

quota neve



n. 236 settembre - ottobre 2026

- 4 Plus de 147 installations à câbles dans le monde en 2025
G. Marchelli
- 10 Deux nouveaux funiculaires desservent le plus haut sommet du Vietnam
- 12 Le funiculaire de la tour du Stade olympique de Montréal modernisé
- 14 Le funiculaire Salzbergbahn à Hallstatt
- 17 DoloMeet Home Card: la carte destinée aux propriétaires de résidences secondaires
- 18 Construire des trails durables à partir du terrain: l'expérience du Paganella Bike Park avec les machines Seppi M.
- 21 D'Airola à Andermatt par remontées mécaniques
- 22 Mise en service du premier système RopeTwin de Bartholet
- 23 En Val Senales, un projet pilote pour la conservation de la neige grâce à des géotextiles innovants
- 24 La plus haute tour habitable d'Europe est désormais en service sur le Titlis
- 26 Le Groupe Doppelmayr poursuit sa croissance.
L'exercice 2025/26 enregistre une hausse du chiffre d'affaires et des effectifs
- 28 Presolana Ski Arena 365: après le succès de l'été, cap sur l'automne avec de nombreuses réservations
- 30 Présentation de la liaison San Martino di C. - Passo Rolle
- 32 La Ville de Guatemala réalise le téléphérique urbain à la plus grande capacité au monde signé Doppelmayr
- 33 Naissance de Südtirol Skiarena
- 34 Télécabine Face Nord à Val Thorens
- 36 TR9 et TR10: la série TR, désormais renouvelée, établit à nouveau les standards
- 37 Best ski report 2026
- 38 Chariots de secours et systèmes d'entraînement
- 40 Mottolino devient une société à mission
- 41 Quand le travail devient extrême, Merlo répond présent
- 42 Manganui, une station de ski imprévisible accessible par un pont suspendu

Directeur responsable:
Giorgio Marchelli

Rédaction:
Viviana Patscheider
Gherardo Marchelli
Giorgia Marchelli

Éditeur: quota neve s.a.s.
Direction, administration, publicité: via Prati 12
20145 Milano
tel. +39 02 4983120
e-mail: red@quotaneve.it
www.quotaneve.it

Rédaction en altitude:
via del Castello 83
32043 Cortina d'Ampezzo
tel. +39 335 586 41 21
e-mail: red@quotaneve.it

quota neve est envoyée à:

- concessionnaires d'installations de remontées mécaniques en Italie et à l'étranger
- directeurs d'exploitation d'installations à câbles
- entreprises de production ou de commercialisation, italiennes et étrangères, dans les secteurs couverts par le magazine
- écoles de ski
- organismes de promotion touristique de la montagne
- personnalités du secteur, italiennes et étrangères.

Together we move the future

Behind every innovation are people who share a vision, courage and experience. It is thanks to them that today's successes and tomorrow's challenges take shape.

doppelmayr.com



Plus de 147 installations à câbles dans le monde en 2025

GIORGIO MARCHELLI

Dans le secteur des installations à câbles, les statistiques continuent d'être relativement peu développées ou diffusées auprès des professionnels, avec des différences notables selon les pays.

Depuis plus de vingt ans, quota neve publie une statistique italienne des installations de transport de personnes construites au cours de l'année précédente, présentée dans le numéro de janvier-février. Cette statistique n'a pas de valeur absolue, mais elle est considérée comme fiable, importante et suscite un vif intérêt. Elle ne peut prétendre à l'exhaustivité, car quota neve, n'ayant aucun statut officiel, ne peut contraindre quiconque à fournir des informations. Cela n'enlève toutefois rien à la valeur de cette initiative: mieux vaut une donnée incomplète que pas de donnée du tout.

Afin d'éviter de comptabiliser deux fois une même installation sur des années différentes, chaque réalisation est vérifiée afin de s'assurer qu'elle ne figure pas déjà dans les relevés annuels précédents.

À partir de l'an 2000, cette initiative a été élargie à un cadre international, pratiquement mondial. La méthode utilisée par Quota Neve en Italie a ainsi été appliquée à l'échelle internationale. Les informations recueillies pour chaque installation sont les suivantes: localisation, nom, type, capacité des cabines, dénivélé, longueur et débit horaire.

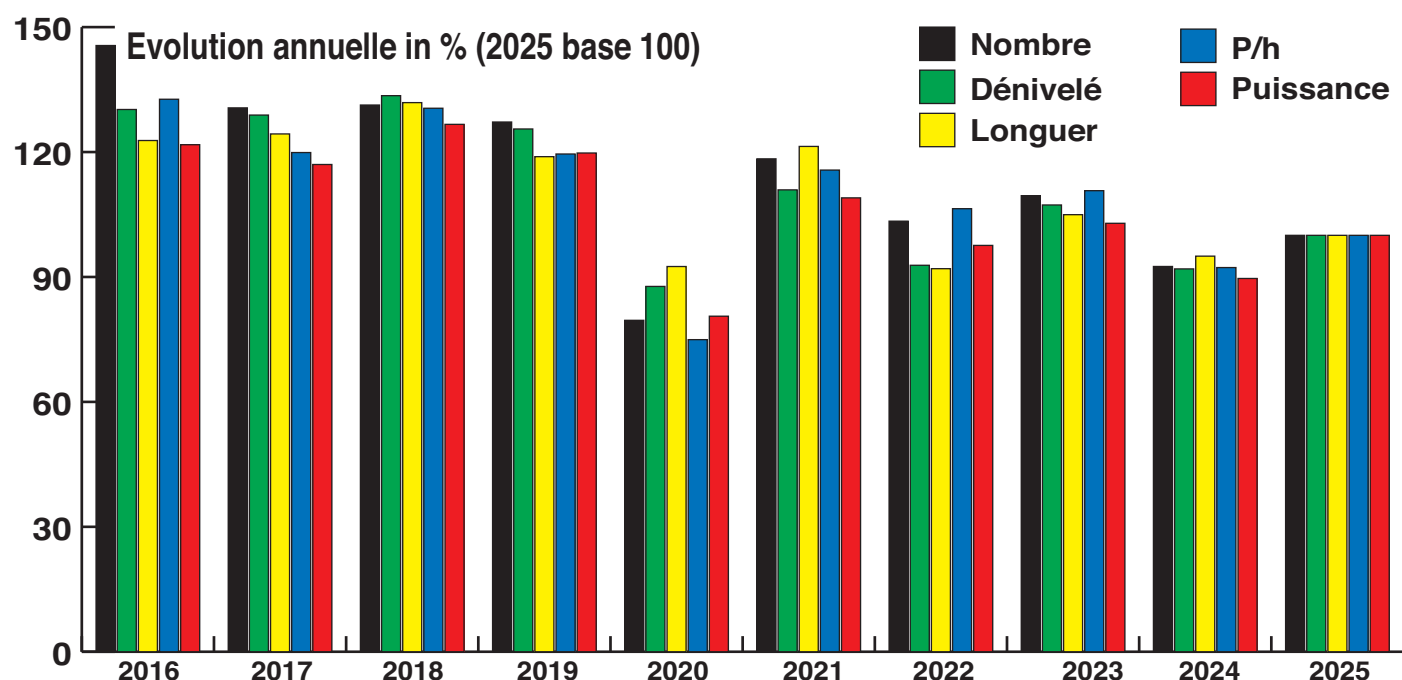
Comme indiqué précédemment, seules les installations

destinées au transport de personnes sont prises en compte. Les mini-téléskis à câble bas, les télécordes, les tapis roulants, ainsi que les installations destinées au transport de matériaux et les ascenseurs inclinés sont exclus en raison de leurs caractéristiques spécifiques et de critères d'évaluation différents.

Les données ont été recueillies à partir de déclarations directes ou indirectes des constructeurs et/ou de statistiques auxquelles nous avons accès. L'immense majorité de la production mondiale est concentrée entre les mains de quelques constructeurs alpins, et disposer de leurs données suffit à garantir la fiabilité de cette étude. Les deux plus grands groupes alpins contrôlent également la quasi-totalité du marché nord-américain.

Pour parvenir à une couverture mondiale, certaines lacunes subsistent au Japon, en Chine, en Russie et en Inde, où le secteur des domaines skiables demeure encore relativement isolé. Compte tenu de ces limites, nous préférons parler d'un recueil de données à l'échelle internationale plutôt que d'une statistique exhaustive.

Les nouvelles installations à câbles destinées au transport de personnes recensées en 2025 sont au nombre de 147 (136 en 2024, 161 en 2023, 152 en 2022, 172 en 2021, 117 en 2020, 187 en 2019, 193 en 2018, 192 en 2017, 214 en 2016, 188 en 2015, 166 en 2014, 223 en 2013, 197 en 2012, 218 en 2011, 216 en 2010), représentant une **puissance totale de 101 millions de m/h**



(91 en 2024, 105 en 2023, 99 en 2022, 106 en 2021, 82 en 2020, 122 en 2019, 129 en 2018, 119 en 2017, 124 en 2016, 124 en 2015, 112 en 2014, 128 en 2013, 101 en 2012, 118 en 2011, 126 en 2010), **un dénivelé cumulé de 46 km** (42 en 2024, 49 en 2023, 43 en 2022, 50 en 2021, 40 en 2020, 58 en 2019, 61 en 2018, 59 en 2017, 60 en 2016, 63 en 2015, 54 en 2014; 65 en 2013, 54 en 2012, 58 en 2011, 68 en 2010), **une longueur totale de 193 km** (183 en 2024, 203 en 2023, 178 en 2022, 234 en 2021, 117 en 2020, 230 en 2019, 255 en 2018, 240 en 2017, 221 en 2014; 237 en 2016, 233 en 2015, 252 en 2013, 211 en 2012, 234 en 2011, 262 en 2010) et **un débit horaire global de 297.000 pl/h** (274 en 2024, 329 en 2023, 316 en 2022, 336 en 2021, 223 en 2020, 355 en 2019, 388 en 2018, 356 en 2017, 394 en 2016, 355, en 2015, 324 en 2014; 395 en 2013, 341 en 2012, 375 en 2011, 374 en 2010).

Les 147 installations identifiées comme ayant été construites en 2025 sont répertoriées à la fin de cet article.

Les principales sources utilisées pour cette collecte de données ont été les publications annuelles des constructeurs présentant les installations réalisées durant l'année de référence (Doppelmayr, Leitner et Poma), la statistique italienne réalisée par Quota Neve mentionnée ci-dessus, ainsi que les sites Internet des différents constructeurs. La couverture est donc pratiquement exhaustive pour les pays alpins, où peu d'autres constructeurs demeurent actifs dans le domaine du transport public de personnes avec une réelle importance commerciale. On observe toutefois une réticence croissante des constructeurs de moindre importance à publier leurs réalisations. Dans les autres pays, il existe des constructeurs locaux, mais ceux-ci occupent une place marginale sur le marché mondial et ne participent généralement pas aux principaux salons internationaux.

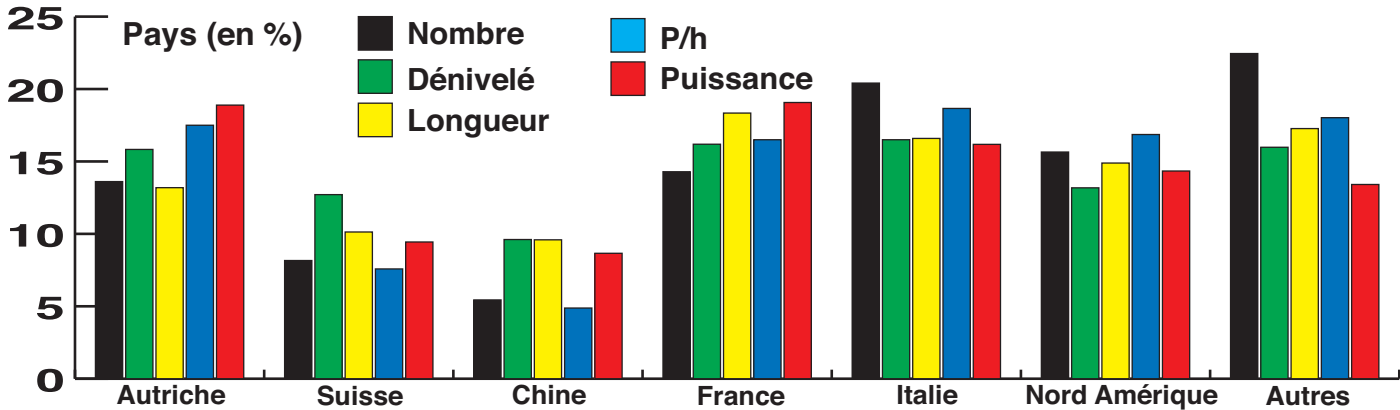
Dans l'esprit de la maxime « mieux vaut une donnée partielle qu'aucune donnée », nous estimons proposer une analyse intéressante et représentative, d'autant plus qu'il s'agit de la seule étude de ce type à l'échelle mondiale et qu'elle cou-

vre vraisemblablement plus de 90 à 95 % du marché. Un autre problème concerne l'exactitude des données: celles-ci proviennent des entreprises et peuvent parfois être « optimistes », même involontairement. Cette remarque vise simplement à inviter le lecteur à interpréter ces chiffres avec la prudence habituelle.

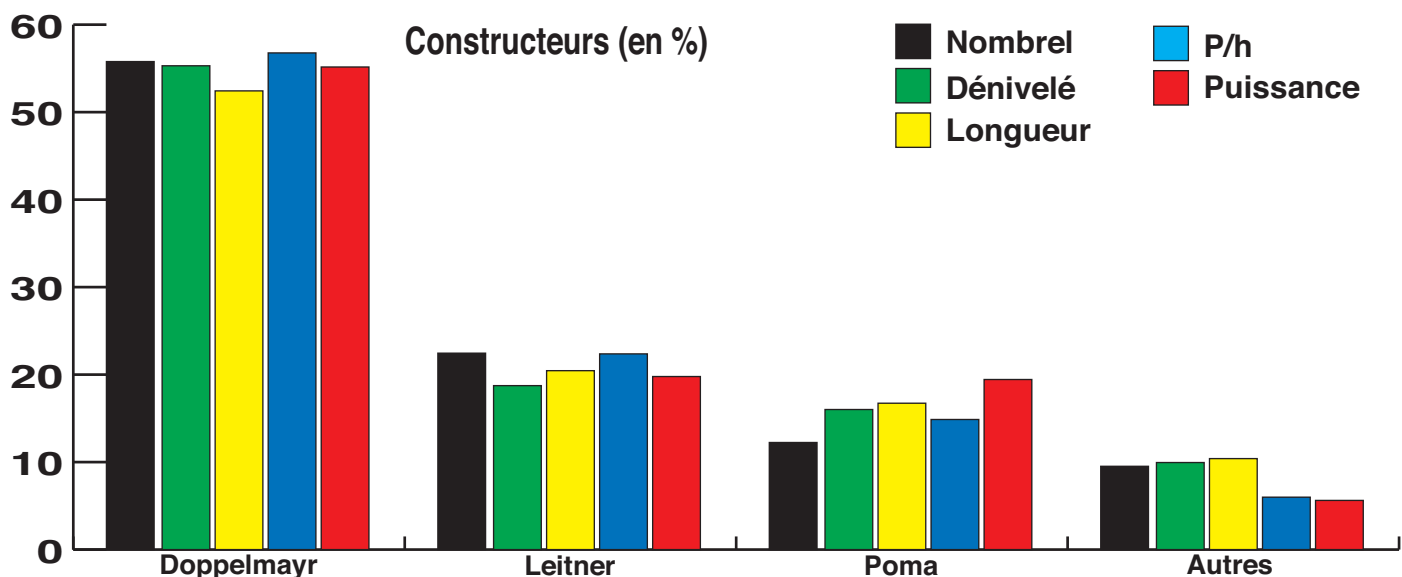
Les tableaux et graphiques ont été élaborés selon plusieurs critères: nombre d'installations, dénivelé, longueur, débit horaire et puissance de transport (c'est-à-dire le produit du débit horaire par le dénivelé de chaque installation). Cette approche a été retenue car le débat sur le critère le plus pertinent pour apprécier des valeurs globales reste ouvert.

Le nombre d'installations est le critère le plus simple, mais placer sur un pied d'égalité un télési pour débutants et une télécabine présentant 1.000 mètres de dénivelé et plusieurs milliers de personnes par heure est évidemment discutable. Dans le domaine des remontées mécaniques de ski, la puissance de transport – obtenue en multipliant le dénivelé par le débit horaire – possède une réelle logique, puisqu'elle représente l'énergie potentielle (le dénivelé) mise à la disposition du skieur pour la descente. En revanche, pour les installations de plaine, de liaison ou urbaines, où le dénivelé est faible voire inexistant, ce critère perd de sa pertinence; dans ce cas, la longueur et le débit horaire deviennent des indicateurs plus significatifs.

Face à ces difficultés, il a été décidé de ne privilégier aucun critère par rapport à un autre: il appartiendra au lecteur de choisir celui qu'il juge le plus représentatif. Dans certains graphiques (par pays ou par constructeur, par exemple), les différents critères tendent à se compenser, de sorte que la hauteur des barres reste relativement comparable au sein d'un même pays ou d'un même constructeur. Cette logique ne s'applique toutefois pas aux différents types d'installations, les téléskis étant structurellement très différents des téléphériques va-et-vient en termes de dénivelé et de longueur, tout comme ils diffèrent des installations débrayables en matière de débit horaire.



