



FORMATION, L'ULTIME OUTIL DE LA PERFORMANCE

Un engouement à la hauteur des attentes des exploitants.

DOSSIER > PAGES 4/5

Édito



Entre snowboarders, speedriders et autres airboarders qui repoussent continuellement les limites de l'imaginable, et le public familial qui veut glisser en toute sécurité, les exploitants ont fort à faire pour adapter les pistes et le damage à l'évolution des pratiques.

Mais la technologie suit le mouvement : Ordinateur de bord, ParkBully, Snowsat, ... les machines ont considérablement progressé en termes d'efficacité. Encore faut-il que mécaniciens et chauffeurs soient informés et formés et c'est tout l'objet du dossier de ce numéro.

Cette complexité croissante des machines ne simplifie pas la production et il devient de plus en plus vital d'anticiper pour gagner (cela vous rappelle quelque chose?). Or c'est l'inverse qui se produit : à fin septembre en France, à peine la moitié des investissements prévus en engin de damage a été formalisée. Du jamais vu ! Dans ces conditions, difficile d'optimiser la production ou de revendre une machine d'occasion récupérée juste avant la saison et qui va donc dormir un an sur parc. Conséquence immédiate : les prix de vente comme les valorisations des reprises en pâtissent.

Les dés étant jetés pour cette année, prenons donc rendez-vous sur Mountain Planet en Avril prochain afin que ce salon soit vraiment l'occasion de faire avancer, voire de finaliser, vos projets d'investissement. D'ici là, bonne saison à tous... > **Didier Bic**



SNOWsat Progression dans tous les domaines

Les évolutions techniques du système SNOWsat se poursuivent et s'accompagnent d'un développement commercial tant dans l'hexagone qu'à l'international. Les stations sont séduites les unes après les autres. Témoignages d'utilisateurs à l'appui.

> page 2



Domaine skiable Innovation et service pour la CMB

Exploitant un domaine qui multiplie les superlatifs, la Compagnie du Mont-Blanc affine sa stratégie et positionne le client au cœur de son approche. Focus sur les grandes orientations qui caractérisent un des grands acteurs de la montagne française.

> page 6



Finances Le suramortissement, une opportunité à saisir

Confirmation : les engins de damage sont éligibles à ce nouveau dispositif fiscal très avantageux. Et ce, pour un achat, un leasing ou même une location longue durée. Mais attention, l'offre a une durée de vie limitée. Explications détaillées pour en profiter.

> page 7

SNOWsat

SNOWsat poursuit sa **progression**

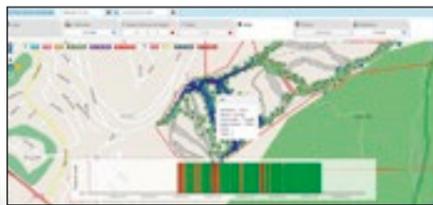
Module de gestion de la flotte et de mesure de hauteur de neige, le système embarqué SNOWsat continue de proposer de nouvelles fonctionnalités. Une progression technique évolutive qui s'accompagne naturellement d'un développement commercial sur tous les marchés.



Snowsat utilisation de la fraise.



Snowsat regime moteur.



Snowsat ralentis.



SNOWsat apporte cet hiver de nouvelles modalités conçues en partenariat avec Dianeige, bureau d'études spécialisé dans l'aménagement des territoires touristiques en montagne et domaines skiables. Sont notamment concernées la gestion des snowparks, la mesure de l'érosion du manteau neigeux et l'optimisation de la production de neige. Le module de gestion de flotte inclut de nouvelles interfaces web, plus fonctionnelles, simples et visuelles. A noter également un nouveau module de statistiques intégrant des menus à la carte afin que l'utilisateur puisse satisfaire avec convivialité ses besoins personnalisés. Enfin, les informations Can fournies par la machine sont désormais «géolocalisables» (utilisation du treuil, fraise, régime moteur, consommation, pauses).

Fort de ces évolutions, SNOWsat pénètre avec succès les marchés autrichien, allemand, suédois et nord-américain, totalisant une quarantaine de clients supplémentaires. En France, sa diffusion se poursuit avec l'arrivée de la CMB - Compagnie du Mont-Blanc - qui équipera sous deux ans ses engins de damage des Houches. Cette saison, la station de Val Thorens a également décidé d'installer le système sur l'intégralité de son parc machines afin d'optimiser la gestion de sa flotte, la mesure de hauteur de neige et la production de neige.

Val Thorens fait le choix SNOWsat

Rencontre avec Denis Chapuis,
adjoint technique et responsable achats de la SETAM

« Nous attendons de cet outil un suivi machine plus précis ainsi que la mesure des quantités et épaisseurs de neige. Jusqu' alors, nos machines disposaient d'un équipement standard, nous allions à pied sonder les épaisseurs, marquer les espaces en excès ou en manque avant de tenter d'homogénéiser le tapis. Cette saison, l'outil sera en lien avec nos snowmarkers pour une gestion de l'enneigement plus fine. SNOWsat permettra également une modélisation de nos modules de snowpark et de ski cross dans le système afin de les reproduire ensuite sur le terrain. C'est donc pour nous, la rationalisation des heures machines, celle de la production de neige et de l'entretien des pistes. Pour nos chauffeurs, c'est bien entendu l'apparition de nouveaux paramètres qu'ils doivent intégrer, mais à la sortie, nous stabilisons nos équipes, le damage est précis au centimètre et la conduite est sécurisée quelle que soit la météo, même en plein brouillard. »

Rencontre avec Benjamin Blanc,
directeur des pistes des Menuires et Val Thorens

« Parmi les principales attentes à l'égard de cet outil figure la mesure centimétrique de la hauteur de neige, même en dehors des pistes, afin que le bullage ait du sens. Préalablement, il convient de faire un relevé de notre terrain sans neige, ce qui, par ailleurs nous sera également utile pour guider les travaux estivaux. Pour bien utiliser SNOWsat, il faut par contre savoir clairement ce que l'on veut car le système concentre une très grande somme d'informations à exploiter. Bien calibrées, ces données vont pouvoir déterminer les temps de chauffe, les usages des outils et les évolutions possibles au cours de la saison. Enfin, la version 3 apporte un fort degré de sécurité. Chaque machine sait où sont les autres, chaque chef d'équipe connaît la position de chaque dèmeur. En cas de déclenchement d'alerte de travailleur isolé, c'est précieux. Par temps de brouillard ou de neige, cela définit sur écran les zones dangereuses à ne pas pénétrer. Idem lors des plans de déclenchement d'avalanche. C'est donc un outil de management énorme que nous allons coupler avec le logiciel de gestion de neige de culture. »

Le parrain **Deux questions à Luc Alphand**

K info : Quelle a été pour toi la place de la formation au fil des années ?

