



LYON - TIGNES



TC 10

AMENAGEMENT D'UNE GARE D'ARRIVEE DE TÉLÉCABINES À VAL D'ISÈRE

Installing a cable car top station in Val d'Isère

Chaque projet d'architecture a son histoire, ses aléas, ses changements de programme, ses changements de paradigme, ses imprévus, ses miracles aussi.

Every architectural project has its own history, its unforeseen twists and turns, its changes in programme or paradigm, as well as its own minor miracles.

C'est le cas du TC10 puisque, sur une proposition des architectes, la gare d'arrivée de la nouvelle télécabine s'est agrandie d'un confortable espace lounge pour accueillir les skieurs, répondre à leurs nouveaux besoins et profiter d'un site exceptionnel.

The TC10 is no exception, on the back of the architects' proposal, this cable car station actually became a comfortable lounge space to meet the new needs of skiers and take full advantage of this truly exceptional site.

Entre ouvrage d'art et lieu de détente, ce projet atypique est né du concept et de la forme du nid. Pour des raisons liées au climat de haute montagne, sa forme a dû gagner en compacité. Dans le grand paysage de cirque montagneux, il garde sa silhouette originale avec ses façades à pans coupés, un spectaculaire porte-à-faux et conserve l'idée d'une installation encore fragile et en léger déséquilibre.

Halfway between a work of art and a chill out zone, this atypical project was based on the form and feel of a nest. However, due to the mountain climate the form had to be made more compact. In this sweeping mountain setting, it has kept its original silhouette with its gabled facades and a spectacular overhang, conveying the notion of a fragile, slightly unbalanced installation perched on the mountainside.



A PANORAMIC VIEWPOINT

The tourist and mountain leisure and recreation sector has changed dramatically and so have the facilities. They are light years away from the uncomfortable, noisy ski lifts of the past.

Architecture now plays a major role in producing comfortable, contemporary spaces in harmony with the environment. Will architecture play the same role in regenerating the tourist sector as it has in driving the development of Creative Cities?

The architecture and the grandiose landscapes speak to each other. The project draws inspiration from nature and becomes a magnificent panoramic viewpoint. Nature becomes a majestic backdrop to the building.

This is precisely the case for the TC10 project.

BUREAU DE CONTROLE / BUILDING CONTROL: Veritas
BET FLUIDES / FLUID ENGINEERING: Girus
COORDONNATEUR SPS / HEALTH AND SAFETY: APS et SPS
TERRASSEMENTS GÉNÉRAUX / EARTHWORKS: Boch
GÉNIE CIVIL / CIVIL ENGINEERING: Eiffage Construction & Somerm
ÉTANCHÉITÉ / SEALING: SN Tissot
MACONNERIE PIERRES / STONE MASONRY: Yasar
CHARPENTE / FRAMING: Zanon
MENUISERIES ACIER / METALWORK: Sib-Lanty
PORTES AUTOMATIQUES / AUTOMATIC DOORS: Axed Manusa
CLOISONS, DOUBLAGES / PARTITIONING, LINING: Albert Rattin
MENUISERIES INTÉRIEURES / WOODWORK: DB'Concept
CARRELAGES, FAÏENCES, CHAPE / TILING, CERAMICS, SCREED: A tous carreaux
REVÊTEMENTS SOLS SOUPLES / SOFT FLOOR: Iser'Sol
PEINTURES / PAINTWORK: Revolta
SERRURERIES / LOCKSMITH: Ferraris & Pellegrin
ASCENCEURS / LIFTS: Kone
ÉNERGIES / ENERGY: Rosaz
PLOMBERIE / PLUMBING: Inthersanit



BELVÉDÈRE

MAÎTRISE D'OUVRAGE / CLIENT:

Val d'Isère Téléphérique STVI

LIEU / LOCATION: Val d'Isère, Savoie (73)

ARCHITECTE / ARCHITECT: SG Architecte

contact@sg-architecte.com

MAÎTRE D'OEUVRE / PROJECT MANAGEMENT: SECOBA

CONSTRUCTEUR / MANUFACTURER: DOPPELMAYR FRANCE

SURFACE / SURFACE AREA: 1 603 m²

COÛT PROJET : 3 800 000 €HT

COST OF PROJECT: €3,800,000 ex. VAT

CALENDRIER / SCHEDULE: JUIN / NOV 2015 &

JUIN / NOV 2016

RÉDACTION DOSSIER & CONTACT PRESSE / PRESS KIT &

PRESS CONTACT: Anne Rolland / contact@annerolland.fr

CONCEPTION GRAPHIQUE / GRAPHIC DESIGN:

Jeanne Dénier

PHOTOS : Romain Blanchi, Doppelmayr, Secoba

Le monde du tourisme et des loisirs de montagne a bien changé et ses équipements aussi. Ils n'ont plus rien à voir avec les remontées inconfortables et bruyantes d'autrefois.

L'architecture s'en mêle et offre des espaces contemporains, confortables, respectueux de la nature. Comme elle a été le moteur des "villes créatives", l'architecture deviendrait-elle l'outil d'un renouveau du tourisme ?

L'architecture et le grand paysage se répondent mutuellement. Le projet s'inspire de la nature et devient un belvédère magnifique. La nature devient un "fond de scène" formidable pour l'édifice.

Le projet TC10 se tient exactement à cette place.

“

Dans le grand paysage du cirque naturel, l'édifice garde la silhouette d'un chalet classique mais dynamique avec sa toiture végétalisée, ses façades à pans coupés et son porte-à-faux.

In the magnificent landscapes of the surrounding mountains, the building has the form of a traditional chalet but with an added dynamic with its green roof, gabled facades and large overhang.

THE SOLAISE NEST

The building is shaped like a nest, composed of oblong and polygon shapes, some protruding from the structure. There are no right angles and the spaces are not linear; there is nothing obvious about the project. The open space in which skiers can move about freely effectively manages the the flow of users and staff.

Externally, the angles form gables creating a contemporary take on a traditional chalet. The green roof creates coherence across the volume.



SOBRE CHOICE OF MATERIALS

The project uses a limited number of materials. These comply with the charter set out by the town of Val d'Isère: stone facings on the concrete structure, wood, glass, metal strips and modules. The light colours contrast with the dark metal of the cable car station. The external insulation is consistent with the nest concept.



SOBRIÉTÉ DES MATÉRIAUX

Les matériaux choisis sont peu nombreux. Ils respectent la charte de la commune de Val d'Isère : parement en pierres contre la structure béton, bois, verre, bandeaux et cassettes métalliques. Les couleurs claires jouent de contraste avec le métal noir de la gare d'arrivée. L'isolation par l'extérieur est cohérente avec l'idée de nid.

