

St Martin  
d'Hères , le 26 juillet 2006

**Le Directeur du STRMTG**  
aux  
**Directeurs Départementaux de l'Équipement de**  
**05, 25, 38, 65, 73 et 74**

**objet :** Tapis roulants des stations de montagne  
**nos références :** 2006/ **809** /DRT/FG/BB/circ STRMTG tapis 2006  
**affaire suivie par :** Bernard BARNASSON – DRT  
tél. 04 76 63 78 82, fax 04 76 42 39 33  
mél. [bernard.barnasson@equipement.gouv.fr](mailto:bernard.barnasson@equipement.gouv.fr)

Par circulaire n° 2005/ 1043 /DRT/FG/BB du 19 août 2005, je vous ai indiqué les règles à appliquer pour les mises en service et les remises en service des appareils pour la saison 2005-2006 et en particulier l'application des dispositions des conditions technique dénommées « Tapis roulant de station de montagne – Fascicule du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés » version 4.

L'arrêté ministériel imposant ces conditions techniques ne sera pas publié avant la sortie du décret « contrôle » qui doit remplacer le décret n° 87-815 du 5 octobre 1987. Toutefois la Commission des Téléphériques a donné son accord, dans sa séance du 23 mai 2006, pour que le STRMTG diffuse les règles à appliquer en attendant la sortie des textes officiels.

Depuis l'an dernier, le travail avec la profession s'est poursuivi notamment par la réunion d'un groupe de travail chargé par le TC 242 d'élaborer une norme européenne sur les tapis roulants des stations de sport d'hiver, par le retour d'expérience et en particulier deux expérimentations dont le bilan permet d'accepter les dispositions particulières proposées.

La présente circulaire a donc pour objet, comme l'an dernier, de vous indiquer les règles à appliquer pour les mises en service et les remises en service des appareils pour la saison 2006-2007.

Je vous demande de les faire appliquer sans attendre la sortie des textes réglementaires, afin d'éviter des difficultés à la veille de la saison.

**PJ :**

## **1 Visites annuelles**

Je rappelle que, comme l'an dernier, tous les tapis devront avoir fait l'objet d'une visite annuelle et d'essais dans les conditions fixées par le fascicule du STRMTG (chapitre 6) mentionné ci-dessus avant remise en service. Les essais annuels seront réalisés par un organisme qualifié indépendant du constructeur dans tous les cas mais aussi indépendant du maître d'ouvrage et de l'exploitant si le tapis a été démonté.

Lorsqu'il n'y a pas eu de démontage, il sera éventuellement possible d'agréer l'exploitant si votre connaissance de sa compétence et de son organisation vous permettent de considérer qu'il peut remplir une telle mission.

L'exploitant vous adressera un rapport complet de visite annuelle auquel sera joint, le cas échéant, le rapport des essais et l'attestation de l'organisme qualifié indépendant qui aura effectué les essais.

## **2 Appareils nouveaux (mise en service pour la saison 2006/2007)**

Tout appareil nouveau mis en service pour la saison 2006/2007 devra avoir fait l'objet d'un avis de type émis par le STRMTG et portant sur sa conception.

Il appartient au constructeur de solliciter cet avis pour le matériel qui aurait subi des évolutions et en particulier pour les dispositions constructives visant à respecter les objectifs de sécurité dans le cas où il souhaiterait bénéficier de l'extension des expérimentations.

### **2.1 Pentes de la bande et des embarquements et débarquements**

Les articles suivants du fascicule version 4 sont modifiés comme suit (en grisé les parties d'articles modifiées)

#### Art. 2.1.2.1 – Ligne

En aucun point, la pente de la bande du tapis ne pourra dépasser 25%

Deux tronçons consécutifs de bande de longueur minimale d'1,5 m ayant chacun une pente constante ne doivent pas présenter entre eux une différence de pente supérieure à 12,5 %.

#### Art. 2.1.2.2 – Embarquement

A l'aval de la bande, une plaque d'embarquement à pente uniforme d'une longueur minimale de 1 m doit être installée. Son inclinaison doit être comprise entre -5 % et + 5 % par rapport à l'horizontale.

L'inclinaison de la zone d'embarquement précédant cette plaque doit être telle qu'un skieur puisse s'arrêter sans difficulté sur celle-ci.

Au départ, la bande du tapis, sur une longueur minimale de 1,5 m, doit avoir une pente uniforme de valeur maximale 12,5 % par rapport à la plaque d'embarquement.

#### Art. 2.1.2.3 - Débarquement

Le dernier élément de bande sur une longueur minimale de 1 m doit avoir une inclinaison uniforme de  $\pm 5$  % par rapport à l'horizontale.

L'avant-dernier élément de bande, sur une longueur minimale de 1,5 m, doit avoir une pente uniforme de valeur maximale 12,5 % par rapport au dernier élément.

La zone de débarquement, à l'amont de la bande, doit présenter une contre-pente d'une valeur comprise entre 5 % et 15 %. Sa longueur minimale doit être de 2 m. Cette zone doit débiter par une plaque de débarquement.

## **2.2 Dispositions particulières pour le redémarrage à distance**

Les dispositions du fascicule version 4 font obligation au responsable du tapis de venir réarmer et remettre en marche le tapis sur le coffret de commande situé à proximité immédiate du point de débarquement après un arrêt de sécurité.

