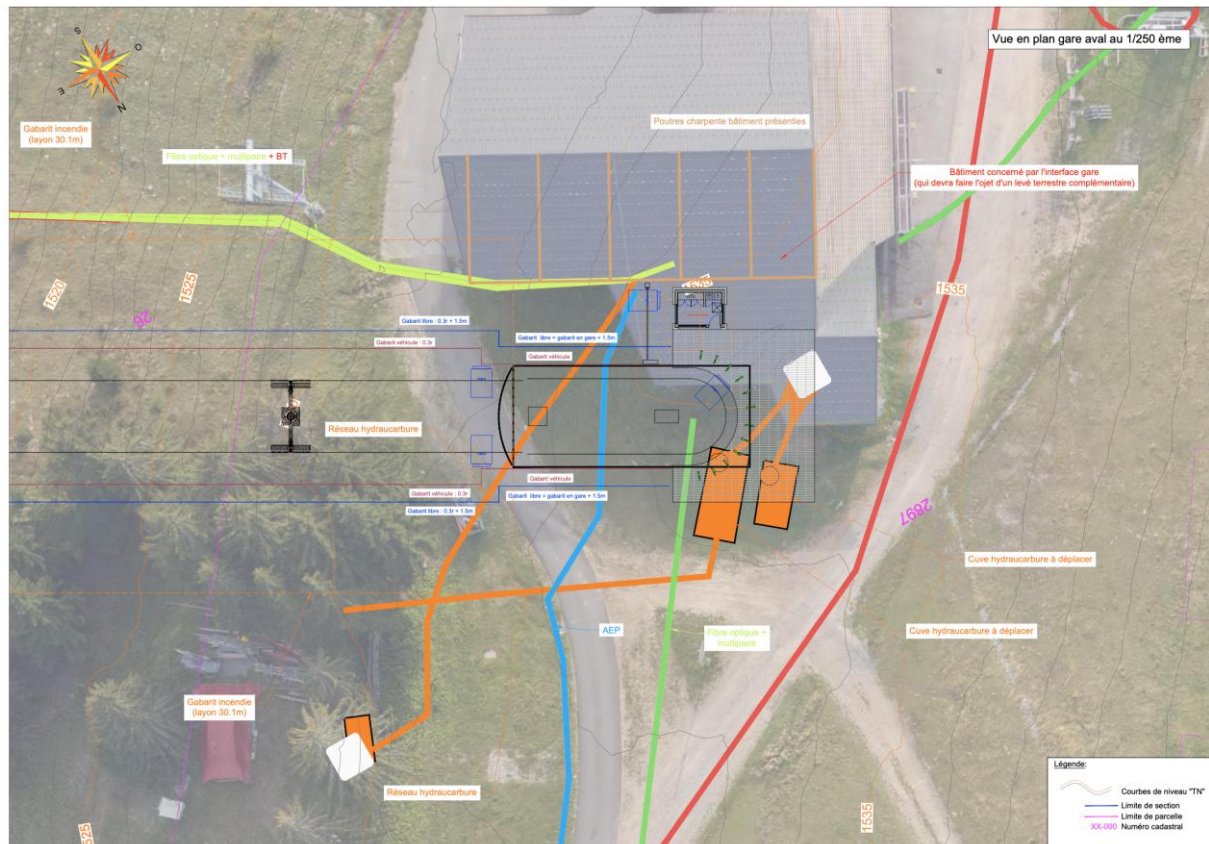


Le phasage de l'opération envisagé par ENEDIS est le suivant :

- 2025-2026 : changement de la TC de CHERY avec destruction de la G1 qui abrite le poste mixte TELECHERY n°74134P0036 et abandon du C2 au profit d'un C4 de 250 kVA ;
- Février 2025 : Demande à faire via le formulaire de DO HTA ENEDIS ;
- Été 2025 : DO du poste public avec conservation de la partie privée pour le C2 le temps de la construction.

1.3.2. Gare Amont

En gare plusieurs réseaux de l'exploitant sont à dévier pour le besoin de l'opération.



Réseaux en interface – gare amont

Une cuve gaz alimentant le restaurant le Belvédère (Mairie) est aussi présente à proximité de l'avant de la G2 projetée ; son emplacement exact sera à vérifier.

- Transformateur en G2

Il y a aussi un enjeu avec le poste HTA abrité dans l'actuelle G2 (sous-sol) ; il s'agit d'un poste mixte (public + privé) et il faudra prévoir le démîxtage de ce poste. L'opération consiste en la séparation physique de la partie ENEDIS publique avec la partie SOLEGETS privée

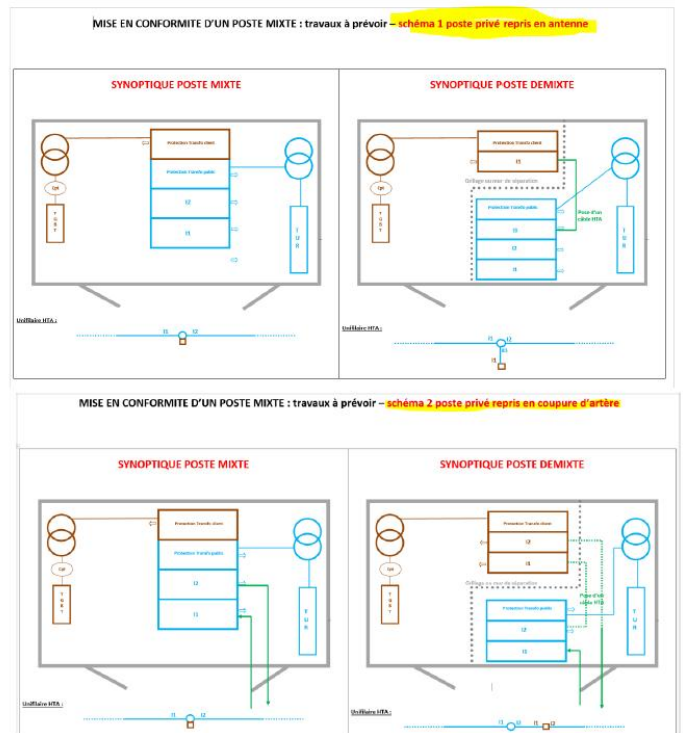
2025 : démîxtage d u poste 74026P0037 CHERY1 : a priori dans le local qui serait assez grand (en attente photos LES GETS).



