

DISPOSITIONS POUR LE SECOURS ULTIME

Commune : Les Deux Alpes /
Saint Christophe en Oisans

Station : LES DEUX ALPES

Exploitant : SATA DEUX ALPES

Installation : TD32 JANDRI EXPRESS 1 &2

I - GENERALITES :

Le plan d'évacuation a pour objectif de définir les dispositions à prendre pour assurer l'évacuation ultime des passagers en toute sécurité en cas d'arrêt de l'installation, pour une durée indéterminée suite à une défaillance de la récupération intégrée. Pour rappel celle-ci doit permettre dans tous les cas prévisibles le rapatriement des usagers en station.

Le directeur Opérationnel doit alors déclencher l'évacuation de la ligne, ramener au sol les passagers, les évacuer vers des pistes balisées ou les rapatrier par un cheminement praticable en sécurité, jusqu'aux lieux sûrs de replis prévus. Au besoin, depuis ces lieux, l'exploitant maintiendra une assistance jusqu'à ce qu'ils aient retrouvé leur autonomie.

Le Responsable Opérationnel RM est responsable de l'organisation des opérations d'évacuation. Il informe, par radio ou par téléphone, tout le personnel concerné et diffuse, à chacun, toutes les consignes nécessaires au bon déroulement de la récupération jusqu'à son terme. (Une instruction précise l'enchaînement des opérations et est jointe au document).

L'évacuation devra se faire dans les meilleures conditions d'efficacité et de sécurité et dans un délai de l'ordre de **3 heures** à compter du moment où est prise la décision de procéder à ce type d'évacuation de la ligne.

L'évacuation d'un passager ne doit pas compromettre la sécurité des autres occupants du véhicule en attente d'évacuation.

Chaque opération d'évacuation doit faire l'objet d'un bilan de la part de l'exploitant.

II - FORMATION :

L'ensemble du personnel prévu pour intervenir dans le plan d'évacuation ultime doit avoir suivi avec succès une formation à ce type de travail, organisée, soit par l'exploitant lui-même, soit par un organisme spécialisé. Avant la première mise en service de nouvel appareil, l'ensemble du personnel prévu pour intervenir dans le plan d'évacuation doit suivre une formation sur cet appareil.

Les intervenants doivent posséder les compétences requises pour les tâches qui leur sont confiées afin que leur sécurité et celle des personnes transportées soient parfaitement assurées. Le Responsable Opérationnel apprécie la compétence nécessaire à partir de l'aptitude médicale à ce travail d'une part et à l'aptitude professionnelle d'autre part.

Les intervenants doivent suivre un entraînement régulier à cette mission avec comme objectif, d'être opérationnel à cette tâche particulière. Cet entraînement doit être réalisé au moins une fois par an afin de vérifier la volonté, l'aisance et le maintien du niveau technique nécessaire.

Un compte-rendu de ces exercices ou sauvetages réels doit être adressé au STRMTG BSE

Le Responsable Opérationnel s'assurera, avant chaque saison d'exploitation, et pendant l'ouverture au public de l'installation du nombre suffisant d'équipes de sauvetage en fonction du personnel disponible.

III – SECURITE DU PERSONNEL :

Pendant toutes les phases de l'opération, les méthodes mises en œuvre doivent prendre en compte, à tout moment, une défaillance du personnel de manière à maîtriser les risques, particulièrement le risque de chute. On veillera notamment à ce que le personnel ne soit pas en danger et ne mette pas en danger les passagers s'il vient à lâcher les commandes du matériel ou les cordes.

IV – INFORMATION DES PASSAGERS :

Le Responsable Opérationnel doit établir, dans les meilleurs délais, un contact avec les passagers destinés à les rassurer et leur indiquer la conduite à suivre ainsi que la durée de l'immobilisation.

Ce contact doit être fait par des dispositifs qui permettent de communiquer l'information de façon claire et intelligible, quelque soit la position des véhicules sur la ligne et même dans des conditions météorologiques les plus défavorables.

Le fonctionnement des dispositifs retenus doit être vérifié périodiquement.