VALEURS					Pays	POURCENTAGES				
Nombre	Déniv..	Longuer	P/h	Puissance		Nombre	Déniv.	Longuer	P/h	Puissance
207.290	25.468	51.954	9.198.478	A	13,61	15,83	13,19	17,50	18,89	
12	5.852	19.563	22.500	9.593.100	CH	8,16	12,71	10,13	7,58	9,44
8	4.426	18.522	14.500	8.800.200	CHN	5,44	9,61	9,59	4,88	8,66
21	7.455	35.405	48.990	19.382.640	F	14,29	16,19	18,34	16,50	19,07
30	7.598	32.030	55.417	16.447.152	I	20,41	16,50	16,59	18,66	16,18
23	6.068	28.751	50.060	14.575.123	N.A.	15,65	13,18	14,89	16,86	14,34
33	7.356	33.357	53.489	13.633.560	Altri	22,45	15,98	17,27	18,02	13,41
147	46.045	193.096	296.910	101.630.253		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00



VALEURS					Pays	POURCENTAGES				
Nombre	Déniv..	Longuer	P/h	Puissance		Nombre	Déniv.	Longuer	P/h	Puissance
82	25.465	101.231	168.557	56.055.686	Doppelmayr	55,78	55,30	52,43	56,77	55,16
33	8.628	39.484	66.418	20.103.552	Leitner	22,45	18,74	20,45	22,37	19,78
18	7.371	32.308	44.140	19.761.640	Poma	12,24	16,01	16,73	14,87	19,44
14	4.581	20.073	17.795	5.709.375	Altri	9,52	9,95	10,40	5,99	5,62
147	46.045	193.096	296.910	101.630.253		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Étant donné que les différentes variables (nombre, dénivelé, longueur, débit horaire et puissance) présentent des ordres de grandeur très différents, les tableaux et graphiques utilisent des valeurs exprimées en pourcentage du total correspondant à chaque critère, afin de permettre des comparaisons entre des paramètres de nature différente.

Pays

Les pays sont identifiés à l'aide de leur code international d'immatriculation automobile. Dans les tableaux et les graphiques, l'accent a été mis sur les quatre principaux pays alpins, ainsi que sur l'Amérique du Nord (NA) et la Chine, qui représentent environ 70 % du nombre total d'installations et plus de 80 % de la puissance totale de transport, même si ces pourcentages diminuent régulièrement ces dernières années en raison de la croissance d'autres pays.

Les autres pays recensés sont:

Pays	Num.	Déniv.	Long.	P/h	Puissance
KG	2	769	2.713	4.800	1.845.600
N	2	696	4.066	4.868	1.844.400
D	6	942	3.871	9.441	1.617.422
AZ	1	876	3.003	1.600	1.401.600
NZ	2	509	1.779	4.211	1.294.430
S	8	881	4.713	8.704	1.036.189
AUS	1	309	1.294	3.000	927.000
CO	1	283	2.328	2.100	594.300
FIN	1	192	980	2.800	537.600
E	1	327	824	1.613	527.451
PL	1	170	722	2.750	467.500
SK	1	190	1.004	2.400	456.000
GR	2	367	1.574	2.212	433.088
UZ	1	352	2.084	800	281.600
RCH	1	180	982	1.200	216.000
RO	1	312	560	490	152.880
OM	1	1	860	500	500
33	7.356	33.357	53.489	13.633.560	

Pays sigles			
A Autriche	F France	OM Oman	Zélande
AUS Australie	FIN Finlande	PL Pologne	
AZ Azerbaïdjan	GR Grèce	RCH Chili	
CH Suisse	I Italie	RO Roumanie	
CHN Chine	KG Kirghizistan	S Suède	
CND Canada	N Norvège	SK Slovaquie	
CO Colombie	NZ Nouvelle	USA USA	
D Allemagne		UZ Ouzbékistan	
E Espagne			

Constructeurs

Le graphique met en évidence les résultats des principaux constructeurs, qui concentrent environ 90 % de la production mondiale couverte par cette enquête.

En 2025, la position dominante du groupe Doppelmayr se confirme encore davantage, avec des valeurs dépassant 50 % du total pour l'ensemble des indicateurs.

Les autres constructeurs recensés sont les suivants :

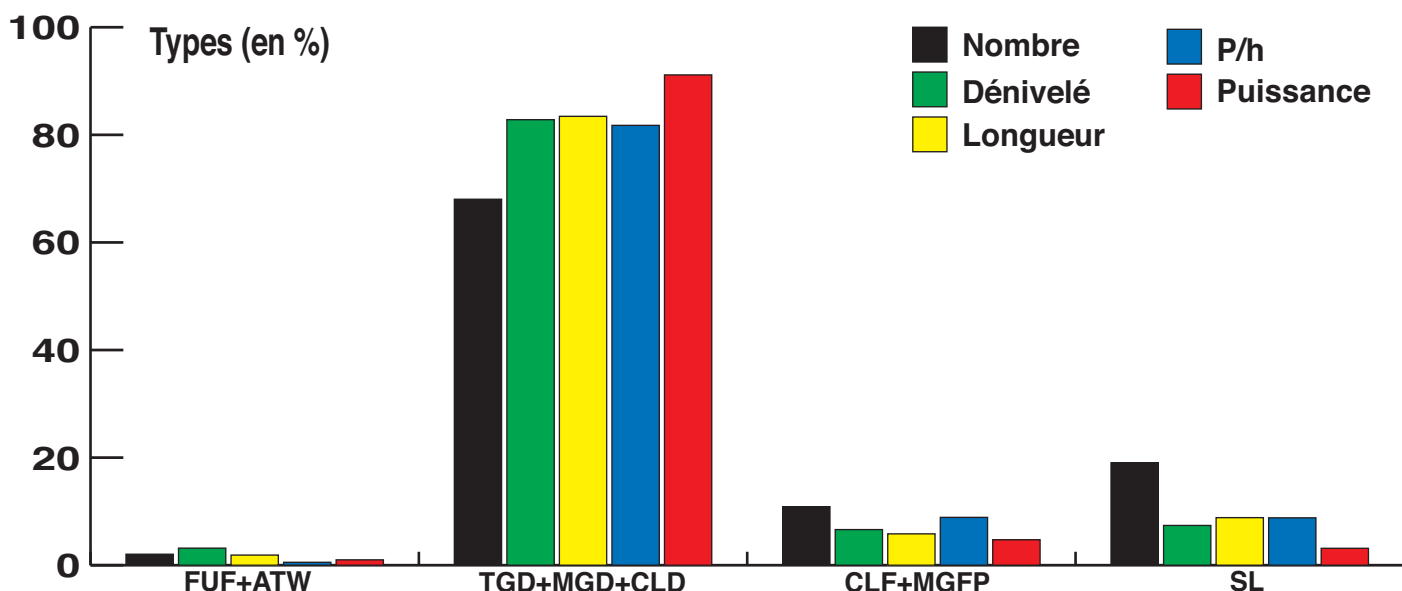
Costructeur	Num	Déniv.	Long.	P/h	Puissance
Bartholet	6	2.907	13.027	8.300	3.624.100
CCM	4	1.089	4.268	4.795	1.343.575
MND	2	376	1.310	2.900	553.600
Graffer	2	209	1.800	1.468	188.100
14	4.581	20.405	17.463	5.709.375	

Types d'installations

L'année 2025 confirme la tendance en faveur des installations débrayables, en particulier des télésièges débrayables 6 places et des télécabines 10 places. Les installations débrayables représentent plus de 60 % du nombre total des installations construites en 2025 et 91 % de la puissance totale de transport.

L'analyse détaillée est la suivante : **TypePlaces Num**

Types sigles	
ATW Téléphériques	MGDTélécabines débrayables
va-et-vient	MGFP Pulsé
CLD Télésièges débrayables	SL Téléskis
CLF Télésièges	TGD Télécabines tricâble



VALEURS						POURCENTAGES				
Nombre	Déniv..	Longuer	P/h	Puissance	Pays	Nombre	Déniv.	Longuer	P/h	Puissance
3	1.459	3.638	1.610	1.016.720	FUF + ATW	2,04	3,17	1,88	0,54	1,00
100	38.136	161.122	242.753	92.622.525	TGD+MGD+CLD	68,03	82,82	83,44	81,76	91,14
16	3.048	11.265	26.402	4.803.689	CLF + MGFP	10,88	6,62	5,83	8,89	4,73
28	3.402	17.071	26.145	3.187.319	SL	19,05	7,39	8,84	8,81	3,14
147	46.045	193.096	296.910	101.630.253		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Déniv.	Pl.	Nom.	Long.	P/h	Puissance		Longuer (en m)			
FUF	100		1.035	2.774	800	828.000	F	La Plagne	Poma	4.511
ATW		2	424	864	810	188.720	CHN	Anqing City	Doppelmayr	3.153
TGD		2	1.404	4.310	4.600	3.507.200	AZ	Shahdag	Doppelmayr	3.003
MGD	12	1	54	3.000	1.500	81.000	CHN	Shangrao City	Doppelmayr	2.965
MGD	10	40	15.819	74.347	96.560	38.936.630	CH	Lauterbrunnen	Doppelmayr	2.774
MGD	8	14	7.767	27.256	25.040	14.539.700	F	Oz-en-Oisans	Poma	2.593
MGD	6	1	108	698	1.500	162.000	I	Campitello di F.	Doppelmayr	2.572
CLD	8	8	2.025	8.917	27.600	7.091.800	CH	Monte Tamaro	Bartholet	2.527
CLD	6	29	9.415	35.185	74.953	24.753.595	F	Les Arcs	Poma	2.045
CLD	4	5	1.544	7.409	11.000	3.550.600	CHN	xiling	Poma	1.990
MGFP		1	336	980	458	153.888				
CLF	6	1	68	437	1.814	123.352	Débit (en personnes)			
CLF	4	12	2.220	8.558	21.451	3.845.464	Les Gets		Poma	4.200
CLF	3	1	335	873	1.799	602.665	A	Ischgl	Doppelmayr	4.200
CLF	2	1	89	417	880	78.320	N	Trysil	Leitner	4.000
SL	2	12	1.709	8.345	13.397	1.891.566	A	Sölden	Doppelmayr	4.000
SL	1	16	1.693	8.726	12.748	1.295.753	A	Sölden	Doppelmayr	3.800
147			46.045	193.096	296.910	101.630.253				

Les 10 installations présentant la plus grande valeur dans certains aspects spécifiques sont:

Dénivelé (en m)

CH	Monte Tamaro	Bartholet	1.052
CH	Lauterbrunnen	Doppelmayr	1.035
CHN	Shangrao City	Doppelmayr	1.012
I	Campitello di F.	Doppelmayr	980
F	Les Arcs	Poma	919
AZ	Shahdag	Doppelmayr	876
CHN	Anqing City	Doppelmayr	813
CHN	xiling	Poma	786
F	La Plagne	Poma	781
F	Oz-en-Oisans	Poma	756

Débit (en personnes)

			F
Les Gets		Poma	4.200
A	Ischgl	Doppelmayr	4.200
N	Trysil	Leitner	4.000
A	Sölden	Doppelmayr	4.000
A	Sölden	Doppelmayr	3.800
CH	Zermatt	Leitner	3.400
I	Arabba	Leitner	3.400
F	Alpe d'Huez	Poma	3.400
D	Garmisch-P	Doppelmayr	3.400
A	Ischgl	Doppelmayr	3.400

Puissance (débit x dénivelé en m)

I	Campitello di F.	Doppelmayr	2.744.000
CHN	Shangrao City	Doppelmayr	2.530.000
F	La Plagne	Poma	2.452.340
F	Oz-en-Oisans	Poma	2.041.200
F	Orcière M. 1850	Poma	1.917.000
A	Zell am Ziller	Doppelmayr	1.915.220
CHN	xiling	Poma	1.886.400
F	Châtel	Poma	1.797.000
A	Altenmarkt im P.	Doppelmayr	1.702.000
F	Les Arcs	Poma	1.654.200

Les 147 installations recensées

Pays	Localité	Construteur	Type	P.	Dén..	Long.	P/h	Pays	Localité	Construteur	Type	P.	Dén..	Long.	P/h
A	Altenmarkt im P.	Doppelmayr	MGD	10	740	2.122	2.300	D	Garmisch-P	Doppelmayr	CLD	8	167	894	3.400
A	Bürserberg	Doppelmayr	MGD	10	617	1.830	2.500	D	Philippsreut	Leitner	CLD	6	299	1.211	1.600
A	Haus im E.	Leitner	MGD	10	530	1.595	2.800	D	Steinach	Doppelmayr	CLD	6	151	500	2.198
A	Naßfeld	Doppelmayr	MGD	10	475	1.675	3.000	D	Philippsreut	Leitner	CLF	4	105	475	1.400
A	Berwang	Doppelmayr	MGD	10	286	877	2.400	D	Schneizlreuth	Doppelmayr	SL	2	108	487	523
A	Zell am Ziller	Doppelmayr	MGD	8	731	1.892	2.620	E	Cerler	Doppelmayr	CLF	4	327	824	1.613
A	Zell am Ziller	Doppelmayr	MGD	8	434	1.739	2.620	F	Ajaccio	Poma	MGD	12	54	3.000	1.500
A	Rennweg am K.	Doppelmayr	MGD	8	564	1.599	2.000	F	La Plagne	Poma	MGD	10	781	4.511	3.140
A	Sölden	Doppelmayr	CLD	8	389	1.696	3.800	F	Oz-en-Oisans	Poma	MGD	10	756	2.593	2.700
A	Sölden	Doppelmayr	CLD	8	262	1.086	4.000	F	Les Arcs	Poma	MGD	10	919	2.045	1.800
A	Ischgl	Doppelmayr	CLD	8	238	1.265	4.200	F	Meribel Motaret	Leitner	MGD	10	533	1.936	2.600
A	Schladming	Doppelmayr	CLD	8	266	792	3.000	F	Courchevel	Poma	MGD	10	479	1.698	2.400
A	Ischgl	Doppelmayr	CLD	8	139	348	3.400	F	Les Gets	Poma	MGD	10	268	785	4.200
A	Waidring	Doppelmayr	CLD	6	547	1.881	2.400	F	Alpe d'Huez	Poma	MGD	10	285	1.684	3.400
A	Damüls	Doppelmayr	CLD	6	267	1.374	2.800	F	Combloux	Doppelmayr	MGD	10	340	1.940	2.150
A	Gosau	Leitner	CLD	6	258	951	2.414	F	Val Thorens	Doppelmayr	MGD	10	319	1.128	1.800
A	Gosau	Leitner	CLD	6	145	573	2.221	F	Île-de-France	Doppelmayr	MGD	10	38	1.308	2.000
A	Fieberbrunn	Doppelmayr	CLF	6	68	437	1.814	F	Île-de-France	Doppelmayr	MGD	10	5	1.340	2.000
A	Feichten	Leitner	SL	2	133	630	1.197	F	Île-de-France	Doppelmayr	MGD	10	0	1.774	2.000
A	St. Corona am W.	Doppelmayr	SL	1	201	1.106	468	F	Orcière M. 1850	Poma	CLD	6	639	1.975	3.000
AUS	Perisher	Doppelmayr	CLD	6	309	1.294	3.000	F	Châtel	Poma	CLD	6	599	1.715	3.000
AZ	Shahdag	Doppelmayr	MGD	10	876	3.003	1.600	F	Les Carroz d'A.	Poma	CLD	6	417	1.442	2.600
CDN	Coldwater	Doppelmayr	CLD	6	111	679	3.000	F	Crest Voland	Poma	CLD	6	375	1.548	2.600
CDN	Lake Luise	Doppelmayr	CLD	4	329	1.702	2.000	F	Tignes	Leitner	CLD	6	301	1.052	2.400
CDN	Mont-Tremblant	Doppelmayr	CLF	4	57	425	1.821	F	Sauze	CCM	CLF	4	298	1.598	2.000
CH	Lauterbrunnen	Doppelmayr	FUF	1001	0.035	2.774	800	F	Orcière M. 1850	Poma	SL	1	30	154	800
CH	Unteriberg	Doppelmayr	TGD	18	424	1.738	1.800	F	Font Romeu	Leitner	SL	1	19	179	900
CH	Anzère	Doppelmayr	MGD	10	580	1.643	2.000	FIN	Iso Syöte	Leitner	CLD	6	192	980	2.800
CH	Laax Flims	Bartholet	MGD	10	409	1.652	1.500	GR	Anilio	Leitner	CLD	6	218	991	1.500
CH	Laax Flims	Bartholet	MGD	10	92	358	1.500	GR	Anilio	Leitner	SL	1	149	583	712
CH	Monte Tamaro	Bartholet	MGD	81	0.052	2.527	800	I	Campitello di F.	Doppelmayr	TGD	30	980	2.572	2.800
CH	Laax	Doppelmayr	MGD	8	356	1.159	2.000	I	San Leonardo	Leitner	MGD	10	499	2.140	2.400
CH	Laax	Doppelmayr	MGD	8	452	2.484	1.500	I	Arabba	Leitner	MGD	10	339	1.288	3.400
CH	Zermatt	Leitner	CLD	8	374	1.832	3.400	I	Folgaria	Leitner	MGD	10	469	2.726	2.000
CH	St. Moritz	Leitner	CLD	6	501	1.703	2.400	I	Pila	Leitner	MGD	10	365	2.344	2.400
CH	Sedrun	Doppelmayr	CLD	6	347	881	2.400	I	Pampeago	Doppelmayr	MGD	10	254	1.085	2.700
CH	Sedrun	Doppelmayr	CLD	6	230	812	2.400	I	Castelrotto	Leitner	MGD	10	428	1.627	1.600
CHN	Mailing	Bartholet	MGD	10	533	4.235	1.500	I	Cortina d'A.	Doppelmayr	MGD	10	224	1.310	3.000
CHN	Mailing	Bartholet	MGD	10	166	1.321	1.500	I	Carezza	Leitner	MGD	10	199	1.328	2.400
CHN	Shangrao City	Doppelmayr	MGD	81	0.012	2.965	2.500	I	Madonna di C.	Doppelmayr	MGD	10	150	832	2.600
CHN	Xiling	Poma	MGD	8	786	1.990	2.400	I	Livigno	Doppelmayr	CLD	6	472	1.324	3.000
CHN	Anqing City	Doppelmayr	MGD	8	813	3.153	2.000	I	Artesina	Leitner	CLD	6	341	1.530	2.700
CHN	Shao Hua	Bartholet	MGD	8	655	2.934	1.500	I	Speikboden	Leitner	CLD	6	364	1.252	2.400
CHN	Shaoyang City	Doppelmayr	MGD	8	353	1.226	1.600	I	Colfosco	Leitner	CLD	6	304	1.065	2.600
CHN	luiong	Poma	MGD	6	108	698	1.500	i	Lizzano in B.	CCM	CLF	4	345	1.052	1.200
CO	Manizales	Leitner	MGD	10	283	2.328	2.100	I	P. San Pellegrino	Doppelmayr	CLF	4	229	731	1.790
D	Oberried	Doppelmayr	ATW	15	112	304	320	I	Livigno	MND	CLF	4	200	650	1.800