Le démîxtage du poste peut se faire de 2 façons différentes en fonction des dimensions du local et ce même s'il n'y a qu'une porte d'accès.

Une convention de démîxtage sera à rédiger le moment venu qui prévoira que chacun prend à sa charge les travaux de sa partie.

Enedis prendra en charge en plus le pose des câbles HTA (en vert) + la reprise du grillage ou la confection du mur



- Réseau viaire

Outre les réseaux secs et humides, il faudra prévoir le gabarit suffisant sous la ligne pour pouvoir faire sortir une chenillette du garage N-1 (essais en journée suite dépannages).

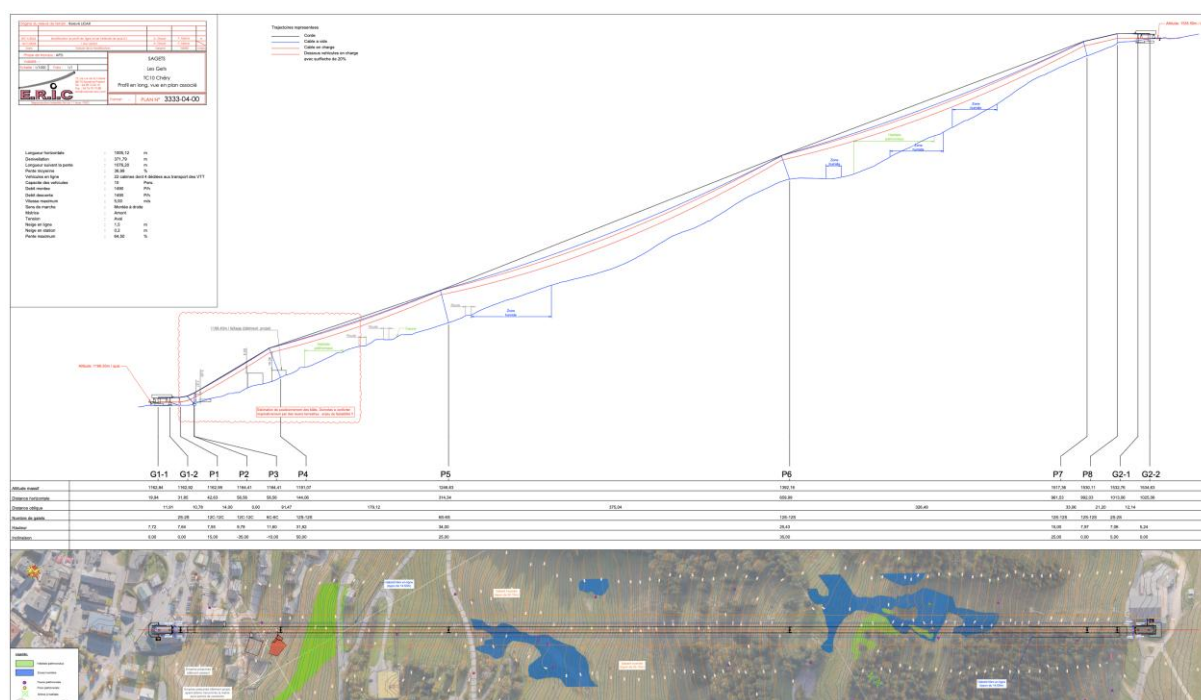
2. Télécabine du Mont Chéry

2.1. Présentation du projet

La télécabine du Mont Chéry dispose de 25 cabines, avec un débit de 1490 pphpd. Les cabines parcourent une longueur suivant la pente de 1100 m à une vitesse en ligne de 5 m/s. Les embarquements et débarquements se font dans un contour, à une vitesse réduite de 0,25 m/s à la pince. Le temps en ligne (montée) est de 3 min 40 s, et le temps total de parcours (fermeture des portes en bas à ouverture des portes en haut) est de 4 min 10 s.

2.2. Caractéristiques générales

Au stade des études préliminaires, le profil en long de la ligne est le suivant :



Profil en long de l'installation

Les caractéristiques de l'installation sont les suivantes :

Paramètre	Valeur
Débit (personnes par heure)	1490 dans les deux sens
Débits en vélos par heure (cabines dédiées)	70 à 100 vélos heure
Nombre de cabines voyageurs	25
Nombre de cabines VDV	6
Longueur suivant la pente	1 100 m
Longueur horizontale	1 005 m
Dénivelée	375 m
Temps de montée	4 min 10 secondes

2.3. Offre de transport

✓ Hypothèses :

