



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# **Rapport annuel 2024/2025**

## **Parc - Trafic – Investissements - Évènements**

### **Remontées mécaniques et tapis roulants**



## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
A	30-09- 2025	Création

## Affaire suivie par

<b>Christophe SION - Directeur adjoint du STRMTG</b>
<i>Tél. : 04 76 63 78 78</i>
<i>Courriel : strmtg@developpement-durable.gouv.fr</i>

## Rédacteurs

Jean-Marie RICCI - STRMTG / Département Agréments Outils Tapis  
Benjamin RICHARD - STRMTG / Département Agréments Outils Tapis

## Relecteur

Christophe SION - STRMTG / Département Agréments Outils Tapis

<b>1. PARC.....</b>	<b>7</b>
1.1. LE PARC DES REMONTÉES MÉCANIQUES AU 01/01/2025.....	7
1.1.1 La composition et évolution.....	7
1.1.2 La répartition des remontées mécaniques par massif.....	8
1.1.3 Les exploitants.....	9
1.2. LE PARC DES TÉLÉPHÉRIQUES.....	10
1.2.1 La composition et évolution.....	10
1.2.2 La répartition des téléphériques par massif.....	11
1.3. LE PARC DES TÉLÉSKIS.....	11
1.3.1 La composition et évolution.....	11
1.3.2 La répartition des téléskis par massif.....	12
1.4. LE PARC DES AUTRES INSTALLATIONS.....	13
1.4.1 La composition.....	13
1.4.2 La répartition des autres installations par massif.....	13
1.5. LE PARC DES TAPIS ROULANTS DES STATIONS DE MONTAGNE AU 01/01/2025.....	14
1.5.1 La composition et évolution.....	14
1.5.2 La répartition des tapis roulants des stations de montagne par massif.....	14
<b>2. TRAFIC.....</b>	<b>15</b>
2.1. ENQUÊTE SAISON 2024/2025.....	15
2.2. ÉVOLUTION DU NOMBRE TOTAL DE PASSAGES ESTIMÉS.....	16
2.3. LE TRAFIC PAR CATÉGORIE D'INSTALLATION.....	16
2.4. LE TRAFIC PAR MASSIF – ÉVOLUTION SUR LES DERNIÈRES SAISONS.....	17
<b>3. INVESTISSEMENTS.....</b>	<b>18</b>
3.1. LES INVESTISSEMENTS EN INSTALLATIONS NOUVELLES EN 2025.....	18
3.2. ÉVOLUTION DE L'INVESTISSEMENT EN INSTALLATIONS NOUVELLES.....	19
<b>4. ÈVÈNEMENTS.....</b>	<b>23</b>
4.1. GÉNÉRALITÉS.....	23
4.2. RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC BLESSÉS GRAVES.....	23
4.2.1 Par catégorie d'appareil.....	25
4.2.2 Par faits générateurs.....	26
4.2.3 Les accidents avec blessés graves sur les télésièges.....	27
4.2.3.1 Suivant leur localisation.....	28
4.2.4 Les accidents avec blessés graves sur les téléskis.....	30
4.2.4.1 Les accidents avec blessés graves sur les téléskis difficiles.....	30
4.3. RÉPARTITION DES BLESSÉS GRAVES.....	35
4.3.1 La répartition des blessés graves par famille d'appareil.....	35
4.3.2 La répartition des blessés graves selon leur âge.....	37
4.4. LES CHUTES DE HAUTEUR SUR TÉLÉSIÈGES AVEC OU SANS BLESSÉ.....	38
4.4.1 La répartition des blessés victimes de chute de hauteur selon leur âge.....	42
<b>ANNEXES.....</b>	<b>44</b>

## INTRODUCTION

Ce rapport a pour objet de présenter le parc, le trafic, les investissements et les événements de la saison 2024/2025\*.

La définition des "remontées mécaniques" est donnée par l'article L342-7 du code du tourisme :

Sont dénommées "remontées mécaniques" tous les appareils de transports publics de personnes par chemin de fer à crémaillère, par installation à câbles relevant du règlement (UE) 2016/424 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux installations à câbles et abrogeant la directive 2000/9/CE, ainsi que les installations à câbles utilisées pour le service des refuges de montagne mentionnées au d du paragraphe 2 de l'article 2 du même règlement.

Les **téléphériques**, au sens réglementaire du terme, comprennent les téléphériques bicâbles et les téléphériques mono-câbles (télécabines, télésièges).

Le terme **téléski** englobe les remonte-pentes à perches (fixes ou découposables), à cordes, à enrouleurs ou à câble bas.

Les **autres installations** de remontées mécaniques se composent notamment des funiculaires, des ascenseurs inclinés, et des chemins de fer à crémaillère.

Les tapis roulants pris en compte dans le présent document sont ceux visés à l'article L342-17-1 du code du tourisme : "[...] tapis roulants assurant un transport à vocation touristique ou sportive dans les stations de montagne."

La liste des différentes catégories d'installations, avec leur codification, est annexée en fin de document.

Concernant les événements, les modalités de déclaration et de qualification des blessures sont celles introduites par l'arrêté du 26 juillet 2010 et la circulaire du 5 septembre 2011.

Le présent rapport prend ainsi en compte ces modalités de déclaration et de qualification des blessures.

Conformément à ces dispositions, les exploitants de remontées mécaniques ont adressé aux services de contrôle les déclarations d'événements et ceci pour :

- tout accident entraînant au moins une personne grièvement blessée ;
- tout accident ou incident mettant en cause la sécurité des personnes, provoqué par le dysfonctionnement d'un constituant de sécurité ou d'un dispositif de sécurité, par une défaillance du génie civil ou un manquement aux règles d'exploitation ;
- tout dégât matériel provoqué par un événement extérieur ou un incendie ;
- tout incident nécessitant l'évacuation des usagers ;
- tout autre événement en lien avec la sécurité et susceptible de devenir médiatique (et notamment les chutes de grande hauteur).

Le STRMTG a ainsi réalisé une exploitation des événements qui concernent les accidents ou incidents survenus sur les remontées mécaniques en France durant la saison d'exploitation 2024/2025 et qui concernent les usagers transportés.

\* la saison 2024/2025 débute au 01/06/2024 et se termine au 31/05/2025.



Le présent rapport développe donc les typologies d'évènements précités, décrit ces évènements et conclut sur l'évolution de la sécurité des remontées mécaniques. Les autres évènements d'exploitation sont comptabilisés directement par les exploitants.

Blessé grave :

(définition d'une "personne grièvement blessée" selon la circulaire du 5 septembre 2011)

Toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de vingt-quatre heures sauf tentatives de suicide. De façon à éviter de connaître des blessures bénignes, ne sont présumées graves que les fractures des membres inférieurs, du bassin, de la colonne vertébrale et du crâne ainsi que des doigts ou des membres sectionnés.

Mort :

Toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les trente jours qui suivent l'accident, sauf suicides.