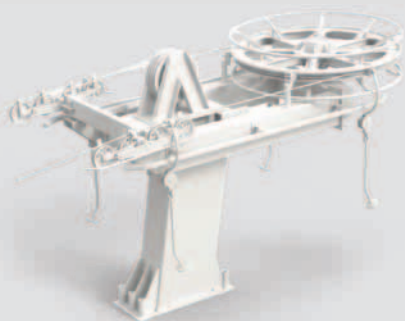
Pays	Localité	Construteur	Type	P.	Dén..	Long.	P/h	Pays	Localité	Construteur	Type	P.	Dén..	Long.	P/h
I	Faid.Paganella	Doppelmayr	CLF	4	100	515	1.800	S	Kurz_tnik	Doppelmayr	SL	2	64	455	1.195
I	Sella Nevea	Leitner	CLF	4	75	358	1.770	S	Sälen	Doppelmayr	SL	2	61	335	1.198
I	Livigno	Doppelmayr	CLF	4	48	240	2.291	S	Sälen	Doppelmayr	SL	1	53	464	693
I	Viaggiano	CCM	CLF	2	89	417	880	S	Sysslebäck	Doppelmayr	SL	1	51	325	694
I	Pian Benot	CCM	SL	1	357	1.201	715	SK	Štrbské Pleso	Leitner	CLD	8	190	1.004	2.400
I	Stelvio	Graffer	SL	1	175	950	900	USA	Deer Valley	Doppelmayr	MGD	10	502	2.149	3.000
I	Sesto Pusteria	Leitner	SL	1	152	602	892	USA	Big Sky	Doppelmayr	MGD	10	457	2.511	3.270
I	Braies	Leitner	SL	1	136	758	900	USA	Park City	Poma	MGD	10	336	1.888	3.000
I	Livigno	Doppelmayr	SL	1	103	393	895	USA	Deer Valley	Doppelmayr	MGD	10	281	2.617	3.000
I	Maranza	Leitner	SL	1	77	454	900	USA	Saluda	Poma	MGD	8	27	522	1.500
I	Monte Pora	Leitner	SL	1	45	474	893	USA	Snowmass	Poma	CLD	6	473	2.326	2.800
I	San Cassiano	Leitner	SL	1	45	294	891	USA	Killington	Doppelmayr	CLD	6	366	1.054	3.000
I	Stelvio	Graffer	SL	1	34	518	900	USA	Princeton	Doppelmayr	CLD	6	288	1.315	2.600
KG	Almaty	Doppelmayr	MGD	10	609	1.843	2.400	USA	Deer Valley	Doppelmayr	CLD	6	192	928	2.970
KG	Aimaty	Doppelmayr	CLD	6	160	870	2.400	USA	Park City	Doppelmayr	CLD	4	474	1.219	2.400
N	Trysil	Leitner	MGD	10	396	2.418	4.000	USA	Park City	Doppelmayr	CLD	4	469	1.698	2.400
N	Gålå	Doppelmayr	SL	2	300	1.648	868	USA	Park City	Doppelmayr	CLD	4	233	1.056	2.400
NZ	Cardrona	Doppelmayr	CLD	6	379	1.237	3.000	USA	Snowbasin	Poma	CLD	4	39	1.734	1.800
NZ	W_naka	Doppelmayr	SL	2	130	542	1.211	USA	Pipestem	Doppelmayr	MGFP	4x3x833	6980	458	
OM	Muscat	Doppelmayr	MGD	10	1	860	500	USA	White Pass	Doppelmayr	CLF	4	218	834	2.399
PL	Krynica - Z.	Doppelmayr	CLD	6	170	722	2.750	USA	Maggie Valley	Doppelmayr	CLF	4	218	856	1.567
RCH	Santiago de C.	Doppelmayr	MGD	8	180	982	1.200	USA	Snowmass	Doppelmayr	CLF	3	335	873	1.799
RO	Bra_ov	Doppelmayr	ATW	25	312	560	490	USA	Waterville	MND	SL	2	176	660	1.100
S	Vemdalen	Doppelmayr	SL	2	196	915	1.398	USA	Farmington	Doppelmayr	SL	2	85	454	1.181
S	Åre	Leitner	SL	2	164	803	1.428	USA	Big Sky	Doppelmayr	SL	1	66	271	595
S	Sälen	Doppelmayr	SL	2	146	708	1.049	UZ	Miraki	Doppelmayr	MGD	8	352	2.084	80
S	Sälen	Doppelmayr	SL	2	146	708	1.049								

GRAFFER

ROPEWAYS

IMPIANTI A FUNE.

Nuovi impianti ad ammorsamento fisso, revisioni, manutenzione e riposizionamenti.



SCIOVIE



SEGGIOVIE



CESTOVIE

Nuovi impianti

Progettazione, costruzione e installazione chiavi in mano.

Revisioni e manutenzione

Assistenza, ammodernamenti e ricambi originali.

Usato e riposizionamenti

Smontaggio, revisione e reinstallazione degli impianti.

PARLIAMO DEL TUO IMPIANTO

www.graffer.it

info@graffer.it

+39 030 910 3427



Deux nouveaux funiculaires desservent le plus haut sommet du Vietnam

Garaventa a réalisé deux nouveaux funiculaires sur le plus haut sommet d'Indochine, le Fansipan, au Vietnam. Ces nouvelles installations complètent l'infrastructure existante desservant la zone sommitale et améliorent la circulation des visiteurs entre les différentes attractions.

Avec ses 3 143 mètres d'altitude, le Fansipan, situé dans le nord du Vietnam, est le point culminant de l'Indochine. L'accès à la zone du sommet est assuré par plusieurs remontées mécaniques du groupe Doppelmayr. Depuis Sa Pa, un funiculaire conduit les visiteurs à la station aval du téléphérique 3S «Fansipan Legend», qui les transporte jusqu'à la zone sommitale. Une fois sur place, le funiculaire «Fansipan Peak» permet d'accéder directement au sommet. Face à l'augmentation de la fréquentation, les infrastructures ont été complétées par deux nouveaux funiculaires : Fansipan Coaster et Fansipan Top. Ces deux installations ont été inaugurées officiellement le 11 juillet 2026.

Des pentes très variables, une réalisation technique exigeante

Le Fansipan Coaster se distingue par le profil exceptionnel de son parcours, caractérisé par de fortes variations de pente. Alors que la partie inférieure du parcours est relativement peu inclinée, la pente augmente sensiblement dans la dernière section. Cette configuration a imposé des exigences élevées en matière de conception et a nécessité



Fansipan Coaster - Garaventa ©



Fansipan Coaster - Garaventa ©



Fansipan Coaster - Garaventa ©



Fansipan Coaster - Garaventa ©



des solutions techniques spécifiques pour le guidage du câble. Les deux véhicules (CWA) ont également été spécialement conçus pour s'adapter à cette configuration particulière. L'agencement des sièges tient compte des différentes inclinaisons afin d'offrir aux passagers un niveau de confort identique, aussi bien à la montée qu'à la descente.

Le Fansipan Top présente une pente constante et est conçu comme un funiculaire compact à une seule cabine.

Les deux funiculaires sont équipées de systèmes d'entraînement différents, adaptés à leurs caractéristiques respectives. Alors que le Fansipan Coaster dispose d'un système d'entraînement par adhérence dans la station amont, le

véhicule du Fansipan Top est entraîné par un treuil.

La réalisation de ces deux installations a représenté un défi majeur en matière de planification et de logistique. En raison de son altitude, le chantier n'était accessible que de manière limitée. Les matériaux et les composants ont été acheminés jusqu'au sommet à l'aide du téléphérique 3S «Fansipan Legend», puis transportés jusqu'à leur destination

finale grâce à de nombreux téléphériques de chantier destinés au transport de matériel.

Le groupe Doppelmayr et le Sun Group ont déjà réalisé ensemble de nombreux projets de remontées mécaniques à Sa Pa ainsi que dans l'ensemble du Vietnam. En tant que centre de compétence pour les installations spéciales, Garaventa a assuré la réalisation de ces deux nouveaux funiculaires.

DONNÉES TECHNIQUES

		Fansipan Coaster	Fansipan Top
Dénivelé	m	58	38
Longuer	m	186	53
Débit	p/h	1.000	1.000
Vitesse	m/sec	3	2
Personnes en cabine		51	60



"Il tuo lavoro occuperà gran parte della tua vita, e l'unico modo per essere davvero soddisfatto è fare un lavoro che consideri fantastico. E l'unico modo per fare un lavoro fantastico è amare quello che fai"

(Steve Jobs)



SEVIS Srl - Soraga di Fassa (TN) | www.sevis.it |

Invia il tuo CV a info@sevis.it

(Cantiere Col Rodella - Campitello di Fassa - TN)

Le funiculaire de la tour du Stade olympique de Montréal modernisé



Le funiculaire à cabine unique qui dessert la tour du Stade olympique de Montréal a été remplacé par le groupe Doppelmayr, par l'intermédiaire de Garaventa et CWA, après 38 années d'exploitation (depuis 1987) et 1.305.447 allers-retours. L'opération, dont le coût avait initialement été estimé à 25 millions de dollars, est désormais évaluée à 38 millions de dollars. Elle s'inscrit dans un programme plus vaste de modernisation du Stade olympique, qui comprend également une nouvelle toiture, pour un investissement total estimé à 122 millions de dollars.

La tour du stade, qui sert notamment à soutenir la toiture au moyen de câbles, est la plus haute tour inclinée du monde.

Le funiculaire, long de 165 mètres, est équipé d'une cabine pouvant accueillir 60 personnes. L'ancienne cabine, de capacité identique, était articulée sur deux niveaux, tandis que la nouvelle est aménagée sur un seul niveau, offrant davantage d'espace et une meilleure ouverture panoramique. La cabine intègre également plusieurs nouvelles fonctionnalités, notamment un système audio et des vitrages chauffants qui éliminent la buée, la neige et le givre, garantissant une vue dégagée aussi



1. La tour et le stade

2. La voie de roulement non couverte

3. La nouvelle cabine, vue extérieure

4. La nouvelle cabine, vue intérieure



1. L'ancienne cabine
2. Le nouveau chariot
3. La terrasse panoramique sommitale
4. La passerelle à sensations fortes

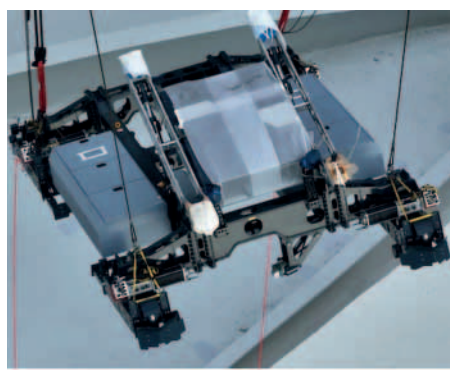
bien en été qu'en hiver.

Le nouveau moteur auxiliaire permettra une vitesse de 2,8 m/s, contre 1,4 m/s pour l'installation précédente. Une autre amélioration importante concerne la sécurité: si la cabine s'immobilise en ligne, un nouveau système hydraulique lui permettra de redescendre en toute sécurité jusqu'à la station inférieure sous l'effet de la gravité. Il s'agit d'un progrès significatif, sachant

qu'auparavant l'intervention des pompiers était nécessaire pour évacuer les passagers bloqués.

Le funiculaire est presque entièrement neuf, à l'exception des poulies et de la voie de roulement, qui ont été contrôlées et conservées, tandis que les stations ont été rénovées.

Au sommet de la tour, une terrasse panoramique auparavant inaccessible au public a été inaugurée. En outre, les visiteurs les plus téméraires pourront emprunter une passerelle périphérique sans garde-corps, sécurisés uniquement par une ligne de vie et un harnais.



Grâce à ces nouveautés, les exploitants espèrent attirer 400.000 visiteurs par an, soit une augmentation d'environ 60 % par rapport aux années précédentes. Le Stade olympique de Montréal accueille chaque année près de 4 millions de visiteurs et constitue l'un des principaux pôles touristiques de la ville.



FRANCESKIN

RIVESTIMENTI ADESIVI

before
after

**POLISHING
POLYCARBONATE**

**PROTECTIVE FILMS
SCRATCH-RESISTANT**
Removable,
no glue residue

**STATION RESTYLING
INTERIOR/EXTERIOR**

**CABIN RESTYLING
EXTERIOR**

ITALIA - Lavis (TN)
www.franceskin.it
info@franceskin.it

info: Franceschin Walter 340. 814 99 94

Le funiculaire Salzbergbahn à Hallstatt



1

Le 29 août 2026, le nouveau funiculaire Salzbergbahn et le complexe rénové Salzwelten Hallstatt (Haute-Autriche – Autriche) ont été mis en service. L'intervention, réalisée principalement par le groupe Doppelmayr (Garaventa pour la partie électromécanique et Carvatech pour les véhicules), Salzwelten Hallstatt et le cabinet Hasenauer.Architekten pour l'architecture, a représenté un investissement

total d'environ 34 millions d'euros. Le funiculaire remplace l'installation précédente, construite par Waagner Biro en 1980, avec deux voitures de 24 personnes, un dénivelé de 325 m, une longueur de 548 m, une capacité de 500 pl/h et une vitesse de 5,0 m/s. Jusqu'à sa dernière course, le 31 août 2025, l'installation précédente a transporté plus de dix millions de passagers. Son remplacement n'a pas été motivé par le



1



2

vieillesse de la technologie, par l'augmentation des coûts de maintenance et par une capacité devenue insuffisante pour les flux actuels de visiteurs; dernièrement, l'infrastructure du Salzberg enregistrait plus de 490 000 visiteurs par an. Il ne s'agit donc pas de remplacer une installation muséale centenaire, mais une infrastructure moderne, tout simplement insuffisante pour le Hallstatt d'aujourd'hui.

Le nouveau funiculaire dispose de deux voitures de 60 passagers, dotées de deux compartiments, de grandes surfaces vitrées et d'un design rappelant un cristal de sel, mais surtout d'un



3

1. Le véhicule

2. Véhicule sur une forte pente

3. Gare aval et ligne



contrôle automatique du niveau: dans les deux gares terminales, les compartiments destinés aux passagers se présentent à l'horizontale et sont donc sans barrières; ils restent horizontaux pendant tout le trajet, garantissant ainsi un confort maximal malgré une inclinaison de la voie atteignant 42 degrés.

La voie, pratiquement entièrement surélevée, est constituée de 44 éléments préfabriqués par Garaventa reposant sur 43 supports (jusqu'à 28 m de hauteur) et leurs fondations respectives. La nouvelle structure de la voie a nécessité plus de 20 chargements de camion, soit un total d'environ 380 tonnes de matériaux. La structure en acier comprend également un cheminement de service continu composé de 2 197 caillebotis, chacun fixé par au moins quatre vis: un simple calcul donne donc au moins 8 788 vissages.

Le chantier a eu recours à un téléphérique de chantier pour transporter les matériaux depuis la vallée jusqu'à la voie; cette installation a également été utilisée lors de la phase de démontage de l'ancien funiculaire, permettant de manutentionner environ 700 tonnes supplémentaires. Sur les 40 premiers mètres, le transport des matériaux a été assuré, en trois phases successives, par un hélicoptère de transport Super Puma.

Les premiers travaux ont débuté le 22 avril 2025, tandis que l'ancien funiculaire a continué à transporter les visiteurs jusqu'à la fin du mois d'août; par la suite, la visite d'autres mines de sel de la région a été proposée.

Le treuil (40 tonnes) a rejoint la gare amont par une route forestière. Les deux poulies motrices mesurent chacune plus de 3,60 mètres de diamètre et pèsent environ 5,5 tonnes. Le dispositif de tension (7 tonnes) se trouve dans la gare aval.

Le transport individuel le plus complexe a concerné les deux voitures (15,5 tonnes chacune). Les véhicules sont consti-

quota neve n. 236 septembre - octobre 2026

seppi m.
 MULCHING EQUIPMENT SPECIALISTS

DE LA ROCHE AU BIKE-TRAIL

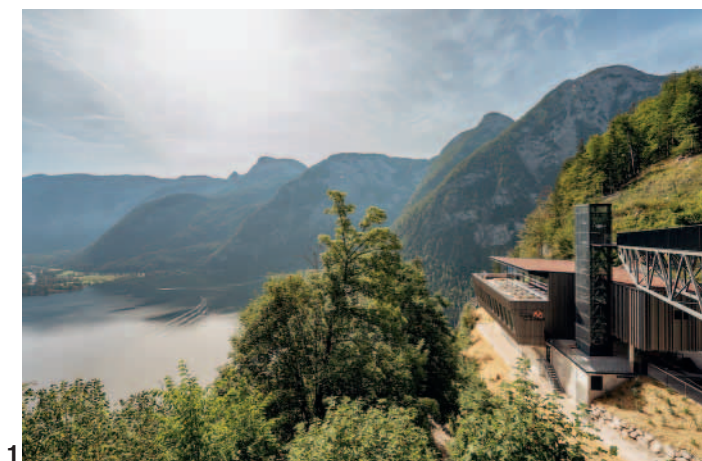
Le terrain devient une ressource. Le trail prend forme.

Avec les broyeurs forestiers et concasseurs de pierres SEPPI M., le matériau est travaillé directement sur place, transformant la roche en un sol stable, naturel et durable pour les bike-trails, les sentiers et les pistes forestières.



Seppi M. - Spécialistes des équipements de broyage
 Tél. +39 0461 178 75 00 · M. +39 340 788 42 11
sales@seppi.com


 Hall 36 Stand B4



1



1



2



2

tués d'un châssis porteur en acier avec une superstructure en aluminium et de grandes surfaces vitrées; ils sont également équipés de freins d'urgence, de commandes automatiques des portes, d'une ventilation ainsi que d'un éclairage LED indirect et extérieur.

Une attention particulière a également été accordée à la conception architecturale des nouvelles gares. Grâce à sa structure compacte, la nouvelle gare aval (515 m) s'intègre dans le paysage de Hallstatt, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Le rez-de-chaussée, caractérisé par une façade en bois, abrite la technologie de l'installa-

tion à câbles, des systèmes de billetterie ultramodernes et un point d'information. L'étage supérieur, transparent et complété par une vaste terrasse destinée aux visiteurs, offre beaucoup d'espace aux hôtes. Les intérieurs lumineux et les lignes visuelles claires facilitent l'orientation et améliorent le confort des visiteurs. Les zones de passage se prolongent sans interruption dans le vaste flagship store, tandis que le concept architectural ouvert et transparent maintient, depuis chaque perspective, le lien visuel avec l'environnement historique environnant.

