

SERRE CHEVALIER PA 0051311780002**TSD6 de COTE CHEVALIER****PA2 - NOTICE DESCRIPTIVE**

**Réalisation d'un télésiège débrayable 6 places,
d'un débit de 3 000 p/h.**

Destination de l'installation :

Ce projet a pour objectif de remplacer le télésiège fixe du même nom par un appareil de conception plus fiable et plus récente permettant l'augmentation du débit ainsi que la réduction du temps de transfert entre les secteurs de Villeneuve (Fréjus et Clos Gauthier), Monestier (valons de la Cucumelle) et le secteur de Chantemerle (3000 pers/h contre 1800 pers/h à ce jour).

Cet appareil permettra également la prise en charge d'un nombre important de skieurs en provenance de Monestier et de Fréjus.

Par rapport à l'appareil de Cote Chevalier existant, le point d'arrivée de l'installation est conservé.

Le point de départ de l'appareil se trouvera en amont du télésiège du Fréjus actuel à l'intersection des pistes de Bez et des Lacets.

Dans le cadre de ces aménagements et de la réalisation de cette installation, il est prévu le démontage du Tk du Pré du Bois et du TSF de Fréjus.

Situation :

Le télésiège est implanté sur la commune de la SALLE LES ALPES dans l'emprise du domaine skiable existant de la station de SERRE CHEVALIER (voir plan de situation joint au dossier).

Descriptif général :**1. Station motrice (en gare amont)**

La gare amont est constituée d'une ossature métallique dont la couverture de gare est habillée en tôles métalliques et elle est en appuis sur 2 ouvrages de fondation en béton.

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

La station supérieure sert au débarquement des usagers côté montée.

L'accès en gare se fera obligatoirement dans les zones de circulations lentes des véhicules afin d'assurer au mieux la sécurité du personnel : positionnement de l'échelle d'accès dans la zone de circulation des sièges à petite vitesse.

Un local d'exploitation abrite le poste de conduite et de surveillance. Le poste transfo d'alimentation électrique est intégré dans ce local d'exploitation. Il est séparé du local d'exploitation par des murs en béton banché (pare feu 2 heures).

2. Station retour (en gare aval)

La gare aval est constituée d'une ossature métallique dont la couverture de gare est habillée en tôles métalliques et elle est en appuis sur 2 ouvrages de fondation en béton.

Les aires de circulation des usagers sont entièrement dégagées de toute structure mécanique et l'embarquement des usagers se fait dans l'axe.

La station inférieure sert à l'embarquement des usagers côté montée.

L'accès en gare se fera obligatoirement dans les zones de circulations lentes des véhicules afin d'assurer au mieux la sécurité du personnel : positionnement de l'échelle d'accès dans la zone de circulation des sièges à petite vitesse.

La tension est assurée par un système de vérins hydraulique.

Un local d'exploitation abrite le poste de surveillance.

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.

Les véhicules sont équipés de repose-pieds individuels avec des assises et dossiers de 2 couleurs pour permettre de faciliter la localisation des assises à l'embarquement.

Il est également prévu la mise en place de dispositifs de sécurité enfant (bavette, corne, ...) sur tous les véhicules et sur les 2 assises extérieures ligne.

4. Spécificités de l'installation

Matériel :

L'ensemble des constituants de l'installation sont neufs.

Un dispositif de simulation des essais en charge doit être installé sur l'installation. Ce dispositif doit permettre de simuler les freinages et le fonctionnement du moteur de secours en charge lors des visites annuelles de l'installation. Mise en service l'année n+1 à la charge du constructeur.

Contrairement à l'installation existante, les véhicules permettent de garantir une exploitation avec un vent de l'ordre de 23 m/s (les véhicules des télésièges débrayables ont une très bonne tenue au vent en raison de leur poids de l'ordre de 500 kg à vide contre 160 kg pour les sièges actuels).

Survol des pistes de ski :

Survol réglementaire respecté avec 1 mètre de neige au sol sur les pistes de ski indiquées sur le profil en long de l'installation.

Survol de bâtiment présentant des risques d'incendie :

En gare aval, pas de bâtiments hormis le local d'exploitation dans le gabarit relatif aux risques d'incendies.