**Les chiffres clefs de 2025**  
relatifs aux remontées mécaniques et tapis roulants

**PARC – TRAFIC - INVESTISSEMENTS**

**Parc au 01/01/2025**

**1085 téléphériques  
1837 téléskis  
494 tapis roulants  
34 autres**

**Trafic en millions de passages : 536**

(du 01 juin 2024 au 31 mai 2025)

dont :

**405 Alpes du Nord  
73 Alpes du Sud  
37 Pyrénées  
7 jura  
9 Vosges  
5 Massif Central**

**Investissements 2025**

**397 millions d'euros HT d'investissements (dont 145 millions d'euros HT zone  
« urbaine »)**

**1984 millions d'euros HT de chiffre d'affaires (des exploitants de « montagne »)**

**13 % d'investissement / CA**

**50 installations nouvelles prévues en 2025**

dont :

**12 télécabines à attaches débrayables  
5 télésièges à attaches débrayables  
2 télésièges à attaches fixes  
5 téléskis à enrouleur ; 1 télésiège à câble bas ; 2 téléskis de type « télécorde »  
1 téléskis à perche débrayable ; 0 télésiège à perche fixe  
22 tapis roulants**

**87 installations fermées en 2024**

**11 télécabines  
2 télésièges à attache débrayable  
10 télésièges à attache fixe  
33 téléskis  
31 tapis roulants**

## **Les chiffres clefs de 2025**

relatifs aux remontées mécaniques et tapis roulants

### **Répartition des 490 exploitants :**

- 23 %** : exploitants de type "Public"
- 12 %** : exploitants de type "semi-public"
- 28 %** : exploitants de type "Privé"
- 37 %** : exploitants type "Écoles de ski"

## **ACCIDENTS**

**44** accidents comprenant **45** blessés graves

### **Accidents par famille d'appareils (nombre de blessés graves)**

- 32** victimes sur télésièges
- 2** victimes sur téléphériques
- 9** victimes sur téléskis
- 2** victimes sur tapis roulant

### **Accidents par faits générateurs (blessés graves)**

- 22** : comportement usager – maladresse
- 7** : comportement usager – imprudence
- 2** : comportement usager – non respect de la signalisation
- 2** : comportement usager – cause indéterminée
- 2** : cause externe – tiers
- 1** : problème d'exploitation – défaillance du matériel
- 8** : problème d'exploitation – défaillance du personnel

### **Accidents de type chute de hauteur**

**47** accidents de type chute de hauteur sur des téléportés

- 12** blessés graves
- 30** blessés légers
- 5** indemnes

# 1. PARC

## 1.1. LE PARC DES REMONTÉES MÉCANIQUES AU 01/01/2025

### 1.1.1 La composition et évolution

Le parc de Remontées Mécaniques pris en compte dans ce document comprend la totalité des installations à câbles transportant des personnes, ainsi que les trains à crémaillère.

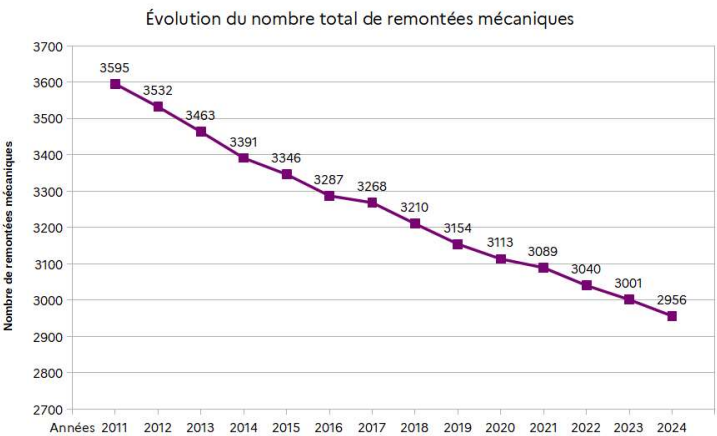
Le parc français de remontées mécaniques est composé de **2956 installations**, réparties en trois catégories. Au premier rang mondial par le nombre, il représente près de **12,1 %** du parc international. Les 2956 remontées mécaniques se concentrent sur **310 sites** (stations de ski, sites touristiques, dessertes urbaines ou autres sites).

#### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de téléphériques	1110	1107	1101	1100	1095	1092	1085 (37%)
Nombre de téléskis	2067	2014	1978	1956	1911	1875	1837 (62%)
Nombre d'autres installations	33	33	34	33	34	34	34 (1%)
Nombre total de remontées mécaniques	3210	3154	3113	3089	3040	3001	2956
Dénivelée	662667	645477	642106	634689	627320	624973	619385
Moment de Puissance (10 <sup>3</sup> )	976687	982380	979260	981098	975618	980071	979213
Débit (passagers /heure)	3598821	3684175	3808420	3534583	3506353	3491414	3467642

Le tableau 1-1-1 ci-dessus présente la composition et évolution du parc des remontées mécaniques.

#### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE TOTAL DE REMONTÉES MÉCANIQUES

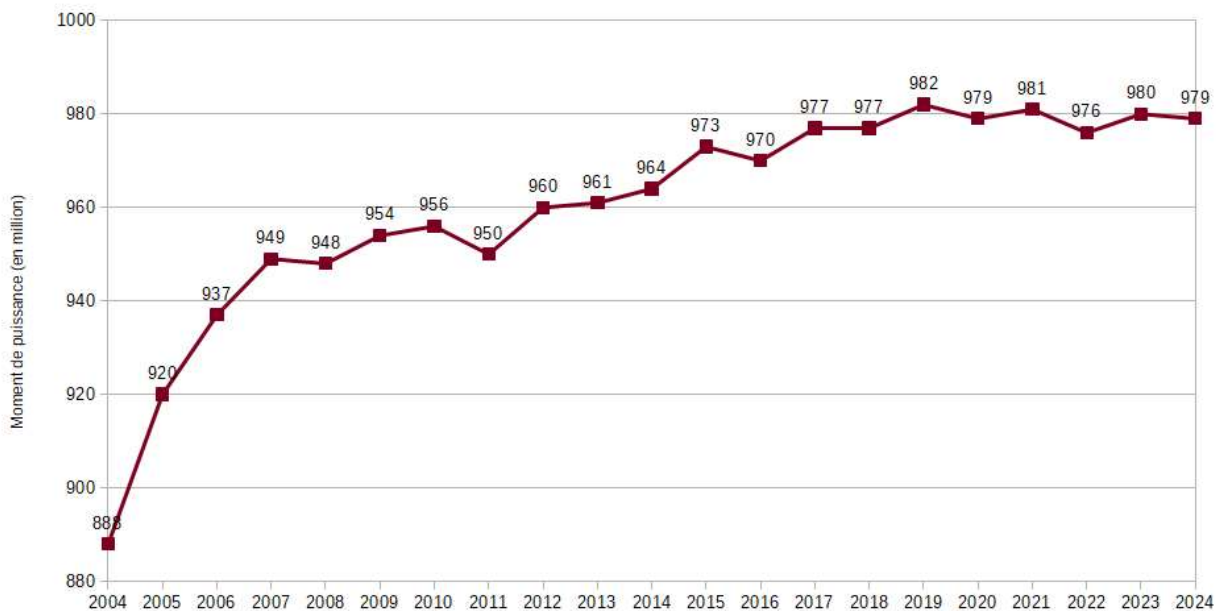


Le graphique 1-1-1 ci-dessus présente l'évolution du nombre total de remontées mécaniques.