Programme :

Sous-sol : garage de 1 000 m² pour le stockage de 91 cabines et salle d'entretien des engins de maintenance du domaine skiable

RDC : zone d'accueil, showroom éphémère, vitrine pop-up, sanitaires hommes et femmes, pupitre de commande du télécabine

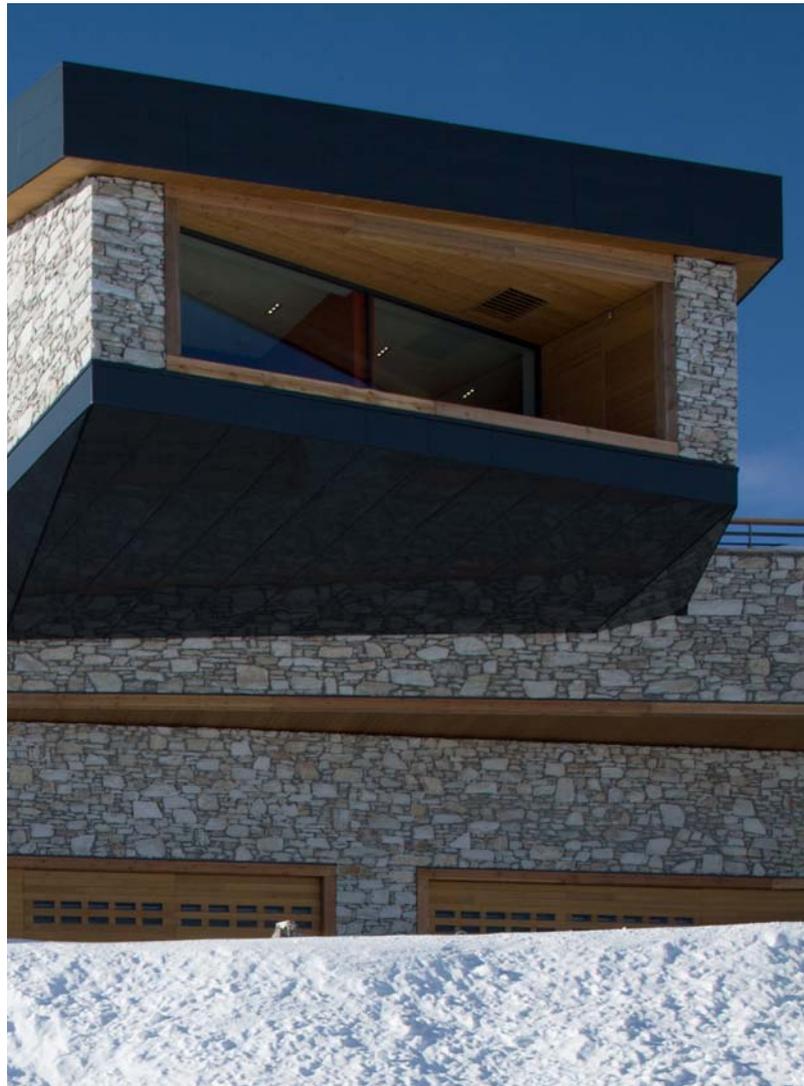
R+1 : espace lounge avec grandes baies vitrées Ouest et Est, coin hors sac, pièce de repos pour le personnel, buvette & viennoiserie

Programme:

Basement: garage 1,000 m² for storing 91 cable cars, also accommodates the maintenance area for the machines used for the upkeep of the ski area.

Ground floor: reception area, temporary showroom, pop-up display, toilet facilities, cable car control room.

First floor: lounge space with large west and east-facing bay windows, picnic room, and staff room, bar & bakery



LE NID DE SOLAISE

La forme du bâtiment vient du nid avec des formes oblongues et polygonales, saillantes parfois. Il n'y a pas d'angles droits et l'espace n'y est pas linéaire, pas d'évidence dans la découverte du projet. Le "plan ouvert" propice à la déambulation des skieurs offre une bonne gestion des flux des clients et du personnel.

À l'extérieur, les angles dessinent des pans coupés qui proposent une version contemporaine du chalet classique. La toiture végétalisée en assure une cohérence volumétrique.

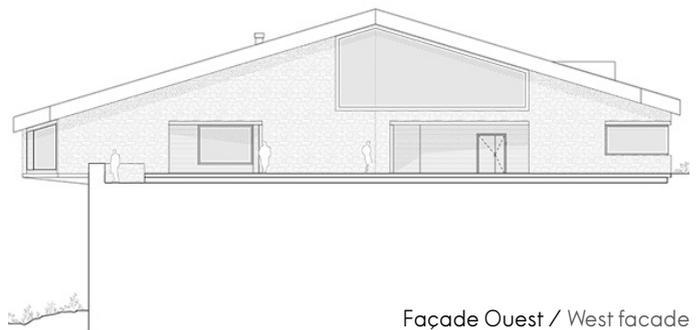
VUES SUR LE GRAND PAYSAGE



LES TOILETTES FONT SALON !

On connaît l'engouement des architectes pour réaliser, dès qu'ils le peuvent, des toilettes surprenantes, exubérantes, luxueuses ou un simple bijou d'architecture.

Dans le TC10, c'est un lieu clé et la raison majeure de la visite des skieurs. Pour agrémenter cette halte sanitaire, les concepteurs ont imaginé d'y faire salon c'est-à-dire l'installer dans un promontoire vitré avec vues sur les montagnes. L'espace habituellement "camouflé" donne ici à voir.

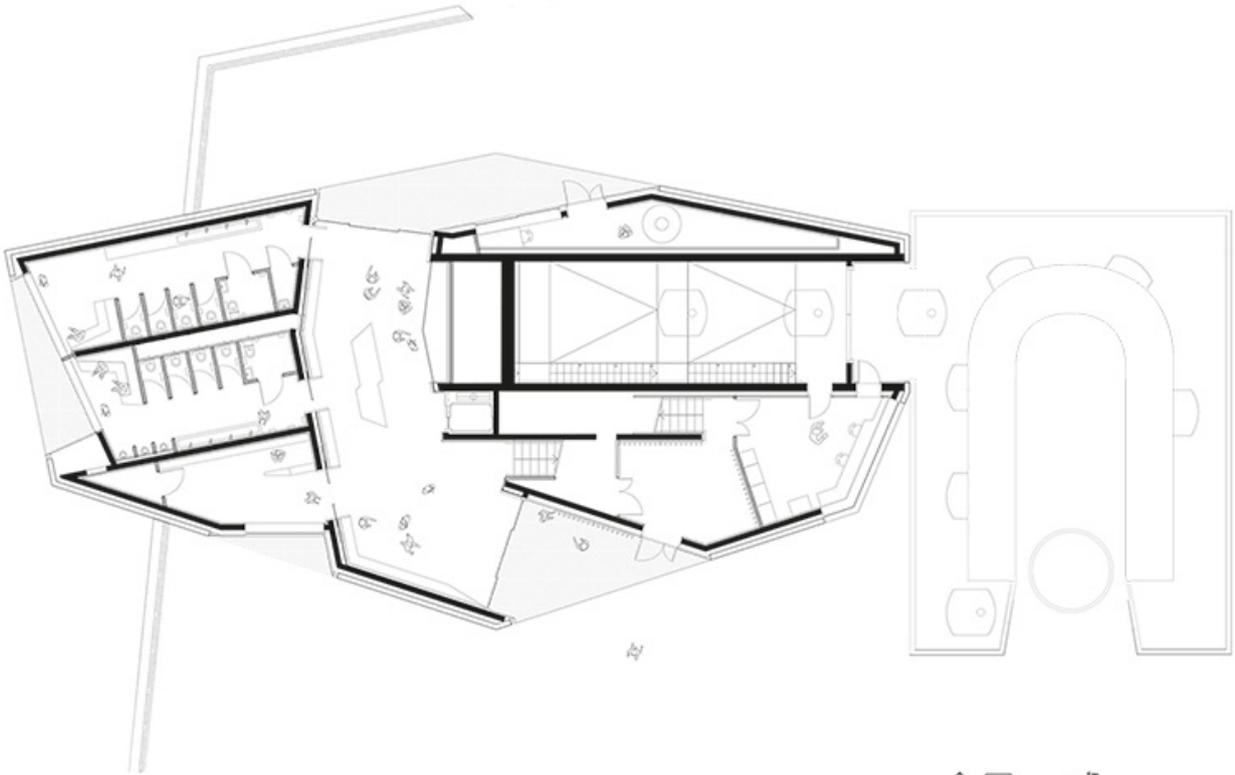


Façade Ouest / West facade

A RESTROOM IN EVERY SENSE OF THE WORD!