La gare amont (840 m) a été soigneusement intégrée dans le contexte historique. La plateforme d'embarquement vitrée en porte-à-faux est encadrée de lamelles en bois. À l'étage supérieur, un bistrot doté d'une vaste terrasse

offre une vue spectaculaire sur le paysage montagneux environnant et se raccorde directement au parcours aventure de la haute vallée.

Avec le nouveau funiculaire et le complexe Salzwelten rénové, les conditions nécessaires ont été créées afin que les plus de 7 000 ans d'histoire de l'extraction du sel à Hallstatt restent accessibles et significatifs pour les générations futures.

DONNÉES TECHNIQUES

Dénivelé	m	325
Longueur	m	593
Voitures		2
Personnes par voiture		60
Vitesse max.	m/sec	5,5
Capacité	p/h	1.000
Ø câble tracteur	mm	45
Ø câble de lestage	mm	22

1. Le restaurant en amont
2. Aménagements intérieurs des gares
3. Ligne en cours de montage
4. Treuil en cours d'assemblage



3



4

DoloMeet Home Card: la carte destinée aux propriétaires de résidences secondaires

Pour la première fois, l'Azienda per il Turismo Madonna di Campiglio propose un outil conçu pour les personnes qui profitent de la destination à différentes périodes de l'année. Il s'agit d'une carte numérique saisonnière (prix de lancement: 89 €) qui comprend les remontées mécaniques, la mobilité durable, des activités et des expériences. Valable du début juillet au 27 septembre 2026, elle prévoit également des avantages pour toute la famille.

Pour la première fois, l'Azienda per il Turismo Madonna di Campiglio consacre aux propriétaires de résidences secondaires, liés au territoire non seulement par leur fréquentation régulière mais souvent aussi par un véritable attachement, un produit spécialement conçu pour eux. Il s'agit de la DoloMeet Home Card, la nouvelle carte estivale qui transforme la résidence secondaire en un véritable point de départ pour vivre pleinement le territoire chaque jour, tout au long de la saison. En d'autres termes, il s'agit d'un laissez-passer permettant de découvrir et redécouvrir le territoire comprenant Madonna di Campiglio, Pinzolo, le Val Rendena, les Giudicarie Centrali et la Valle del Chiese.

Cette initiative est née de la volonté de valoriser un public qui choisit depuis des années cette destination, ses vallées et ses villages comme lieu de prédilection, en y revenant souvent saison après saison, sans toutefois avoir jusqu'à présent bénéficié d'une offre qui lui soit spécifiquement destinée.

Une seule carte, tout compris

La DoloMeet Home Card comprend, dans un seul support numérique:

- 10 allers-retours par personne sur les remontées mécaniques estivales de Madonna di Campiglio et de Pinzolo;
- 10 utilisations par personne des services de mobilité touristique et durable du territoire (navettes à Madonna di Campiglio et dans les vallées du Parc naturel Adamello Brenta, petit train Pinzolo-Giustino-Carisolo, bike bus Tione-Carisolo et Carisolo-Dimaro avec transport des vélos inclus);
- 10 activités par personne, au choix parmi des randonnées avec les Guides alpins, des sorties en VTT électrique, les propositions du Parc naturel Adamello Brenta, des visites culturelles, des activités équestres et des parcours de bien-être en pleine nature;

- 1 accès par saison et par personne, au choix entre des installations sportives, des sites culturels du territoire ou des réductions sur le golf, le tennis, le padel et le parapente;
- d'autres activités et réductions.

La carte peut être achetée en ligne sur campigliodolomiti.it/it/dolomeet-guest-card/dolomeet-home-card, après avoir rempli un formulaire d'autodéclaration attestant de la possession d'une résidence secondaire sur le territoire. Elle est ensuite activée en l'associant, au moyen d'un code communiqué après l'achat, à l'application Mio Trentino.

Des avantages spécifiques sont prévus pour les familles: les enfants jusqu'à 8 ans, accompagnés d'un adulte payant, reçoivent gratuitement la DoloMeet Home Card, tandis que les enfants et adolescents non accompagnés bénéficient respectivement d'une réduction de 50 % et de 30 %.

« Les propriétaires de résidences secondaires sont des ambassadeurs privilégiés de notre territoire », souligne Matteo Bonapace, directeur de l'Azienda per il Turismo, qui ajoute: « Cette carte constitue une nouvelle étape vers une relation toujours plus étroite et durable avec ceux qui, de fait, font déjà partie de notre communauté. »

Un projet rendu possible grâce au territoire

La concrétisation de cette carte a été rendue possible grâce à la collaboration de nombreux prestataires de services, qu'il convient de remercier pour avoir étendu aux bénéficiaires de la Home Card les importantes conditions préférentielles déjà accordées dans le cadre des cartes territoriales, en particulier les Funivie Madonna di Campiglio et les Funivie Pinzolo.

Toutes les informations concernant les services inclus, le programme hebdomadaire des activités et les modalités d'achat sont disponibles sur le site de l'ApT: campigliodolomiti.it/it/dolomeet-guest-card/dolomeet-home-card.



Construire des trails durables à partir du terrain: l'expérience du Paganella Bike Park avec les machines Seppi M.

De la roche au flow trail, sans apport de matériaux extérieurs. Tel est le défi quotidien auquel est confrontée l'équipe de Trail Zone au Paganella Bike Park, où le terrain laisse peu de place à l'improvisation. Ici, la construction et l'entretien des bike trails nécessitent un mélange de compétences, d'organisation et de machines capables de transformer directement les matériaux présents sur place en une surface stable, drainante et durable.

Ces dernières années, les bike trails sont devenus une attraction touristique pratiquement indispensable pour les visiteurs de la montagne en été, et revêtent une grande importance pour l'activité des remontées mécaniques en dehors de la saison hivernale.

Pour comprendre comment naît un trail moderne et quel rôle jouent les équipements Seppi M., nous avons suivi une journée de travail à Andalo avec Ezio Cattani, responsable de l'entretien du Paganella Bike Park dans le Trentin et propriétaire de l'entreprise Trail Zone, spécialisée dans la construction et l'entretien de sentiers.

Vingt ans d'évolution dans le trail building

«Je fais ce métier depuis une vingtaine d'années maintenant», raconte Ezio.

«Pendant les dix premières années, nous travaillions presque exclusivement à la main: râteau, pelle, pioche et masse. Au cours des dix dernières années, en revanche, le trail building a évolué grâce à l'utilisation d'engins mécaniques.»

Aujourd'hui, le parc de machines comprend des pelles mécaniques, des chargeuses, des tracteurs, des broyeurs forestiers et, surtout, des broyeurs de pierres. Une évolution qui n'a pas remplacé le travail manuel, mais l'a rendu plus efficace, permettant de réaliser des interventions plus complexes et d'améliorer la qualité finale du parcours.

Quand l'innovation naît sur le chantier

La collaboration avec Seppi M. est née d'un besoin concret. «Il y a huit ou dix ans, j'avais demandé à Seppi un broyeur de pierres spécialement destiné au trail building, car il n'existait rien de similaire sur le marché.»

De cette demande est né, après environ un an de développement, un premier prototype d'à peine 75 centimètres de large, conçu pour travailler même dans les passages les plus étroits des sentiers.

Cette expérience positive a ensuite conduit à l'introduction d'une deuxième machine, le broyeur de pierres Seppi Minisoil cl de 1,50 mètre, utilisé pour

l'ouverture de nouveaux tracés et pour les interventions les plus importantes de Reshape et Rebuild, puis du Seppi Max 50 le avec broyeur de pierres Microsoil rc, aujourd'hui la machine la plus utilisée par l'entreprise.

Avec une largeur de travail de 105 cm et une largeur hors tout de 135 cm, le Max 50 le avec Microsoil rc représente le compromis idéal entre productivité et maniabilité, ce qui le rend adapté aussi bien à la construction de nouveaux trails qu'aux travaux d'entretien.

Construire un trail à Paganella: quand la roche devient une ressource

La particularité de Paganella réside dans son terrain. «Ici, nous avons une couche de matériaux fins de seulement 10 à 15 centimètres. En dessous, il n'y a pratiquement que de la roche.» Une situation qui rend impossible l'application des techniques traditionnelles basées sur l'utilisation du terrain naturel. Pour cette raison, le processus de construction a été entièrement adapté aux caractéristiques géologiques de la zone. La réalisation d'un nouveau trail commence par le déboisement du tracé,

1. Avant le travail avec le Max 50 le avec Microsoil rc

2. Max 50 le avec Microsoil rc



1

2



1

effectué manuellement ou à l'aide d'un broyeur forestier. Une pelle mécanique enlève ensuite la couche herbeuse et les matériaux végétaux de surface, qui sont conservés en vue d'une éventuelle réutilisation.

À ce stade intervient le marteau hydraulique, indispensable pour briser la roche affleurante. Ce n'est qu'après cette première opération qu'interviennent les broyeurs de pierres Seppi M., qui transforment les matériaux grossiers en un agrégat fin directement utilisable pour la construction du fond.

«Nous effectuons de trois à six passages avec le broyeur de pierres, en fon-

tion du matériau et du résultat que nous devons obtenir.»

De nouveaux travaux avec la pelle mécanique suivent afin de définir le profil du parcours, puis d'autres passages avec le broyeur de pierres Minisoil cl et enfin avec le Max 50 le équipé du Microsoil rc, qui produit le matériau le plus fin destiné au shaping final.

La dernière phase reste confiée aux personnes, qui effectuent manuellement les finitions du trail avec des râtaux et

1. Seppi Minisoil cl et Max 50 le avec Microsoil rc

2. Max 50 le avec Microsoil rc



2

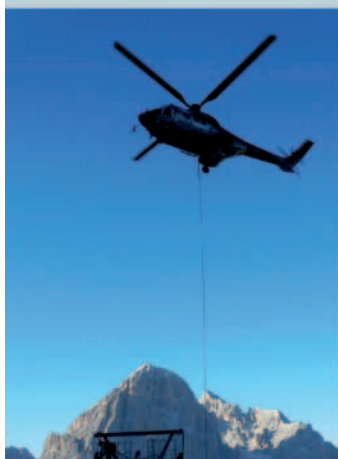
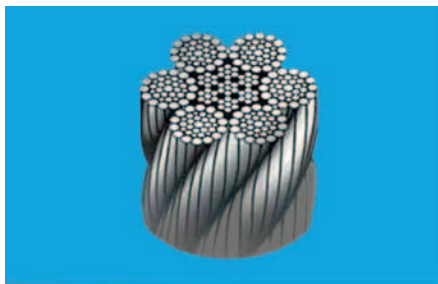
achèvent le travail avec une plaque vibrante afin de garantir un compactage correct.

Matériaux produits sur place: moins de transports, davantage de durabilité

L'un des changements les plus significatifs introduits par l'utilisation des broyeurs de pierres concerne la gestion des matériaux.

«Aujourd'hui, nous n'apportons plus de matériaux de l'extérieur pour la stabilisation, car nous parvenons à les produire directement sur place.»

Le matériau obtenu est éventuellement mélangé à la terre végétale disponible



Transports et montages spéciaux



Montage et révision d'installations de remontées mécaniques



Maintenance des appareils de levage dans les chantiers navals et les centrales



www.funimont.it



1



2

ou à d'autres composants présents sur place, jusqu'à obtenir la granulométrie et la consistance souhaitées. Ce n'est que dans certaines situations que des stabilisants spécifiques, comme des produits antipoussière, sont utilisés afin d'améliorer encore la cohésion de la surface.

Il en résulte une réduction drastique du transport de matériaux, avec des avantages à la fois économiques et environnementaux: moins de camions, moins de manutentions et un chantier plus durable.

Un chantier organisé comme une ligne de production

Pour les interventions les plus importantes, Trail Zone a développé une organisation du travail très efficace.

«Sur les derniers trails, nous avons pratiquement travaillé en série.»

À l'avant travaillent deux pelles mécaniques équipées de marteaux hydrauliques. Entre elles intervient le premier broyeur de pierres, qui produit le matériau nécessaire aux opérations suivantes. Derrière suivent deux autres pelles mécaniques consacrées au modelage du parcours, tandis que le Max 50 le avec Microsoil rc effectue le broyage final et prépare le matériau pour le shaping définitif.

Quatre pelles mécaniques et deux broyeurs de pierres travaillent ainsi de

manière coordonnée, réduisant les temps morts et maintenant un flux de travail continu.

Construction et entretien: des exigences très différentes

Les différences entre construction et entretien apparaissent clairement également dans les chiffres.

Pour la réalisation d'un nouveau trail, l'avancement moyen est compris entre 35 et 70 mètres par jour, en fonction de la configuration du terrain et de la présence de roche. Lors des interventions de reshape ou de rebuild, en revanche, il est possible d'atteindre 200 à 400 mètres par jour, en utilisant normalement un seul broyeur de pierres, une pelle mécanique et une plaque vibrante. La composition des équipes varie elle aussi sensiblement: pendant la construction, jusqu'à six opérateurs peuvent travailler simultanément, tandis que deux personnes suffisent souvent pour l'entretien courant.

La qualité d'un trail se mesure aussi après la pluie

Construire un bon trail ne signifie pas seulement créer une ligne ludique. La durabilité dépend avant tout de la capacité du parcours à gérer l'eau. «L'érosion se contrôle avant tout grâce à un tracé correct. L'eau doit quitter le parcours le plus rapidement possible.»

Une conception correcte, associée à un matériau bien broyé et convenablement compacté, permet en effet de limiter les phénomènes d'érosion et de réduire les interventions d'entretien au fil du temps.

La bonne machine comme partie intégrante du processus

L'expérience du Paganella Bike Park montre que le trail building moderne ne dépend pas d'une seule machine, mais de l'intégration entre conception, compétences et équipements spécialisés.

Les broyeurs de pierres Seppi M. ne représentent pas simplement une phase du travail: ils permettent de valoriser les matériaux déjà présents sur le terrain, de réduire les transports, d'améliorer la qualité du fond et d'accélérer les travaux.

Une approche qui associe efficacité opérationnelle, durabilité et respect de l'environnement montagnard, en offrant aux gestionnaires de Bike Parks et de Trail Networks une solution concrète pour réaliser des parcours durables et performants.

Les phases de construction d'un bike trail en terrain rocheux

Ouverture du corridor et déboisement

Enlèvement de la couche herbeuse

Fragmentation de la roche au marteau hydraulique

Premier passage avec le broyeur de pierres Seppi M.

Modelage préliminaire à la pelle mécanique

Passages supplémentaires de broyage jusqu'à l'obtention de la granulométrie souhaitée

Shaping final avec pelle mécanique et Seppi Max 50

Finition manuelle

Compactage à la plaque vibrante

Résultat: un fond réalisé presque exclusivement avec des matériaux produits directement sur place, stable, drainant et prêt à résister dans le temps.

1. Minisoil cl

2. Max 50 le avec Microsoil rc



2

D'Airolo à Andermatt par remontées mécaniques

Les cantons suisses du Tessin, d'Uri et des Grisons ont approuvé, dans le cadre du Programme San Gottardo (PSG), une contribution financière destinée à la réalisation d'une étude préliminaire de faisabilité du projet Porta Gottardo, qui vise à relier Airolo et Andermatt par des remontées mécaniques. L'étude sera financée à 50 % par les pouvoirs publics et à 50 % par des partenaires privés.

L'étude analysera les fondements et les perspectives du projet Porta Gottardo, dont l'objectif est de promouvoir le développement entrepreneurial dans la vaste région comprise entre l'Urserental et la Leventina, avec des retombées positives pour les Tre Valli ainsi que pour la Surselva, déjà reliée à Andermatt. L'objectif est «un développement touristique durable de la région du Saint-Gothard, avec une utilisation du territoire sur quatre saisons et une mobilité plus durable, dans le respect des valeurs paysagères, environnementales et culturelles de la région». Les résultats de l'étude sont attendus pour le début de 2027.

Le projet Porta Gottardo peut compter sur «un large consensus transversal, impliquant les collectivités publiques et les acteurs économiques des deux versants du massif du Saint-Gothard».

L'un des éléments clés réside dans le fait que les concessions

des remontées mécaniques d'Airolo et d'Andermatt arriveront à échéance dans une dizaine d'années. Les deux stations devront alors faire face à d'importants investissements pour renouveler leurs infrastructures. À cela s'ajoute une réalité de plus en plus marquée par le changement climatique qui, en particulier à Airolo, ne garantit plus un enneigement annuel suffisant pour assurer la viabilité financière d'un nouvel investissement autonome dans le tourisme hivernal. D'où l'idée d'évaluer la possibilité de développer conjointement un projet capable de relier les deux destinations et de créer un vaste domaine skiable, permettant d'intégrer Airolo et le canton du Tessin dans un circuit touristique de niveau international, tout en offrant à Andermatt de nouvelles possibilités de développement.



En bleu: les remontées mécaniques existantes.
En rouge et en orange: les remontées mécaniques projetées

GESPI

TECHNICAL WEAR

**VESTIAMO CHI
TIENE IN
MOVIMENTO
LA MONTAGNA.**

Prestazioni, comfort e identità
per chi lavora su piste, impianti
a fune e in alta quota.

SCRIVICI SU
WHATSAPP

+39 030 910 3427

www.gespi.it
info@gespi.it



SCANSIONA

ABBIGLIAMENTO TECNICO PROFESSIONALE

Coordinato. Personalizzabile. Per la montagna.



MADE IN ITALY
PRODUZIONE

DPI CAT. I
UNI EN ISO 13688

OEKO-TEX® 100
MATERIALI

SU MISURA
XXS-5XL

Mise en service du premier système RopeTwin de Bartholet

Avec la mise en service du téléphérique va-et-vient modernisé Rodi-Tremorgio, le premier système RopeTwin de Bartholet Ropeways AG est officiellement entré en exploitation. Ce projet marque une étape importante pour cette nouvelle plateforme de système.

Depuis le 6 juin 2026, le téléphérique va-et-vient rénové relie le quartier de Rodi-Fiesso, sur le territoire de la commune de Prato Leventina (canton du Tessin, Suisse), situé à 940 m d'altitude, au lac Tremorgio, à 1.830 m d'altitude, en seulement cinq minutes. Ce lac de montagne, décrit comme « un joyau, un saphir niché dans une cuvette », compte parmi les plus remarquables attractions naturelles de la région et constitue le point de départ de nombreuses randonnées. Dans le cadre d'une modernisation complète, les bâtiments existants des gares ont été conservés, tandis que l'ensemble des équipements de l'installation à câbles ainsi que le système de commande ont été entièrement renouvelés.