La baisse continue, depuis maintenant plusieurs années, du nombre total des remontées mécaniques est la traduction logique du remplacement des installations anciennes par des installations nouvelles généralement plus puissantes.

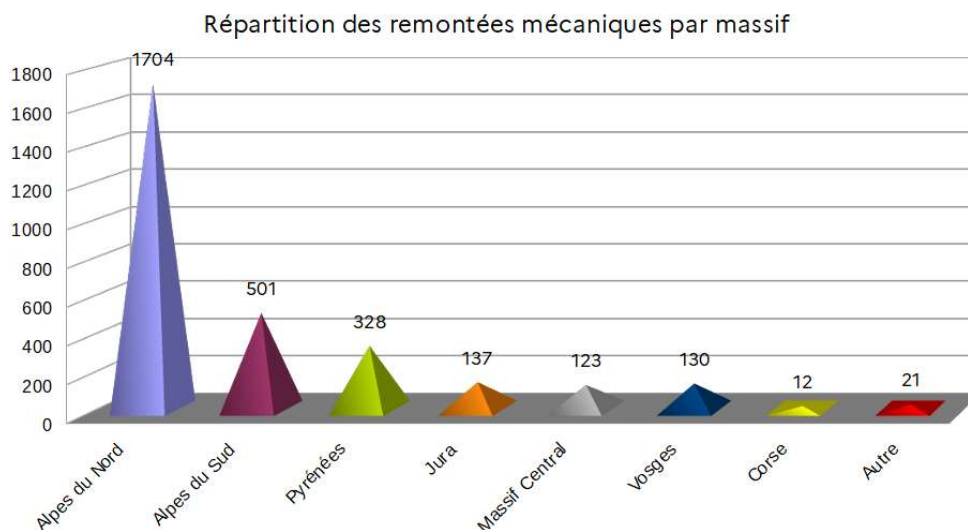
## ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU MOMENT DE PUISSANCE

*Nota : Le moment de puissance utilisé par le STRMTG est une grandeur conventionnelle. Elle est le produit du débit horaire autorisé de l'appareil, exprimé en p/h, par sa dénivelée, mesurée en m.*



Le graphique 1-1-2 ci-dessus présente l'évolution du moment de puissance total.

### 1.1.2 La répartition des remontées mécaniques par massif



Le graphique 1-1-2-1 ci-dessus présente la répartition des remontées mécaniques par massif.

Plus de la moitié des remontées mécaniques en France (57,6 %) se situe dans les Alpes du Nord.

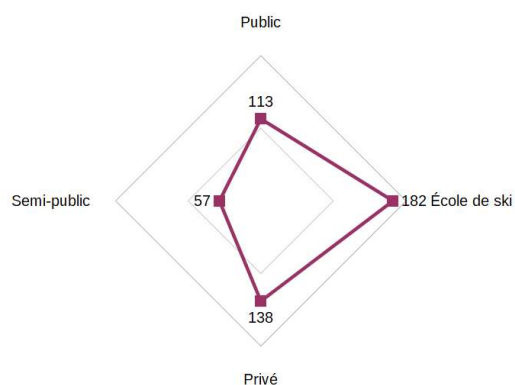
### 1.1.3 Les exploitants

Les **2 956** remontées mécaniques françaises et les **494** tapis roulants sont exploités par **490** exploitants.

Parmi ceux-ci, on peut distinguer :

- **113** exploitants de type "public" ;
- **57** exploitants de type "semi-public" ;
- **138** exploitants de type "privé" ;
- **182** exploitants de type "école de ski".

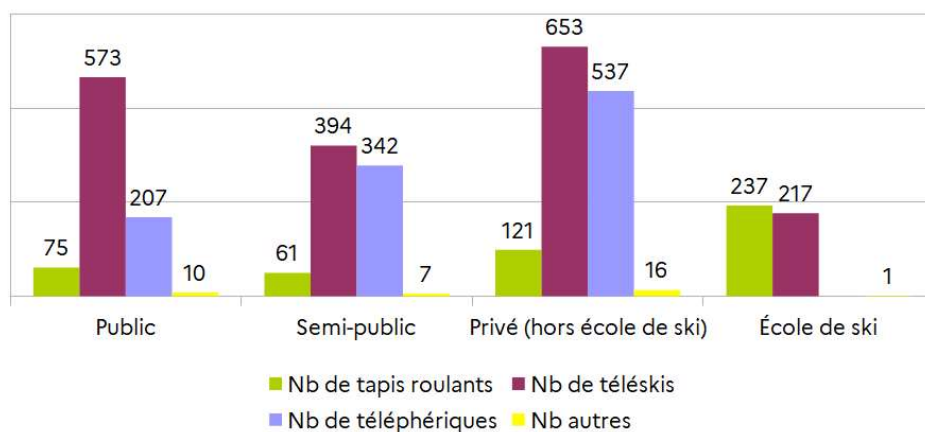
La répartition des exploitants en fonction de leur statut juridique



Le graphique 1-1-3-1 ci-dessus présente la répartition des exploitants en fonction de leur statut juridique.

La répartition des appareils en fonction du statut juridique des exploitants.