The trend for architects to make surprising, exuberant, luxury, carefully-crafted toilet facilities whenever they get the opportunity is nothing new. In the TC10, it is the focal point and the main reason for skiers entering the building. The designers imagined turning this restroom into a rest room - a lounge with a glazed promontory offering views of the mountains. This space which is usually hidden away, is here put on display for all to see.

VIEWS OF THE SURROUNDING LANDSCAPE

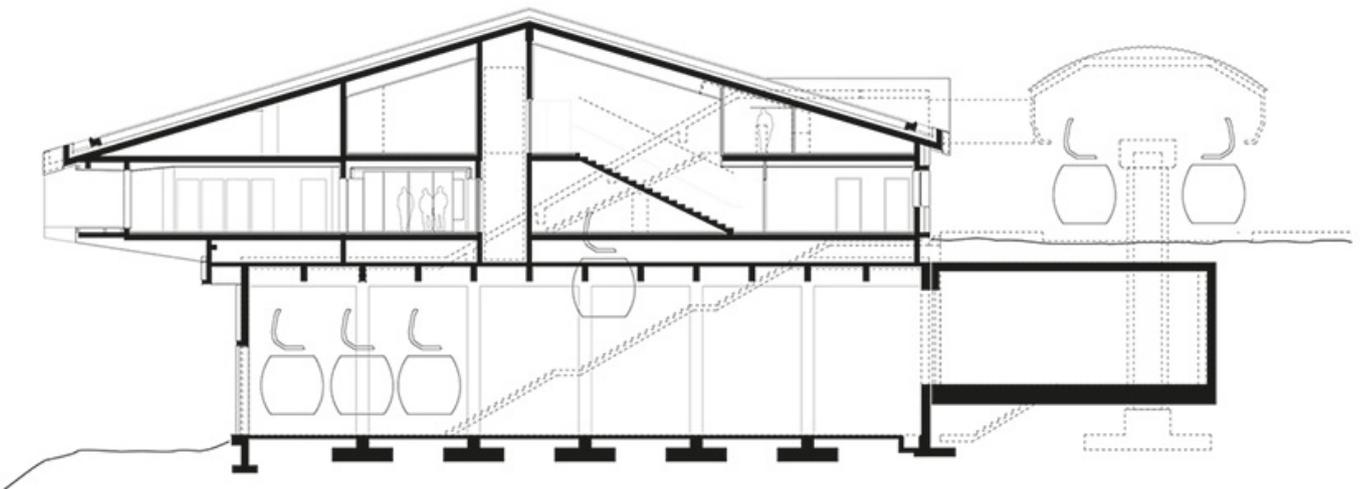


Plan RDC / Ground floor plan

“

Nous faisons référence aux symboles liés à la convivialité et au confort comme la cheminée, l'abri, le jeu pour créer des espaces adaptés aux usages contemporains de loisirs et du tourisme.

We reference symbols of comfort and fun, like the fireplace, the shelter, games, to create spaces that are adapted to contemporary leisure and tourism.



Coupe Nord / Sud - North / South section

“

*D'un hangar de stockage à un bâtiment d'accueil
et de contemplation confortable.*

*From a storage hangar to a comfortable, welcoming
building that lends itself to contemplation.*



A SHELTER: SNUG INSIDE BUT OPEN TO THE OUTSIDE

On the first floor, two huge, angled bay windows of truly astounding dimensions, running from east to west, offer a vertiginous 360° panorama. Once again, the shapes are anything but ordinary.

Inside, wood dominates. It is a light wood which accentuates the contrast between heavy (the cable car infrastructure) and light (the lounge space). It took three months to complete the interior finishings with 7 - 8 carpenters working full time.



UN ABRI, CHAUD À L'INTÉRIEUR MAIS TRÈS OUVERT SUR SON ENVIRONNEMENT

À l'étage, deux grandes baies biaisées aux dimensions époustouflantes, à l'Est et à l'Ouest, offrent un panorama vertigineux à 360°. Là encore, leurs formes échappent à la banalité.

À l'intérieur, le bois est majoritaire. C'est un bois clair qui accentue l'effet de contraste lourd (infrastructure de télécabine) et léger (espace lounge). Les travaux de finitions intérieures ont duré trois mois et nécessité la présence permanente de 7 à 9 menuisiers.





© Secoba



© Secoba



© Secoba



© Secoba

Infr/architecture :

Organisation et anticipation, outils indispensables pour un chantier très technique

“200 tonnes d'étalement ont été nécessaires pour la réalisation du porte-à-faux. Il est conforté de deux poutres voiles, d'une longueur de 45 m pour 9 m de haut. Il supporte deux niveaux de dalles et une toiture en béton coulée en place avec une pente de 30%“.

Olivier Brosset, ALPHI.

Fournisseur Eiffage.

Le projet réunit des travaux d'infrastructure pour implanter un garage de 1 000 m² dans un milieu rocheux à 2 500 m d'altitude et un projet d'architecture dont les formes n'ont pas d'angles droits, ce qui entraîne des mises au point complexes.

Le chantier s'est déroulé sur deux campagnes : de fin juin à fin novembre 2015 pour la réalisation du gros œuvre, de fin juin à fin novembre 2016 pour les lots techniques et les finitions intérieures. L'ensemble représente au final plus d'un an en continu.

SECOBA ALAIN GUILBERT



© Secoba



© Secoba



© Secoba

Ce projet très technique est motivant. Il a exigé beaucoup d'application et de travail de précision, d'exécutions de détails parfois compliqués à résoudre dans le délai imparti. La rigueur nécessaire a été prise en compte dans le travail des compagnons, grâce à des entreprises qualifiées et la formation d'équipes complètes. Organisation et anticipation ont été les outils indispensables pour la préparation des méthodologies.

C'est un des chantiers les plus haut de France et à 2 550 m, les conditions hivernales sont difficiles. Techniquement, il existe un accès facilité pour les véhicules et le transport des matériaux par le Col de l'Iseran. Nous avons d'abord débuté par des terrassements rocheux. Tous les matériaux extraits ont été réutilisés sur place.

Des mises en œuvre spécifiques de béton ont permis de réaliser des murs de 8 m de hauteur

et 35 cm d'épaisseur avec des outils de coffrage spéciaux. Une centrale à béton était installée sur place.