Luc Alphand : La formation continue et le transfert d'informations entre générations s'inscrivent, d'une manière générale, dans une bonne stratégie. Dans tout métier, il existe une connaissance à faire suivre. En matière de sport, nombre d'entraîneurs sont des anciens coureurs, et c'est bon de les écouter. Je suis convaincu que l'apprentissage made in France est une filière d'excellence. Dans ma carrière, j'ai constaté que, si le transfert existait peu au début, après 13 ans d'équipe de France, l'échange d'expériences s'était généralisé au-delà des rivalités en course. La transmission des savoirs et la formation au fil de la vie sont à mon sens un gage de compétitivité, une manière pour les anciens de faire confiance aux jeunes et pour les jeunes d'être à l'écoute de leurs doyens.

K info : Sinon, quelle est ton actualité ?

Luc Alphand : Pas de voile cet été, je me suis un peu plus attaché à ma station de Serre-Chevalier et j'ai fait pas mal de vélo, dont trois jours au Tour de France. J'ai également participé aux 24h vélo du Mans, un moment sympa après les 24h auto avec le team Red Bull. Cet hiver, je vais poursuivre la préparation d'un projet de raid au Tibet. Je serai aussi sur le Paris-Dakar et sur la coupe du monde de ski aux côtés de France Télévision. Le mois de mars sera chargé avec deux semaines en héliski ainsi qu'une semaine de free ride en Alaska pour le compte d'un film Red Bull, un de mes partenaires, avant bien sûr de revenir à Courchevel pour le Challenge PistenBully à la fin du mois !



Rencontre **Hervé Morand,** vocation mécano

Entré en 1997 dans l'entreprise alors implantée au Fayet, Hervé Morand n'avait que 19 ans. Fraîchement sorti d'un BEP « engins de TP » puis d'un BP en mécanique poids lourds, le technicien a rapidement souhaité changer d'apprentissage en entreprise de travaux publics pour un horizon plus large. « En novembre 97, ma demande spontanée auprès de Kässbohrer collait bien à un besoin. Ça m'a plu et depuis ça dure » sourit Hervé. Mécano itinérant en fourgon atelier, il assure les révisions et le gros entretien d'été, les mises en route, démonstrations et réparations chrono l'hiver. « Les rencontres et les échanges sont d'autant plus intéressants que les méthodes de travail et d'organisation diffèrent d'une station à l'autre », précise-t-il.

Ses missions nécessitent deux qualités essentielles : un sérieux sens de l'organisation pour disposer de tout le matériel, pièces et outillages avant les interventions, d'une part ; une connaissance approfondie des routes et stations de l'hexagone, à raison de 35 000 km/an, d'autre part. Sans compter une bonne dose de pragmatisme, indispensable dans ce métier où la polyvalence sur les questions mécaniques, hydrauliques et électroniques est indispensable et où les conditions climatiques peuvent compliquer sérieusement le travail.

Mais « intervenir sur un engin en panne sur le domaine skiable est motivant. Le diagnostic est d'ailleurs, en général, moins compliqué qu'une intervention sur un problème « fugitif », souvent plus complexe à résoudre » s'enthousiasme ce trentenaire qui ne boude pas son plaisir, le week-end, d'une rando à ski, à pied ou en vélo en montagne avec son épouse et ses deux enfants.



Produit

Bien câblés pour l'hiver !

Et PistenBully créa le treuil ... Il y a 30 ans (déjà !), les premiers engins de damage équipés d'un treuil sortaient des ateliers Kässbohrer. Depuis, leur utilisation s'est largement généralisée puisqu'on estime que ces machines représentent aujourd'hui 30 % du marché. Elles sont équipées d'un câble dont le remplacement est nécessaire, soit par le Service Technique de Kässbohrer, soit par l'exploitant lui-même sous certaines conditions, et, bien sûr, selon une fréquence qui dépend exclusivement de son utilisation.

À nouvelle saison, câble neuf !

Cette opération n'est pas en soi très technique mais nécessite une bonne connaissance du mode opératoire à respecter afin d'éviter une détérioration du matériel et surtout les risques de blessures.

Il est vivement conseillé de participer à un remplacement avec un technicien de Kässbohrer sur un modèle de treuil identique avant de se lancer seul dans un remplacement de câble et, avant toute intervention, il est indispensable de se référer aux informations de sécurité fondamentales (cf K info N° 51). Le Service Technique de Kässbohrer est à disposition des équipes pour tout renseignement sur les différentes étapes de ce changement. A noter également, la mise en place, à l'occasion des formations techniques d'octobre 2015, d'un module spécifique « remplacement de câble ».

Technique de remplacement du câble

Attention, lors du remplacement d'un câble sur un treuil 4.5T, les capteurs doivent être calibrés selon la procédure ci-dessous :

MOTEUR ARRÊTÉ :

• **Régler la longueur de câble restante. Le calibrage doit être effectué après un changement de câble ou après échange du capteur.**

a) Changement de câble :

- Les premiers «tours» sont tirés manuellement avec frein de bobine ouvert.

- Activer le frein et calibrer la longueur de câble dans le menu "Winde/ treuil"

Par exemple : 00.04

0 couche complète → 4 enroulements

b) Echange du capteur :

Avec le câble d'origine, le réglage dépend de la longueur du câble.

1.050 m = 14.xx*

1.400 m = 18.xx*

*: compter le nombre d'enroulements dans la couche extérieure.