En gare amont, le poste transfo alimentant l'installation est positionné à proximité de la gare d'arrivée. Le local sera isolé par des parois coupe-feu de degrés deux heures et également équipé de détecteurs incendie. Ces détecteurs seront reliés au local d'exploitation de la gare amont pour permettre un renvoi d'alarme dans ce local en cas de déclenchement de ces détecteurs

Mesures envisagées pour traiter le risque potentiel d'incendie de la forêt de part et d'autre du layon du télésiège :

L'installation sera 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 de forêt.

Croisement de lignes électriques aériennes :

A ce jour, l'axe de l'appareil croise une ligne électrique aérienne privée.

Afin de permettre la réalisation du projet, il est prévu que cette ligne électrique aérienne privée soit enterré au niveau du croisement avec l'axe de l'appareil sur une largeur de 15 mètres à minima de part et d'autre de l'axe ou sur la piste des Lacets jusqu'à l'intersection avec la piste de la Traversée.

Survol des obstacles fixes :

L'installation survole plusieurs râteliers pare avalanche ainsi que les filets de sécurisation en bordure de piste de ski (non représenté sur le profil en long mais qui seront pris en compte lors de la pré-implantation de l'appareil).

Le gabarit dynamique disponible sur ces ouvrages sera conforme au règlement et restera supérieur à 2,5 m.

Gabarit routier :

Respecté sur les pistes 4x4 indiquées sur le profil en long.

Croisement avec des remontées mécaniques :

Croisement avec la télécabine de Fréjus. Dans le cas présent, il est prévu que le TSD passe sous la ligne de la télécabine de Fréjus.

Dans tous les cas, le croisement de deux remontées mécaniques doit faire l'objet d'une analyse de sécurité en vue de déterminer les conséquences d'un déraillement d'une remontée mécanique vis-à-vis de l'autre. Pour un téléphérique monocâble, on considère que le câble porteur-tracteur déraille tombe dans le rattrape-câble et qu'il y reste si ce rattrape-câble est conçu pour permettre le passage d'une attache pendant le temps d'arrêt du téléphérique.

Si l'analyse de sécurité montre que le déraillement d'une remontée mécanique met en cause la sécurité des usagers de l'autre remontée mécanique, alors ce déraillement doit entraîner automatiquement l'arrêt de cette autre remontée mécanique.

A noter que l'analyse de sécurité est à la charge du futur constructeur du TSD.

Réseaux enterrés :

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

Dévers latéraux :

Certaines zones du profil en long présentent un dévers significatif qui est spécifié sur le relevé terrain.

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 règlementaires 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 amont et zone de débarquement. La surface totale du sol impactée par les terrassements est de ~18 000 m² pour ~9 400 m³ de volume de déblai utilisés en remblai sur la piste de ski adaptée à proximité.
- Terrassements pour implantation de la gare aval et zone d'embarquement des skieurs venant des pistes Bez et Lacets. Le remblai sera réalisé par terre armée. Le volume de remblais nécessaire pour la réalisation de la plateforme de départ sera prélevé sur une zone d'emprunt située à proximité, sur la berge opposée à la gare de départ. La surface totale du sol impactée par les terrassements est de ~31 000 m² pour ~76 000 m³ de volume de déblai dont seulement ~3 300 m³ seront utilisés en remblai sur les pistes à proximité. Le volume qui sera prélevé sur la zone d'emprunt est de ~15 300 m³ et ce même volume sera substitué par une partie des déblais excédentaires issus de la gare aval. Le reste des déblais excédentaires, soit ~57 400 m³, seront transportés et mis en place sur la zone de compression existante.
- Terrassements pour reprofilage de la zone de compression au croisement du torrent de Fréjus. Le reprofilage de la zone de compression s'effectuera avec les déblais excédentaires issus de la gare aval. La surface totale du sol impactée par les terrassements est de ~17 650 m² pour ~100 m³ de volume de déblai et ~57 500 m³ de volume de remblais dont ~57 400 m³ issus de la gare aval. Les travaux de terrassements aux abords de la zone de compression prévoient également la couverture du torrent de Fréjus avec une buse métallique DN1500 sur 60 mètres linéaire. Ces travaux permettront d'économiser significativement la consommation en eau nécessaire pour l'enneigement de ce tronçon de piste.
- Réaménagement des pistes de ski existantes pour raccordement aux plateformes d'embarquement et de débarquement du télésiège neuf avec adaptation du réseau de neige de culture existant (les travaux de pistes font l'objet d'un dossier DAAT spécifique).
- Terrassements pour l'élargissement de la piste Lacets. La création du TSD Côte Chevalier va considérablement augmenter le nombre de skieurs sur ce tronçon de piste. De ce fait, il est nécessaire d'élargir la piste de ski existante pour pouvoir accueillir ce nouveau débit de skieurs. La surface totale du sol impactée par les terrassements est de ~40 550 m² pour ~47 550 m³ de volume de déblai utilisés en remblai sur la piste de ski.