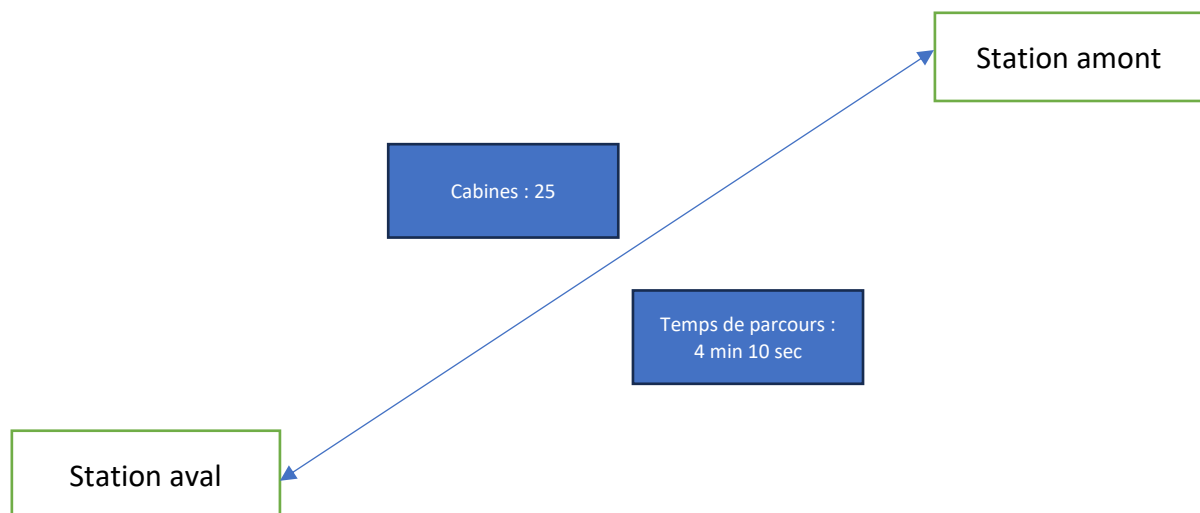
- Embarquement/Débarquement : Dans le contour.
- Largeur de la voie : 6,1 m.
- Vitesse contour pince : 0,25 m/s.
- Vitesse en ligne : 5 m/s.
- Débit : 1490 pphpd.
- Longueur suivant la pente : 1100 m.

✓ Résultats :

- Nombre de cabines en ligne : 18,21 cabines.
- Nombre de cabines en gare (amont + aval) : 5,90 cabines (2,95 x 2).
- Nombre total de cabines : 25 cabines.

✓ Temps :

- Temps en ligne (montée) : 220 s (3 min 40 s).
- Temps de parcours total (de la fermeture des portes en bas à l'ouverture des portes en haut) : 250 s (4 min 10 s).



2.4. Organisation de l'exploitation

La machine envisagée dispose des caractéristiques suivantes :

- Motrice amont / tension aval ;
- Exploitation possible de nuit avec éclairage d'ambiance aux pylônes, éclairage intérieur des cabines ;
- Stockage dans les gares ;
- Fonctionnement d'été et inter-saison avec véhicules dédiés aux vélos (VDV) ;
- Halle de remisage véhicules à vélo dans le bâtiment amont;
- Zone de maintenance pinces dans la gare amont.

2.4.1. Organisation des stations

Les stations sont organisées selon le schéma de principe suivant. L'embarquement se fait dans le contour, la montée se fait à droite. Le stockage des cabines voyageurs se fait dans les voies.