L'un des éléments clés du nouveau système est l'optimisation du tracé. Les deux anciens pylônes en treillis ont été remplacés par un unique pylône tubulaire en acier de 42 mètres de hauteur, divisant la ligne en deux sections d'environ 650 mètres chacune. Ce nouvel alignement améliore les caractéristiques d'exploitation de l'installation et garantit un fonctionnement particulièrement souple et stable.

La gare amont, accessible uniquement par hélicoptère, a représenté un défi particulier. La planification, la logistique et le montage ont exigé une précision maximale ainsi qu'une étroite coordination entre tous les intervenants du projet.

À Rodi, le nouveau système modulaire RopeTwin, destiné aux petits téléphériques va-et-vient bifunes, est mis en œuvre pour la première fois. Cette plateforme se distingue par sa conception compacte, sa grande



flexibilité et sa facilité de maintenance. Son objectif est d'accroître la fiabilité d'exploitation et la disponibilité de l'installation, de réduire durablement les coûts de maintenance et d'offrir simultanément de nombreuses possibilités d'application.

La nouvelle installation est équipée

de deux cabines d'une capacité de huit personnes chacune et fonctionne quotidiennement durant la saison estivale. Elle offre un accès confortable et efficace à l'un des plus beaux lacs de montagne de Suisse tout en renforçant l'attractivité touristique de la région.



En Val Senales, un projet pilote pour la conservation de la neige grâce à des géotextiles innovants

MINI TAKES CARE, le projet consacré à la conservation de la neige grâce à l'utilisation de géotextiles innovants réalisés à partir de fibres cellulosiques biodégradables certifiées, a choisi Alpin Arena Senales comme partenaire pour lancer, pour la première fois en Italie, cette nouvelle initiative.

Cette collaboration met la recherche et la technologie au service de l'un des défis les plus urgents des écosystèmes alpins: la conservation de la neige et la gestion responsable des ressources naturelles en haute montagne.

La préservation de la neige et de la glace pendant la saison estivale est essentielle pour garantir la stabilité des écosystèmes alpins et préserver les réserves de neige nécessaires au développement d'un tourisme hivernal durable. Protéger le manteau neigeux et la glace permet en effet de lutter contre les effets du réchauffement climatique et de réduire l'impact des changements climatiques sur les montagnes, tout en préservant les habitats fragiles et en contribuant à la régulation des ressources en eau.

Les géotextiles utilisés, produits par l'entreprise autrichienne Lenzing AG, récompensée pour cette innovation par les CNMI Sustainable Fashion Awards 2024, sont fabriqués à partir de fibres cellulosiques certifiées TÜV AUSTRIA, biodégradables dans le sol, en eau douce et en milieu marin, et compostables aussi bien dans des conditions domestiques qu'industrielles. Ces matériaux offrent d'excellentes propriétés d'isolation thermique ainsi qu'une grande résistance aux conditions climatiques extrêmes caractéristiques de la haute montagne, avec un impact environnemental nettement inférieur à celui des géotextiles traditionnels d'origine fossile. Outre l'évaluation des performances techniques des matériaux – isolation thermique, réduction des pertes de neige, durabilité et résistance aux intempéries –, cette expérimentation accorde une attention particulière à l'élimination des rejets de microplastiques dans les écosystèmes alpins fragiles, un enjeu essentiel pour la préservation des

montagnes et des cours d'eau.

L'utilisation de ces géotextiles innovants permet également de réduire de manière significative les émissions de CO₂ et la consommation d'eau lors de leur fabrication, grâce à l'emploi de fibres cellulosiques renouvelables et biodégradables.

Ce projet constitue ainsi un exemple concret de la manière dont innovation et durabilité peuvent coexister afin de protéger les environnements naturels les plus vulnérables.

Grâce à cette collaboration, MINI et Alpin Arena Senales confirment l'importance de la coopération entre les entreprises, les territoires et les communautés locales afin de développer des solutions pragmatiques et responsables pour préserver les

écosystèmes alpins et assurer un avenir durable au tourisme hivernal.

L'approche circulaire constitue l'un des éléments distinctifs du projet: une fois leur cycle d'utilisation terminé, les géotextiles sont récupérés puis recyclés afin d'être transformés de nouveau en fibres et en fils destinés à de nouvelles applications textiles.

Grâce à la collaboration avec le groupe textile biellois Marchi & Fildi et au soutien de la société SAFE, chargée de la collecte traçable des matériaux, un véritable cycle vertueux de récupération et de réutilisation est en train de se concrétiser. Il représente une avancée majeure pour l'industrie des textiles techniques et pour la durabilité environnementale.



MAINTENANCE AND REPAIR OF MOTORS AND PUMPS FOR ROPEWAY INSTALLATIONS AND PUMPING STATIONS



**ELETTROMECCANICA
ADIGE**

📍 Via dell'artigiano 3 - 38068 Rovereto (TN)
☎ 0464 436457 ✉ info@elettromeccanicaadige.com
🌐 www.elettromeccanicaadige.com

La plus haute tour habitable d'Europe est désormais en service sur le Titlis



À 3.020 mètres d'altitude, une nouvelle attraction touristique a été inaugurée afin de renforcer l'afflux de visiteurs dans la région d'Engelberg.

La nouvelle Titlis Tower est la transformation d'un ancien émetteur radio des années 1980 haut de 56 mètres. La structure existante en acier a été agrandie par deux volumes horizontaux vitrés et quatre tours de circulation verticale (deux ascenseurs et deux escaliers).

Après trois années de travaux, l'installation devient la plus haute tour habitable d'Europe. Elle surplombe le glacier et se situe à 200 mètres de la station supérieure des remontées mécaniques. Conçu par le cabinet d'architectes Herzog & de Meuron, l'ensemble comprend une plateforme panoramique accessible pour 19 francs suisses (jusqu'à 500 visiteurs), deux volumes vitrés de luxe abritant le restaurant Joseph's de 125 places dirigé par un chef primé, ainsi qu'une boutique Rolex. Au sommet se trouve l'Horizon Deck, une terrasse panoramique offrant une vue à 360 degrés sur les Alpes environnantes.

Le projet s'inscrit dans la stratégie globale de réaménagement de Titlis Bergbahnen, intégrant infrastructures et équipements destinés aux visiteurs dans un concept architectural unifié.

Également intégrée au projet d'ensemble, la nouvelle station amont, baptisée Peak Station, remplacera l'infrastructure des années 1960 et sera inaugurée au printemps 2029. Une galerie reliera la station amont à la tour. Le coût total du projet est estimé à 150 millions de francs suisses. L'objectif est de positionner le mont Titlis parmi les principales destinations alpines ouvertes toute l'année et d'offrir une expérience compétitive à l'échelle internationale.



L'année dernière, le site a accueilli 1,2 million de visiteurs. Grâce aux nouvelles infrastructures, la direction espère atteindre 1,5 million de visiteurs d'ici 2035.

L'ensemble du projet Titlis poursuit des objectifs ambitieux en matière de durabilité. Une enveloppe de bâtiment hautement performante ainsi que l'utilisation systématique de la chaleur résiduelle et de l'énergie solaire permettront de réduire considérablement la consommation



Au-dessus : Titlis Tower

À droite : rendu avec la station amont



énergétique. Une fois la nouvelle station de montagne achevée, les émissions de CO₂ seront réduites de 95 %, passant de 280 tonnes par an à seulement 12 tonnes par an.

Un chantier à cette altitude a représenté un véritable défi. Les vents peuvent devenir extrêmement violents en quelques minutes et, en été, les orages interrompent parfois les travaux presque instantanément.

Une centaine d'ouvriers ont affronté quotidiennement des conditions météorologiques souvent extrêmes. À cette altitude, chaque journée de travail dépend des caprices du temps. Le chantier ne peut fonctionner réellement que huit mois par an ; le reste du temps, les tempêtes et les températures polaires rendent toute activité impossible. Sur le Titlis, il peut tomber jusqu'à deux mètres de neige en une seule nuit. Le lendemain, tout disparaît sous la neige et il faut retrouver chaque élément du chantier. C'est là le véritable défi.

La plus grande difficulté a été le transport des matériaux. Près de 120.000 tonnes ont été acheminées vers le sommet ou redescendues dans la vallée. Les matériaux arrivent d'abord par camion dans la vallée avant d'être transportés par hélicoptère ou par les cabines du téléphérique. Une équipe logistique d'une trentaine de personnes a coordonné ces opérations : chaque nuit, entre 90 et 140 tonnes de matériaux ont transité entre la vallée et le chantier. Environ trois jours étaient nécessaires pour qu'un matériau atteigne le sommet.

Le chantier a également dû coexister avec l'activité touristique. Le téléphérique est resté en service pendant toute la durée des travaux, imposant des règles de sécurité strictes. Chaque déplacement d'engins à proximité des lignes a été surveillé par un agent habilité à ordonner l'arrêt immédiat des machines si nécessaire.



Le Groupe Doppelmayr poursuit sa croissance. L'exercice 2025/26 enregistre une hausse du chiffre d'affaires et des effectifs

Au cours de l'exercice 2025/26, le Groupe Doppelmayr a poursuivi sa croissance, portée par d'importants projets internationaux, des marchés de référence solides et des technologies innovantes. Le chiffre d'affaires a atteint 1,3 milliard d'euros, soit une hausse de 9,1% par rapport à l'année précédente. Le Groupe a également continué à renforcer ses effectifs à l'échelle internationale. Cette évolution positive confirme la solide position de l'entreprise dans le secteur des solutions de transport par câble pour le tourisme et la mobilité urbaine, ainsi que dans l'intralogistique.

Executive Board Doppelmayr



Le Groupe Doppelmayr peut se féliciter d'un exercice 2025/26 réussi. Malgré les défis géopolitiques et un contexte de marché exigeant, l'entreprise a maintenu sa solide position sur les marchés internationaux. Le chiffre d'affaires du Groupe Doppelmayr a augmenté de 9,1%, atteignant 1,3 milliard d'euros.

La demande en installations à câbles pour les sports d'hiver, le tourisme tout au long de l'année et les solutions de mobilité urbaine reste élevée. Parmi les projets clés de l'exercice figurent la télécabine urbaine de Paris, l'installation 3S Campitello-Col Rodella en Italie, la télécabine Big Sky Explorer et Mayflower East Village aux États-Unis, ainsi que la première installation

TRI-Line à Hoch-Ybrig, en Suisse. La réalisation réussie de ces projets et de nombreux autres a contribué de manière significative aux bonnes performances de l'entreprise.

Les collaborateurs comme facteur clé de succès

Les collaborateurs restent le fondement du succès de l'entreprise. Par leur engagement, leurs compétences techniques et leur esprit d'innovation, ils contribuent chaque jour à la réalisation de projets dans le monde entier. Afin de répondre à la forte demande et de garantir une qualité élevée à long terme, les équipes ont encore été renforcées au cours de l'exercice 2025/26. Le nombre de collaborateurs du Groupe Doppelmayr a augmenté

de 5,4%, pour atteindre 3 987 équivalents temps plein.

Innovations pour la mobilité de demain

En tant que leader dans le domaine de la technologie et de l'innovation, le Groupe Doppelmayr investit en permanence dans le développement de ses produits et de ses solutions numériques. Au cours de l'exercice 2025/26, l'accent a été mis en particulier sur la technologie TRI-Line, sur le développement de fonctions d'exploitation autonomes et assistées pour les installations à câbles ainsi que sur des solutions numériques visant à accroître l'efficacité. La première installation TRI-Line est désormais en service dans le domaine skiable de Hoch-Ybrig. Sölden et Ischgl utilisent AURO pour leurs nouveaux télésièges, aussi bien en mode autonome dans la station amont qu'en fonctionnement assisté dans la station aval.

Les marchés internationaux restent des moteurs de croissance

Les principaux marchés, à savoir l'Autriche, l'ensemble de la région alpine et l'Amérique du Nord, ont continué à enregistrer une évolution positive. L'Asie joue également un rôle important, notamment dans le secteur du tourisme tout au long de l'année. Dans le segment des remontées mécaniques urbaines, la télécabine de Paris a été achevée au cours de l'exercice de référence, tandis que d'autres projets en Amérique latine sont actuellement en phase de planification et de réalisation.

Perspectives

Les conditions sur les marchés internationaux restent complexes. Grâce à sa solide position sur le marché, à ses



technologies innovantes et à sa large présence internationale, le Groupe Doppelmayr se considère bien préparé pour l'avenir. Au cours des prochaines années, l'entreprise continuera à investir de manière stratégique dans la recherche et le développement, la numérisation ainsi que dans le développement de ses sites et de ses collaborateurs.

Déclarations du Conseil d'administration, Direction du Groupe Doppelmayr

Thomas Pichler

«Nos marchés se sont une nouvelle fois montrés très solides au cours de l'exercice 2025/26. Nous avons mené à bien de nombreux projets remarquables, de l'Autriche et de l'ensemble de la région alpine à l'Amérique du Nord et à l'Asie. Ce large positionnement international garantit la stabilité tout en ouvrant de nouvelles opportunités de croissance.»

Michael Köb

«Avec un chiffre d'affaires de 1,3 milliard d'euros, le Groupe Doppelmayr a une nouvelle fois démontré sa solide position sur le marché. L'évolution positive du chiffre d'affaires montre que notre vision à long terme, notre stabilité financière et la réalisation constante de projets internationaux constituent les bases adéquates pour un développement durable de l'entreprise.»

Arno Inauen

«L'innovation naît de la rencontre entre des technologies éprouvées et de nouvelles possibilités numériques. La numérisation et l'intelligence arti-

quota neve n. 236 septembre - octobre 2026



cielle offrent de nouvelles opportunités pour l'exploitation des installations à câbles. Notre objectif est d'appliquer des technologies innovantes de manière à améliorer à parts égales la sécurité, l'efficacité et le confort.»

Gerhard Gassner

«Le succès du Groupe Doppelmayr repose sur les personnes qui mettent

chaque jour leurs connaissances et leur expérience à disposition. C'est pourquoi nous investissons en permanence dans nos sites, dans des environnements de travail modernes et dans le développement de nos équipes. Nous créons ainsi les conditions nécessaires pour continuer à développer, à l'avenir également, les meilleures solutions pour nos clients.»



Exercice 2025/26 (1er avril–31 mars)

Chiffre d'affaires:	1,3 milliard d'euros (+9,1%)
Effectifs dans le monde (ETP):	3 987 (+5,4%)

Presolana Ski Arena 365: après le succès de l'été, cap sur l'automne avec de nombreuses réservations

Un peu plus de deux mois après son inauguration, le 13 juin dernier, Presolana Ski Arena 365 dresse un premier bilan de son premier été. Et le résultat est extrêmement positif.

Né du partenariat entre Neveplast et Neve Srl, propriétaire de Presolana Ski, le projet a apporté au Passo della Presolana une nouvelle possibilité de vivre et de pratiquer le ski et le snowboard même pendant les mois sans neige, en proposant une structure destinée aussi bien à l'entraînement de compétition qu'au public. Après le succès des premiers mois, les regards se tournent déjà vers l'automne, avec un calendrier déjà riche en réservations.

Ski-clubs de toute l'Italie et de toute l'Europe

Au cours de ces premiers mois, de nombreux ski-clubs ont rejoint Presolana pour effectuer des séances d'entraînement, profitant de la possibilité de travailler la technique et de conserver les sensations sur les skis même pendant l'été.

Un intérêt qui a immédiatement dépassé les frontières italiennes, avec des groupes et des athlètes venus de Suisse, d'Autriche, de France et d'Allemagne. La participation italienne a été tout aussi significative: outre les ski-clubs locaux de Lombardie, de nombreux clubs sont notamment venus de la Vallée d'Aoste, du Trentin-Haut-Adige, de Vénétie, de Ligurie, du Latium et de Campanie. Du Ski Club Monterosa, Val d'Ayas et Valtournenche, Crammont, Ski Club Valais Capo Alpin, jusqu'au Ski Club Ponte di Legno, Terminillo et Ski Club Napoli, pour n'en citer que quelques-uns.

Aux côtés des ski-clubs, Presolana Ski Arena 365 a également accueilli des équipes appartenant aux Comités régionaux, parmi lesquelles le Comitato Alpi Centrali, avec des athlètes de ski alpin et de snowboard cross. Une présence significative, qui a confirmé que la piste pouvait constituer un outil d'entraînement valable également pour les athlètes de haut niveau.

Les températures élevées et la fer-



meture anticipée des glaciers au cours du mois d'août ont en outre rendu plus complexe la programmation des entraînements sur neige. Pour de nombreux clubs, Presolana Ski Arena 365 a ainsi représenté une solution concrète permettant d'assurer la continuité de la préparation.

Quelques témoignages

Julien Gens – entraîneur du Ski Club Val D'Ayas – Vallée d'Aoste: «Ce qui nous a surtout surpris, c'est la vitesse et les sensations, très proches du ski sur une neige dure et glissante. C'est également un outil très utile sur le plan technique, car il permet de mettre en évidence et de corriger les erreurs, tout en offrant une alternative intéressante pour s'entraîner sans devoir effectuer de longs déplacements.»

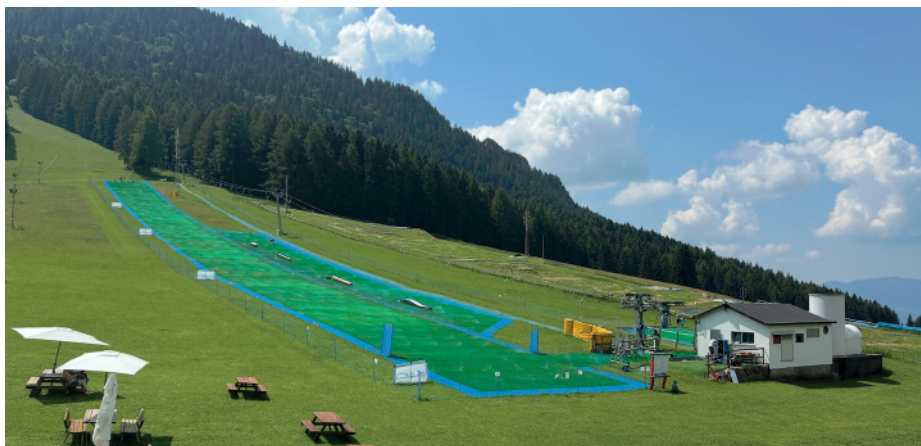
Sabrina Fanchini – entraîneuse du Ski Club Rongai – Lombardie: «Nous nous sommes très bien trouvés. Les jeunes ont pu assurer la continuité de leur entraînement et il nous semble qu'ils ont beaucoup progressé. Nous sommes maintenant curieux de retourner sur la neige pour vérifier

dans quelle mesure nous retrouvons pendant la saison le travail effectué à Presolana.»