- Déboisements nécessaires pour la construction du télésiège neuf (réalisation d'un layon dans la zone boisée existante de l'installation) et pour la réalisation de la piste Lacets. Les déboisements font l'objet d'un dossier de demande de défrichement spécifique.
- Construction des locaux d'exploitation amont comprenant un local de conduite au niveau de la zone de débarquement avec poste transformateur, local de puissance et groupe électrogène de secours du télésiège.
- Construction du local de conduite aval du télésiège.
- Réalisation des alimentations électriques enterrées BT neuves en gare aval et gare amont pour alimentation des locaux neufs (~100 ml pour les 2 gares).
- Pas de réalisation de tranchée sous la ligne (les multipaires sont aériens).
- Dépose des constituants du télésiège fixe 3 places de Cote Chevalier existant avec évacuation de l'ensemble du matériel pour ferrailage et recyclage et enfouissement des têtes des massifs bétons de fondation.
- Dépose des constituants du téléski du Pré du Bois existant avec évacuation de l'ensemble du matériel pour ferrailage et recyclage et enfouissement des têtes des massifs bétons de fondation.
- Dépose des constituants du télésiège de Fréjus existant avec évacuation de l'ensemble du matériel pour ferrailage et recyclage et enfouissement des têtes des massifs bétons de fondation.
- Locaux d'exploitation existants : les locaux d'exploitation existants du télésiège et du téléski à démonter sont détruits avec évacuation pour recyclage de l'ensemble des gravats ou stockés pour récupération par l'exploitant (seulement pour les locaux en bois transportables).
- Pas de nécessité d'aménagement des pistes 4x4 d'accès existantes en gare aval et amont des installations existantes à démonter (pistes déjà existantes).

Consistance des travaux de terrassement

Avant les terrassements, la terre végétale du site sera décapée, stockée afin d'être réutilisée à la fin des travaux, comme support de développement pour les semences utilisées. La terre végétale sera décapée sur l'emprise des déblais et des remblais.

Les déblais seront exécutés mécaniquement. L'utilisation de la pelle à chenille pour les zones pentues sera privilégiée par rapport au bulldozer, pour un meilleur contrôle du glissement éventuel des matériaux.

Les talus seront limités à 3H/2V (33,4°) pour les faibles hauteurs de talus (< 5 m). Pour les talus plus importants présentant des contraintes géotechniques plus importantes, les pentes devront être de 2H/1V (26,5°).

En terrain de toute nature, les fonds de fouille seront parfaitement arasés aux différents niveaux demandés.

En amont du talus en déblais en gare aval, une tranchée drainante sera réalisée afin d'intercepter les venues d'eau de faible profondeur.

Selon les venues d'eau constatées, le drainage et la stabilité de talus en déblais sera assurée par la réalisation d'éperons drainants.

Sur les zones correspondantes le sol sera préparé pour recevoir les remblais. Avant mise en remblais, une banquettes destinée à asseoir le remblai sera réalisée.

Sur les préconisations du géotechnicien, des bèches drainantes et tapis drainants seront réalisés suivant les campagnes de reconnaissances réalisées en phase étude et en phase chantier.

Les remblais seront réglés à la pente maximale de 3 pour 2, ils seront compactés et seront raccordés harmonieusement au terrain naturel.