Cette information, à renouveler aussi souvent que nécessaire, peut se faire notamment :

- depuis le sol par le personnel dépêché à cet effet et muni, si nécessaire de porte-voix.
- depuis les systèmes radio équipant chaque cabine.

V – INFORMATION DES AUTORITES COMPETENTES :

Les autorités suivantes sont informées :

- Le Maire de la commune concernée
- Le service du contrôle STRMTG BSE

En pré-alerte :

- La Gendarmerie

VI- ORGANISATION :

L'exploitation des remontées mécaniques est assurée par SATA Deux Alpes

Le service d'exploitation des remontées mécaniques est placé sous la responsabilité du directeur opérationnel, en son absence, le Responsable Opérationnel le remplace.

L'installation dépend d'un secteur géré par un responsable chargé d'organiser l'exploitation.

VII – INTERVENTION :

- Participation des passagers :

L'évacuation ne doit pas nécessiter une participation active des passagers.

Toutefois, une participation éventuelle de leur part pourra être admise si elle ne risque pas de compromettre, ni la sécurité, ni l'exécution du plan d'évacuation.

- Principes d'évacuation ultime :

Pour la totalité de la ligne, les usagers seront ramenés au sol par une évacuation verticale.

Chaque équipe est composée de personnes entraînées à la manipulation du matériel. Un voltigeur sur le câble (sauveteur câble) chargé d'évacuer les véhicules et d'une personne au sol (sauveteur sol) chargée de réceptionner et d'assister les skieurs. Le sauveteur câble communique avec le sauveteur sol.

Chaque équipe est pourvue d'un équipement complet de sauvetage, adapté à la section de ligne à secourir et maintenu en bon état d'entretien.

VIII - INVENTAIRE DES MOYENS NECESSAIRES :

Une fiche des caractéristiques particulières à chaque tronçon est établie, elle précise les moyens humains, techniques, les cheminements d'accès aux pylônes, les hauteurs de survol, et les temps d'intervention nécessaires.

Le matériel disponible pour le sauvetage de nuit est disponible en état de marche au magasin général, de plus chaque salarié possède une lampe frontale. En hiver, les projecteurs des dameuses peuvent être utilisés.

Le matériel pour le transport des blessés est disponible sur chaque secteur et assuré par les pisteurs secouristes. (Annexe 02).

La communication entre les équipes et le responsable d'opération est assuré à l'aide de radios sur un canal dédié.

Moyen hélicoptère : Nous avons la possibilité, d'utiliser l'hélicoptère du SAF (suivant convention), pour treuiller directement les sauveteurs voltigeurs sur les véhicules à évacuer. La possibilité d'évacuer les passagers à l'aide du treuil de l'hélicoptère est aussi prévu.

Le matériel réservé aux évacuations remontées mécaniques est stocké dans un local à 2600 m uniquement réservé à celui-ci.

Matériel disponible, lieu de stockage et vérification

Stockage: Le matériel réservé aux évacuations remontées mécaniques est stocké dans un local uniquement réservé à celui-ci.

Vérification du matériel : La vérification du matériel et le reconditionnement après usage ou contrôle annuel, est réalisé par les formateurs évacuation ayant suivi la formation contrôleur EPI.

En cas de doute sur le bon état de fonctionnement, le matériel est révisé chez le constructeur.

❖ **Évacuation Méthode M2** (Jandri 1 et 2)

Un ensemble de 15 sacs réservé :

- 15 sacs avec corde de 160m

Équipement dans chaque sac :

Pour permettre l'évacuation en toute sécurité des passagers

- 1 descendeur RG10 (descendeur va-et-vient, autorégulé 1.5m/s)
- 2 triangles d'évacuation (couche culotte)

❖ **EPI Voltigeur (sauveteur câble)**

- 1 harnais antichute et maintien au travail
- 1 casque
- 1 antichute SKC (altocâble) avec dissipateur d'énergie
- 1 longe de 3m avec Grillon + connecteur (crochet) MGO
- 1 longe Absobica (0.80m) + connecteur (crochet) MGO

❖ **Matériel de cheminement sur câble :**

- 15 Chariots IMMOOS

Moyens Humains et mobilisation des moyens

❖ Moyens humains :

Les effectifs sont suivis quotidiennement afin d'être en mesure de répondre aux besoins d'une évacuation en prenant un scénario mettant le plus de moyens en œuvres (tronçon 1 chargé à 100% montée).