La remise en route du tapis pourra être acceptée depuis un poste déporté si les dispositions énumérées ci-après sont respectées.

### **2.2.1 Dispositions constructives**

#### 2.2.1.1 Emplacement

Le poste de commande déporté est installé en dehors de la station motrice à un emplacement qui permet au personnel habilité d'avoir, par tout moyen approprié, à la fois une vision complète de l'installation et être capable de voir une sphère de 10 cm de diamètre située sur la trappe de sécurité.

#### 2.2.1.2 Non-accessibilité

Aucune commande de ce coffret de commande déporté ne doit pouvoir être actionnée par les usagers.

#### 2.2.1.3 Non-cumul

Un commutateur est placé sur le coffret de commande principal afin de rendre actif le coffret de commande déporté et de désactiver les autres boutons « marche » de l'installation

#### 2.2.1.4 Commandes

Le coffret du poste de commande déporté comporte:

- Un bouton de réarmement qui ne peut être activé que si le dispositif de sécurité qui a déclenché l'arrêt est revenu dans sa position de fonctionnement normale.
- Un bouton « marche » qui ne permet la remise en marche du tapis que si le bouton réarmement a été activé.
- Un bouton d'arrêt d'urgence à réenclenchement manuel activant la fonction d'arrêt de sécurité tel que défini à l'article 2.4.2.2 du fascicule version 4.
- Un dispositif de signalisation par alarme sonore pour informer le surveillant du poste de commande déporté qu'un arrêt de sécurité s'est produit.

### **2.2.2 Conditions d'exploitation**

#### 2.2.2.1 Habilitation du personnel

Le conducteur du tapis ne sera pas en permanence au poste de commande déporté mais sera joignable pour intervenir en cas de besoin.

L'exploitant doit dispenser une formation particulière aux agents susceptibles d'utiliser le coffret de commande déporté. Elle portera notamment sur leur rôle, leurs responsabilités, la conduite à tenir en cas de déclenchement d'un système de sécurité et l'application des consignes.

#### 2.2.2.2 Consignes

Des consignes précises de fonctionnement dans cette configuration devront être données au personnel appelé à intervenir.

#### 2.2.2.3 Visibilité

L'exploitation dans cette configuration devra être interrompue dès que la visibilité devient insuffisante pour assurer les remises en marche en toute sécurité.

#### 2.2.2.4 Règlement d'exploitation

Cette condition particulière d'exploitation devra être indiquée dans le règlement d'exploitation du tapis. Les moyens permettant d'avoir la vision de l'installation conformément au 2.1.1.1 ci-dessus seront décrits dans ce document.

### **2.3 Dispositions particulières pour le débarquement latéral**

Le débarquement latéral des usagers sera possible d'un côté du tapis ou des deux côtés si les conditions énumérées ci-après sont respectées:

#### **2.3.1 Dispositions constructives**

##### 2.3.1.1 Emplacement de la zone de débarquement latéral

La zone de débarquement latéral sera située à une distance suffisante du point rentrant de fin de bande pour permettre de répondre aux objectifs ci-après tout en évitant que les usagers puissent être entraînés dans une autre zone dangereuse.

##### 2.3.1.2 Vitesse

La vitesse de la bande sera limitée à 0,55 m/s maximum.

##### 2.3.1.3 Profil de la zone de débarquement

Le profil de la bande et de son aménagement latéral devra présenter une bosse permettant de réduire la longueur d'appui des skis afin de faciliter leur rotation.

##### 2.3.1.4 Rambardes

Une rambarde sera installée du côté de chaque dégagement pour permettre aux usagers de se guider avant le point de débarquement jusqu'à la zone de dégagement.

##### 2.3.1.5 Dispositif de sécurité à l'arrivée

Un dispositif de sécurité de type fin de piste doit être installé immédiatement après la zone de débarquement latéral, à une distance minimale de 2 m du point rentrant de fin de bande.

##### 2.3.1.6 Boutons d'arrêt d'urgence

Un bouton d'arrêt d'urgence conforme à l'article 2.4.3.2 du fascicule version 4, doit être placé à la disposition des usagers à proximité de chaque débarquement latéral.

#### **2.3.2 Conditions d'exploitation**

##### 2.3.2.1 Signalisation

Une signalisation appropriée doit indiquer aux usagers la zone où ils doivent quitter le tapis;

### 2.3.2.2 Règlement d'exploitation

Cette condition particulière d'exploitation devra être indiquée dans le règlement d'exploitation du tapis.

## 3 Dispositions diverses

### 3.1 Fosses à l'arrivée

Lorsque une fosse est creusée sous la machinerie et la trappe de secours, une protection contre les chute doit être installée. Elle pourra être constituée d'une grille suffisamment solide pour supporter le poids d'une personne adulte.

### 3.2 Brosses de nettoyage de la bande

Je vous rappelle ma lettre circulaire n° 2006/ 663 /DRT/JCB/bb du 16 juin 2006 qui demande le déplacement des brosses de nettoyage située en avant de la bande à l'arrivée.

**Le Directeur du STRMTG**

**François GRUFFAZ**

**Copie à :** SNTF; constructeurs; OQI  
responsables des BIRM / BDRM