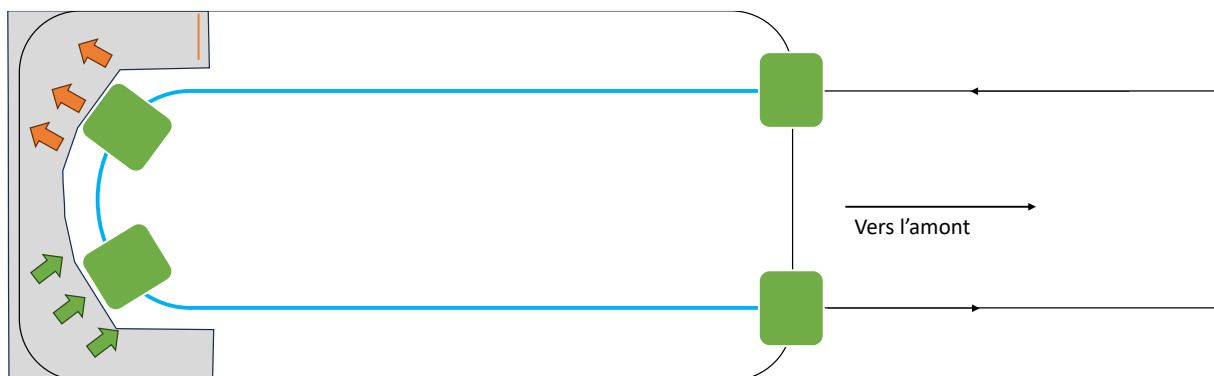


Schéma de principe d'organisation de la gare aval – En exploitation

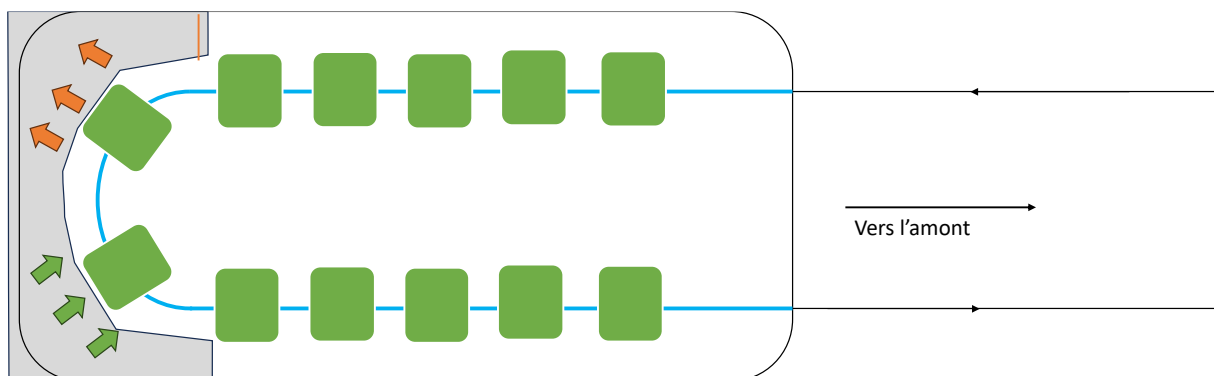


Schéma de principe d'organisation de la gare aval – En stockage

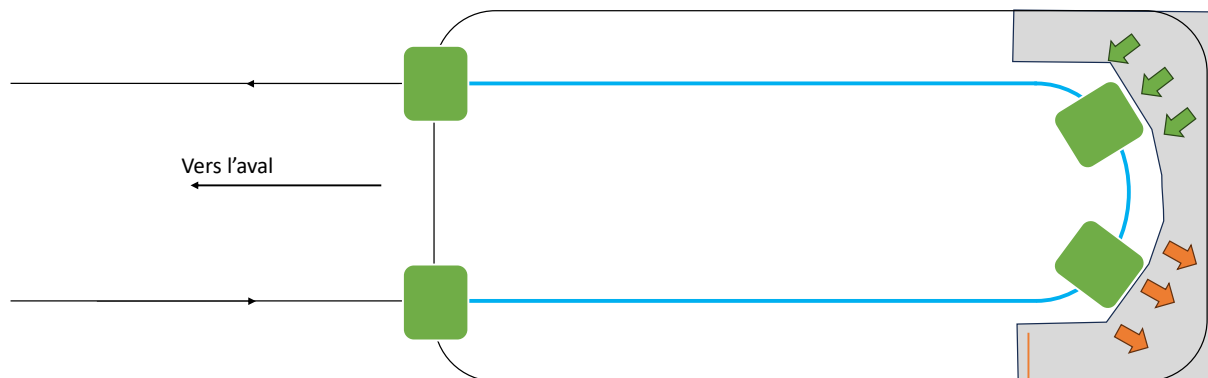


Schéma de principe d'organisation de la gare amont – En exploitation

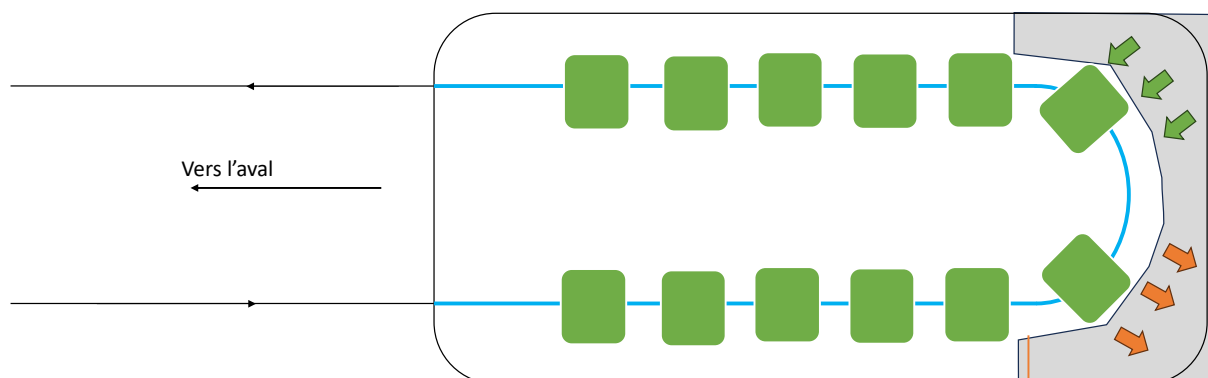


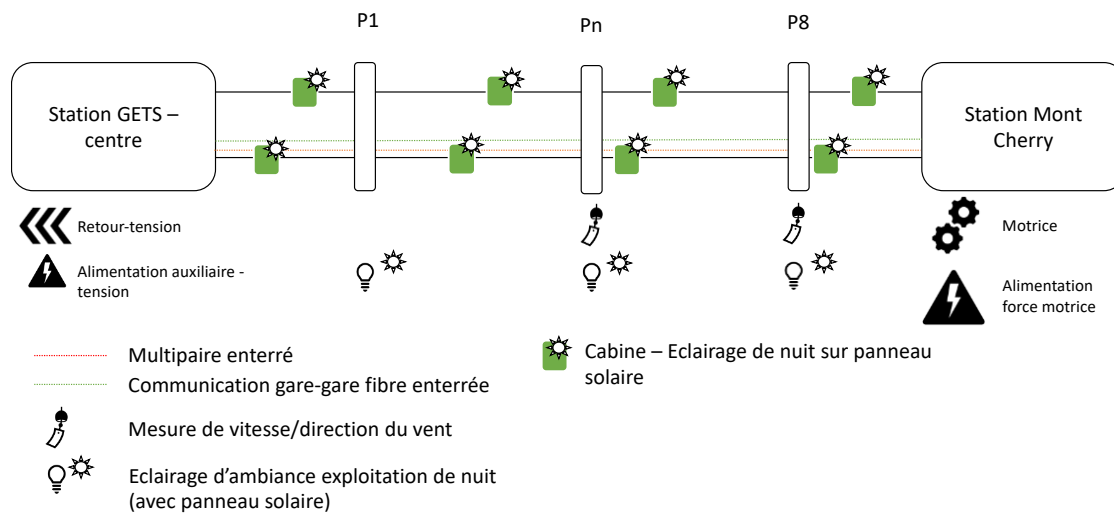
Schéma de principe d'organisation de la gare amont – En stockage

En gare amont une voie de décyclage manuelle est prévue pour la maintenance des véhicules et le stockage des VDV (véhicules dédiés aux vélos) exploités uniquement en été et inter-saison.