Répartition des appareils en fonction du statut juridique des exploitants



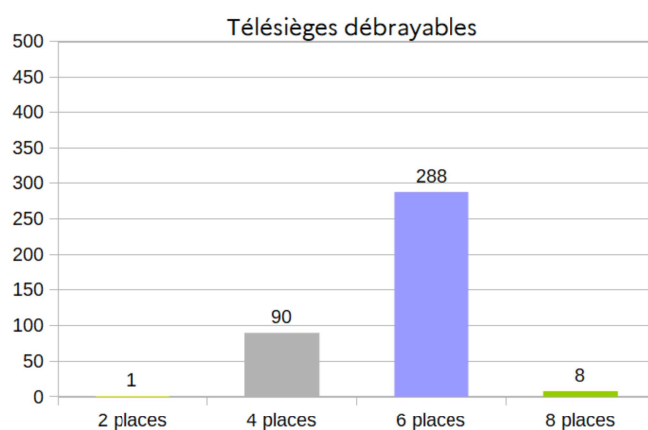
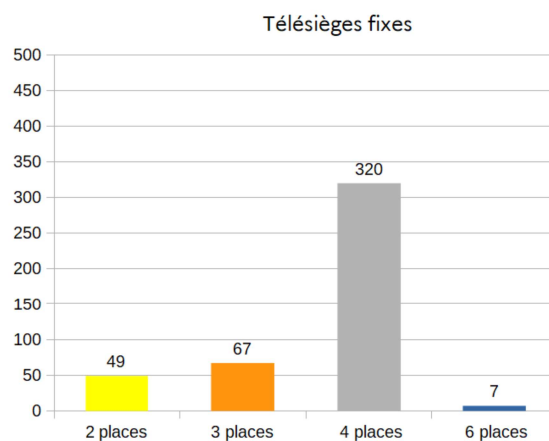
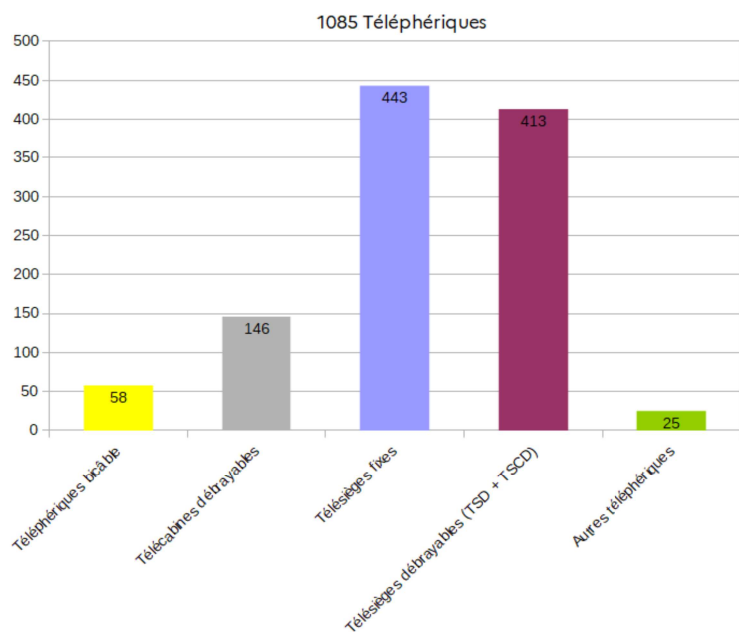
Le graphique 1-1-3-2 ci-dessus présente la répartition des appareils en fonction du statut juridique des exploitants.

On constate, avec la répartition en fonction du statut juridique des exploitants, que le parc des exploitants « public » est majoritairement composé de téléskis, que le parc des exploitants « semi-public » et « privé » se partagent plus de 80 % des téléphériques et enfin que le parc des écoles de ski, est composé pour moitié de téléskis et pour moitié de tapis roulants de stations de montagne.



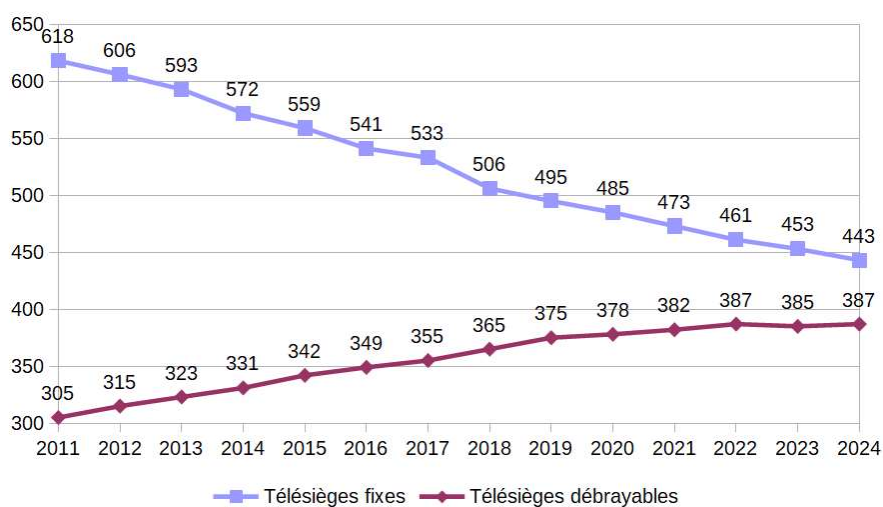
## 1.2. LE PARC DES TÉLÉPHÉRIQUES

### 1.2.1 La composition et évolution



Les graphiques 1-2-1-1 ci-dessus présentent la composition du parc des téléphériques.

#### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE DE TÉLÉSIÈGES

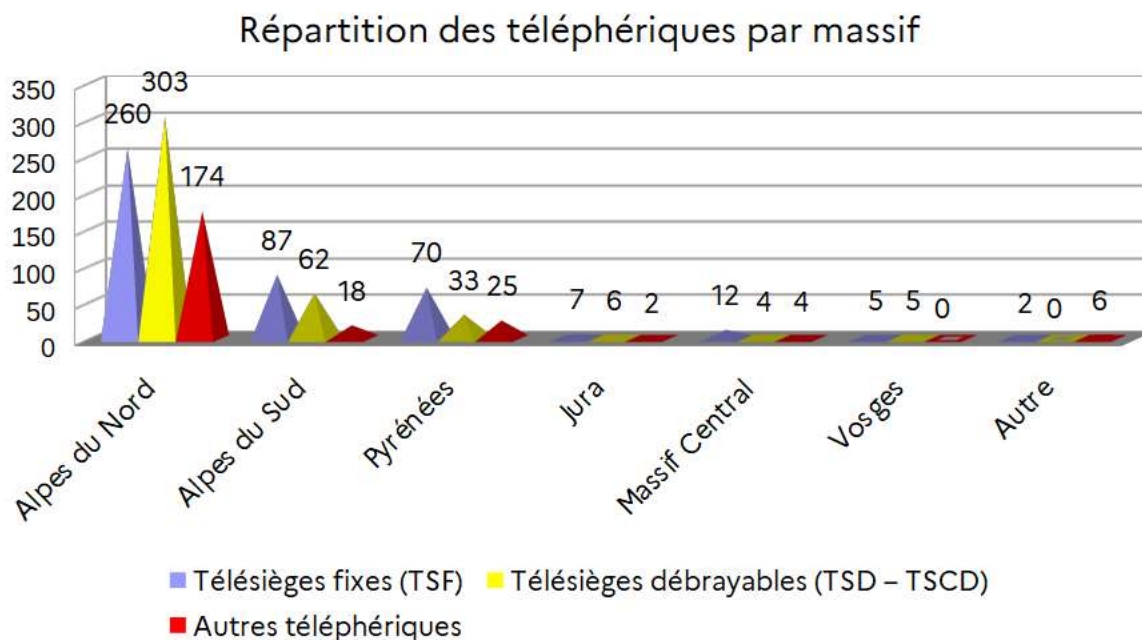


Le graphique 1-2-1-2 ci-dessus présente l'évolution du parc des télésièges.