Un porte-à-faux spectaculaire de 5 à 7 m a été réalisé grâce à l'installation d'un échafaudage colossal, utilisé d'abord pour le coffrage du béton puis pour l'habillage de la sous-face métallique.

De même, les vitrages de très grandes dimensions, 3,80 m de haut pour 2,40 m de large et un poids de 400 kg demandent des moyens spécifiques avec une pression atmosphérique entre deux épaisseurs de verre adaptée à la haute altitude et un temps très court entre la sortie de l'atelier et le montage sur le chantier.



© Secoba



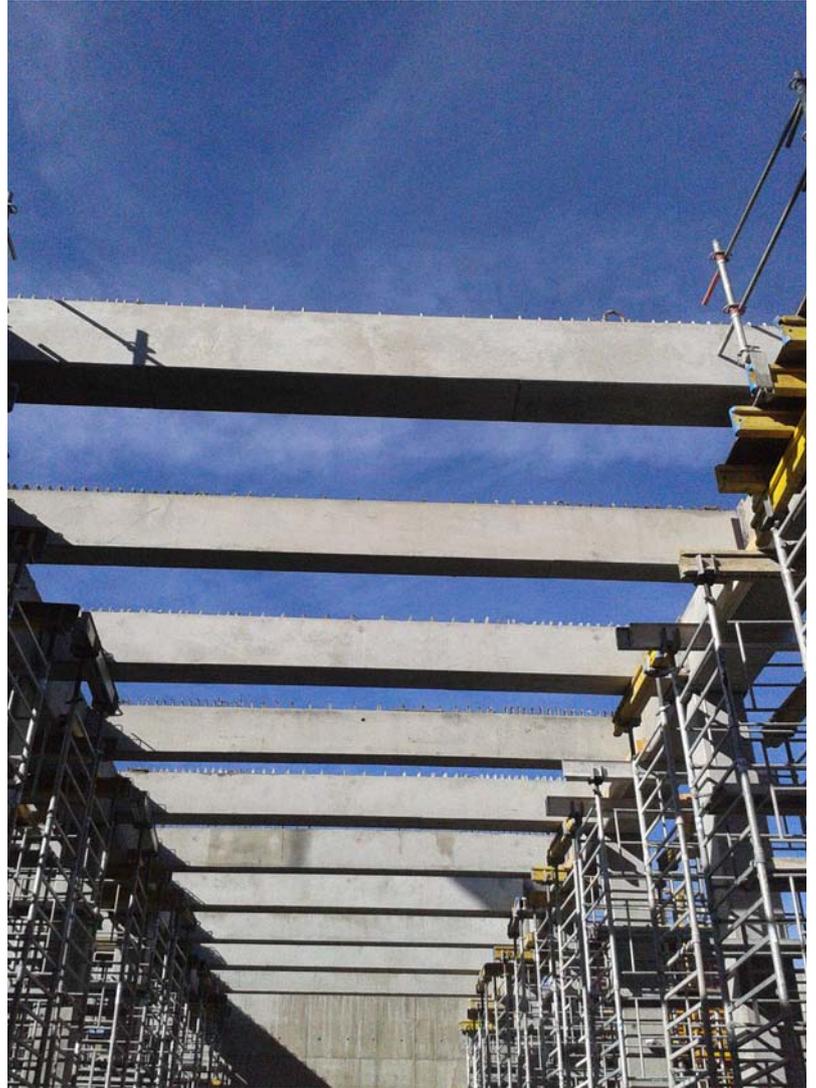
© Secoba

The overhang required 200 tons of support. It is shored up with two deep beams 45 metres long and 9m high. It supports two floors and a concrete roof poured in situ with a gradient of 30%.

*Olivier Brosset, ALPHI.
Eiffage Supplier.*

“

Organisation and forward planning, vital tools for a highly technical work site



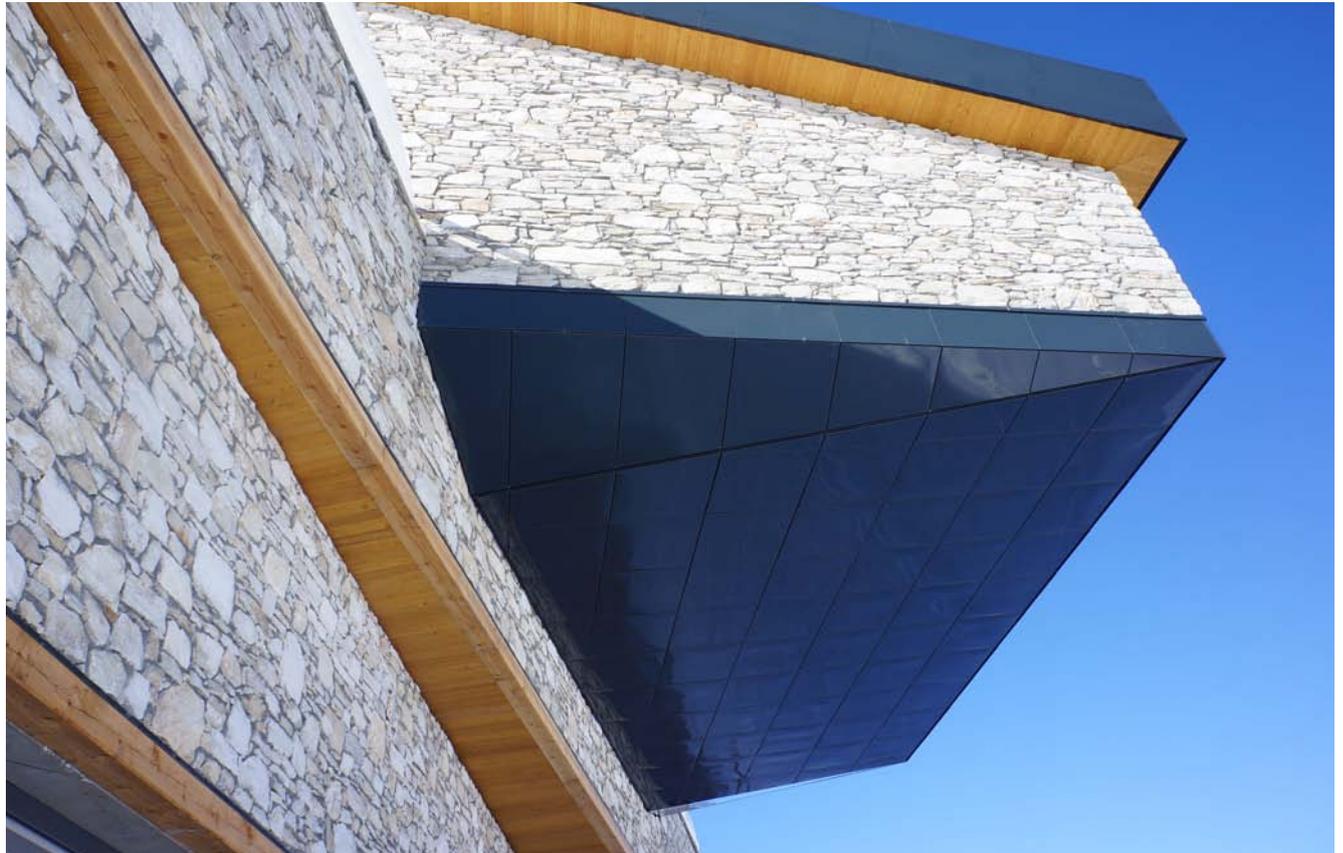
© Secoba

Infr/architecture:

The project combined the need for infrastructural work to insert a 1,000 m² garage into a rock face at 2,500 metres altitude, with an architectural project devoid of right angles, thus creating a certain complexity.