**• RFD (251)**

La surveillance des deux contrôles de torons (RFD) se fait par induction magnétique

- Desserrer le contre-écrou et la vis de réglage

- Régler les deux mâchoires des RFD supérieur et inférieur sur 0,5 mm

- Sécuriser la vis de réglage avec le contre-écrou

- Sélectionner "251" dans le menu réglages et procéder au calibrage "Start" → "Next" → "OK"

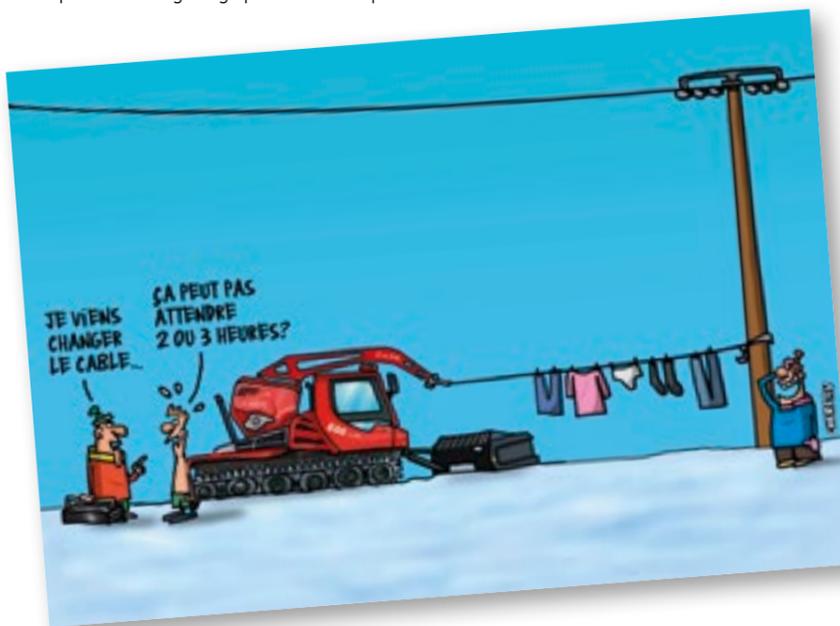
(Remarque : les deux capteurs sont calibrés simultanément)

**• Capteur d'angle bras d'enroulement (252)**

La position correcte du bras d'enroulement est calculée en fonction de la longueur de câble restante. Lorsqu'on manipule la longueur de câble restante, un défaut d'enroulement s'affiche.

- Ouvrir manuellement le frein de bobine

- Tirer le câble entre la bobine et le réducteur de cabestan jusqu'à ce que le bras de guidage puisse être complètement basculé



- Sélectionner "252" dans le menu réglages

- "Start"

- Déplacer le bras de guidage vers la gauche jusqu'à env. 10 mm de la butée

- Déplacer le bras de guidage vers la droite jusqu'à env. 10 mm de la butée

- "Next" → "OK"

- Tendre le câble manuellement et activer le frein

**MOTEUR EN MARCHÉ :**

(inter au neutre et frein de parc serré)

• Capteur angle de rotation flèche (253)

- Le bras de treuil doit être complètement basculé - Eviter les zones de danger !

- Positionner le bras à gauche au-dessus du rétroviseur

- Sélectionner "253" dans le menu réglages

- "Start"

- Basculer le bras de treuil vers la droite - Angle de basculement > 360° jusqu'à ce qu'il soit au centre au-dessus de la cabine vers l'avant

- Next → "OK"



Technique

Les Bons Conseils du Mécano - octobre 2015**TRAIN DE CHENILLE 7 BANDES**

Les PistenBully 600 sont maintenant livrés avec le nouveau train de chenilles « combi+ » qui se distingue par son nombre de bandes qui passe de 5 à 7. Beaucoup plus robuste et performant, il peut se monter sur tous les PistenBully 600, quelle que soit l'année de fabrication. Ci-dessous les modifications à apporter si vous souhaitez passer en 7 bandes :

• Installation de barbotins 13 dents (en effet le pas des barrettes est légèrement plus grand)

• Enlever les roulettes téflon situées sur l'essieu de tension et mettre à la place des guides (schéma 1)

• Déplacer les roulettes téflon sur l'essieu central (schéma 2)

• Régler les suspensions en prenant les valeurs 7 bandes du tableau que vous retrouverez dans le K-info n° 51 quand cela est nécessaire.

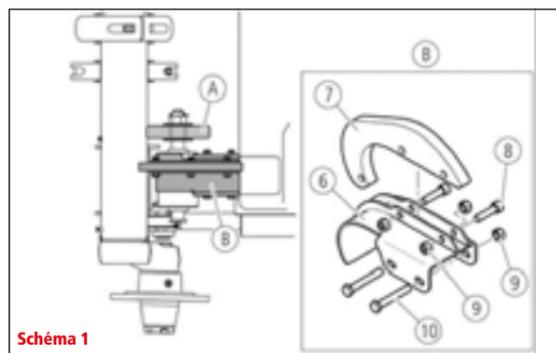


Schéma 1

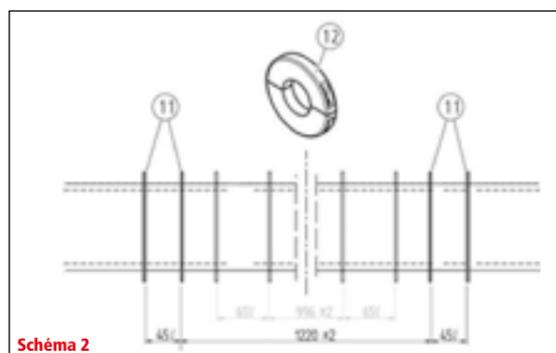


Schéma 2

CLAPET ANTI RETOUR SUR BLOC DE FRAISE

Des clapets qui peuvent présenter une défec-
tuosité ont été montés
sur les blocs de fraises
livrées cette saison.