La diminution des télésièges fixes se poursuit en contrepartie d'une légère augmentation des télésièges débrayables pour une modernisation du parc.

Les données sur la composition et l'évolution du parc des téléphériques sont regroupées dans le tableau en annexe 4

## 1.2.2 La répartition des téléphériques par massif



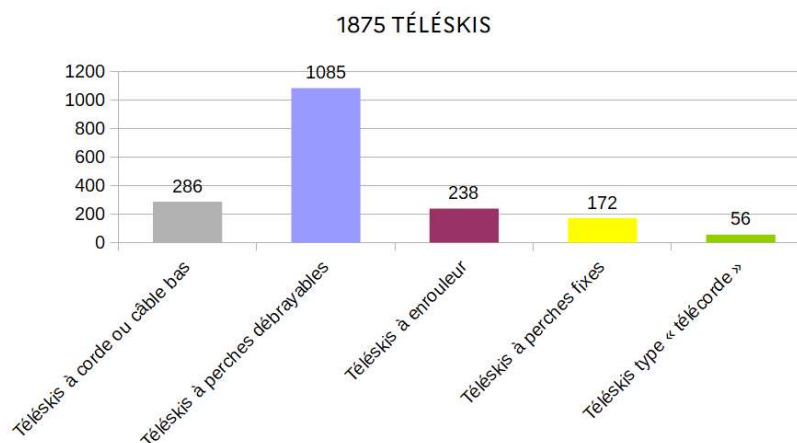
Le graphique 1-2-2 -1 ci-dessus présente la répartition des téléphériques par massif.

En dehors des Alpes du Nord les télésièges à pinces fixes restent les installations prédominantes.

Le détail du parc des téléphériques par massif est disponible en annexe 4.2

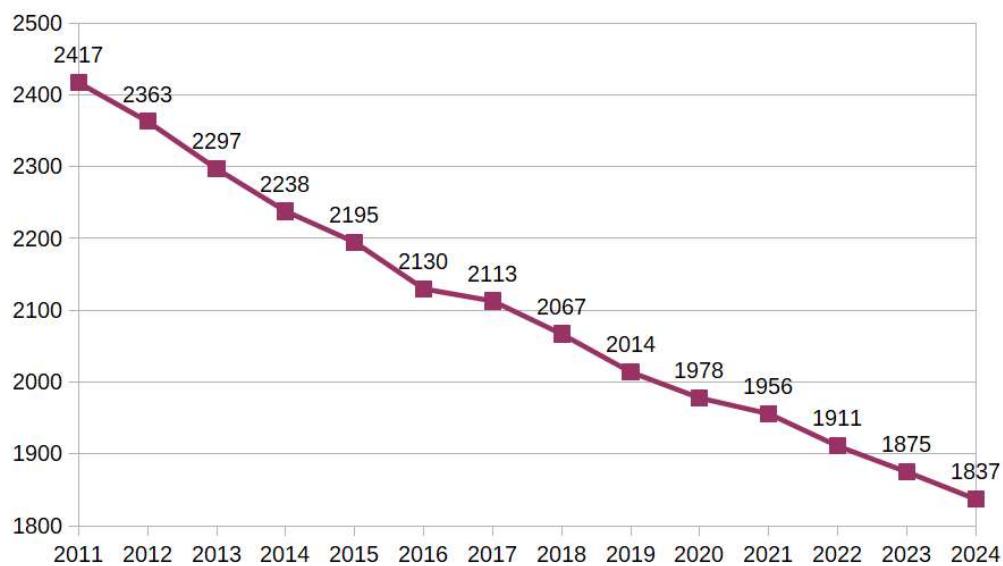
## 1.3. LE PARC DES TÉLÉSKIS

### 1.3.1 La composition et évolution



Le graphique 1-3-1-1 ci-dessus présente la composition du parc des télésièges.

## ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE DE TÉLÉSKIS

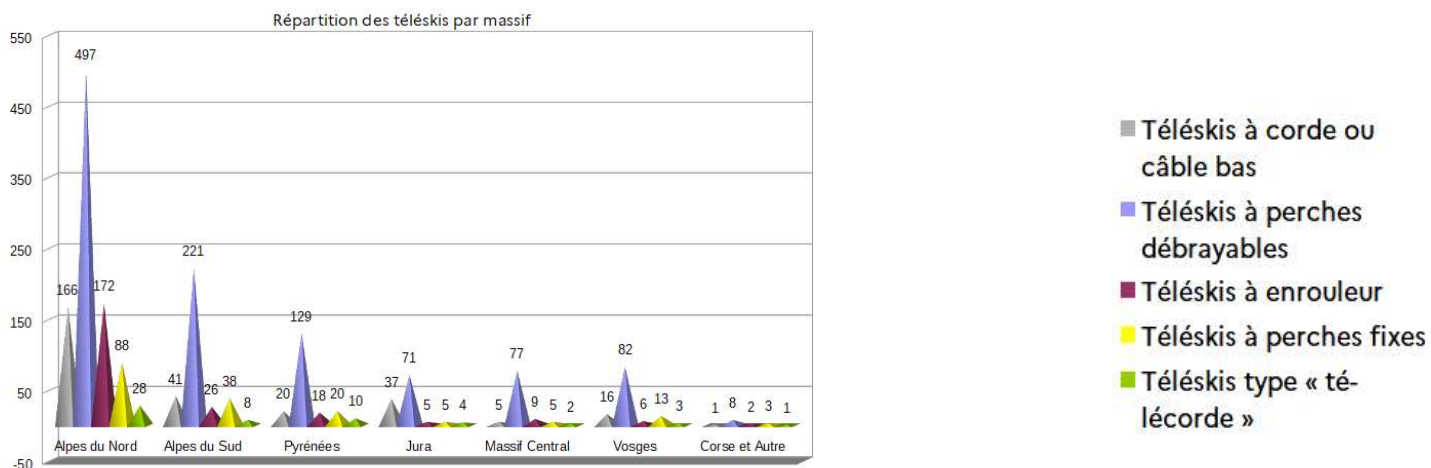


Le graphique 1-3-1-2 ci-dessus présente l'évolution du nombre total de téléskis.

La diminution du nombre de téléskis s'explique par leur remplacement par d'autres types d'installations en particulier les tapis roulants.