La voie de décyclage est située dans le bâtiment existant en lieu et place de la gare de l'ancienne télécabine. Une adaptation de la hauteur de la charpente pourra être nécessaire en fonction de la configuration finale du stockage.

2.4.2. Principe fonctionnel de la ligne

Le principe fonctionnel de communication et de raccordement des équipements est le suivant :



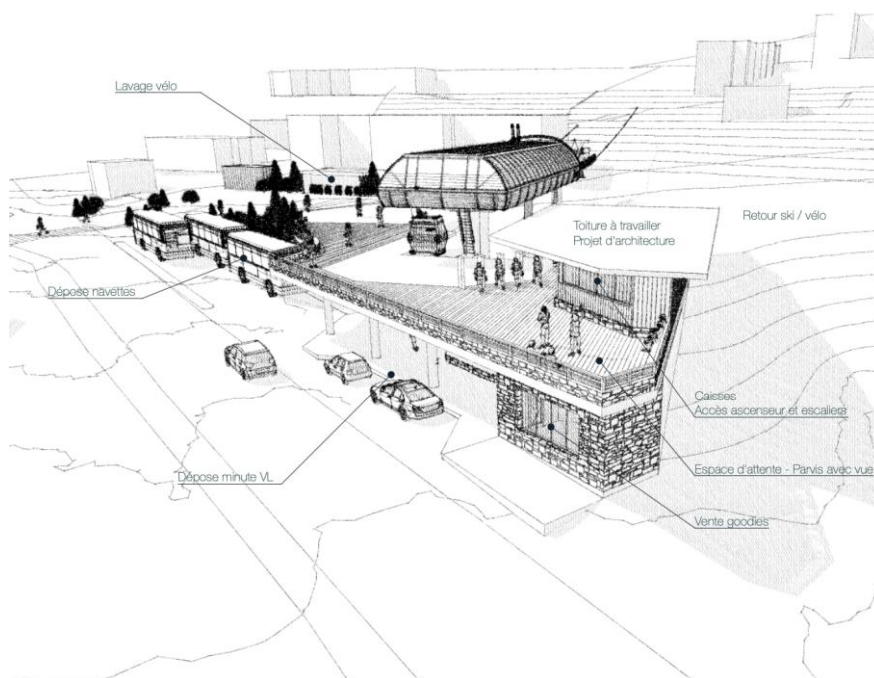
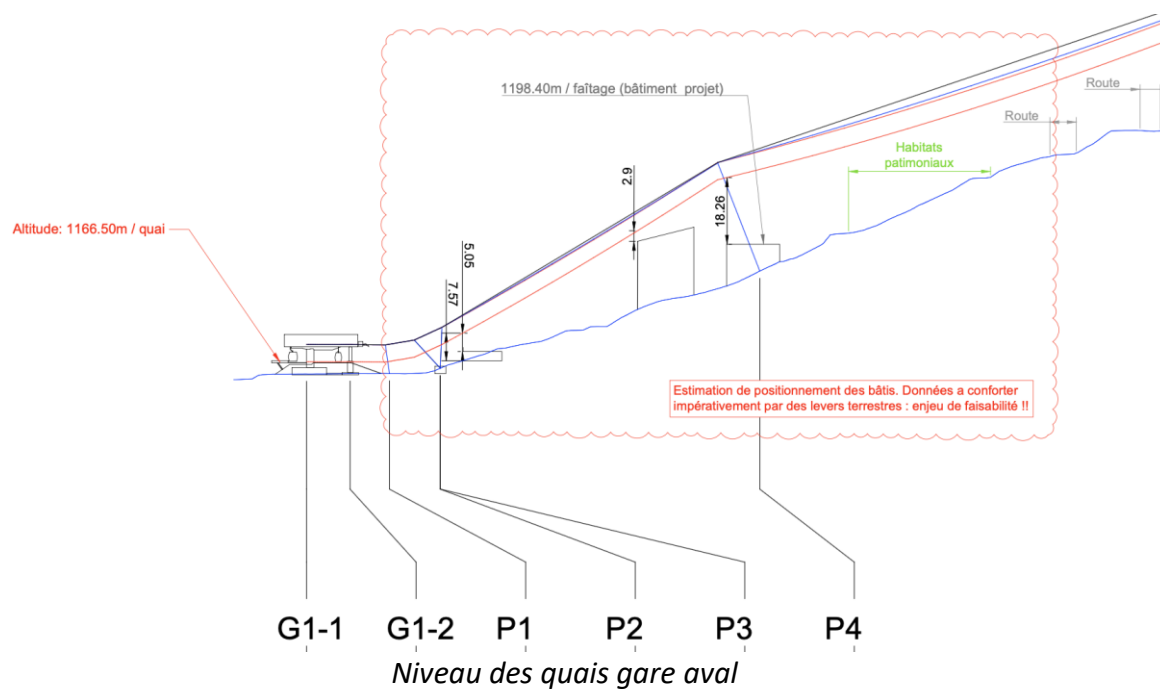
Principe fonctionnel de l'installation

Dans la mesure du possible, les fourreaux existants seront réemployés pour le passage du multipaire :

- Une FO gare-gare neuve a été tirée au printemps 2023 ; elle est de type 48 brins monomode ;
- Présence d'un multipaire pylône à pylône + 1 FO multimode gare-gare dans d'autres fourreaux (PVC D45) - pourront être abandonnés et normalement être utilisés comme aiguille pour passage de nouveaux réseaux ;
- Il y a une possibilité qu'il reste des janolènes D63 rouge en réserve (restant à récoler).

2.5. Implantation de la gare de départ

La station est implantée sur le bâtiment de l'ancienne télécabine. Le niveau altimétrique des quais est ramené à la cote de : **1166,50 m NGF**.