Si vous constatez par exemple que les volets de fraise se dérèglent rapidement sans intervention du chauffeur, il faut vérifier les clapets anti-retour. Ceux sur lesquels est inscrit 40/14 doivent être remplacés. À commander au magasin sous la référence 8.026.017.003.0

**REMPLISSAGE DU RESERVOIR À CARBURANT SUR PB 600 SCR :**

Afin d'assurer un fonctionnement optimal de la jauge à carburant sur les PistenBully 600 SCR (équipés de 3 réservoirs), il est important de faire le plein sur une surface plane et, soit de mettre le contact pendant l'opération de remplissage, soit de mettre le contact pendant 3 minutes sans déplacer la machine.

Dossier **Formation**, l'ultime outil de la performance

Vecteur d'optimisation et de maîtrise des coûts, la formation est un des leviers de performance que Kässbohrer promeut au fil des saisons, tant en interne qu'auprès de ses clients. L'adaptation aux nouveaux usages et à l'évolution des technologies exige assez logiquement une réévaluation régulière des connaissances et des compétences. Les exploitants l'ont bien compris : le nombre de chauffeurs et de mécaniciens ayant bénéficié d'une formation spécifique a été multiplié par 3 en moins de 4 ans pour dépasser les 450 personnes cette saison. Enquête.



Il est loin le temps du « manche à balais » et de la commande mécanique pour orienter la chenillette au fioul lourd vers les pistes empruntées par quelques aficionados armés de leurs skis en bois. Les PistenBully sont devenus des concentrés de technologies, les conducteurs d'engins des jardiniers de la neige et les skieurs des consommateurs exigeants. Le groupe Kässbohrer est en ce sens impliqué dans la formation permanente, des cursus souvent sur-mesure afin d'améliorer la prise en main des machines, donc leur usage, donc leur efficacité, donc leur rendement.



IL S'AGIT D'UN
SEGMENT DE
CARDAN D'UN
PISTENBULLY
2000 DE 1983.

IMPRESSONNANT,
NON?



La formation en « éco-conduite »

Elle constitue le principal pilier des relations régulières entre fabricant et utilisateurs. Son contenu, adapté aux requêtes et aux besoins formulés par les sociétés d'exploitations et les conducteurs, apporte des outils d'optimisation théoriques mais aussi, et surtout, pratiques.

Organisées lors des périodes d'ouverture des domaines, « à domicile » afin de limiter les contraintes de lieu et accroître le confort d'organisation avec des conducteurs qui connaissent bien leur milieu, les sessions respectent une durée et une précision adaptées au niveau de maîtrise des chauffeurs.

Organisée en salle, la théorie débouche rapidement sur une application terrain, durant le poste de travail en machine.

« Nous montons avec chaque conducteur afin d'expliquer les nouvelles pratiques applicables au damage et mettre en oeuvre concrètement les bases théoriques vues en salle » indique Pascal Châtelain, responsable Formation Démonstration et Mise en Route au sein de Kässbohrer ESE.



Gain de temps et gain d'énergie

Poussée jusqu'aux réglages fins, propres à chaque situation de terrain, la connaissance de la machine ambitionne de livrer une piste conforme aux exigences exprimées, en moins de temps et d'énergie dépensés. « La plupart des imperfections sur pistes naît de la méconnaissance de la machine. Un jeune conducteur qui découvre un engin de damage exige forcément une période d'acclimatation. La formation raccourcit significativement ce délai d'appropriation. »

Les formations sont calibrées sur-mesure : sur de courtes sessions pour les conducteurs expérimentés qui saisisent le bon réflexe aisément, sur de plus longues périodes auprès de chauffeurs moins experts. « Généralement, nous consacrons une soirée par personne, enseignement théorique et pratique, complète Pascal Châtelain. À raison de deux heures en moyenne sur vidéoprojecteur et quatre en machine, les chauffeurs ont donc le temps d'approfondir la méthode et la maîtrise en conditions. »

Les chauffeurs, mais pas que...

Disponible pour toute personne amenée à utiliser l'engin de damage, cette formation s'étend de plus en plus aux utilisateurs ponctuels tels que les snowmakers ou les pisteurs. Il n'est pas rare que ces professionnels soient amenés à intervenir en machine lors de situations particulières, tout en préservant le travail effectué par leurs collègues d'ailleurs. Leur maîtrise des accessoires et de la conduite des engins s'avère de plus en plus fréquemment nécessaire pour nombre de stations.

À prescrire tous les deux ans

« La formation est clairement entrée dans les mœurs » se félicite Pascal Châtelain. Au point que la demande est croissante, appelant même à des remises à niveau systématiques, tous les deux ans. Le rythme n'est pas insensé compte tenu des améliorations et évolutions apportées aux machines, d'un contenu de formation annuellement renouvelé et perfectionné et de l'arrivée sur les pistes de nouveaux chauffeurs. Sans compter une tendance assez naturelle à laisser revenir les mauvaises habitudes...

Les mécaniciens dans la boucle

La formation technique dédiée aux mécaniciens est, elle aussi, de plus en plus demandée tant elle permet d'accroître la connaissance des subtilités mécaniques et hydrauliques des PistenBully. Son contenu, organisé en plusieurs niveaux, du débutant à l'expert, participe de la familiarisation des mécanos en station avec l'outil de diagnostic des machines. Conséquences de cette montée en compétences : la recherche et l'identification des pannes ou soucis mécaniques sont plus efficaces, apportant par là même un gain de temps, voire de pièces de rechange, lors des dépannages. Précieux en période d'exploitation.

Retour sur investissement

Aucun item officiel n'existe pour mesurer sur le plan « comptable » l'effet de la formation du personnel dans l'exploitation des domaines skiables. Néanmoins, le retour expérimental des gestionnaires concernés permet d'évoquer raisonnablement un gain de l'ordre de 20 % sur le budget de fonctionnement. La limitation de l'usure et du remplacement de pièces, la diminution de la consommation de carburant, l'optimisation d'usage des accessoires et outils des chenillettes apportent un réel retour sur investissement, loin d'être négligeable !

Formation interne pour compétences maximales !