The work took place in two phases: end of June to end of November 2015 for the carcass work, and end of June to end of November 2016 for the technical installations and interior finishings. In total this represented a year of work.

This highly technical project was also highly motivating. It required working with precision and accuracy to implement the details that were often difficult to resolve in the given timeframe. This need for rigour was taken on board by the tradesmen and craftsmen, thanks to the use of highly-qualified contractors and the training of full teams. Organisation and forward planning were the key to properly preparing the methodology.



This was one of the highest work sites in France and at 2,550 metres altitude the winter weather conditions are particularly harsh. From a technical perspective, there was an access road through the Iseran pass for vehicles and transporting materials. The work started with the terracing of the rock face. All the rock extracted was used on the site.

Adapted techniques using special casing tools were used to produce concrete walls 8 metres high and 35 cm thick. A concrete mixing facility was set up on site.

A spectacular 5 - 7 metre overhang was built with the help of a huge scaffolding structure, first used for the concrete casing and then for the cladding of the metallic underside.

In the same way, the huge windows, 3.8 metres high for 2.4 metres wide, weighing 400 kg, required adapted methods. The atmospheric pressure between the two panes of glass was adjusted to the high altitude and the time between the windows leaving the workshop and them being fitted on the work site was reduced to a minimum.

“

The project combines two complementary objectives with a base buried into the rock face creating a 1,000 m² garage, used to store the TC10's 91 cable cars, and house a maintenance workshop for the piste-bashers and cable-car machinery, and a superstructure in which the architect wanted to move away from strict, set-square right angles, instead favouring sloping, convergent lines both vertically and horizontally.

The challenge of building this project at 2,550 metres' altitude and its unusual architecture brought with them specific technical, technology, methodological and time constraints.

The site and the climate meant the work had to be completed in two phases:

- from June to November 2015, for the civil engineering*
- from June to November 2016, for the envelope, technical installations and finishings.*

The programme was delivered on time ready for the opening of the 2016/2017 season.

“

Le projet conjugue deux objectifs complémentaires avec un socle enterré dans le talus rocheux pour la réalisation d'un garage de 1 000 m² destiné au remisage de 91 cabines du TC10, un atelier d'entretien des dameuses et la machinerie de la télécabine, et une superstructure dans laquelle l'architecte a voulu rompre avec l'équerre à 90° au profit de lignes inclinées et convergentes en plan et en volume.

L'implantation du projet à 2 550m d'altitude et son architecture particulière implique des contraintes techniques, technologiques, méthodologiques et de délai particulières.

Le site et le climat ont imposé deux campagnes de travaux :

- de juin à novembre 2015, pour le génie civil
- de juin à novembre 2016, pour l'enveloppe, les lots techniques et les finitions.

L'objectif de livraison pour l'ouverture de la saison 2016 / 2017 a été tenu.

Les contraintes d'accès avec le déneigement du site et des accès par une piste carrossable depuis la route du col de l'Iseran ne permettent pas de démarrer les travaux avant le mois de juin.

Pour le génie civil, l'installation du chantier nécessitait une grue à tour, une centrale à béton avec le chauffage des granulats, une aire de préfabrication et des moyens de coffrage importants pour couler des murs de plus de 8 m de hauteur avec des phases de bétonnage de plus de 30 m³. 2 000 m³ de béton et 200 tonnes d'armature ont été mis en oeuvre. Les encorbellements ont nécessité des échafaudages démontés fin novembre 2015, après le coulage de la toiture en pente et juste avant les chutes de neige importantes de la saison 2015 / 2016.

Si l'infrastructure se prêtait à la préfabrication des poutres et des prédalles, la superstructure avec son architecture particulière a été entièrement coulée sur place.

L'installation du chantier a été complètement

démontée fin novembre 2015 pour laisser place aux skieurs. Le chantier a été fermé par des façades provisoires afin de passer la saison hors d'eau et hors d'air et permettre à l'entreprise Doppelmayr de commencer les équipements techniques du garage dès le mois de mars 2016.

Pour la deuxième campagne de travaux, d'importants échafaudages ont été remontés pour réaliser des façades isolées par l'extérieur avec des parements en pierres, pierres extraites de la carrière du Manchet pour l'essentiel, les bardages bois et les habillages en cassettes métalliques.

650 m² de pierres ont été préparés sur site à la main et mis en oeuvre au mortier maigre.

Les cassettes en aluminium laqué ont été préfabriquées après un travail très précis de relevé, de plans et de préparation en atelier pour restituer sur site les lignes tracées par l'architecte sur les plans de façade.

Les vitrages sont des trapèzes de 6,80 m de long, avec des hauteurs variables de 1,20 m à 3,80 m et un poids unitaire de 400 kg. Des études très détaillées ont été nécessaires pour la conception des châssis, déportés de 20 cm des façades brutes, des vitrages eux mêmes, de leur approvisionnement et de leur mise en oeuvre.

La conception des finitions intérieures et la décoration ont été imaginées dans le même esprit que l'architecture. Ces travaux ont également nécessité un travail de mise au point des plus précis.

La réussite du chantier est le résultat de :

- la qualité des entreprises retenues
- leur engagement dans le processus de construction imposé par le maître d'oeuvre avec une phase très importante de préparation de chantier face à des délais très courts
- des hommes qui ont tous porté leur engagement dans la réussite du projet.

”



© Secoba



© Secoba



© Secoba

The difficulties in accessing the site due to the snow cover and the need to pass via the Iseran pass meant it was not possible to start the work before the month of June.

In terms of the civil engineering, the work required a tower crane, a cement-mixing facility capable of heating the granulate, a prefabrication area, and huge casings to pour walls of over 8 metres high, concreting more than 30 Wm³ at a time. In total 2 000 m³ of concrete and 200 tons of reinforcement were used. The overhangs required scaffolding support which was taken down at the end of November 2015, after the sloping roof was poured, just prior to the heavy snowfall that marked the 2015/2016 season.

Although the infrastructure lent itself well to prefabricating the beams and pre-slabs, the superstructure with its very unusual architecture was poured entirely in situ.

The work site was entirely dismantled at the end of November and the site left to the skiers over the ski season. The worksite was closed off with temporary facades to make it water and airtight for the winter season and Doppelmayr was then able to start installing the technical equipment for the garage at the start of March 2016.

For the second phase of work, extensive scaffolding was put up to construct the externally-insulated facades with stone facings (stone mainly sourced from the Manchet quarry), wooden and metal cladding. 650 m² of stones were prepared on site and set with lean mix mortar. The lacquered aluminium modules were prefabricated after very detailed measuring, mapping and preparation work in the workshop to bring to life the lines imagined by the architect for the plans of the facades. The windows are trapeziums 6.8 metres long, varying in height from 1.2 to 3.8 metres, each one weighing 400 kg. Very detailed studies were needed to design the frames, offset 20 cm from the facade, and the windows themselves and to organise their supply and installation.