Michele Morelli – entraîneuse du Ski Club Terminillo – Latium: «Nous sommes arrivés avec des attentes élevées, mais la réalité les a dépassées. La piste est très performante et permet une répétition extraordinaire du geste: chaque jeune a réussi à effectuer environ 60 descentes en une journée, ce qui serait difficilement envisageable sur un glacier. C'est une surface qui exige de la précision et un ski très propre, elle est donc extrêmement utile sur le plan technique. L'organisation et l'accueil sont également excellents. Pour nous qui venons de loin pour nous entraîner pendant quatre jours, il est très important de trouver une équipe qui nous donne des indications et des conseils afin que nos athlètes se sentent bien également en dehors du ski.»

L'une des plus belles surprises de l'été a été l'arrivée, presque incognito et grâce à la collaboration avec Sunkid, partenaire de Neveplast, de deux véritables légendes du ski mondial: Benni Raich et Marlies Schild.





L'un des couples les plus titrés de tous les temps, qui totalise à lui seul pas moins de 25 médailles aux Jeux olympiques et aux Championnats du monde. Accompagnés de deux de leurs enfants et d'un groupe de jeunes athlètes du Skigymnasium Stams, ils sont venus à Presolana Ski Arena 365 pour essayer personnellement la piste, à la recherche de nouvelles solutions d'entraînement à alterner avec le travail sur glacier.

Benjamin Raich et Marlies Schild: *«Nous avons été agréablement surpris. La piste peut être un excellent outil pour continuer à s'entraîner pendant l'été et représente également une possibilité très intéressante pour les plus jeunes pendant les périodes où il n'est pas possible de skier sur la neige. En été, nous sommes tous à la recherche de lieux où nous pouvons nous entraîner dans les meilleures conditions.»*

Un véritable snowpark pour le freestyle et le snowboard

L'une des surprises les plus intéressantes de ce premier été a été l'accueil réservé à l'espace freestyle: un véritable snowpark équipé de rails et de boxes, qui a su séduire aussi bien les débutants, qui ont pu découvrir la discipline et essayer leurs premiers tricks, que les clubs de snowboard et les athlètes plus expérimentés, venus à Presolana pour s'entraîner.

Les contests organisés pendant l'été ont également enregistré une forte participation, contribuant à faire du snowpark un lieu vivant et capable d'attirer surtout un public plus jeune. Le freestyle se prête particulièrement bien à un projet comme Presolana Ski Arena 365: il ne nécessite ni grands dénivelés ni espaces particulièrement vastes et permet de créer des structures techniques sur lesquelles s'entraîner et s'amuser tout au long de l'année.

Le succès obtenu au cours de ces premiers mois conduit précisément à envisager un renforcement supplémentaire de l'espace freestyle.

Le succès des ouvertures au public

Le bilan positif ne concerne pas uniquement l'activité de compétition. Une autre grande satisfaction est venue des ouvertures au public du mercredi et du dimanche, qui ont attiré sur la piste des personnes ayant des expériences et des objectifs différents: de celles qui ont chaussé des skis pour la première fois à celles qui ont choisi de s'amuser ou de «se dérouiller un peu» en vue de l'hiver. Beaucoup ont profité de la présence des moniteurs de ski de l'école Magica Presolana pour prendre quelques leçons.

Le climat souvent frais du Passo della Presolana a également contribué à rendre l'expérience agréable, en offrant une manière originale et dynamique de vivre la montagne pendant l'été.

Une maison pour TOUS

Presolana Ski Arena 365 est véritablement la maison de tous les passionnés de sports d'hiver: cet été, elle a également accueilli les athlètes d'Enjoyski Sport présentant des handicaps moteurs et sensoriels, qui ont pu s'entraîner aussi bien en ski libre qu'entre les piquets. Un lieu accessible, grâce également au grand parking situé juste au-dessous de la piste et au téléski, qui facilite l'utilisation de l'installation même pour les athlètes en fauteuil roulant.

Une montagne vivante douze mois par an

Lorenzo Pasinetti, administrateur délégué de Presolana Ski: *«Sincèrement, je ne m'attendais pas à une réponse d'une telle ampleur. Nous avons été frappés par l'intérêt des ski-clubs venus de toute l'Europe et de toute l'Italie. Voir autant de jeunes, une piste aussi vivante et notre Presolana aussi colorée pendant l'été a été merveilleux. Des projets comme celui-ci contribuent concrètement à la désaisonnalisation et permettent de vivre la montagne en été à travers des activités sportives capables d'attirer également un*



public jeune.»

Nicolò Bertocchi – administrateur délégué de Neveplast: *«Ce qui m'a fait le plus plaisir a été de constater le succès des ouvertures au public. Nous imaginions peut-être une réponse plus timide, mais nous avons au contraire vu énormément de personnes venir pour essayer, apprendre et s'amuser. C'est une confirmation importante: skier sur Neveplast peut être amusant et véritablement accessible à tous. C'est la mission de notre entreprise: rendre le ski accessible à tous et en toute saison.»*

Un accueil sur mesure

La collaboration avec la Scuola Sci Magica Presolana et la Scuola Sci Mood Sport a été fondamentale pour le succès du premier été. Grâce à leur professionnalisme et à leur connaissance du territoire, les deux écoles ont collaboré et continueront à collaborer à l'accueil des ski-clubs, à la gestion des réservations et à la fourniture à chaque organisation du soutien nécessaire pour profiter au mieux de l'expérience à Presolana.

L'une des principales valeurs ajoutées est le service «clé en main»: non seulement la piste et les séances d'entraînement, avec la possibilité de disposer de piquets et d'un système de chronométrage, mais également une assistance pour l'hébergement hôtelier, la restauration, la préparation physique et l'entraînement à sec en salle.

L'objectif est d'offrir aux ski-clubs un véritable training camp complet, en faisant de Presolana un point de référence pour le ski et le snowboard 365 jours par an.

Après un premier été riche en fréquentation et en satisfactions, Presolana Ski Arena 365 se tourne vers les prochains mois avec un calendrier automnal déjà chargé en réservations, confirmant la volonté de faire du projet une véritable maison du ski et du snowboard tout au long de l'année, ouverte à tous ceux qui aiment la neige et les sports d'hiver.

Présentation de la liaison San Martino di C. - Passo Rolle



Tracciato previsto

Le chantier de la nouvelle liaison par remontées mécaniques entre San Martino di Castrozza et le Passo Rolle a été présenté le 21 juillet 2026 à San Martino di Castrozza. Cet ouvrage constitue un projet stratégique pour le développement touristique et la mobilité de la région du Primiero.

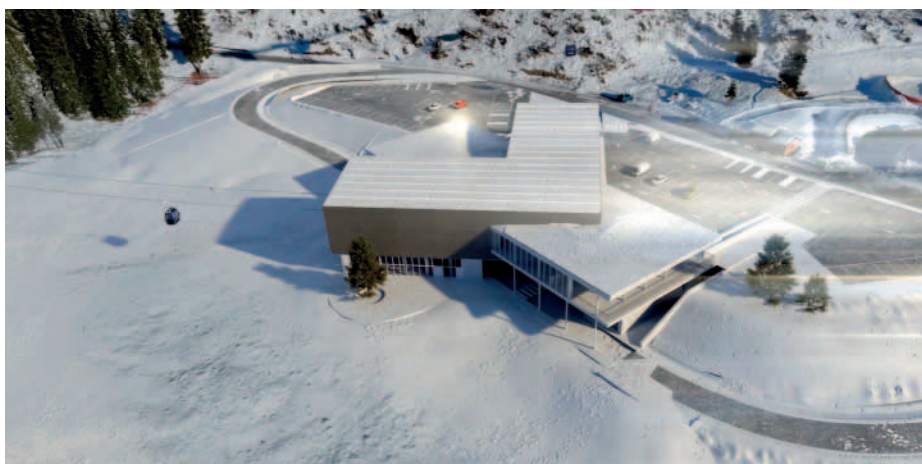
Financé par la Province autonome de Trente par l'intermédiaire de Trentino Sviluppo, le projet représente un investissement d'environ 55 millions d'euros pour la réalisation de deux télécabines intégrées équipées de cabines de 10 places, sur un tracé de 4,6 kilomètres.

Le système, composé de quatre stations principales, permettra de rejoindre le Passo Rolle depuis Bellaria, à San Martino di Castrozza, en 13 minutes, sans changement de cabine, en reliant de manière permanente les secteurs de Tognola, Ces, Val Cigolera et Passo Rolle au sein d'un unique domaine skiable.

L'installation offrira une capacité de 1.500 pl/h, extensible jusqu'à 1.800 pl/h, et sera exploitée aussi bien pendant la saison hivernale que durant la saison estivale.

Le cœur du nouveau système sera situé à Prà delle Nasse, à San Martino di Castrozza, où sera aménagé un centre de services sur deux niveaux comprenant une billetterie, un point d'information, un service de location, une école de ski, des espaces commerciaux et des services de restauration.

L'ouvrage constituera une alternative aux déplacements routiers, réduisant



1. Plan des pistes S Martino di C.

2. Tracé prévu

3. Station Bellaria (1 472 m), à gauche la station aval du Colbricon Express

4. Station Nasse (1 480 m)

5. Station Fosse (1 972 m)

ainsi la pression du trafic dans un territoire présentant une forte valeur environnementale. Il contribuera à rendre la région plus accessible, plus attractive et plus compétitive tout au long de l'année. L'achèvement des travaux et la mise en service sont prévus pour 2029. Les solutions techniques ont été développées afin d'adapter l'infrastructure à un contexte complexe et sensible: depuis la station de Fosse di Sopra, entièrement souterraine, jusqu'à la portée unique de 290 mètres au-dessus de Prà delle Nasse (Zone spéciale de conservation), en passant par la réutilisation sur place d'environ 100.000 mètres cubes de matériaux excavés.

Le tracé reliera Bellaria, Prà delle Nasse, Fosse di Sopra et Passo Rolle, avec quatre stations principales et un arrêt technique réservé uniquement à la descente à Sass Maor, destiné aux skieurs se rendant au stade d'initiation Cimon.

Le premier tronçon, Bellaria – Prà delle Nasse, constituera le principal pôle d'échange entre la mobilité privée, les transports publics et le système de remontées mécaniques. Le tronçon suivant rejoindra Fosse di Sopra, où sera réalisé le centre technique de l'ensemble de la liaison. Entièrement enterrée afin de limiter son impact paysager, cette station accueillera les deux entraînements indépendants, les locaux techniques, le garage des dameuses ainsi que le garage commun des véhicules. De là partira la seconde télécabine en direction du Passo Rolle.

Au total, 33 pylônes seront installés et deux lignes électriques moyenne tension interférant avec le tracé seront enfouies.

L'appel d'offres, lancé par APAC pour le compte de Trentino Sviluppo, a été attribué en 2024 au groupement conduit par Leitner S.p.A., auquel participent également Collini Lavori S.p.A., Misconel S.r.l. et Grisenti S.r.l., ainsi que les bureaux d'études et les professionnels impliqués dans les activités techniques.

L'ensemble de la procédure a été coordonné par Trentino Sviluppo, avec la contribution des services provinciaux compétents en matière d'environnement, de paysage, de foresterie, d'hydraulique, d'archéologie, d'infrastructures routières et de protection civile.



1. Station Foss (1.972 m)

2. Station Sass Maor (2.026 m)

3. Passo Rolle

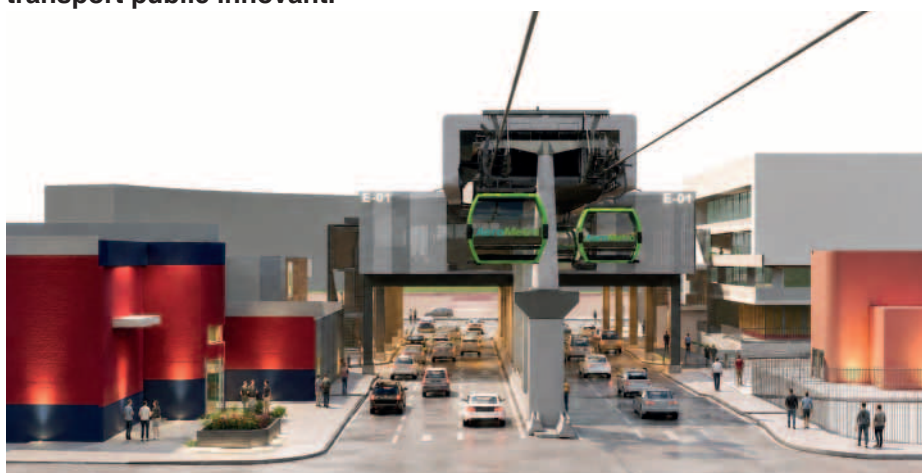
4. Station Passo Rolle (2.026 m)

quota neve n. 236 settembre - ottobre 2026



La Ville de Guatemala réalise le téléphérique urbain à la plus grande capacité au monde signé Doppelmayr

La Ville de Guatemala ouvre un nouveau chapitre dans l'histoire des transports publics avec le lancement du projet AeroMetro. Il s'agit non seulement du premier système de transport urbain par câble du pays, mais également de l'un des plus importants au monde, tant par sa capacité de transport que par l'ampleur de son infrastructure. Le Groupe Doppelmayr a été choisi comme partenaire pour réaliser ce mode de transport public innovant.



Composé de deux lignes totalisant 8,6 km et douze stations, AeroMetro reliera la Ville de Guatemala à la municipalité de Mixco, située au nord-ouest de la capitale. Avec une capacité de 5 500 pl/h par sens et par ligne, il comptera parmi les plus importants systèmes de transport urbain par câble réalisés par le Groupe Doppelmayr. Les télécabines débrayables seront équipées de 495 cabines, chacune pouvant accueillir 12 passagers, garantissant ainsi un haut niveau d'efficacité et de confort. L'achèvement des deux lignes est prévu pour 2028.

« Construire des installations à câbles dans une ville dynamique comme la Ville de Guatemala est une grande fierté pour toute l'équipe de Doppelmayr. Nous sommes heureux d'avoir été une nouvelle fois choisis comme partenaire pour donner vie à un exemple emblématique de mobilité moderne. Ce système améliorera les déplacements quotidiens de très nombreuses personnes », déclare Thomas Pichler, membre du Directoire du Groupe Doppelmayr.

Impact social et environnemental

L'AeroMetro aura un impact positif sur la vie de toutes les personnes qui effectuent chaque jour le trajet entre Mixco et la Ville de Guatemala. Aux heures de pointe, les temps de parcours passeront de jusqu'à deux heu-



res à seulement 32 minutes.

L'installation, entièrement accessible et sans obstacle, sera pleinement intégrée au réseau de transport public urbain grâce à sa connexion directe avec le système local de Bus Rapid Transit (BRT). Elle fonctionnera 17 heures par jour, 360 jours par an. Fonctionnant à 100 % à l'électricité, elle permettra une réduction significative des émissions polluantes par rapport aux autres modes de transport public.

« AeroMetro démontre comment la technologie et la durabilité peuvent transformer nos villes. Le projet apportera davantage d'efficacité et de connectivité, tout en améliorant considérablement la qualité de vie des citoyens grâce à la réduction des temps de trajet et de la pollution », déclare Konstantinos Panagiotou, CEO de Doppelmayr Guatemala.

Une transformation urbaine tournée vers l'avenir

En reliant des zones densément peuplées à d'importants pôles économiques, éducatifs et de santé, notamment un hôpital et l'aéroport, AeroMetro transformera les déplacements quotidiens de milliers de personnes. Le système offrira un service

fiable à des communautés qui, jusqu'à présent, n'étaient pas suffisamment desservies par les infrastructures de transport traditionnelles.

Il ne constitue pas seulement une solution de mobilité, mais un véritable outil de transformation urbaine.

Ce projet représente une étape majeure pour le Guatemala vers un modèle urbain plus équitable et plus résilient, dans lequel l'accès à un transport sûr, rapide, inclusif et durable devient un droit pour tous.



« AeroMetro marque un nouveau chapitre pour les transports publics de la Ville de Guatemala et de l'ensemble de l'agglomération. Ce projet démontre que lorsque les collectivités publiques et le secteur privé travaillent ensemble autour d'une vision commune, il est possible de réaliser des infrastructures capables d'améliorer chaque jour la vie de milliers de personnes », déclare Ricardo Quiñónez, maire de la Ville de Guatemala.

Les transports urbains par câble poursuivent leur expansion en Amérique latine

Avec ce projet, le Guatemala franchit une étape importante en devenant le premier pays de la région à mettre en œuvre un système de transport urbain par câble à grande capacité destiné au transport public, renforçant ainsi encore davantage la présence de cette technologie en Amérique latine.

Depuis la mise en service du premier téléphérique urbain Doppelmayr au Venezuela en 2009, cette technologie s'est imposée comme une solution de mobilité durable et performante dans toute la région.

Aujourd'hui, le Groupe Doppelmayr contribue au développement de la mobilité urbaine en Bolivie, au Brésil, au Chili, en Colombie, au Guatemala, au Mexique et au Venezuela. Environ 65 km de lignes urbaines Doppelmayr sont déjà en service, tandis que 50 km supplémentaires sont actuellement en construction.

Ces chiffres confirment le rôle de premier plan de l'Amérique latine dans l'intégration des transports par câble aux concepts de mobilité urbaine. En complétant les infrastructures de transport existantes, ces installations contribuent à améliorer la connectivité, à réduire les temps de trajet et à offrir un accès fiable aux zones densément peuplées et aux territoires à la topographie complexe.

FICHE TECHNIQUE

		Ligne 1	Ligne 2	Total
Longueur	km	2,1	6,5	8,6
Débit	p/h	5.500	5.500	5.500
Vitesse	m/sec	6,5	6,5	6,5
Gares		4	8	12

STATIONS DE SKI

Naissance de Südtirol Skiarena

Le 12 août 2026, à Reinswald (Sarentino), a été présenté le consortium «Südtirol Skiarena», une marque régionale regroupant 18 domaines skiables (dont un partenaire en Autriche et un en Suisse) afin d'offrir une expérience active de la montagne tout au long de l'année.