La formation se conjugue également en interne chez Kässbohrer. Elle est prodiguée à Laupheim par la maison mère à l'attention des cadres de la filiale française, tandis que les chefs d'atelier et les responsables techniques participent à des sessions spécifiques sur les massifs français. Actualisant les connaissances au gré de l'évolution ou des modifications des modèles, ce bagage technique et intellectuel transmis à l'ensemble de l'équipe augmente l'efficacité des interventions sur panne. Le bénéfice pour les clients est mesurable : ils trouvent des interlocuteurs maintenus aux compétences maximales, aptes à répondre efficacement à tout type d'intervention sur des délais courts.

Et pour informer...

Comme il est nécessaire d'informer avant de former, des réunions régulières à destination des responsables de damage, de garage ou de pistes sont organisées : c'est le cas des TechniTours, tous les deux ans, avec une session sur les Alpes et une session sur les Pyrénées. Le rythme bi-annuel permet de s'assurer d'un contenu dense, d'autant que des partenaires sont fréquemment conviés pour élargir la vision à tout l'environnement des PistenBully (lubrifiants, réglementation, développement durable, etc...).

Et sans oublier le Challenge PistenBully, qui est également une formidable occasion d'échanges de bonnes pratiques. L'édition 2016 se tiendra les 30 et 31 mars à Courchevel.

Rompre avec les habitudes

Interview de Arnaud Guerrand, responsable neige aux 2 Alpes

K info : La station des 2 Alpes a une politique de formation très dense. Quelles sont les valeurs ajoutées de cette démarche ?

AG : Les formations éco-conduite en salle et sur le terrain permettent de témoigner à nos chauffeurs l'intérêt qu'on leur porte. Elles rompent avec les habitudes et se justifient par le fait que les machines ne sont pas maîtrisées à 100 %. La fraise, par exemple, indispensable pour un beau tapis, est un accessoire énergivore dont il faut connaître parfaitement les réglages selon le manteau neigeux. Le cursus rappelle également les régimes moteur optimaux pour moins de sollicitations excessives. Ma politique, ce n'est pas de l'hectare à l'heure mais de la qualité. Depuis les formations, les taux de ralenti ont diminué, les consommations machines ont baissé et le taux d'utilisation des barbotins atteint 96 %.



K info : Quel impact cette démarche a-t-elle sur vos équipements ?

AG : L'an prochain, nous atteindrons 100 % du parc équipé du système SNOWsat avec mesure de l'épaisseur de neige. C'est le complément pour limiter les surpasse et les surconsommations, pour souligner la rentabilité de notre pratique. »

Des chauffeurs plus vigilants

Interview de Didier Giraud, responsable du parc roulant aux 2 Alpes

K info : Quels sont les retours concrets que vous observez suite aux actions de formation menées ?

DG : Le retour sur investissement des formations suivies par nos conducteurs a été immédiat. L'hiver dernier, la consommation de câbles sur nos treuils a diminué. Attentifs aux conseils d'un formateur externe, nos chauffeurs sont désormais plus vigilants pour ajuster les tonnages aux préconisations. Les échanges entre équipes ont confirmé les acquis en matière d'usage des treuils.

Un cycle de formation régulier me paraît donc utile car nos conducteurs sont saisonniers. Or, si les bonnes pratiques sont connues, le fait de les appliquer tient à un message unique émis par un formateur extérieur. Ainsi tous les conducteurs acquièrent le même niveau de compétence.

Domaine skiable

Compagnie du Mont Blanc : innovation et sens du service

Domaine de tous les superlatifs, étendue au pied d'un Mont Blanc qui domine l'Europe à 4810 mètres d'altitude, la vallée de Chamonix propose une pratique du ski diversifiée, organisée sur trois domaines non reliés : Brévent Flégère, Les Grands Montets, Balme Tour Vallorcine et les Houches.



Réputée mondialement, cette destination enrichie de sites phares d'excursion tels que l'Aiguille du Midi, le Montenvers et la Mer de Glace ou le tramway du Mont-Blanc, bénéficie également de jonctions avec les domaines de Courmayeur en Italie et Verbier Grand Ski en Suisse. Étendue sur vingt-cinq kilomètres autour de Chamonix, l'offre de ski gérée par la Compagnie du Mont-Blanc propose deux formules. « Chamonix Le Pass » ouvre l'accès aux secteurs de Brévent-Flégère, Balme et Les Grands Montets : 115 km de pistes sur 22 000 m de dénivelé desservis par 41 remontées mécaniques. Le forfait « Mont Blanc Unlimited » permet de profiter de toute



Olivier Vezinhet, directeur technique de la Compagnie du Mont-Blanc.

la vallée de Chamonix : 410 km de pistes sur 53 000 m de dénivelé alimentés par 123 remontées sur France, Italie et Suisse, jusqu'à 3 842 mètres d'altitude. Cette répartition apporte des réponses à tous les niveaux de pratique et de recherche de sensations avec, notamment, la légendaire « Verte des Houches » empruntée par le circuit de la coupe du monde et les fortes pentes poudreuses sous face Nord des Grands Montets.



Plus de 470 millions investis

Forte de ses atouts, la Compagnie du Mont-Blanc (CMB) ne raisonne plus tant sur le dimensionnement de ses équipements pour briller sur l'échiquier du ski international, que par ses services et par l'innovation. Si la délégation de service public conclu en 2014 avec Chamonix prévoit qu'elle injecte 477 M€ dans le renouvellement et la modernisation des remontées mécaniques, la CMB se tourne également vers des activités à émotions et à sensations fortes, complémentaires au ski. L'ouverture en décembre 2013 du « Pas dans le vide » à l'Aiguille du Midi ou la construction d'une galerie entre l'Aile Mont-blanc et la terrasse Rebuffat pour circuler autour de l'Aiguille du Midi illustrent cette stratégie.



« En matière de ski, notre client devient acteur de son domaine. Il est filmé sur des parcours préparés, renseigné sur son dénivelé, ses performances. Plus qu'une course à la plus belle remontée mécanique, nous enrichissons la pratique » indique Olivier Vezinhet, directeur technique de la Compagnie du Mont-Blanc.

La démarche passe aussi par la commercialisation des 60 000 lits du territoire à travers des relations privilégiées avec les propriétaires loueurs, ambassadeurs de la destination.