The site's success was down to:

- the quality of the contractors used;*
- their commitment to following the construction process imposed by the project manager with extensive preparation work required to meet very tight deadlines;*
- the people who worked hard to bring the project to completion.*

“



DEVELOPING A STRATEGIC AREA

The development of the TC10 cable car is key to developing a second strategic area within the Val d'Isère ski area: Solaise, on the north face of Bellevarde. The decision was made to install a top-of-the-range, high-performance lift capable of transporting an incredible 3,600 skiers per hour, the total journey taking just 7 minutes 30 seconds. This means very significant flows have to be managed at both the top and bottom of the lift. New-generation, light stations are more effective than traditional cable car stations. The existing cable car and chairlift were demolished so the new project could start with a clean sheet and envisage a comprehensive solution.

Indeed, the intention is for Solaise to become a new hub within the resort, offering alternative options for less sporty clients, looking for comfort and relaxation: beginners, pedestrians or skiers who prefer a shorter day on the slopes.

DÉVELOPPER UN AXE STRATÉGIQUE

L'aménagement du TC 10 est une phase majeure du développement du deuxième axe stratégique du domaine skiable de Val d'Isère : Solaise. Il est le pendant Nord de la face de Bellevarde. Le choix d'un appareil performant et très haut de gamme affiche des capacités rares comme 3 600 skieurs par heure et une montée en 7 minutes 30. C'est un gros débit à la montée et à la descente. Les gares légères de nouvelle génération sont plus efficaces que les gares téléphériques. Le démontage de deux appareils, un téléphérique et un télésiège, a fait démarrer le projet d'une page blanche et imaginer l'aménagement d'ensemble.

En effet, Solaise devient un pôle nouveau de la station pour proposer une offre différente s'adressant à une clientèle moins sportive mais plus à la recherche de détente et de confort : les débutants, les piétons ou ceux qui privilégient une journée de ski plus courte.

La STVI est une Délégation de Service Public qui est en contrat de concession avec la commune de Val d'Isère et dont la redevance est financée à 99% par la recette des forfaits.

The STVI has a public service concession agreement with the town of Val d'Isère, the cost of which is 99% funded through income from lift pass sales.

A NEW TAKE ON RECREATIONAL SKIING

At 2,550 metres altitudes, skiers can take advantage of maximum sunlight and magnificent views of the surrounding landscape. Beginners are no longer confined to the foot of the resort, skiing in the shade on icy pistes, they have a designated area which takes pride of place in the resort. They can get back down the mountain quickly and easily with the TC10 and are not forced to take the rather difficult pistes. It puts the fun back into recreational skiing!

Solaise is intended as a place where all the generations mingle around the fire pit, a fun space with a footpath and a beginner's ski area equipped with a conveyor belt. The site connects with the Pointe des Lessières via a second conveyor belt.



RÉHABILITER LE SKI PLAISIR

À 2 550 m d'altitude, les skieurs profitent d'un ensoleillement maximal et de vues somptueuses sur le grand paysage. Les débutants ne font plus office de mauvais élèves condamnés à rester en bas de la station à l'ombre et sur des pistes verglacées mais ils s'installent au plus bel endroit de la station. Ils peuvent redescendre confortablement avec le TC10, les pistes étant ici assez difficiles.

On réhabilite le ski plaisir !

Solaise devient un lieu de rendez-vous intergénérationnel autour d'un brasero, un espace ludique et avec un chemin piéton, un espace de ski débutant desservi par un tapis roulant. Le site sert d'articulation avec la Pointe des Lessières auquel il est relié par un deuxième tapis.

DESIGN & PAYSAGE



© Doppelmayr

Gares et cabines totalement noires créent un effet très design et jouent avec le paysage majestueux. Les cabines, lestées de poids supplémentaires peuvent résister à des vents importants de près de 100km/h.

91 cabines sont stockées dans un spectaculaire garage. Là encore la recherche d'optimisation des temps permet une mise en ligne automatique de 20 minutes avec un seul opérateur. Les cabines sortent de leur peigne en cadence et en bonne position toutes les 13 secondes. C'est un gain de temps pour le personnel et la clientèle.

PRIVILÉGIER LE CONFORT

La motorisation est entièrement enterrée pour réduire la nuisance sonore au niveau des plateformes destinées au public. Les pylônes sont de facture classique mais beaucoup moins nombreux que pour l'ancien télésiège car les portées sont plus longues. Du coup, ce nouvel aménagement a permis de libérer le paysage qui était beaucoup plus encombré avec un télésiège et un téléphérique. Ces infrastructures se construisent très rapidement, en général une saison de mai à novembre. Leur coût est de l'ordre de 10 millions d'euros.



@andyparant.com



@andyparant.com

TRÈS HAUT DE GAMME

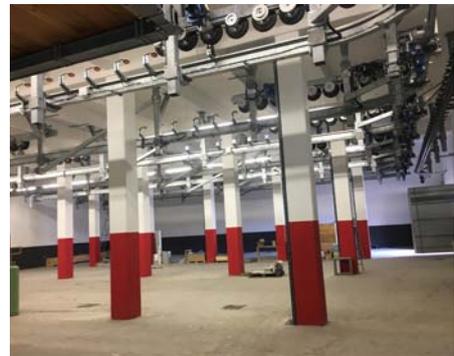
Doppelmayr est leader mondial du transport par câbles avec l'implantation d'environ 100 remontées mécaniques par an dans le monde. L'Autriche est le pays le plus prescripteur mais de nouveaux territoires comme l'Amérique du Sud ou les pays de l'Est connaissent un important développement lié au transport urbain. En France, des projets identiques vont voir le jour à Brest, Toulouse et Orléans, le transport par câbles en ville étant dix fois moins cher qu'une ligne de tramway.