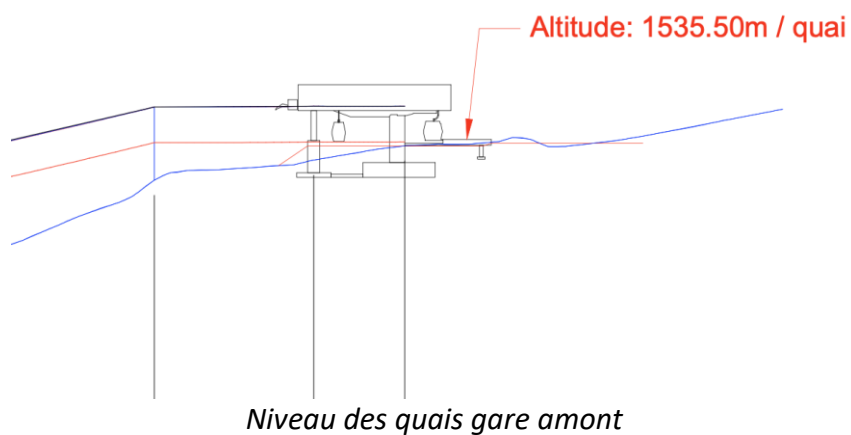


Vue d'illustration du projet – Gare aval (Atelier C)

2.6. Implantation de la gare d'arrivée

La gare d'arrivée est positionnée à côté du bâtiment actuel, l'objectif est de maintenir le bâtiment et ses fonctionnalités, seul l'appentis est déconstruit.

Le niveau altimétrique des quais est ramené à la cote de : **1535,50 m NGF**.



2.7. Interfaces principales

Élément en interface	Nature de l'interface
Croisement du chemin des Bourneaux*	La télécabine franchit ce chemin carrossable. Le gabarit routier + 1,5 m doit être tenu. Les dispositions de RM2 v3.
Route des Metrallins*	La télécabine franchit cette route carrossable. Le gabarit routier + 1,5 m doit être tenu. Les dispositions de RM2 v3.
Route du Mont Chery*	La télécabine franchit cette route carrossable. Le gabarit routier + 1,5 m doit être tenu. Les dispositions de RM2 v3.
Piste de ski	L'ensemble des zones sous la ligne à l'exception des zones de gares est skiable et damé. Un gabarit sous cabine de 5 m minimum sur terrain enneigé est à tenir (h neige 0,8 m).
Bâtis se trouvant à moins de 12 m du nu extérieur des câbles	Gabarit : Un lever des façades doit être réalisé pour confirmer la faisabilité au regard des gabarits. Un nouveau bâtiment est autorisé sous la ligne. Interface critique. Une analyse de risque incendie doit être conduite.
Végétation	Un layon de 15-16 m doit être tenu dégagé de végétaux. Cela devra faire l'objet d'un dossier de défrichage.

Conformément à RM2 A3 – 7.7.3.3.2 le trafic sur ces voies est considéré comme marginal :

Catégories de véhicule	Limite en TMJA (total dans les deux sens) pour TPH monocâbles
Véhicules légers, autocars/autobus considérés séparément	200 véhicules / jour
Poids lourds, Transports de Matières Dangereuses considérés séparément	100 véhicules / jour
Raisonnement sur le trafic total	250 véhicules / jour

La réalité du trafic devra être confirmée par une mesure ou des données de l'exploitant des voiries pour le dépôt de la DAET.

Une étude spécifique de sécurité incendie devra être fournie à l'appui de la DAET.

2.8. Principe d'autorisation pour la sécurité du transport public

L'installation se trouve intégralement en zone de montagne et a vocation à desservir des sites de pratique de ski et de VTT.

Classement du terrain d'assiette du projet	Exclusivement en zone de montagne au sens de l'article 3 de la <i>loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne</i>
Règles applicables au transport public par remontées mécaniques selon le code des transports	Les règles relatives au transport public par remontées mécaniques situées exclusivement dans les zones de montagne définies à l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne sont fixées par les dispositions de la section 3 du chapitre 2 du titre IV du livre III du <u>code du tourisme</u> .

Ainsi, c'est le code du tourisme qui s'applique pour le projet, qui sera soumis :

- ✓ A Demande d'Autorisation d'Exécuter les Travaux (DAET) avant le démarrage des travaux ;
- ✓ A Demande d'Autorisation de Mise en Exploitation (DAME) avant la mise en service.

La signature des permis de construire sera confiée à la maîtrise d'œuvre dédiée aux équipements connexes.

3. Présentation des exigences programmatiques

Le Maître de l'ouvrage a défini un certain nombre d'attendus performanciers, notamment inhérents aux études d'impacts et études pré-opérationnelles.

Les attendus sont précisés ci-dessous :

Comme cité précédemment, la technologie utilisée pour cette installation est une télécabine monocâble débrayable équipée de véhicules 10 places assises.

3.1. Configuration des véhicules – véhicules voyageurs

La configuration des véhicules n'impose pas la présence de personnel d'accompagnement dans les cabines. Les cabines seront fermées.

L'accessibilité des véhicules aux personnes à mobilité réduite doit être totale, sans nécessiter de recours à des modes de fonctionnement ou d'exploitation spécifiques à cette catégorie de personnes.

Les véhicules sont conçus pour permettre le transport de vélos, à cet effet les banquettes sont relevables sur action du personnel d'exploitation. Le transport des vélos se fait en priorité à l'intérieur des cabines.

Le niveau de pression acoustique (L_{aeq}), relevé à l'intérieur des cabines est inférieur à 70 dB(A) mesuré pendant 30 secondes. Les conditions de mesures de bruit sont définies par la norme ISO 3381 : 2005. Les essais dynamiques sont effectués sur l'intégralité du parcours (passage de pylône, entrée/sortie de gare, etc.), sur un véhicule vide, en ordre de marche.