L'initiative propose un pass unique donnant accès à 555,7 kilomètres de pistes et à 118 remontées mécaniques jusqu'à une altitude maximale de 3 250 mètres, ainsi qu'à 98 alpages et refuges. Le modèle mise sur la durabilité, la mobilité intégrée avec les transports publics, des standards de service élevés et des tarifs avantageux pour les familles et les jeunes.

Le réseau regroupe au total 18 domaines skiables, dont 16 stations du Tyrol du Sud, une située dans le Tyrol autrichien (Nauders am Reschenpass) et une dans les Grisons suisses (Minschuns en Val Müstair).

Par rapport à la configuration précédente de l'Ortler Skiarena (composée de 15 stations), le circuit accueille trois nouveaux pôles: Racines-Giovo (Alta Valle Isarco), Speikboden (Valle Aurina/Skiworld Ahrntal) et Klausberg (Valle Aurina/Skiworld



Ahrntal). Ceux-ci viennent s'ajouter aux stations historiques du consortium: Solda all'Ortles et Alpin Arena Senales (toutes deux dotées de domaines skiables sur glacier jusqu'à 3 250 mètres d'altitude), Belpiano-Malga San Valentino, Watles, Trafoi, Merano 2000, Plan Val Passiria (Pfelders), Schwemmalm, Monte San Vigilio, Como del Renon, Reinswald, Monte Cavallo et Ladurns.

La principale nouveauté réside dans le dépassement du concept classique du forfait de ski exclusivement hivernal: le nouveau Südtirol Skipass est commercialisé sous la forme d'un pass annuel all-season, utilisable aussi bien pour le ski pendant la saison hivernale que pour l'accès estival aux remontées mécaniques par les randonneurs et les vététistes.

Pour la période du 1/11/2026 au 30/10/2027, le Südtirol Skiarena est proposé aux tarifs suivants (en prévente jusqu'au 30/10/2026):

adultes (1961-2008): 705 € (599 € en prévente);
seniors (jusqu'en 1960): 669 € (569 € en prévente);
jeunes (2009-2012): 422 € (359 € en prévente);
enfants (2013-2020): 352 € (299 € en prévente).

Télécabine Face Nord à Val Thorens

Doppelmayr a réalisé en France, pour SETAM (Société Téléphériques Tarentaise Maurienne), une télécabine AURO 10 places, représentant un investissement d'environ 15 millions d'euros, dimensionnée pour une capacité de 1 800 pl/h et actuellement exploitée à 1 450 pl/h.

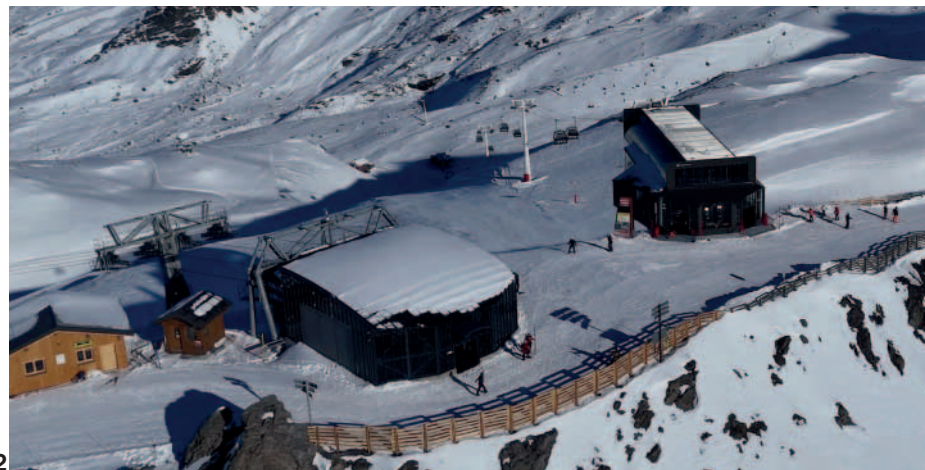
Il s'agit d'une confirmation intéressante pour une station et une société qui, dès 2007, avaient été pionnières dans l'exploitation d'une télécabine – dans ce cas composée de deux tronçons – sans personnel présent dans les stations.

L'installation évolue à des altitudes particulièrement élevées (2 681 m–3 002 m) et double pratiquement la ligne du funitel à pince fixe et à fonctionnement en va-et-vient «de Thorens» (construction BMF de 2011, avec 4 cabines [2+2] de 40 [20+20] personnes, pour une capacité de 1 710 pl/h), dont la capacité se révélait de plus en plus insuffisante face à la demande de la clientèle sur ce versant.

La ligne atteint la crête et dessert, sur le

En haut, plan des pistes de Val Thorens et des 3 Vallées
Au centre, cabines Omega V
En bas, station aval





versant de Val Thorens, les pistes Asters et Face Nord, mais surtout la piste panoramique Lory, qui assure une liaison stratégique avec le secteur d'Orelle par l'intermédiaire d'une piste bleue accessible aux skieurs de tous niveaux et qui connaît un succès croissant.

Les deux stations terminales sont fermées en raison de la haute altitude. La vitesse et la capacité ont été volontairement réduites afin de limiter la longueur des poutres d'accélération/décélération et

1. Station amont
2. Station amont de la télécabine et du funitel
3. Ligne vue d'en haut
4. Intérieur de la cabine
5. Débarquement en station amont



DONNÉES TECHNIQUES

Dénivelé	m	319
Longueur	m	1.128
Capacité	p/h	1.800
Vitesse	m/sec	5,5
Pylônes		10
Ø câble	mm	48

ainsi de minimiser l'impact environnemental dans une zone sensible; cela permet également de disposer d'un nombre limité de cabines pouvant être remisées dans les stations en cas de tempête ou pendant les périodes de non-exploitation, supprimant ainsi la nécessité d'un garage spécifique.

L'embarquement et le débarquement s'effectuent le long du contour de gare.



TR9 et TR10: la série TR, désormais renouvelée, établit à nouveau les standards

Avec le renouvellement complet des modèles TR9 et TR10, TechnoAlpin perfectionne encore sa gamme d'enneigeurs ventilateurs. La nouvelle génération mise sur des solutions qui simplifient sensiblement le travail quotidien dans les domaines skiables: des commandes plus intuitives, des possibilités optimisées pour le transport et le stockage et une utilisation encore plus efficace des ressources. Cette nouvelle évolution est directement issue des retours des clients. Les expériences des utilisateurs qui travaillent quotidiennement avec les machines ont fourni de précieuses indications et permis de mettre en œuvre de manière ciblée des possibilités concrètes d'optimisation.

Tous les éléments de commande sur un seul côté

La nouvelle disposition des commandes saute immédiatement aux yeux: sur les modèles TR9 et TR10 renouvelés, l'écran, l'armoire électrique, le système de levage et le système d'orientation sont désormais tous disposés du même côté de la machine. Ainsi, tous les principaux éléments de commande sont regroupés de manière claire et restent facilement accessibles pendant les opérations d'utilisation ou de maintenance.

La nouvelle configuration a également permis d'améliorer la fiabilité. L'interrupteur d'arrêt d'urgence, auparavant placé au-dessus de l'écran, n'est plus nécessaire: l'interrupteur général se trouve désormais directement dans la zone de travail de l'écran. Cette solution évite en même temps que la neige accumulée ou glissante n'actionne involontairement l'interrupteur d'arrêt d'urgence.

Nouveau chariot pour une plus grande flexibilité

Le chariot de nouvelle conception combine dimensions compactes et grande stabilité. Ses stabilisateurs peuvent être déployés ou rétractés en fonction de la situation d'utilisation: en position rétractée, ils occupent environ 30% d'espace en moins par rapport aux modèles précédents. Cela présente des avantages lors du transport, puisqu'il est possible de charger un plus grand nombre de machines sur un seul camion, tout en réduisant l'espace nécessaire pour le stockage estival. Lorsqu'il est particulièrement important de garantir un appui sûr, par exemple lors du positionnement sur des terrains à forte pente, les stabilisateurs sont déployés. Par rapport aux modèles précédents, les stabilisateurs disposent d'une capacité

d'extension supérieure qui leur permet d'assurer une plus grande stabilité. La machine peut ainsi être adaptée avec flexibilité aux conditions du terrain, depuis la configuration compacte pour le transport jusqu'à une utilisation sûre même sur des surfaces plus exigeantes.

Consommation d'énergie réduite et système de commande numérique

Les modèles TR9 et TR10 ont également été encore optimisés en ce qui concerne l'utilisation des ressources. Les modèles renouvelés produisent la même quantité de neige avec une consommation d'énergie réduite tout en garantissant une augmentation efficace de la pression à n'importe quelle altitude. Ils aident ainsi les domaines skiables à rendre leur système d'enneigement hautement efficace tout en réduisant la consommation de ressources.

L'expérience sur le terrain le confirme: la gestion des machines s'effectue principalement par l'intermédiaire du système de commande ATASSpro. Pour les interventions de maintenance sur place ou dans des lieux dépourvus de connexion Internet, une connexion Bluetooth est également disponible. Pour cette raison, il sera à l'avenir possible de





commander des machines mobiles également sans écran. Cela permet non seulement de réduire les coûts pour l'exploitant du domaine skiable, mais répond également à un principe simple: la ressource la plus durable est celle qu'il n'est pas nécessaire d'utiliser.

Des performances élevées même dans des conditions de température extrêmes

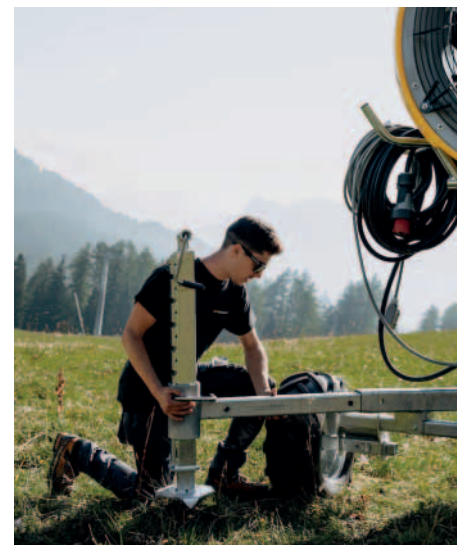
Les analyses périodiques réalisées

par TechnoAlpin montrent que la majorité des heures de production de neige pendant la phase initiale se situent à des températures de bulbe humide comprises entre -2 °C et -5 °C. C'est précisément dans ces conditions exigeantes que des performances élevées font la différence.

La série TR utilise des buses et des nucléateurs de haute qualité avec des inserts en rubis, qui peuvent être configurés différemment en fonction des exigences spécifiques. Un refroidisseur d'air doté d'une surface de refroidissement exceptionnellement grande complète ce système. Les TR9 et TR10 offrent ainsi une base fiable pour une production efficace de neige, même dans des conditions de température plus exigeantes.

Composants standardisés pour une logistique simplifiée

L'un des points forts de la série TR est son haut degré de standardisation: environ 90% des composants sont identiques aussi bien au sein de la série TR que par rapport aux modèles de la série TT. Cela simplifie l'approvisionnement en pièces détachées et la gestion des stocks pour les clients, tout en offrant également des avanta-



ges pour la logistique interne.

Ce renouvellement complet associe des caractéristiques de performance éprouvées à des améliorations concrètes issues de l'expérience sur le terrain. Les modèles TR9 et TR10 deviennent ainsi encore plus simples à utiliser, plus flexibles pour le transport et plus efficaces en exploitation, établissant une nouvelle fois de nouveaux standards en matière de facilité d'utilisation, de sécurité opérationnelle et d'optimisation des ressources.

STATIONS DE SKI

conditions du domaine skiable

Best ski report 2026

Les résultats de la plus grande enquête « on mountain » réalisée dans l'arc alpin ont été présentés.

Plus de 41.000 clients ont été interrogés directement sur les pistes des Alpes (méthode d'échantillonnage aléatoire avec questionnaire auto-administré assisté) par 24 enquêteurs au cours de 248 journées d'enquête dans les restaurants et refuges de montagne des principaux domaines skiables d'Autriche, de Suisse, d'Italie, de France et d'Allemagne.

Il s'agissait de la septième édition de cette étude (2012, 2014, 2016, 2018, 2020, 2023 et 2026), couvrant plus de 20 catégories d'évaluation, allant de la qualité des pistes au rapport qualité-prix. Le niveau moyen de satisfaction globale atteint 7,95 points sur une échelle de 1 à 10.

La gestion d'un nombre toujours plus

important de skieurs apparaît clairement comme l'un des principaux défis du secteur.

Les six principaux critères de choix d'une station

Qualité des pistes
Garantie d'enneigement
Sécurité sur les pistes
Taille du domaine skiable et variété des pistes
Amabilité du personnel
Confort des remontées mécaniques

Les thèmes qui marqueront le plus l'avenir

Rapport qualité-prix
Sécurité sur les pistes
Confort des remontées mécaniques et des téléphériques
Limitation du nombre de visiteurs
Informations en temps réel sur les

Classement TOP 10 (Satisfaction globale)

Rang	Destination	Note
1	Zermatt	8,46
2	Val d'Isère	8,40
3	Tignes	8,31
3	Les Arcs	8,31
5	Alta Badia	8,28
6	Aletsch Arena	8,24
7	Kronplatz	8,22
7	Serfaus-Fiss-Ladis	8,22
9	Val Gardena/Alpe di Siusi	8,18
10	Mayrhofen	8,16

À souligner

Zermatt remporte pour la cinquième fois le titre de Best Ski Resort et obtient également cette distinction pour la troisième édition consécutive (2020, 2023 et 2026).

Les lauréats par catégorie sont :

Serfaus-Fiss-Ladis – offre pour les enfants et les familles ;
Laax – snowpark et snowboard ;
Ischgl – après-ski ;
Sulden – rapport qualité-prix, qui conserve la première place pour la septième édition consécutive.

Chariots de secours et systèmes d'entraînement

Un aperçu des principales solutions pour un secours sûr et efficace sur les installations à câbles

Depuis 1997, Immoos développe et fabrique des systèmes innovants de secours et de sécurité pour le secteur des installations à câbles.

Avec le développement des chariots de secours automoteurs, Immoos a révolutionné l'évacuation terrestre des installations à câbles, en établissant de nouvelles références. Le perfectionnement continu de la technologie de déplacement sur les câbles a fait d'Immoos le leader mondial du marché. Autrefois, l'évacuation des installations à câbles dépendait fortement de la coordination de plusieurs sauveteurs. Le déplacement le long du câble nécessitait des systèmes de sécurité complexes ainsi qu'une communication, pas toujours aisée, entre le sauveteur et le personnel chargé de la sécurité. Cela entraînait des temps



SS1 mGB

d'intervention plus longs, une mobilisation plus importante de personnel et de matériel, ainsi qu'un risque accru d'erreurs de communication.

Grâce au développement des chariots de secours automoteurs Immoos, il est devenu possible pour un seul sauveteur de se déplacer de manière autonome le long du câble, sans corde de sécurité et sans l'assistance d'un second opérateur chargé de l'assurance. Cette innovation a

jeté les bases du système de secours à une seule personne, aujourd'hui considéré comme une référence sur de nombreuses installations.

Les chariots de secours Immoos sont utilisables de manière universelle et offrent des avantages décisifs par rapport aux systèmes de secours traditionnels:

- indépendance par rapport à l'espacement des véhicules et à la longueur de la ligne;

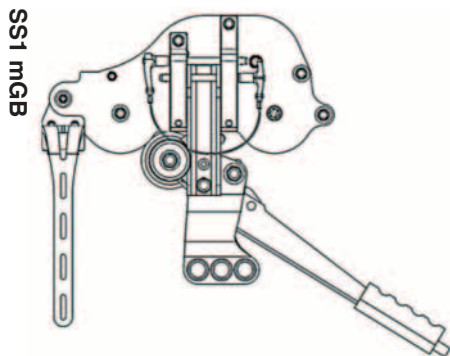
- réduction des équipements et du matériel nécessaires;

- possibilité d'utilisation même sur des terrains difficiles;

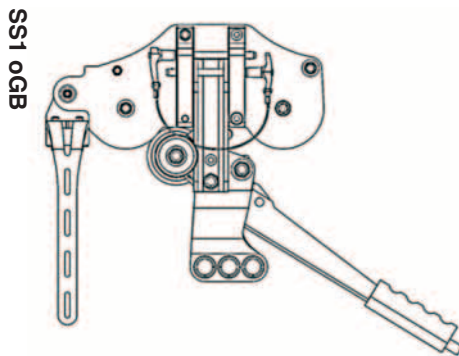
- réduction significative des besoins en personnel;

- sécurité maximale grâce à la réduction des interfaces de communication.

La possibilité d'effectuer les opérations de secours avec une seule personne augmente considérablement l'efficacité tout en réduisant les sources potentielles d'erreurs au cours des interventions.



SS1 mGB



SS1 oGB

Chariots de secours pour toutes les applications

Le modèle de base

Le SS1 mGB constitue le modèle de base de la gamme des chariots de secours Immoos. Il est conçu pour des pentes de câble allant jusqu'à 105 % et est équipé d'un frein centrifuge automatique qui régule la vitesse à environ 1,8 m/s. L'appareil est adapté aux câbles toronnés de 12 à 60 mm de diamètre et couvre la majorité des applications. Il constitue également la base du révolutionnaire système de secours à une seule personne.

Pour les portées faiblement inclinées

Le SS1 oGB est une version simplifiée dépourvue de frein centrifuge, spécialement développée pour les applications sur des câbles à faible pente. Sa conception allégée rend l'appareil plus léger et plus maniable, garantissant une utilisation particulièrement simple et efficace.

Pour les câbles de grand diamètre

Le SS2 mGB repose sur le concept éprouvé du SS1 mGB, mais a été spécialement conçu pour des câbles de plus grand diamètre, jusqu'à 75 mm. Il constitue ainsi la solution idéale pour les grandes installations à câbles présentant des

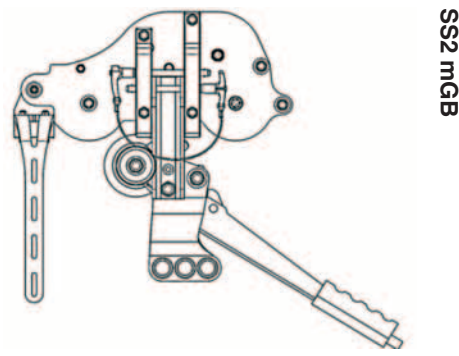
exigences d'exploitation plus élevées.