“

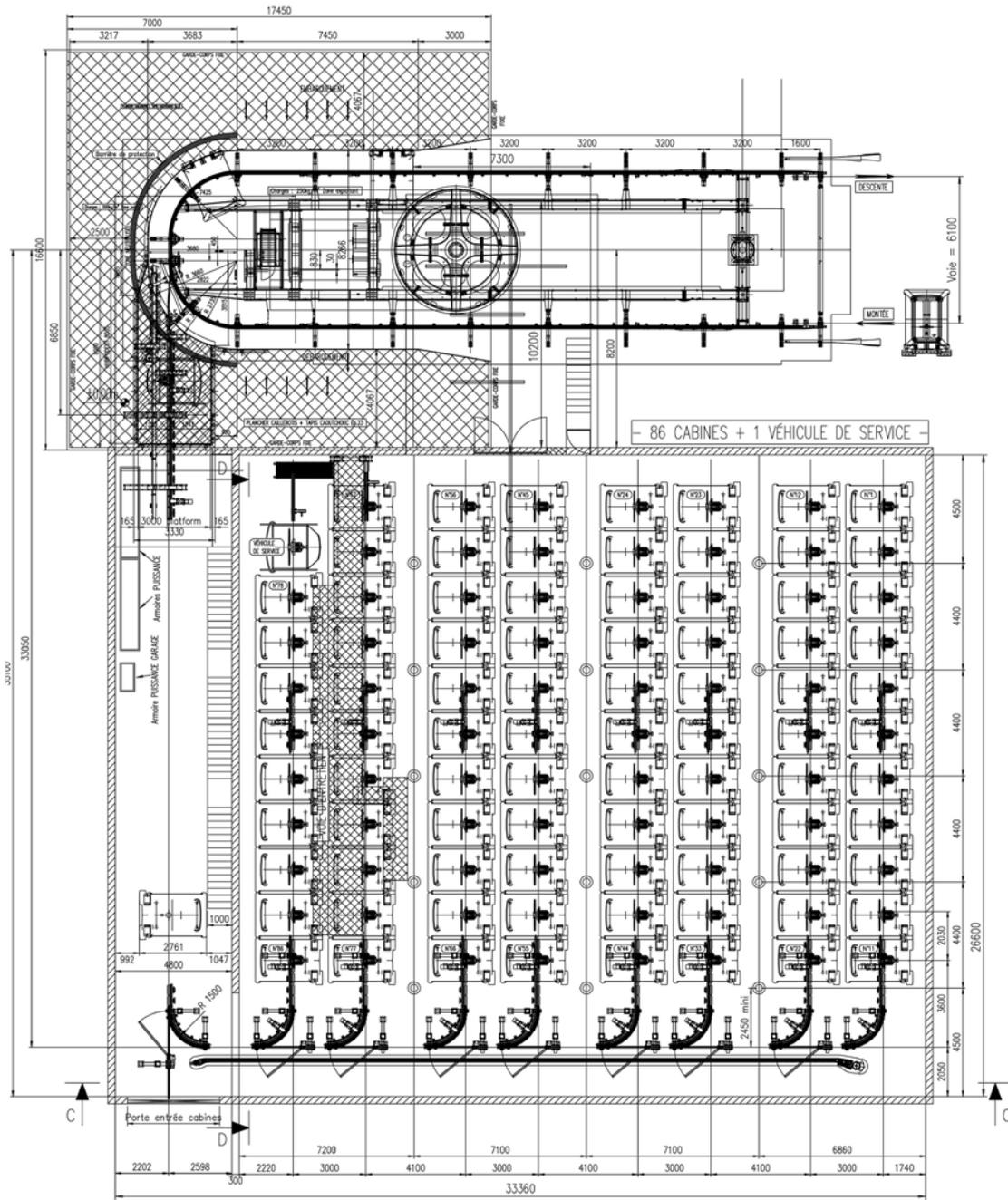
La particularité du TC10 de Val d'Isère est d'abord son débit extrêmement efficace de 3 600 personnes / heure à la montée comme à la descente et la configuration des gares qui participe à cette performance.

La particularité du TC10 de Val d'Isère est d'abord son débit extrêmement efficace de 3 600 personnes / heure à la montée comme à la descente à la vitesse de 6 mètres par seconde alors que le standard est de l'ordre de 2 400 pers /h. La configuration des gares participe à cette performance. En effet, sa forme rallongée dans la partie droite permet l'embarquement d'une clientèle plus nombreuse, à très basse vitesse, donc de manière plus confortable, alors que sur une télécabine traditionnelle l'embarquement se fait dans le contour à plus grande vitesse.

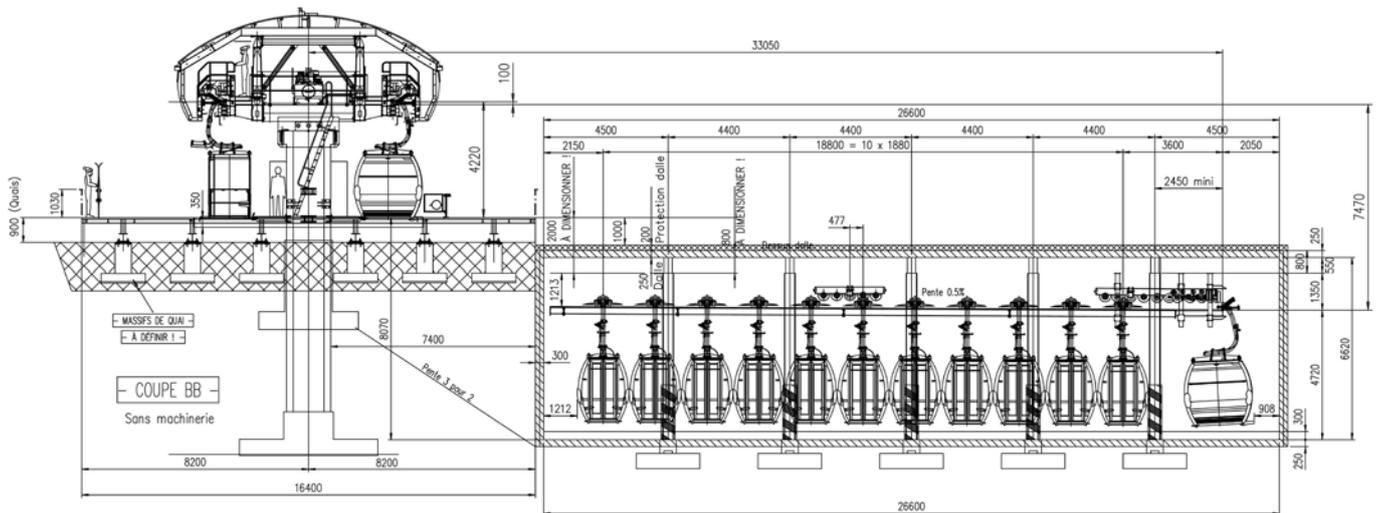
Le confort du skieur est privilégié dans ces cabines de 10 personnes de très haut standing. Elles sont équipées de sièges chauffants, disposent d'une connexion wi-fi intégrée. Deux cabines ont des planchers vitrés pour accentuer le côté sensationnel et une cabine VIP équipée de quatre sièges grand confort en cuir avec radio et mini bar.







Plan © Doppelmayr



Coupe / Section © Doppelmayr

DESIGN AND LANDSCAPING

The black of the stations and the cable cars create a modern design and play off the majestic landscapes. The cable cars are ballasted and can resist very high winds up to 100 kmph.

The 91 cable cars are stored in a spectacular garage. Once again work has been done to optimise the start-up process which takes just 20 minutes and only requires one operator. The cable cars arrive in the right position at a frequency of every 13 seconds. This saves time for both staff and clients.

COMFORT ABOVE ALL ELSE

The engine room is entirely underground to avoid noise disturbance on the platforms where passengers board. Traditional pylons are used but there are significantly less than for the chairlift previously in place, as the spans between pylons are much longer. The new cable car frees up the landscape which was previously encumbered with a chairlift and cable car. This infrastructure can be built very rapidly, usually in one season from May to November. The cost is around 10 million Euros.