Les moyens humains sont essentiellement constitués de pisteurs secouriste et d'agents de maintenance.

La formation des sauveteurs est réalisée en externe, par des personnes ayant une parfaite maîtrise des techniques et une capacité à enseigner et contrôler.

La validation de l'aptitude d'un sauveteur sera faite après décision des formateurs et du responsable, suite à plusieurs entraînements et exercices, l'amenant à avoir une maîtrise des techniques, une analyse et une adaptation aux situations (météo, passagers,).

❖ Mobilisation des moyens :

Le Directeur Opérationnel (DO) ou son suppléant désigne un responsable : le Chef d'Opération (CO)

Dès cet instant, le CO se rend à l'installation concernée, afin de piloter, surveiller, coordonner l'opération d'évacuation. Il désignera un point de rassemblement ou seront acheminées les équipes d'évacuation et le matériel.

L'ensemble du personnel formé, possède une radio et est donc joignable à tout moment.

L'acheminement du matériel et des équipes d'intervention se fait à l'aide de différents moyens : Remontées mécanique, déplacement en ski, scooter, chenillette, véhicule 4x4, quad, hélicoptère.

Le Directeur opérationnel

THOMAS



EVACUATION VERTICALE SECOURS ULTIME

SATA 2 ALPES

Version 1 du 04/06/2022

Nom et type de l'installation: TD JANDRI EXPRESS tronçon A Coté Montée											Distance entre véhicules : 310 m		
Nombre de places: 32											Nombre de pylônes: 4		
Nombre de véhicules en ligne (montée ou descente) 13 maxi											Méthode évacuation utilisée: M2		
Heure début:													
Heure fin:													
	équipe 1	équipe 2	équipe 3	équipe 4	équipe 5	équipe 6	équipe 7	équipe 8	équipe 9	équipe 10	équipe 11	équipe 12	équipe 13
	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
	Sac RG10	Sac RG10	Sac RG10										
Section / Portée de :	G2 à P4	P4 à P3	P4 à P3	P4 à P3	P4 à P3	P3 à P2	P3 à P2	P2 à P1	P2 à P1	P2 à P1	P1 à G1	P1 à G1	P1 à G1
Véhicules à évacuer	cab 1	cab 2	cab 3	cab 4	cab 5	cab 6	cab 7	cab 8	cab 9	cab 10	cab 11	cab 12	cab 13
Distance câble maxi à parcourir (ml)	316	100	410	720	111	310	620	150	460	770	270	580	890
Nombre de passager max	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32
Survol max (m)	40	60	70	45	30	140	140	50	50	50	50	50	50
Matériel cheminement câble	IMMOOS SS1	IMMOOS SS1	IMMOOS SS1										
Minutage de la mission (mn)													
Temps nécessaires pour réunir les équipes et le matériel.	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Équipement et montée au pylône: Le sauveteur est prêt sur le câble.	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Cheminement sur le câble (minutes)	9,5	3,0	12,3	21,6	3,3	9,3	18,6	4,5	13,8	23,1	8,1	17,4	26,7
Passage cabines	0,0	0,0	5,0	10,0	0,0	0,0	5,0	0,0	5,0	10,0	0,0	5,0	10,0
Installation RG10	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
Evacuation des passagers:	21	32	37	24	16	75	75	27	27	27	27	27	27
Durée du sauvetage	102,8	107,0	126,6	127,6	91,3	156,0	170,3	103,2	117,5	131,8	106,8	121,1	135,4

Effectif pour évacuation 100% coté montée:	13 équipes 13 sauveteurs câble IMMOOS 13 sauveteurs sol
Matériel pour évacuation 100% coté montée:	13 IMMOOS SS1 13 Sacs RG10 (150ml)