Si le marché de proximité n'est pas négligé, la CMB entend maintenir le volume des séjours (près de 90 % de l'activité) en intéressant les clientèles russes et asiatiques. Avec une fréquentation hivernale moyenne de 1,35 million de journées skieurs (hors Les Houches, gérée à part), la Compagnie du Mont Blanc confirme ainsi son attrait auprès d'une clientèle internationale à 60 % (dont 50 % est anglo-saxonne). Pour le renforcer, des négociations sont engagées avec les domaines de Megève, Saint-Gervais et les Contamines-Montjoie afin d'élargir encore le rayonnement du « Mont Blanc Unlimited ».

L'avis du spécialiste

“ **Serge Ducroz,**
responsable des pistes de Balme

Les domaines gérés par la CMB, situés au pied de montagnes abruptes, de reliefs tourmentés et évolutifs avec la présence de glaciers, imposent des aménagements forcément techniques. Approchant la haute montagne, le territoire livre des panoramas majestueux, mais en contrepartie des coûts d'exploitations élevés compte tenu du nombre conséquent d'ascenseurs permettant d'accéder aux points d'entrée du ski. Sur Balme, le terrain est peu accidenté avec beaucoup d'alpages et peu de cailloux, contrairement aux Grands Montets, mais il est venté.

La moitié du parc dispose de treuils pour garder nos pistes le plus longtemps possible. Nous cherchons depuis plusieurs années à concilier respect de l'environnement, écologie et économie sur les charges liées au damage. Les logiciels de géolocalisation nous ont permis d'identifier les incohérences et les doublons du damage et, en conséquence, de modifier nos plans de damage tout en formant nos chauffeurs à l'éco-conduite. Prochaine étape : l'organisation des postes. Si cette année nous passons de 8 à 9 chauffeurs, de 5 à 6 machines pour satisfaire à une augmentation du volume de travail et intégrons la création d'un snowpark, notre stratégie à moyen terme est de modifier les postes de damage en diminuant éventuellement le nombre de machines et en multipliant le nombre de postes par engin. Objectif : augmenter le nombre d'heures de machine par saison pour remplacer plus régulièrement les appareils et donc limiter les coûts de maintenance. ”

Le saviez-vous ?

Le plan de production de Kässbohrer est arrêté fin mars !



L'exercice est difficile...

En janvier, alors que la saison commence à peine pour les stations, les équipes de Kässbohrer se penchent déjà sur les premières estimations concernant les machines à lancer en fabrication pour l'hiver suivant. Objectif : engager les approvisionnements en matière de pièces.

Dans un deuxième temps, en fonction de la connaissance des différents marchés et de l'estimation des besoins des exploitants, il s'agit d'affecter d'hypothétiques machines aux stations. Une étape qui nécessite

des simulations et beaucoup de travail de prévisionnel à une période où peu de commandes sont réellement passées.

Enfin, à la fin du mois de mars, les équipes de Kässbohrer doivent donner avec précision le nom, le modèle et les options des machines à fabriquer. Le plan de production est arrêté. Au delà de cette date, si des changements restent toujours possibles, ils seront dépendants du plan de charge, de la disponibilité des pièces et engageront souvent des coûts supplémentaires... une illustration très concrète de la campagne « Anticiper c'est gagner ! » développée par l'Afmont.

Législation

Accès motorisé aux restaurants d'altitude

De nombreux restaurants d'altitude proposent – dans les stations alpines européennes en dehors de l'hexagone – d'acheminer leurs clients en soirée à l'aide d'engins motorisés. Le sujet fait débat en France depuis plusieurs hivers. Une solution est en passe d'être validée et mise en place pour la saison d'hiver qui s'annonce.

Afin de maintenir l'attractivité des établissements saisonniers et notamment des restaurateurs d'altitude, l'article L362-3 du code de l'environnement a été modifié par l'article 22 de la loi n° 2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises.

Cette dérogation permet aux restaurateurs, dont la majeure partie se situe dans les Alpes, de convoyer les clients par engins motorisés (motoneige, engins de damage, etc.) vers leurs établissements. Cette prestation constitue clairement un élément d'attractivité supplémentaire dans leur lutte contre la concurrence des stations étrangères pratiquant déjà ce service pour leurs clients du soir.

Le dispositif n'en demeure pas moins exigeant et il est lié à la délivrance d'une autorisation par le maire (après consultation de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites). Il intègre diverses contraintes notamment en terme d'horaires et surtout d'itinéraire : la circulation sera autorisée uniquement sur les pistes d'entretien du domaine skiable (sauf ski de fond) entre la fermeture des pistes et 23 heures, et l'itinéraire sera déterminé par arrêté municipal en s'appuyant le plus possible sur des pistes déjà empruntées par les engins de damage.



Afin que ce projet aboutisse au meilleur consensus possible entre professionnels et protège des usages abusifs, le ministère de l'Ecologie a soumis le projet de texte en consultation publique, laquelle s'est achevée le 14 septembre. L'heure est maintenant à la publication du décret, ce qui ne devrait plus tarder.

À suivre donc ...

Finances

Le suramortissement, une opportunité à saisir

Comme annoncé dans notre précédente édition, le dispositif fiscal de suramortissement est bien applicable aux engins de damage. En effet, outre la classification générale de ce type d'engins, une jurisprudence de 2008 confirme l'éligibilité des chenillettes à l'amortissement dégressif, et donc au suramortissement.

Il intéresse les entreprises redevables de l'Impôt sur les Sociétés, aujourd'hui ou dans les 10 années à venir puisqu'un déficit éventuel est reportable sur cette durée, et il se monte à 40 % de la valeur du bien, ce qui constitue une réduction de 13,2 % sur le prix d'achat.

L'acquisition, que ce soit achat, leasing et même simple location longue durée, doit être effectuée entre le 15 avril 2015 et le 14 avril 2016 : la date à prendre en compte est celle du transfert de propriété à l'acquéreur, c'est-à-dire, la livraison de la machine sur site dans le cas général, mais cela peut également être l'identification de la machine une fois produite par son numéro de série par exemple.

SNOWsat peut aussi, entièrement ou partiellement, bénéficier de ce dispositif ; notamment l'assistance à la conduite, donc la partie embarquée, fait partie des catégories répertoriées dans le projet de loi.

