

# TÉLÉCABINE DU ROC D'ORSAY

OUVRAGE 2TA-250

2006

1884 VILLARS-SUR-OLLON - VD

## NOUVELLE CONSTRUCTION

### Maître de l'ouvrage

Télé-Villars-Gryon SA  
Rue Centrale  
1884 Villars-sur-Ollon  
www.tele-villars-gryon.ch

### Architectes

ABA & Partenaires SA  
Chemin du Montillier 3  
1009 Pully  
info@aba-partenaires.ch

Responsable du projet :  
Christophe Opploger, architecte HES

Collaborateurs :  
Julien Ehrbar, architecte EPFL  
Lionel Peter, dessinateur  
Karine Colliard, apprentie-dessinatrice

### Bureaux techniques

Ingénieurs civils et direction  
des travaux gros-œuvre  
Alberti Ingénieurs SA  
Avenue Eugène-Rambert 1  
1005 Lausanne  
info@alberti-ing.ch

### Géologues

Karakas & Français SA  
Avenue des Boveresses 44  
1010 Lausanne  
karakas-francais.sa@bluewin.ch

### HISTORIQUE

La société TVG (Télé Villars-Gryon) souhaitait remplacer les installations de la télécabine du Roc d'Orsay dont la mise en service datait de 1984. Un mandat d'étude parallèle pour la conception des stations haute et basse a été confié à 3 bureaux. Lors de la présentation des différents avant-projets, la proposition d'ABA & partenaires a été retenue. Pour des raisons de logistique liées à la localisation et à la nature de l'ouvrage, la surveillance du chantier pour le gros-œuvre a été confiée au bureau d'ingénieurs et à une entreprise pour le second oeuvre.

### PROGRAMME

Le programme impliquait le remplacement des stations et hangars à cabines ainsi que les locaux techniques et de services liés. Le maître de l'ouvrage souhaitait toutefois tirer profit de l'opération pour établir un nouveau standard de qualité dans l'accueil et les prestations proposées au client. Cette volonté reposait sur des éléments tels que :



- la qualité des infrastructures (augmentation du débit, confort de fonctionnement...)
- la facilitation des accès (escalators entre les niveaux, cabines 8 places où l'on peut se tenir debout,...)
- une nouvelle gamme de services (notamment dépôt pour les équipements de skis)
- diverses activités de loisirs et de détente annexes (bar, pizzeria, jacuzzi, DJ,...)

### CONCEPT GLOBAL

L'enjeu principal consistait à traduire cette nouvelle approche du tourisme dans la conception des bâtiments eux-mêmes.

Pour répondre et compléter les qualités exigées de l'accueil, un soin particulier a été apporté à la protection contre les intempéries, à la suppression des barrières architecturales ainsi qu'à une orientation facile et intuitive de l'utilisateur. De même, ce nouveau standard ne pouvait se référer au traditionnel chalet dans la forme des bâtiments. Aujourd'hui, la société toujours plus férue d'évasion et de loisirs a tendance à faire disparaître ce cliché au profit des images véhiculées par les sports de glisse. Un monde où les hautes technologies sont renouvelées et banalisées sans cesse au gré des modes. Les deux stations affichent donc une architecture résolument contemporaine, aux formes complexes mais aux espaces fluides et généreux.





## STATION BASSE

La station basse se décompose en deux niveaux, reliés par un escalator et un escalier. Au rez inférieur, en rapport avec les parkings situés devant le bâtiment se trouvent tous les services. Ils sont accessibles depuis un vaste hall couvert. D'ouest en est, on trouve le monte-charge pour les invalides et les marchandises, les caisses, le local ski, l'accès aux quais, les WC et le bar avec possibilité de terrasse couverte dans le hall ou à l'extérieur. Les divers locaux techniques prennent place du côté amont du bâtiment, dans une configuration partiellement enterrée. Au rez supérieur, se trouvent les quais en relation directe avec la zone d'arrivée des skieurs. Les usagers ne redescendent au rez inférieur qu'à la fin de la journée. De cette manière, aucun obstacle, aucune différence de niveau ne sont à franchir entre la fin de la piste et la zone d'embarquement.