La conception des cabines est optimisée pour garantir un confort optimal aux usagers, en ligne, en station et au passage des pylônes. La liaison entre la suspente et la cabine doit être amortie.

3.2. Configuration des véhicules – véhicules dédiés aux vélos (VDV)

Les véhicules dédiés aux vélos (VDV) ont une capacité d'emport de 5 à 8 vélos. Les VDV permettent de garantir le transport des vélos en sécurité en se prémunissant notamment :

- Du risque de chute du matériel transport
- Du risque lié aux gabarits de l'installation.

Les usagers chargent et déchargent leurs vélos en autonomie sur les VDV. Si des dispositifs visant à limiter le poids ou la taille des vélos transportés sont nécessaires, des détrompeurs permettent aux usagers d'intervenir en autonomie.



Exemples de véhicules dédiés - Images Poma / Doppelmayr

3.3. Équipement des véhicules

Matériaux et finition

L'ossature des cabines est en aluminium. Les structures porteuses comportent un minimum d'assemblages soudés pour faciliter la maintenance des véhicules sans démontage.

La carrosserie des véhicules est également en aluminium, les parties métalliques sont peintes et traitées efficacement contre la corrosion. Une attention sera portée aux facteurs aggravant la corrosion sur le site : **le salage de la route et la boue liée à l'exploitation d'été. Les véhicules voyageurs comme les VDV seront conçus pour être résilients face à ce phénomène.**

Les vitrages sont teintés, ils sont particulièrement résistants aux UV et leur montage sur la carrosserie permet un remplacement aisé en cas de besoin. Les véhicules permettront une vue la plus panoramique possible pour que les usagers puissent profiter du paysage, de la vue sur le village.

Des ouvertures permettront une ventilation efficace pour l'exploitation d'été.

Le montage des éléments constituant les cabines doit être conçu de façon à éviter un accès direct à tout élément mécanique ou électrique, que ce soit à l'intérieur comme à l'extérieur (notamment concernant les mécanismes des portes automatiques).

L'ensemble des matériels et matériaux présents dans les cabines sont fixés avec des éléments de fixation anti- vandalisme.

Éclairage

Une exploitation de nuit est prévue.

L'éclairage en cabine est soumis à la réglementation (notamment la réglementation sur la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite) et aux normes en vigueur.

Tous les véhicules sont équipés d'un éclairage adapté à la taille du véhicule et aux conditions de luminosité ambiante. Cet éclairage s'active automatiquement sur détection crépusculaire. Il peut être désactivé sur le parcours entre deux stations en cas d'absence de voyageurs dans la cabine.

L'autonomie de l'éclairage est compatible avec les conditions du site, les conditions d'exploitation et la prise en compte d'une évacuation dans le cas le plus défavorable (au-delà du temps maximum d'évacuation des voyageurs).

La recharge des batteries du système d'éclairage se fera sans intervention du personnel d'exploitation.

Confort

Le système est conçu de manière à ce que l'accélération centripète ne soit pas supérieure à 2,5 m/s² au passage des supports de ligne.

Information statique

Chaque cabine comporte les informations fixes suivantes :

- ✓ L'information éventuelle concernant les cyclistes ;
- ✓ Le numéro de la cabine ;
- ✓ Les indications de sécurité réglementaire.

Information dynamique :

Les cabines pourront être équipées d'une sonorisation permettant de diffuser alternativement :

- ✓ Des informations en plusieurs langues sur le trajet au moment du départ et de l'arrivée (temps de parcours, destination, informations relatives à la sécurité...) ;
- ✓ Des informations touristiques ou commerciales ;
- ✓ La possibilité de diffuser des programmes radiophoniques.

3.4. Sécurité et Récupération des usagers

Récupération des usagers

Dans l'hypothèse d'un recours à l'évacuation verticale ou d'un cas de force majeure, le déverrouillage des cabines doit être possible depuis l'extérieur pour une intervention des secouristes en ligne.

Les cabines sont équipées d'un guide passe câble permettant de protéger les carrosseries en cours d'évacuation verticale.

Les cabines sont équipées d'appuis pour les sauveteurs sur la suspente au point médian des portes.

Diffusion de messages d'information

Des messages vocaux en direct ou pré-enregistrés doivent pouvoir être diffusés en temps réel depuis chacun des postes de commande vers toutes les cabines et stations.

L'autonomie de la sonorisation est compatible avec les conditions du site, les conditions d'exploitation et la prise en compte d'une évacuation dans le cas le plus défavorable.

La recharge des batteries du système de sonorisation peut se faire en station hors exploitation.

3.5. Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite

L'accessibilité des véhicules aux personnes à mobilité réduite doit être totale, dans le respect de la réglementation et des règles techniques applicables aux remontées mécaniques, sans nécessiter de recours à des modes de fonctionnement ou d'exploitation spécifiques à cette catégorie de personnes.

En particulier, tous les véhicules sont conçus pour permettre le transport d'usagers en fauteuil roulant. Les UFR ne doivent pas quitter leur fauteuil pour accéder aux véhicules et embarquent et débarquent en totale autonomie. Par ailleurs tous les véhicules devront être attestés conformes aux exigences essentielles du règlement du conseil Européen 2016/424 pour le transport des personnes handicapées (largeur d'accès minimale de 80 cm).

La distance horizontale entre le seuil du véhicule et celui du quai (lacune) doit être inférieure à 50 mm, sur 80 cm de largeur (a minima) axés sur la porte de la cabine.

La distance verticale entre le seuil du véhicule et celui du quai doit être inférieure à 50 mm sur 80 cm de largeur (a minima) axés sur la porte de la cabine.