Au niveau de la plateforme de la gare aval du télésiège, les remblais seront renforcés avec réalisation d'un parement raidi. Le dimensionnement a été réalisé dans le cadre de la mission géotechnique G2 et sera vérifié lors des missions G3 et G4.

Un soin tout particulier sera apporté à la mise en place de ces remblais, pour éviter les glissements de terrain potentiels.

La couche de terre végétale sera répandue avec une finition différente pour les talus et les pistes.

Les talus en déblais en gare aval seront revêtus d'une toile en fibre de type toile coco permettant de limiter les phénomènes d'érosion et améliorer la prise de l'enherbement.

L'ensemble des terrassements est équilibré à l'échelle du projet et ce dernier a été imaginé de façon à réduire au mieux les déplacements de matériaux in situ.

Les surfaces terrassées seront traitées de façon à obtenir un aspect régulier et plat pour les parties sensiblement horizontales : les parties en pente pourront présenter des irrégularités et les hauts de talus seront « arrondis » sur environ 1,5 m. Toutes les surfaces terrassées seront unies, exemptes de souches apparentes et de grosses pierres ou blocs sauf directives particulières dûment consignées.

Pour les talus, un modèle irrégulier sera recherché, dans la mesure où il n'induit pas de terrassements supplémentaires par rapport au projet initial. Il sera préconisé de ne pas lisser ni tasser les talus avec le godet de la pelle mécanique.

La gestion des eaux superficielles sera assurée par :

- la réalisation de fossés en pied de talus en déblais,
- la réalisation de cunettes (ou revers d'eau) en travers de la piste avec une pente aux alentours de 10 %,
- la mise en place de buses de type ecopal en traversée de piste,
- la mise en place de caniveaux acier sur les talus pour canaliser les eaux jusqu'aux cours d'eau.

Il sera réalisé un concassage et un enherbement de l'ensemble des zones terrassées pour réalisation des plateformes de gare ainsi que des pistes de ski de raccordement à ces plateformes.

L'ensemble des zones terrassées sera végétalisé par semis.

L'ensemble des talus fera aussi l'objet d'un enherbement. Les enherbements seront constitués de semis adaptés à la végétation sur site et une seconde passe sera réalisée un an après la première passe en cas de mauvaise reprise des graines.

Les réseaux neige existants seront repris pour être adaptés aux nouveaux aménagements.

Consistance des travaux de couverture du torrent de Fréjus

Avant le début des travaux, la quantité et l'épaisseur de « terre végétale » seront évaluées grâce à des carottages du sol permettant de définir précisément les modalités de décapage et de stockage.

Avant les terrassements, la terre végétale du site sera décapée, stockée afin d'être réutilisée à la fin des travaux, comme support de développement pour les semences utilisées.

Dès que cela sera possible, la récupération des touffes de végétaux sera exécutée afin d'être réutilisées sur le site après le terrassement.

Avant la réalisation de travaux de terrassements dans le cours d'eau de Fréjus, les eaux seront déviées de manière à limiter l'entraînement de fines en aval.

Le torrent de Fréjus sera dévié par la création d'un talweg parallèle durant les travaux de busage, ou il sera dévié au droit de l'entonnement par un busage provisoire qui passera sous l'entonnement et qui sera condamné à la fin des travaux.

Les déblais seront exécutés mécaniquement. L'utilisation de la pelle à chenille ou pelle araignée pour les zones pentues ou sur les talus, limitant ainsi la création d'accès de chantier. Les talus seront limités à 1H/1V dans les zones où la hauteur est inférieure à 3m ou 3H/2V (33,4°).

En terrain de toute nature, les fonds de fouille seront parfaitement arasés aux différents niveaux demandés.

Les buses en acier seront levées et positionnées à l'engin mécanique sur un lit de pose. Les buses seront soudées puis celles-ci seront vérifiées avant remblaiement.

Les remblais seront mis en place et compactés par couches successives d'épaisseur 20 ou 30 cm, afin d'assurer un remblaiement uniforme sans déformer le busage.

Dans les zones à forte pente, un soin tout particulier sera apporté à la mise en place de ces remblais, pour éviter les glissements de terrain potentiels. Pour cela les remblais seront mis en place par couches successives avec réalisation de redans y compris toutes sujétions.