*Les données sur la composition et l'évolution du parc des téléskis sont regroupées dans le tableau en annexe 5*

### 1.3.2 La répartition des téléskis par massif

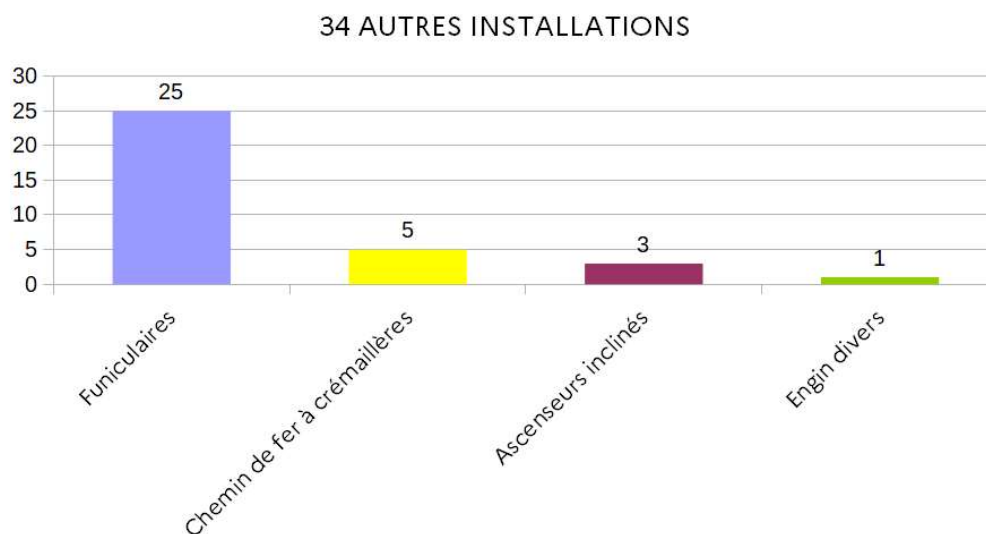


Le graphique 1-3-2-1 ci-dessus présente la répartition des téléskis par massif.

*Le détail du parc des téléskis par massif est disponible en annexe 5.*

## 1.4. LE PARC DES AUTRES INSTALLATIONS

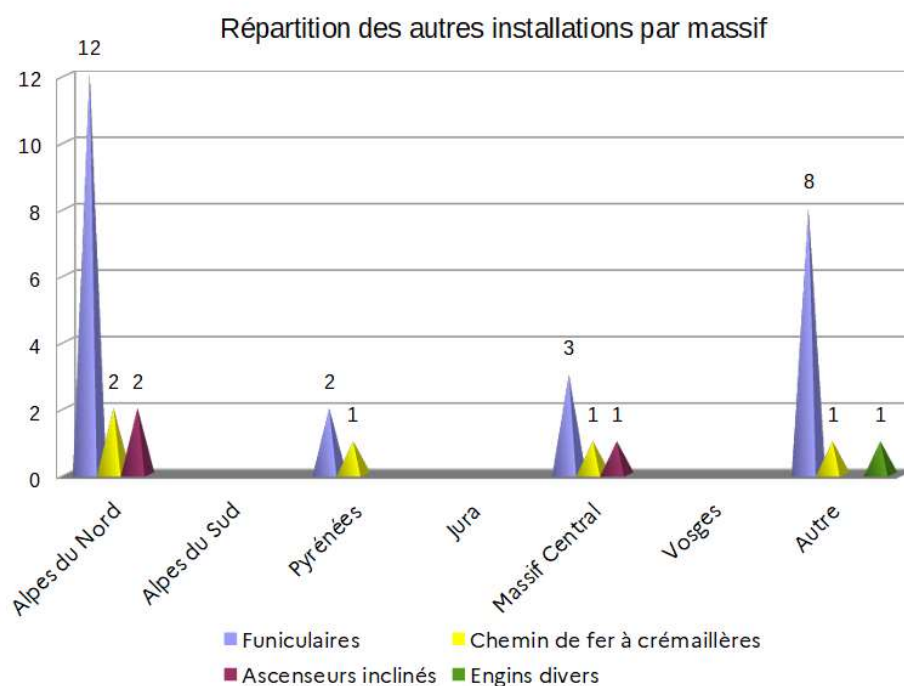
### 1.4.1 La composition



Le graphique 1-4-1-1

ci-dessus présente la composition du parc des autres installations.

### 1.4.2 La répartition des autres installations par massif



Le graphique 1-4-1-2 ci-dessus présente la répartition du parc des autres installations par massif.

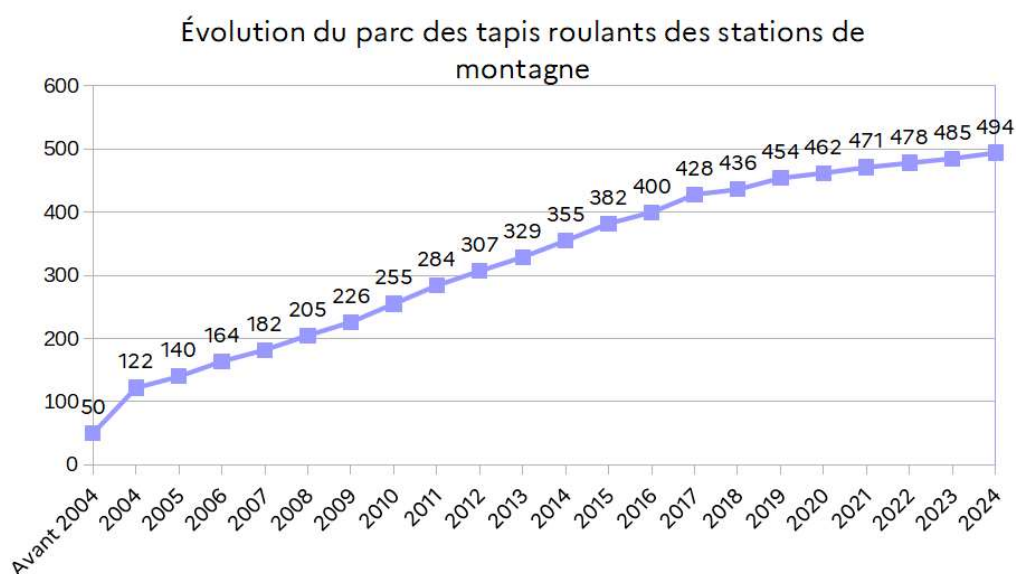
*Les données sur la composition et l'évolution du parc des autres installations sont regroupées dans le tableau en annexe 6*

## 1.5. LE PARC DES TAPIS ROULANTS DES STATIONS DE MONTAGNE AU 01/01/2025

### 1.5.1 La composition et évolution

Le parc de tapis roulant au 01 janvier 2025 est composé de 494 tapis roulants des stations de montagnes.