TOP OF THE RANGE

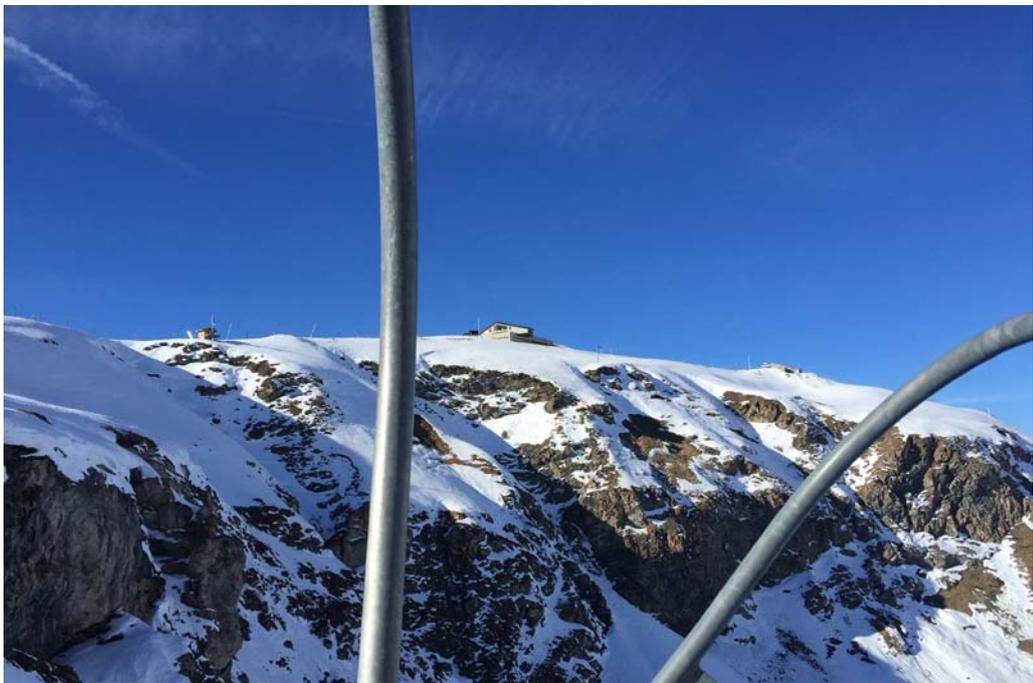
Doppelmayr is the world leader in cable car transport with around 100 lifts built every year worldwide. Austria is their main client, but there has been significant development in recent years in other areas such as South America and Eastern Europe for urban transport. Similar projects are planned in France, in Brest, Toulouse, and Orléans, as a cable car link costs ten times less than a tram line.

“

The key feature of the TC10 in Val d'Isère is the very high flow rate of 3,600 people per hour at the bottom and the top of the lift and the configuration of the stations help maintain this level of performance.

The key feature of the TC10 in Val d'Isère is the very high flow rate of 3,600 people per hour at the bottom and the top of the lift, with a top speed of 6 metres per second, whereas a standard lift transports 2,400 people per hour. The configuration of the top and bottom stations helps maintain this high level of performance. The extended right-hand section allows more passengers to board the cable car at a very low speed, offering maximum comfort, whereas for a traditional cable car passengers board in the bend at a higher speed.

Skiers will experience the very highest level of comfort in these top-of-the-range 10-person cable cars. They are fitted with heated seats and an integrated wifi connection. Two cable cars have glass floors for heightened sensations and there is also a VIP car with four leather seats, a radio, and mini-bar.



L'ÉQUIPE



SYLVAIN GIACHINO

Diplômé de l'Ensa de Paris Val-de-Seine, Sylvain à l'air tranquille et toujours de bonne humeur. Face à un métier exigeant, il milite pour l'optimisme et l'opiniâtreté.



SIMON BOUDET

Copain d'école et d'études, Simon est l'interlocuteur parisien. Il est le garant de la charte technique de l'agence. À Lyon, on l'appelle "l'homme invisible".



ANNE GIPPET

Architecte DE, elle est nommée affectueusement "la petite Anne". C'est la cheville ouvrière de la bonne marche et de l'ambiance de l'agence qu'elle assure avec beaucoup d'attention.



GAÉTAN DONNET

Tout jeune architecte DE de l'Ensal, Gaétan rêve d'architecture suisse. Il en a la discrétion et le goût de la précision.



KENY FAVRE

Architecte HMNOP, formé à Grenoble, Keny est, lui aussi, originaire de la montagne. Il en a le regard franc et la démarche assurée.



PIERRE FADOUS

Après Grenoble, Tokyo et Bandol, Pierre a rejoint l'agence récemment. Ses expériences et centres d'intérêts sont multiples. Il nous les laisse découvrir peu à peu.



MARGAUX DUTILLY

Margaux est la dernière recrue. Architecte DE, sortie fraîchement de l'Ensal, elle a déjà l'expérience d'un diplôme en Arménie, de logements en accession privée et la participation au collectif Pourquoi Pas ?!



NOVKA KAURIN

Novka est assistante de direction. Avec efficacité et douceur, elle veille sur tout un chacun comme une amie de longue date.

L'AGENCE

SG-architecte est une jeune agence créée en 2007, basée à Paris, Lyon et Tignes. Sylvain Giachino travaille aujourd'hui avec sept collaborateurs. Tous ensemble, ils cherchent à développer des compétences multiples, porter des regards croisés, rester en perpétuel mouvement pour garder dynamisme et détermination.

THE TEAM

SYLVAIN GIACHINO

A graduate of the ENSA Paris Val-de-Seine architectural school, Sylvain is laid back and good humoured. He is adamant that this most demanding of professions should be exercised with optimism and strong opinions.

SIMON BOUDET

A school-friend and fellow student, Simon is the firm's Parisian lead. He ensures compliance with the agency's technical charter. In Lyon he's referred to as "the invisible man."

ANNE GIPPET

A qualified architect, she is fondly known as «little Anne.» She is the lynchpin, ensuring the smooth running and good atmosphere at the firm with great care and attention.

GAÉTAN DONNET

A recently qualified architect, Gaétan dreams of Swiss architecture with which he shares a sense of meticulousness and discretion.

KENY FAVRE

A fully qualified architect trained in Grenoble, Keny was born and bred in the mountains, a background which gives him his frank and confident approach.

PIERRE FADOUS

Pierre has recently joined the firm after working in Grenoble, Tokyo and Bando. He has a variety of interests and experiences which he is revealing to us slowly but surely.

MARGAUX DUTILLY

Margaux is our latest recruit. A newly-qualified architect she has already worked in Armenia, on affordable private housing projects and is member of the "Pourquoi Pas?!" collective.

NOVKA KAURIN

Novka is our executive assistant. She looks after us all efficiently and kindly, like an old friend.

THE FIRM

SG- architecte is a fairly new firm, created in 2007, based in Paris, Lyon and Tignes. Sylvain Giachino now works with a team of seven people. Together, they aim to develop a range of expertise, look at things from different perspectives, and work in perpetual motion with energy and determination.



115 RUE VENDÔME 69006 LYON

LE BEC ROUGE . BP23 73320 TIGNES

TÉL. : +33 (0)9 54 34 66 78

FAX : +33 (0)9 59 34 66 78

CONTACT@SG-ARCHITECTE.COM

WWW.SG-ARCHITECTE.COM

LYON - TIGNES