Au niveau de l'ouvrage d'entonnement, le lit du torrent de Fréjus sera pavé sur toute sa largeur avec des enrochements liaisonnés. Il sera également pavé sur toute sa largeur avec des enrochements liaisonnés au niveau du rejet, puis en enrochements libres sur la fin du chenal.

Les surfaces terrassées seront traitées de façon à obtenir un aspect régulier et plat pour les parties sensiblement horizontales : les parties en pente pourront présenter des irrégularités et les hauts de talus seront « arrondis » sur environ 1,5 m. Toutes les surfaces terrassées seront unies, exemptes de souches apparentes et de grosses pierres ou blocs sauf directives particulières dûment consignées.

La couche de terre végétale à répandre sera de 20 cm avec une finition différents pour les talus et les pistes. Une fois la couche de terre végétale superficielle replacée en surface et avant le semis, le passage d'un engin à chenilles léger dans le sens de la pente sera réalisé, afin de créer des microreliefs dans le sol, perpendiculaires au sens de la pente. Ces rainures permettront de maintenir les graines semées sur le site lors des écoulements d'eau.

Réseaux divers

Les travaux de réseaux comprennent :

- Les tranchées et fourreaux pour réseaux HTA, BT, Neige
- Les tranchées et canalisation de réseaux d'eau
- Les tranchées et canalisation de réseaux d'air
- La démolition et remblaiement des regards béton existants non conservés
- La fourniture et mise en place de regards béton

Les pistes au niveau de la gare aval et de la gare amont sont actuellement équipées d'un système production de neige de culture. Les réseaux seront remplacés dans l'emprise des terrassements et les enneigeurs seront redistribués en fonction des aménagements.

Tranchée réseau neige

Le piquetage du réseau sera réalisé avec le Maître de l'Ouvrage, l'exploitant, le maître d'œuvre et l'entreprise afin de positionner le réseau conformément aux plans.

Dans le cas de présence de terre végétale, celle-ci sera décapée sur l'emprise des tranchées, sur une profondeur de 20 cm.

Elle sera mise en dépôt à proximité immédiate de l'emprise des tranchées et sera stockée en cordon en bordure de piste, côté amont, de manière à pouvoir être réutilisée aisément ultérieurement.

Il ne sera pas admis de terrassements supplémentaires et d'atteintes au couvert végétal à l'occasion de cette mise en dépôt.

Après remblaiement, l'entreprise devra légaliser le régalage de la terre végétale sur la largeur des tranchées.

Les fouilles seront descendues à l'engin mécanique jusqu'à la profondeur de 1.70 m.

La largeur théorique de tranchée sera de 1.40 m

Le fond de fouille sera parfaitement arasé à la pente prévue et sera purgé des cailloux de façon à offrir une surface parfaitement plane, sans parties saillantes ou creuses susceptibles de placer la conduite, le câble ou le fourreau, en porte-à-faux ou de la poinçonner.

Les déblais extraits seront réutilisés en remblais. Le premier remblai sera toujours fait manuellement avec des matériaux fins.

Après enrobage de la canalisation les tranchées seront remblayées à l'avancement avec les déblais récupérés.

Le matériau compacté sera arasé au niveau de la forme en place.

Dans la tranchée, afin d'assurer la distribution électrique de la télécommande et l'évacuation des purges, il sera fourni et mis en œuvre :

- Fourreaux et tuyaux DN 110 annelés extérieurement, lisses intérieurement et aiguillés fil nylon :
 - 1 fourreau pour les courants faibles (jaune)
 - 1 fourreau pour les courants forts (rouge)
 - 1 fourreau en réserve.
- Grillage avertisseur
- Tuyau perforé DN 100 avec chaussette en géotextile non tissé pour assurer le drainage des regards (mise en place en fond de regard)

Réseau d'eau

Elles seront soudées de type sleep joint (manchette isotherme avec joint E à 2 chambres), revêtues intérieur en époxy et extérieur en polyéthylène ou fonte verrouillée.

Pression nominale 100 bars.

Réseau d'air

Les réseaux air seront réalisés en tuyau PEHD PN 10 Bars assemblés par manchons thermosoudés.