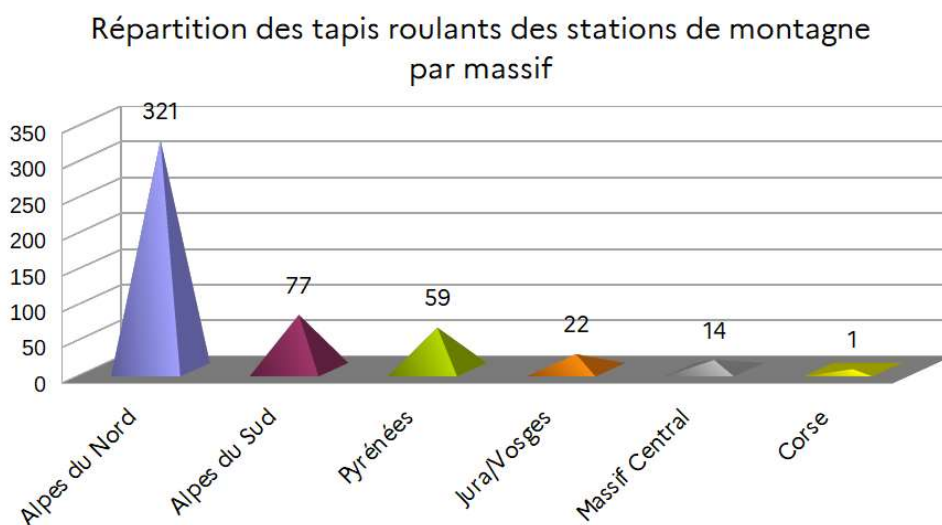
#### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE DE TAPIS ROULANTS



Le graphique 1-5-1-1 ci-dessus présente l'évolution du parc des tapis roulants des stations de montagne.

Les tapis roulants sont les installations dont le nombre a le plus augmenté depuis 2004.

### 1.5.2 La répartition des tapis roulants des stations de montagne par massif



Le graphique 1-5-2-1 ci-dessus présente la répartition du parc des tapis roulants des stations de montagne par massif.

## 2. TRAFIC

Le travail d'estimation du nombre de passages total sur les remontées mécaniques françaises, est le fruit d'une collaboration entre tous les acteurs de la profession (exploitants, Domaines Skiables de France, STRMTG,...) qui constitue un point fort du monde des remontées mécaniques et symbolise une volonté unanime de partenariat afin d'aboutir ensemble à des données uniques, fiables et représentatives.

À partir de ces données sources, le STRMTG réalise une estimation nationale. La méthode d'estimation n'a pas changé, elle reste celle des années précédentes, qui a été validée par nos partenaires de la profession (voir pour plus de précisions la méthode d'estimation expliquée en annexe).

Les résultats ainsi obtenus permettent de suivre l'activité remontées mécaniques et présentent à cet égard un intérêt majeur pour l'ensemble de la profession.

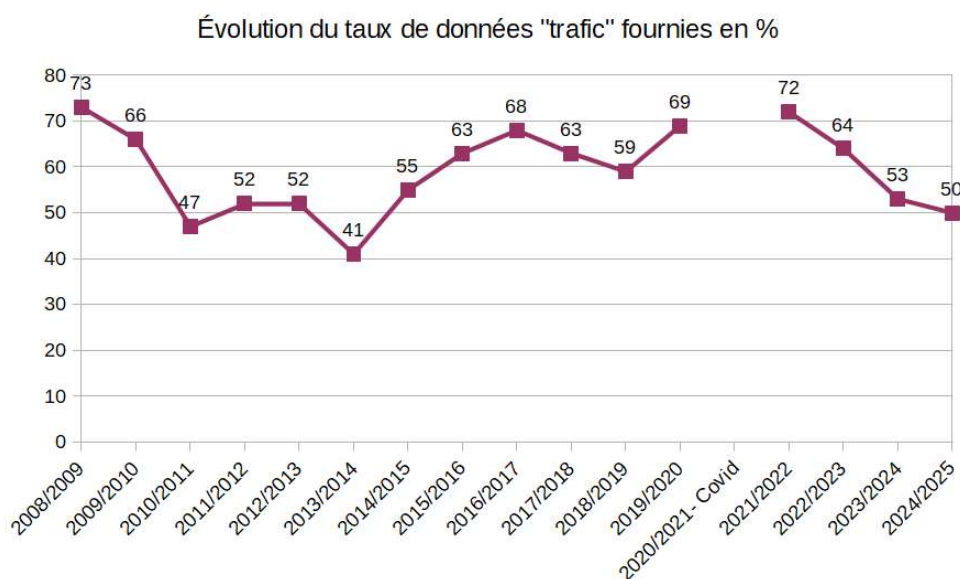
Lors de la saison 2024/2025\* ce sont **536 millions** d'usagers qui les ont été transportés. Durant la saison 2023/2024 526 millions d'usagers avaient emprunté les remontées mécaniques. La fréquentation est donc en très légère hausse.

Nota : Il est à souligner toutefois que les chiffres ci-après ne prennent pas en compte les passages sur tapis roulants.

### 2.1. ENQUÊTE SAISON 2024/2025

Pour cette saison 2024/2025, **92 exploitants** ont renseigné l'enquête relative au trafic.

#### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DE L'ÉVOLUTION DU TAUX DE DONNÉES « TRAFIC »



Le graphique 2-1-1 ci-dessus présente l'évolution du taux de données « trafic » fournies\*

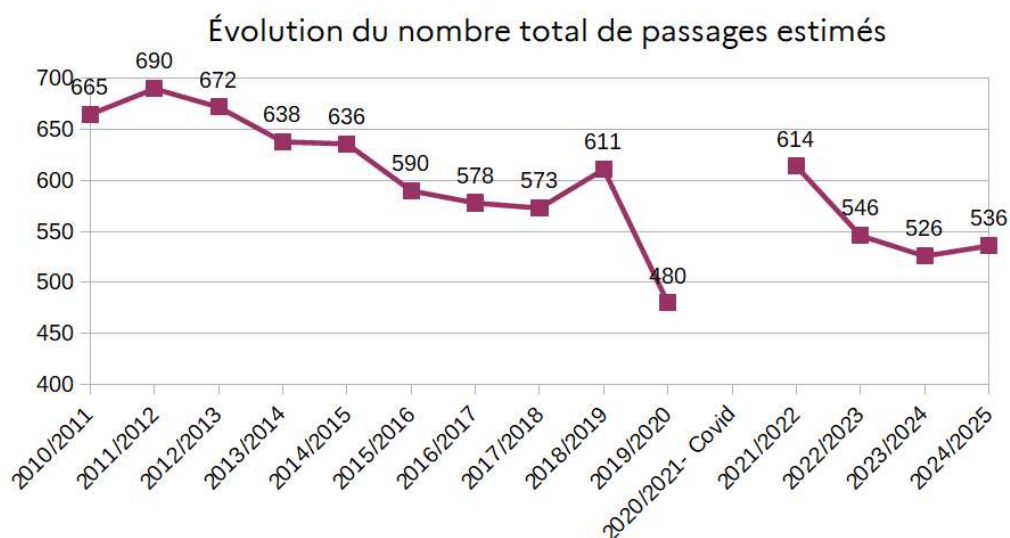
\* visualisée par le moment de puissance total des installations dont le trafic est déclaré par rapport au moment de puissance total du parc. Pour rappel le trafic n'a pas été évalué pour la saison 2020/2021.