Du point de vue comptable, ce suramortissement ne pénalise pas le résultat de l'entreprise car il se pratique hors comptabilité, de manière exclusivement fiscale.

Précisons enfin que le décret officiel n'est pas encore paru et que c'est à votre expert-comptable qu'il reviendra de valider la déductibilité.

N'hésitez pas à nous contacter pour plus d'info.

Exemple d'un engin de damage acquis pour cet hiver au prix de 350 000 € et amorti sur 5 années.

| Année | Suramortissement | Économie d'impôt réalisée |
|---------------------------------|---|-----------------------------------|
| 2016 | $(350\ 000 / 5) \times 40\% = 28\ 000\ €$ | $28\ 000 \times 33\% = 9\ 240\ €$ |
| 2017 | $(350\ 000 / 5) \times 40\% = 28\ 000\ €$ | $28\ 000 \times 33\% = 9\ 240\ €$ |
| 2018 | $(350\ 000 / 5) \times 40\% = 28\ 000\ €$ | $28\ 000 \times 33\% = 9\ 240\ €$ |
| 2019 | $(350\ 000 / 5) \times 40\% = 28\ 000\ €$ | $28\ 000 \times 33\% = 9\ 240\ €$ |
| 2020 | $(350\ 000 / 5) \times 40\% = 28\ 000\ €$ | $28\ 000 \times 33\% = 9\ 240\ €$ |
| Économie totale réalisée | | 46 200 € |

Le billet de York, partenaire des PistenBully

Quelle graisse pour protéger au mieux votre dameuse ?

Etes-vous sûr d'utiliser la graisse la plus adaptée à votre matériel et à votre besoin ?

Les données principales à prendre en compte pour choisir une graisse sont :

Le savon : une graisse est un lubrifiant solide qui permet de maintenir l'huile sur l'emplacement choisi. L'huile est capturée par un savon, issu d'une chimie complexe, qui agit comme une éponge. Lorsqu'il est sollicité, le savon « relargue » l'huile et dès que les efforts sur la graisse disparaissent, l'huile est réabsorbée par le savon. Ainsi la nature du savon va permettre de déterminer :

- Le comportement de la graisse à basse et haute température et notamment le « resuage » (capacité à ne pas laisser l'huile couler de la graisse).
- Sa capacité à rejeter l'eau.



La consistance ou le grade : NLGI a établi une échelle pour indiquer la consistance de la graisse qui varie de 000 (graisse fluide) à 6 (graisse dure). Le grade NLGI le plus courant est 2 et il est recommandé pour la plupart des applications en damage.

La viscosité de l'huile : une erreur commune lors de la sélection d'une graisse est de confondre la consistance de la graisse et la viscosité de l'huile de base. Ainsi, si une huile avec une viscosité de 40mm²/s à 40°C sera idéale pour lubrifier un nez de moteur électrique tournant à 15000 tr/min, il faudra une huile beaucoup plus épaisse proche de 400 mm²/s à 40°C pour lubrifier des roulements ou des organes soumis à de fortes charges. Et pourtant les deux graisses peuvent être de grade NLGI 2.

Les additifs : ils viennent compléter la formule de la graisse pour donner un caractère extrême pression, adhérent, anti-usure, hydrophobe ou encore une couleur à la graisse.

La graisse retenue par les services techniques de PistenBully et YORK pour le graissage général des dameuses, YORK GR 560, contient un savon de Lithium et des huiles de base 100 % synthétiques de viscosité 300 mm²/s. Elle a un grade NLGI 2 et des qualités hydrophobes et d'adhérence exceptionnelles (très importantes pour graisser les axes ou les barres de torsion). Seule pour la poulie folle de treuil, YORK GR 565 est préférée pour sa viscosité et son savon mélange de lithium et de calcium encore plus répulsiif d'eau.

Contacts Technico-commerciaux YORK : Responsable Ventes Stations de ski – Alpes du Nord (73.74.38), Jura, Massif Central, Andorre et Pyrénées Catalanes : Francis Niaufre (06 74 95 27 62)
– Alpes du Sud : Bruno Heurlin (06 19 90 74 93)
– Vosges : Michel Favre-Novet (06 85 23 14 53)
– Ouest Pyrénées (31.64.65) : Olivier Dubois (06 46 01 24 84)
– Est Pyrénées (66.09) et Andorre : Thierry Chiesa (06 28 78 73 51)



Actus PistenBully

Big Deal Days : l'occasion ou jamais !

Des remises exceptionnelles jusqu'à -50% sur une sélection de machines d'occasion, des packs de pièces de rechange, des chenilles, des accessoires d'occasion... de nombreux professionnels ont pu bénéficier, du 16 au 18 septembre, d'offres exceptionnelles sur une sélection de dameuses d'occasion de toutes les séries, de packs de rechange personnalisés à prix réduits ainsi que de conseils d'experts à leur disposition.



Val d'Isère tourne à l'électrique

La première édition du salon du véhicule électrique s'est tenue cet été à Val d'Isère avec succès. Dans ce contexte, l'exposition du PistenBully 600 E+, la première dameuse hybride diesel-électrique, n'a pas manqué de susciter la curiosité des visiteurs, majoritairement grand public. Il est vrai que la machine, toute de vert vêtue, n'est pas passée inaperçue tant par sa taille que par ses caractéristiques. Une autre manière de transmettre le message de la mobilité durable...



L'appel du 18 juin de Yves Jeanmougin

C'est un des piliers de la station d'Isola 2000 qui a pris sa retraite au printemps, « un meneur d'hommes » comme ses proches le décrivent, apprécié de tous pour ses compétences, son efficacité et sa bienveillance. La station ne s'y est pas trompée et avait rassemblé en nombre ses collègues et amis mais aussi les élus et de nombreuses personnalités pour fêter dignement avec lui cette étape ! Responsable du garage et du damage depuis de nombreuses années, Yves était connu pour sa courtoisie, son calme et son esprit positif. Il se positionnait toujours dans l'échange, le respect des autres et la recherche de la solution. D'autres passions l'attendent désormais... bon vent l'ami !