## STATION HAUTE

La station haute s'insère contre le restaurant et une habitation existante. Elle reprend le périmètre de l'ancienne gare et développe un agrandissement vers l'ouest. Cette augmentation du volume est inhérente à la taille plus grande des nouvelles cabines. Plus simple dans son programme que la station basse, elle possède aussi deux niveaux : Un rez inférieur comprenant un garage à dameuse et divers locaux techniques ; un rez supérieur se limitant aux quais et au garage à cabines.

### Mesures particulières

Étant donné l'environnement assez hostile (présence du public, froid, humidité, sel, ...) et le caracté-



rière utilitaire des bâtiments, les détails sont tous simples, pour ne pas dire rudimentaires, et les matériaux souvent laissés bruts. Les 2 stations sont ainsi constituées d'un socle en béton laissé apparent surmonté d'une charpente et d'un bardage métallique. Des faces entières, notamment en station haute, ont été réalisées en polyester transparent afin de laisser entrer la lumière.

### Les défis

La principale difficulté résidait dans le calendrier extrêmement court. L'ancienne installation est restée en activité jusqu'à Pâques et la nouvelle télécabine devait être opérationnelle à Noël de la même année. L'enneigement abondant de l'hiver 2005-2006 a également repoussé le début des travaux lourds de la station haute de près d'un mois en raison d'accès restreints. Les délais ont toutefois été tenus et l'ouverture a pu se faire au début du mois de décembre, comme prévu initialement.

### Les points forts du projet

Les bâtiments ont été conçus de manière à répondre, à compléter et à illustrer la volonté du maître de l'ouvrage de promouvoir une nouvelle conception du tourisme hivernal. Dans ce but, l'accueil, l'orientation et le confort de l'utilisateur ont fait l'objet de soins attentifs. De même l'esthétisme se rapproche davantage du langage des sports de glisse actuels que du pseudo vernaculaire local. Quand bien même les formes architecturales sont complexes, les matériaux demeurent conventionnels, bien souvent laissés bruts et les détails font appel à la construction utilitaire à l'instar de programmes tels que les hangars, les halles industrielles ou les parkings.



## GÉNIE CIVILE + BÉTON ARMÉ

### Crausaz Construction SA

Rue de la Fontaine 1  
1860 AIGLE  
Tél. 024 468 68 00  
contact@crausaz-sa.ch  
www.crausaz-sa.ch

## DÉMOLITION - TERRASSEMENT

### Bonzon SA

Rue Centrale  
1885 CHESIÈRES  
Tél. 024 495 15 37  
Fax 024 495 36 63  
bonzon.sa@bluewin.ch

## CHARPENTE - FAÇADES TOITURES MÉTALLIQUES

### Sottas SA

Rue de l'Industrie 30  
1630 BULLE  
Tél. 026 913 22 23  
Fax 026 913 22 00  
info@sottas.ch

## SANITAIRE ET CHAUFFAGE

### TSC Technique Sàrl

Avenue Centrale  
1884 VILLARS-SUR-OLLON  
Tél. 024 495 19 45  
Fax 024 495 30 46  
info@tsc-sanitaire.ch

## VENTILATION

### Roth SA

Rue des Bosquets 31  
1800 VEVEY  
Tél. 021 923 69 75  
Fax 021 923 69 70  
roth-sa@worldcom.ch

## ASCENSEUR

### Kone (Suisse) SA

Ch. St-Hubert 5  
1950 SION  
Tél. 027 305 35 00  
Fax 027 305 35 11  
kswmail@kone.com

## PLÂTRERIE ET PEINTURE

### Colombara SA

Av. du Simplon 24B  
1870 MONTHÉY  
Tél. 024 471 29 32  
Fax 024 471 32 49  
colombara\_sa@bluewin.ch

## CARACTÉRISTIQUES

Surfaces brutes de planchers:  
Station basse : 1096 m<sup>2</sup> \*  
Station haute : 865 m<sup>2</sup>  
(dont 160 m<sup>2</sup> existants transformés) \*

Volume SIA:  
Station basse : 5100 m<sup>3</sup> \*  
Station haute : 3695 m<sup>3</sup> \*

Prix total:  
à demander au M.O. (contrôle des coûts  
non effectué par le bureau d'architecte)

Prix m<sup>3</sup> SIA (CFC 2):  
à demander au M.O. (contrôle des coûts  
non effectué par le bureau d'architecte)