Pour les applications exigeantes

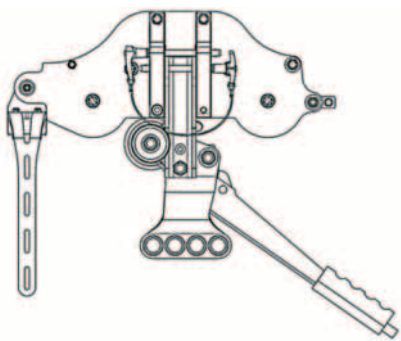
Le SS20 AWD a été développé pour une utilisation intensive et régulière. Il est particulièrement adapté aux applications avec des systèmes d'entraînement supplémentaires, tels que l'entraînement spécial Milwaukee ou le système EDS. Sa construction robuste garantit une durabilité maximale, même dans les conditions d'exploitation les plus exigeantes.

Pour des conditions d'exploitation extrêmes

Le SS40 AWD représente la version la

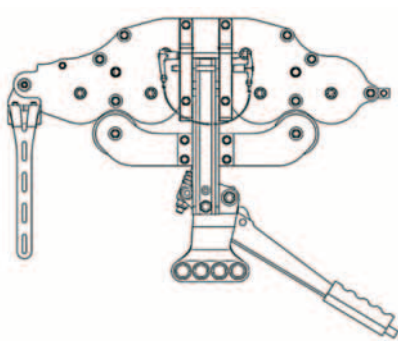


SS2 mGB



plus puissante de la gamme.

Conçu pour des conditions d'exploitation extrêmes, il garantit une fiabilité et une résistance maximales, même dans les environnements les plus difficiles.



Frein de sécurité

Sécurité supplémentaire dans des conditions extrêmes

Le frein de sécurité, disponible en option, offre un niveau de sécurité sup-



plémentaire sur les portées particulièrement raides, mouillées ou verglacées. Il permet également le déplacement sur des câbles entièrement clos avec des inclinaisons allant jusqu'à 30°.



Systèmes d'entraînement

Perceuse-visseuse sans fil

Flexible et pratique Tous les chariots de secours peuvent être entraînés, à l'aide d'un adaptateur approprié, par des perceuses-visseuses sans fil disponibles dans le commerce.

Pour les parcours plus longs, les systèmes peuvent également être équipés d'une bride et d'une goupille de butée, garantissant une utilisation plus ergonomique et nécessitant moins d'effort physique.

Entraînement spécial Milwaukee

Pour les fortes pentes et le transport de personnes

L'entraînement spécial Milwaukee permet de franchir des pentes allant jusqu'à 20°. En outre, grâce à un cha-



riot de transport spécifique, il est possible de déplacer les passagers le long du câble lorsque cela est prévu par le plan de secours correspondant.

Entraînement électrique EDS

Puissant et performant

Grâce à l'Electrical Drive System (EDS), il est possible de circuler en toute sécurité sur des pentes allant jusqu'à 30°. En même temps, le système permet le transport contrôlé des passagers le long du câble de l'installation.

Le puissant moteur électrique et sa batterie permettent de parcourir de très longues distances sans qu'il soit nécessaire de remplacer la batterie.

Grâce à un système de commande intelligent, l'énergie peut être récupérée et la batterie rechargée pendant la descente.



Des solutions personnalisées au cœur des priorités

Outre la production en série, Immoos accorde une grande importance au développement de solutions personnalisées. Chaque installation à câbles présente des exigences spécifiques en termes de topographie, de dimensions des câbles et de concept d'exploitation. Immoos analyse en détail ces paramètres et développe des solutions sur mesure. Cela permet aux exploitants d'intégrer de manière optimale les systèmes dans leurs infrastructures existantes et de mettre en œuvre des concepts de secours efficaces et sûrs.



Mottolino devient une société à mission

Le domaine skiable de Mottolino, reconnu comme le paradis des loisirs à Livigno – en hiver pour le ski, le snowboard, la descente, le freeride et le freestyle, et en été pour le VTT – officialise son engagement envers les personnes, les clients, la communauté et l'environnement. Un choix entrepreneurial et familial qui accompagne l'évolution de l'entreprise et se traduit par des initiatives concrètes en faveur du territoire, de l'inclusion sociale, du bien-être des collaborateurs et de la durabilité en montagne.



Mottolino S.p.A., propriétaire et exploitant du domaine skiable, du bike park et du nouveau siège de Mottolino à Livigno, devient officiellement une Società Benefit. Plus qu'un changement de cap, cette évolution formalise une approche que l'entreprise poursuit depuis des années: développer la montagne non seulement comme un lieu de sport et de tourisme, mais aussi comme une composante essentielle de la vie quotidienne de Livigno, faite de travail, de relations humaines, de communauté et d'attention portée au territoire.

« Pour nous, la montagne n'a jamais été seulement un produit touristique, mais un écosystème composé de personnes, d'un territoire et de relations », explique Marco Rocca, directeur général de Mottolino S.p.A. « Devenir une Società Benefit signifie inscrire noir sur blanc une manière d'entreprendre qui fait depuis toujours partie de notre identité: grandir en créant non seulement de la valeur économique, mais aussi une valeur sociale et environnementale, tout en conservant un lien authentique avec Livigno et avec ceux qui y vivent chaque jour. »

Cette décision intervient à un moment important pour l'entreprise, en pleine transition générationnelle et dans le cadre d'une évolution qui vise un équilibre toujours plus marqué entre croissance économique, qualité de l'expérience proposée, durabilité environnementale et impact social.

« Le parcours que nous avons entrepris comprend également une évolution culturelle et organisationnelle », explique Valentina Rocca, responsable du projet Società Benefit et directrice du Rifugio Camanel de Mottolino S.p.A. « Avec cette transformation, nous avons choisi

de définir clairement les objectifs, les responsabilités et les domaines d'engagement qui guideront les futures décisions de l'entreprise. Cette démarche nous permet d'intégrer encore davantage la durabilité, l'attention portée aux personnes et une vision à long terme dans notre façon de travailler. »

C'est ainsi que quatre domaines d'engagement sont désormais officiellement inscrits dans les statuts de l'entreprise: les personnes, les clients, la communauté et l'environnement. Ces domaines, distincts mais étroitement liés, guideront le développement des activités au cours des prochaines années.

Le premier concerne les **collaborateurs de Mottolino**. Ces derniers mois, l'entreprise a engagé une structuration de sa politique de ressources humaines afin de créer un environnement de travail plus participatif et plus conscient, en investissant dans la formation, l'écoute interne et la qualité des relations entre les équipes. Cette démarche comprend également des activités de team building rémunérées, des initiatives communes en dehors du cadre professionnel et des outils de suivi du climat social de l'entreprise. L'idée est que le bien-être des collaborateurs influence directement la qualité de l'expérience vécue par les visiteurs.

Vient ensuite **la relation avec les clients** et la manière dont ils vivent la montagne. L'objectif affiché n'est pas seulement de proposer des services, mais de créer des expériences capables de construire un lien authentique avec le territoire et les valeurs qu'il représente. L'idée est que ceux qui viennent à Mottolino ne vivent pas seulement une journée de ski, mais découvrent égale-

ment la culture de la montagne, les personnes qui y vivent et l'environnement qui les entoure.

C'est également dans cette logique qu'a été lancé Mottolino Vibes, le programme de fidélité présenté à la fin de l'année 2025. Au cours de ses six premiers mois d'existence, il a déjà permis de reverser 5.000 euros au Centre de jour pour personnes handicapées de Livigno, transformant ainsi la participation de la communauté en un soutien concret au territoire.

La communauté locale constitue l'un des domaines dans lesquels l'entreprise concentre le plus d'efforts. Cela se traduit non seulement par des collaborations institutionnelles, mais aussi par des initiatives destinées à créer des relations directes et de véritables occasions d'inclusion. C'est notamment le cas du dîner solidaire organisé au restaurant Kosmo, qui a réuni les jeunes du centre pour personnes handicapées et leurs familles autour d'un atelier de cuisine et d'un service en salle partagé avec l'équipe du restaurant. Le temps d'une soirée, la cuisine et la salle sont devenues un véritable espace de rencontre et de participation, l'intégralité des recettes ayant été reversée au groupe.

Sur le plan environnemental, Mottolino travaille actuellement à la rénovation durable d'un refuge d'altitude, conçu comme un projet pilote d'architecture alpine à faible impact environnemental. Plus qu'une simple rénovation, ce projet entend devenir un modèle reproductible d'infrastructure de montagne contemporaine, conciliant accueil, efficacité énergétique et réduction de l'impact sur l'environnement. L'intervention prévoit le recours aux énergies renouvelables, la réduction de la consommation d'eau, l'utilisation de matériaux locaux et une attention particulière à l'intégration paysagère, afin de développer une structure en harmonie avec son environnement naturel.

« Le choix d'adopter le statut de Società Benefit constitue la formalisation d'un engagement qui nous caractérise depuis toujours », conclut Ian Rocca, administrateur délégué de Mottolino S.p.A. « Nous souhaitons que chaque personne avec laquelle nous sommes en contact perçoive notre attention, notre exigence de qualité et notre respect du territoire. Pour nous, devenir une Società Benefit signifie rendre cette approche encore plus concrète, plus transparente et plus mesurable. »

À partir de l'année prochaine, Mottolino publiera chaque année un Rapport d'impact, document destiné à mesurer les objectifs atteints et à rendre publics les résultats des initiatives engagées.

« C'est la manière la plus concrète d'être transparents, de définir des objectifs clairs, de rendre compte de ce qui a été réalisé et de continuer à nous améliorer. »

Quand le travail devient extrême, Merlo répond présent

Lorsque les conditions d'exploitation deviennent extrêmes, il faut des machines capables d'associer puissance, précision et fiabilité sans compromis. C'est précisément dans ces contextes que les chariots télescopiques Merlo démontrent aujourd'hui qu'ils figurent parmi les engins les plus appréciés et les plus utilisés par les opérateurs engagés dans des travaux complexes. Un cas particulièrement significatif provient de la maintenance du SkyWay, infrastructure emblématique située au pied du Mont-Blanc. À la station de départ d'Entrèves, hameau de Courmayeur situé à environ 1.300 mètres d'altitude, le chariot télescopique Merlo TF30.9 a été choisi pour assurer les opérations de maintenance ordinaire et extraordinaire, réalisées deux fois par an, aux mois de mai et de novembre, périodes de fermeture de l'installation.

Durant ces phases, caractérisées par des conditions environnementales particulièrement exigeantes – notamment des températures basses, la présence de glace, des terrains en pente et une logistique complexe –, le TF30.9 se révèle un allié indispensable. L'engin est en effet utilisé pour la gestion des flux de matériaux, avec de nombreux camions à décharger et à organiser en l'espace de quelques jours, ainsi que pour le nettoyage et l'entretien des zones de stationnement situées autour de la station de départ.

Équipé de fourches, d'un godet, d'une brosse de balayage, d'un crochet et d'un jib, le TF30.9 confirme une polyvalence opérationnelle parmi les meilleures de son segment. Compact par ses dimensions mais capable d'atteindre près de 9 mètres de hauteur de travail grâce à sa flèche télescopique et de lever jusqu'à 3.000 kg, ce modèle constitue une synthèse efficace entre performances et maniabilité. Depuis son lancement en 2015, le TF30.9 a redéfini le concept du



télescopique compact, évoluant au fil du temps en matière de confort et de motorisations, sans perdre ses caractéristiques distinctives. Parmi celles-ci figurent son agilité, une gestion hydraulique précise et intuitive ainsi qu'une transmission hydrostatique modulable, qui garantissent une précision maximale même lors des opérations les plus délicates.

Les opérateurs apprécient particulièrement sa capacité à travailler dans des espaces restreints grâce à un angle de braquage important et à la possibilité de sélectionner trois modes de direction différents, lui permettant ainsi de s'adapter à des contextes d'exploitation variés. La cabine, parmi les plus spacieuses de sa catégorie, assure confort et visibilité, deux éléments essentiels dans des environnements difficiles comme ceux de la montagne.

« Il a été très important de suivre les formations organisées directement par

le centre de formation et de recherche Merlo, qui nous a appris à utiliser au mieux et en toute sécurité notre chariot télescopique automoteur ainsi que l'ensemble de ses accessoires. »

L'histoire du Skyway Monte Bianco est unique: un ouvrage qui a exigé vision, rigueur de conception et gestion irréprochable des conditions extrêmes imposées par la haute altitude. Des 1.300 mètres d'Entrèves jusqu'aux 3.466 mètres de Punta Helbronner, chaque phase – de la construction à la maintenance – est marquée par des complexités opérationnelles uniques, où le climat, la logistique, la sécurité et le professionnalisme deviennent des facteurs déterminants.

Dans ce contexte, des solutions fiables et polyvalentes comme le TF30.9 de Merlo trouvent leur pleine expression, contribuant à garantir la continuité et l'efficacité des opérations même là où c'est la montagne qui impose ses règles.



Manganui, une station de ski imprévisible accessible par un pont suspendu

Source: [nevesport.com](https://www.nevesport.com)

Personne ne sait quand la saison de ski commencera. Ni même si elle rouvrira. Un jour, l'annonce tombe tout simplement: les remontées mécaniques sont en service. Pour rejoindre la station, il faut également marcher pendant une demi-heure et traverser un pont suspendu culminant à 50 mètres au-dessus du sol.

La Nouvelle-Zélande est réputée pour ses paysages spectaculaires et ses montagnes légendaires. Décor de films comme *Le Seigneur des Anneaux*, elle n'a rien à envier aux autres destinations lorsqu'il est question de stations de ski. Toutefois, la quasi-totalité des domaines skiables se trouve sur l'Île du Sud. Pour les passionnés qui vivent sur l'Île du Nord, les possibilités de skier sans prendre l'avion pour Queenstown sont réellement limitées.

Heureusement, au cœur même de l'Île du Nord s'élève l'ancien volcan mont Ruapehu, qui culmine à 2 797 mètres d'altitude. Une hauteur suffisante pour que les précipitations hivernales tombent sous forme de neige. Sur ses pentes se trouvent trois stations de ski: Turoa, Whakapapa et la petite Tukino. Cependant, en Nouvelle-Zélande, contrairement à l'Europe, les conditions d'enneigement s'améliorent à mesure que l'on se dirige vers le sud. Ces trois domaines skiables doivent donc garantir leur saison grâce à la production de neige de culture.

Mais sur la côte ouest de l'Île du Nord, presque à la même latitude, il existe une quatrième possibilité pour les skieurs de cette région de Nouvelle-Zélande. Il s'agit de Manganui, un petit

domaine skiable géré par des bénévoles et desservi par deux remontées mécaniques simples installées un peu en contrebas du sommet du mont Taranaki, un autre ancien volcan culminant à 2 518 mètres d'altitude.

La remontée mécanique la plus élevée de Manganui atteint toutefois seulement 1 618 mètres d'altitude. De plus, le domaine ne dispose pas d'un seul enneigement. Entre cette altitude relativement modeste et l'absence de neige de culture, la neige n'y apparaît que de temps à autre. Lorsqu'elle est au rendez-vous, une armée de bénévoles du Stratford Mountain Club intervient pour préparer les pistes et, après avoir vérifié qu'aucun rocher ou bloc dangereux n'affleure, annonce l'ouverture sur les réseaux sociaux avant de mettre les téléskis en service.

Malgré cette incertitude, les passionnés parviennent souvent à anticiper, grâce aux prévisions météorologiques, le moment où les bénévoles de Manganui pourront remettre les remontées mécaniques en fonctionnement. Ils suivent donc attentivement les annonces officielles et, dès que le feu vert est donné, se précipitent sur les pistes. Cette flexibilité présente aussi un autre avantage: quelle que soit la période de l'année, s'il y a de la neige, la station ouvre. Il est déjà arrivé que la saison débute au début du mois de mai, ce qui est exceptionnellement précoce pour la Nouvelle-Zélande. Une autre année, il n'a pas neigé durant tout l'hiver, mais une chute de neige est finalement arrivée au printemps et, alors que toutes les

autres stations avaient déjà fermé, Manganui a inauguré sa saison.

Pour mieux comprendre les conditions météorologiques à ces latitudes, il suffit de savoir que le principal concurrent de Manganui n'est pas constitué par les trois stations du mont Ruapehu, mais par les vagues de Plymouth. En effet, lorsqu'une perturbation apporte de la neige sur ce petit domaine skiable, elle s'accompagne également de vent sur le littoral, créant des vagues très attendues par les surfeurs. Il faut alors choisir: skis ou planche de surf. Neige ou mer.

Il a neigé samedi, toutes les remontées mécaniques ont pu ouvrir dimanche et une centaine de skieurs se sont présentés. Le lundi suivant, ils étaient environ deux fois moins nombreux. Dès le mardi, la neige avait déjà disparu. Tout le monde est alors rentré chez soi en attendant la prochaine perturbation.

Une autre particularité de Manganui est l'absence de parking au pied des pistes. Les visiteurs laissent leur voiture au Plateau Car Park, puis doivent marcher environ 30 minutes pour rejoindre les remontées mécaniques. Autrefois, le trajet était encore plus long, mais en 2024 a été inauguré le spectaculaire pont suspendu de Manganui, qui franchit les gorges de Manganui en atteignant une hauteur maximale de 50 mètres au-dessus du sol. À l'entrée du pont se trouve un monte-charge où il est possible de déposer ses skis et son snowboard, qui sont ensuite transportés jusqu'à la base de la station.



YOUR BEST WINTER SOLUTION EVER

neveplast
LIFT

NEVER STOP SKIING



www.neveplast.it

NEVEPLAST LIFT: UN PRODUIT INNOVANT
SPÉCIALEMENT CONÇU POUR LES
EXPLOITANTS DE DOMAINES SKIABLES

Neveplast LIFT réduit les coûts d'exploitation et offre une solution définitive aux problèmes causés par un manque ou un excès de neige dans les zones d'embarquement et de débarquement des télésièges.

artificial snow fun
neveplast



IMPIANTI A FUNE

CHAQUE ASCENSION VERS LE SOMMET
NE LAISSE QUE DE BONNES TRACES