TechniTour 2015 : dense et studieux !

Fréquentation en augmentation pour le TechniTour qui a rassemblé 115 participants - responsables techniques, chefs de garages et responsables de pistes - en provenance d'une cinquantaine de stations sur 2 sessions, à Rumilly et à Toulouse. Les participants ont abordé de nombreux sujets : fonctionnement du service technique de Kässbohrer, performances du PistenBully 600 E+, avantages des PistenBully Select, nouvelles normes concernant huiles et lubrifiants, etc. Le dernier film de SNOWsat présentant son système de mesure de hauteur de neige a complété la séance. Et forcément, après l'effort, le réconfort, à travers une compétition de kart animée !



KässRider grand cru !

C'est avec des images plein les yeux que les pilotes sont revenus fin juin des 3 jours d'école buissonnière organisés par les KässRider. Parmi les temps forts, le spectaculaire Viaduc de Millau, la cité médiévale de La Couvertiroade, les lacets vertigineux des Gorges du Tarn, l'architecture chargée d'histoire de Vallon Pont d'Arc, les paysages hypnotiques du Larzac... et les pauses gourmandes aux parfums du terroir. La dimension culturelle, architecturale et industrielle nouvellement proposée cette année a séduit les participants qui se sont arrêtés hors des chemins battus afin de profiter de merveilleux coins français que nombre d'entre eux ne connaissaient pas... Carpe diem !



En 2016 : visez le Trophée de l'Eco-Damage

Organisé par Mountain Riders et Kässbohrer E.S.E., le Trophée de l'Eco-Damage a pour objectif de valoriser les stations ayant mis en place des actions concrètes en faveur de l'environnement dans le domaine du damage. Loin de vouloir établir un classement, il recense et récompense les initiatives les plus significatives rapportées à la gestion globale du damage. Les 3 finalistes sélectionnés par le Jury et le lauréat du Trophée seront dévoilés le 15 avril 2016 sur le salon Mountain Planet à Grenoble. Ouverture des inscriptions début janvier 2016. Renseignements : info@pistenbully.fr



Actus Club



Ouverture des adhésions au Club PistenBully

La saison d'hiver approche, c'est le moment de commander, ou de renouveler, votre carte du Club. La carte du Club est valable du 1^{er} octobre de chaque année au 30 septembre de l'année suivante.

Mais quels sont les avantages de cette carte ?

- Des réductions jusqu'à -15% sur tous les objets publicitaires du catalogue PistenBully.
- Une invitation au prochain Challenge PistenBully les 30 et 31 mars 2016 à Courchevel, déjeuner inclus
- Une invitation au salon Mountain Planet les 13, 14 et 15 avril 2016 à Alpexpo Grenoble
- Le K-Info envoyé à votre domicile
- La lettre K-Info Actu-On-Line envoyée sur votre adresse mail

Le Club, c'est également des cadeaux :

- Le Calendrier PistenBully 2016 offert pour toute commande avant le 15 décembre 2015
- La livraison offerte dès 60 € d'achat

Pour toute adhésion avant le 31/12/2015 : un attache-skis en cadeau.

Pour adhérer au Club PistenBully, rien de plus simple :

Par téléphone : 04 79 10 46 10 ou sur le site www.pistenbully.fr

Les nouveautés du catalogue PistenBully

Retrouvez un large choix d'articles aux couleurs de PistenBully pour vous faire plaisir ou pour offrir : les célèbres miniatures des dameuses PistenBully mais également les doudounes, sweat-shirt, tee-shirt, bonnets, sac à dos, lunettes, gourdes, lampes, porte-feuille... Nouveauté de l'hiver : la clef USB. N'oubliez pas, si vous êtes adhérent au Club, vous pouvez profiter d'une réduction jusqu'à 15% sur les tarifs indiqués.



Demandez le catalogue au : 04 79 10 46 10 ou téléchargez-le sur le site www.pistenbully.com

Agenda express

- > **6 octobre 2015** - Assemblée Générale Afmont (Association des Fournisseurs de Matériels et Services pour la Montagne). Biarritz
- > **6 et 7 octobre 2015** - Assemblée Générale ADSP (Association Nationale des Directeurs de Pistes et de la Sécurité de Stations de Sports d'Hiver). Biarritz
- > **7 et 8 octobre 2015** - Congrès Annuel DSF (Domaines Skiabiles de France). Biarritz
- > **9 et 10 janvier 2016** - Marathon International de Bessans.
- > **13 au 17 janvier 2016** - La Foulée Blanche. Autrans
- > **25 au 27 janvier 2016** - Championnat de France - de 16 ans Les Ecuireils d'Or - Trophée Caisse d'Epargne - Kässbohrer. 1^{ère} étape - Valberg
- > **26 et 27 janvier 2016** - Grand Ski. Chambéry
- > **31 janvier 2016** - La Bornandine. Le Grand Bornand
- > **13 et 14 février 2016** - La Transjurassienne. Mouthe
- > **19 et 20 février 2016** - Le Kandahar - Coupe du Monde de Ski Alpin Hommes - Les Houches
- > **11 au 13 mars 2016** - Championnat de France - de 16 ans Les Ecuireils d'Or - Trophée Caisse d'Epargne - Kässbohrer. 2^e étape - Les Carroz
- > **30 et 31 mars 2016** - Challenge PistenBully - 21^e édition ! Courchevel
- > **29 mars au 2 avril 2016** - Championnat de France - de 16 ans Les Ecuireils d'Or - Trophée Caisse d'Epargne - Kässbohrer. Finale - Font Romeu
- > **13 au 15 avril 2016** - Mountain Planet. Grenoble
- > **15 avril 2016** - Remise des Trophées de l'Eco-Damage. Mountain Planet - Grenoble

> **Retrouvez toute l'actualité sur www.pistenbully.com**

Pratique

Kässbohrer E.S.E.
BP 118, 73277 ALBERTVILLE Cedex France

- Tél. : +33 (0)4 79 10 46 10
- Fax : +33 (0)4 79 10 46 40
- Mail : info@pistenbully.fr
- www.pistenbully.com