Regards

Les regards neige mis en place seront en béton – Dimension minimum 1,20 x 1,20 – Hauteur minimum 1,20 m au-dessus de la génératrice supérieure du plus gros tuyau, avec échelon d'accès et rehausse éventuelle dues au déport dans le talus pour éviter les coulées de terre dans le regard.

Elargissement de la tranchée au droit de chaque regard à 1.80 m.

Dans le cas de regard de sectionnement, les dimensions de celui-ci seront de 2.00 m x 2.00 m x 2,00 m ht, en béton armé.

Elargissement de la tranchée au droit de chaque regard à 2.40 m.

L'accès aux regards sera protégé par un capot, numéroté au ras du sol en acier galvanisé à chaud, y compris dalle de réduction en béton armé si nécessaire pour les regards de vidange.

Câblage électrique

Tous les câblages assurant la liaison entre les regards (commande et puissance) y compris point bas et la transmission des informations seront assurés par câble électrique de section 16mm² et câble multipaire.

Contenu des regards

Chaque regard comportera un hydrant d'eau et d'air motorisé modulant pour la Haute Pression ou la Basse Pression, avec purge automatique à la fermeture et permettant le branchement d'un enneigeur.

Afin de permettre le démontage de la vanne, il sera prévu dans chaque regard sur l'eau et l'air, une vanne acier encagée à boisseaux sphérique, permettant le démontage de la vanne automatique.

Chaque regard comportera également un coffret électrique étanche pour alimenter la vanne de regard avec disjoncteur 30 mA.

Enneigeur de type perche

Les enneigeurs seront de type perche 10 m, possibilité de réglage de la hauteur par vis sans fin ou vérin et blocage en position (hauteur et rotation).

Flexibles intégrés au socle de l'enneigeur.

Matelas portefeuille de protection à fermeture par sangle, siglés avec le nom et le logo de station conforme à la norme NF S52105.

Enherbement

Les tranchées et d'une manière générale, les zones impactées, seront revégétalisée par des plans et graines d'espèces végétales locales.

LISTE des INTERVENANTS

Maître d'Ouvrage, Exploitant :

SCV Domaine Skiable
LE SERRE D'AIGLE
05330 SAINT CHAFFREY
Tél : 04 92 25 55 00
Fax: 04 92 24 72 02

Représenté par P. ARNAUD

Maître d'œuvre « Remontées mécanique » :

E.R.I.C
13 Bis rue de la Tuilerie
38000 GRENOBLE
Tél : 04 38 12 35 10
Fax : 04 76 70 19 88

Représenté par A. FRAYSSINET

Maître d'œuvre « Aménagements pistes et réseaux » :

AD2i
Bat. E2, Parc d'Ariane
11 Bd de la Grande Thumine
13090 AIX EN PROVENCE
Tél : 04 42 20 88 89

Représenté par G. BERNIER

Constructeur :

Non désigné à ce jour

Génie civil, montage :

Non désigné à ce jour

BCT :

TRANSCABLE - HALEC
15 rue Alain Fournier
38920 CROLLES
Tél : +33 4 76 08 82 83
Fax : 33 4 76 08 87 00

Représenté par B. ALLAIN

Géotechnicien :

SAGE
BP 17, 2 Rue de la Condamine
38610 GIERES
Tél : 04 76 44 75 72
Fax : 04 76 44 20 18

Représenté par F. BLANCHET

A 2 - CARACTERISTIQUES DE L'INSTALLATION

Constructeur		Non défini
Type de l'installation	:	TSD
Capacité véhicules	:	6 places
Longueur suivant la pente	:	2 165,42m
Longueur horizontale	:	2 069,44m
Dénivelée	:	521,42m
Station motrice	:	Amont
Station de tension	:	Aval
Sens de montée	:	Droite
Débit montée	:	3 000 P/h
Débit descente	:	0
Vitesse maxi	:	6 m/sec
Embarquement	:	dans l'axe
Débarquement	:	dans l'axe
Exploitation descente	:	sans objet
Période d'exploitation	:	hivernale
Exploitation nocturne	:	non
Présence tapis d'embarquement	:	non
Conditions d'exploitation	:	100 % montée 0 % descente