3.6. Station motrice

Pour des raisons de facilité d'accès et de disponibilité d'emprises et dans un souci de réduction des nuisances sonores, la station motrice du système est placée à l'amont.

3.7. Postes de commande

Poste de conduite – Gare amont

Le PC a vocation à accueillir le conducteur.

Par ailleurs, une marche incendie, actionnable à ce poste, doit être prévue au niveau de l'architecture de contrôle-commande, comportant une commande manuelle spécifique et permettant de mettre hors service tous les dispositifs de sécurité automatiques (limité aux capteurs) qui sont de nature à diminuer la vitesse ou à arrêter automatiquement l'installation en marche d'exploitation avec le moteur principal ou auxiliaire.

Poste de vigie – Gare aval

Le PV a vocation à accueillir la vigie supervisant les embarquements débarquements en gare aval (retour). Toutes les fonctions de conduite et de retour d'alarmes et défauts doivent être disponibles à ce poste.

L'installation est conçue pour que la mise en route du matin puisse être opérée de ce poste (cyclage) avant acheminement du personnel en cabine vers la gare amont.

Le décyclage du soir est possible depuis ce poste sans présence de personnel en gare amont.

3.8. Energie

Stations

La station amont est motrice, la puissance au moteur en régime nominal est de l'ordre de 500 kW.

La station basse nécessite une alimentation BT pour les auxiliaires. L'ordre de grandeur de la puissance installée est de 70kW.

En ligne

Les pylônes sont alimentés par le multipaire enterré.

3.9. Pylônes

La structure des pylônes est la plus légère possible. Pour faciliter leur intégration dans le site, les structures sont de type mono-fût.

Chaque pylône dispose d'un éclairage dédié (tête de pylône et éclairage spécifique pour l'évacuation) avec commande sécurisée en pied de pylône et aux PC et PV.

3.10. Stations et aménagements

Conception générale

La conception des stations est soumise à la réglementation en vigueur, en particulier :

- ✓ La réglementation ERP (Article GA) ;
- ✓ La loi du 11 février 2005 ;
- ✓ L'ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

Hauteurs de neige à prendre en compte

La hauteur de neige à prendre en compte pour l'exploitation (neige damée) est de 0,20 m en station aval, 0,40 m en station amont et 0,80 m en ligne.

3.11. Conditions d'exploitation

A ce stade, la charge prévisionnelle suivante est attendue sur la ligne :

Période	Charge prévisionnelle
30 % du temps	100 % montée – 0% descente
20 % du temps	50 % montée – 50% descente
35 % du temps	0 % montée – 0% descente
15 % du temps	0 % montée – 100% descente

4. Estimation financière

A ce stade de la programmation, l'estimation financière se décompose ainsi :

Postes		Coût € HT
1	Conception	800 000 €
2	Construction téléporté	12 600 000 €
3	Locaux et bâtiments <u>nécessaires à la RM</u>	Cf. chiffrage volet bâtiment
4	Provisions, aléas et incertitudes	1 100 000 €
5	Total travaux hors aléas	13 400 000 €
6	Total projet avec aléas	14 500 000 €

NOTA :

Le chiffrage projet ne reprend pas en compte :

- Les frais de maîtrise d'ouvrage (pilotage, MOE etc...) ;
- Les Acquisitions foncières ;
- Les travaux connexes ;
- La requalification du bâtiment amont ;
- Le dévoiement des réseaux.

5. Contraintes à prendre en compte

Contraintes géotechniques – risques naturels

Les investigations géotechniques et nivologie sont à réaliser par le maître d'ouvrage.

Contraintes environnementales

Dans un souci d'optimisation du planning, il est envisagé de passer en cas par cas compte tenu du débit limité à $1490 \text{ p/h} < 1500 \text{ p/h}$.

Compte tenu de l'évolution de l'axe de la télécabine, une coupe à ras ou défrichement complémentaire de 2310 m^2 sera nécessaire. Un maintien des souches est priorisé dans le cadre des premiers échanges avec la DDT.

Contraintes de phasage de chantier

L'installation doit être opérationnelle pour l'hiver 2026/2027. Dans cette optique il est envisagé d'anticiper à l'automne 2025 :

- De réaliser le génie-civil béton de ligne sur la partie amont ;
- De réaliser le génie-civil béton de gare amont.

5.1. Présentation des contraintes de phasage et de mise en œuvre

Voici un résumé du planning pour le remplacement de la télécabine du Chéry, accompagné des principales étapes :

- **Études et diagnostics** (janvier - mai 2025) :
Diagnostic écologique, rédaction des dossiers réglementaires (défrichement, cas par cas), et inventaire écologique.
- **Dépôt DAET** (mars 2025) :
La DAET est déposée mi-mars 2025.
- **Consultations et décisions administratives** (mai - septembre 2025) :
Instruction des dossiers réglementaires et études d'impact.
Consultation et attribution pour les travaux.
- **Préparation des travaux** (septembre 2025 – novembre 2025) :
Déviation des réseaux, études de profils, validation des massifs, réalisation des massifs de ligne et gare amont.
- **Construction et mise en service** (mars 2026 - décembre 2026) :
Démolition des infrastructures existantes, terrassements, montage et mise en service de la nouvelle télécabine.

Chaque étape inclut des jalons précis pour respecter les délais fixés jusqu'à la réception finale du projet fin 2026.

6. ANNEXES :

Annexe 1 : Profil en long ;

Annexe 2 : Plan de principe gare aval ;

Annexe 3 : Plan de principe gare amont ;

Annexe 4 : Aménagements connexes aval ;

Annexe 7 : Estimation des coûts d'opération ;

Annexe 8 : Profil en long installation actuelle.