\* la saison 2024/2025 débute au 01/06/2024 et se termine au 31/05/2025.

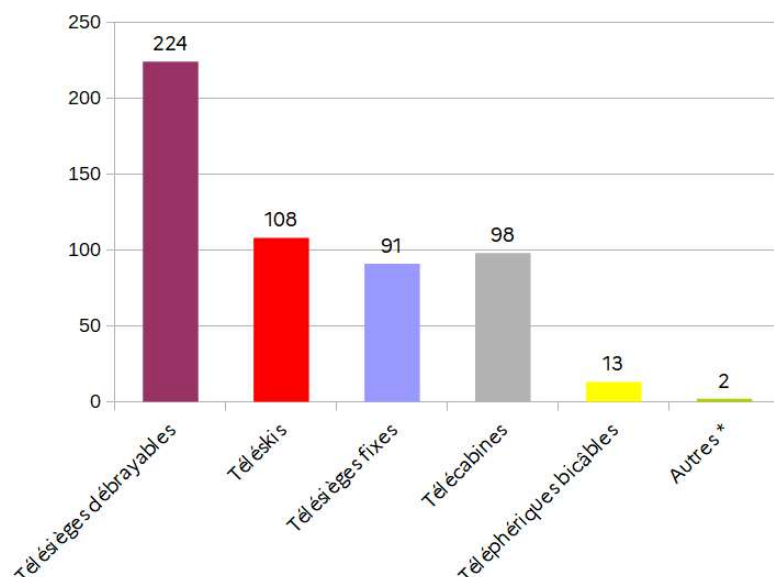
## 2.2. ÉVOLUTION DU NOMBRE TOTAL DE PASSAGES ESTIMÉS

### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE TOTAL DE PASSAGES



Le graphique 2-2-1 ci-dessus présente l'évolution du nombre total de passages estimés.

## 2.3. LE TRAFIC PAR CATÉGORIE D'INSTALLATION

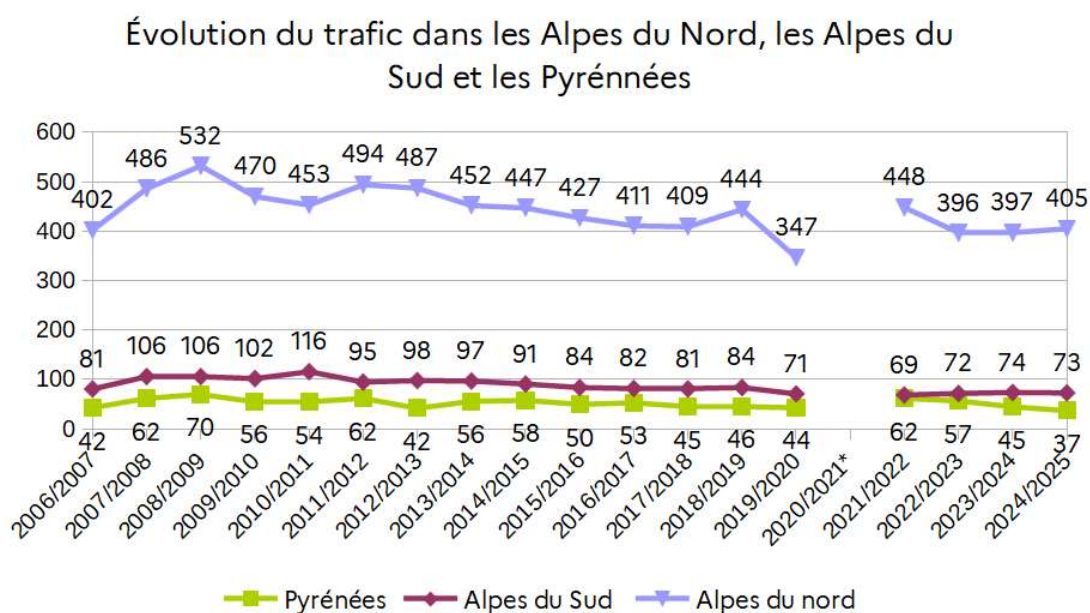


Le graphique 2-3-1 ci-dessus présente le trafic pour chaque catégorie d'installation en millions de passages.

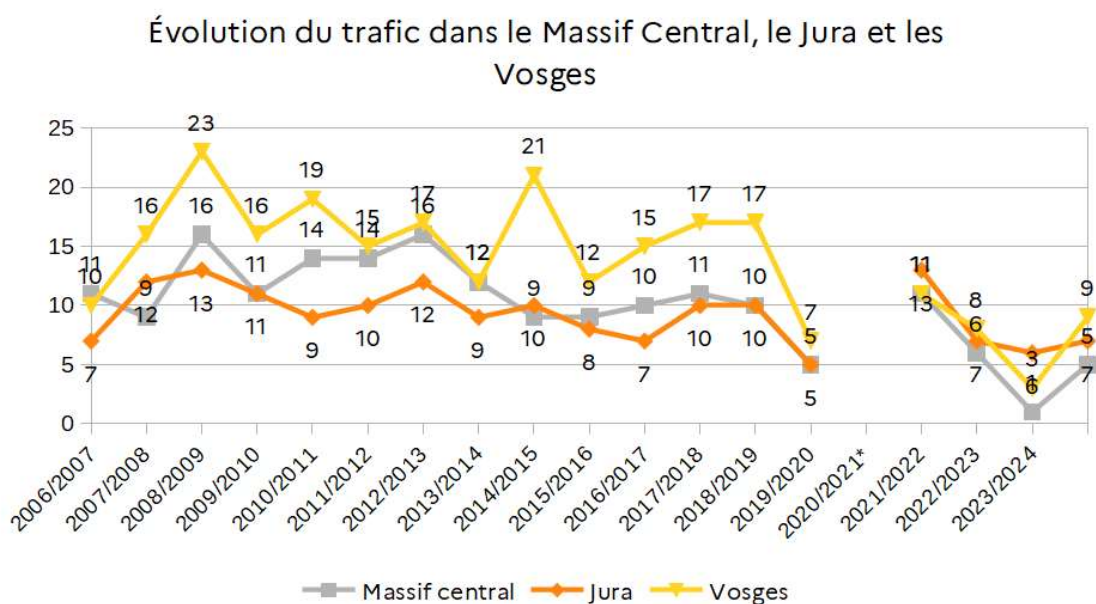
\* Funiculaires, ascenseurs inclinés.

## 2.4. LE TRAFIC PAR MASSIF – ÉVOLUTION SUR LES DERNIÈRES SAISONS

### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU TRAFIC PAR MASSIF



Le graphique 2-4-1 ci-dessus présente l'évolution du trafic par massif.



\*Pour rappel le trafic n'a pas été évalué pour la saison 2020/2021. (fermeture des remontées mécaniques au grand public)

Le graphique 2-4-2 ci-dessus présente l'évolution du trafic par massif.

### 3. INVESTISSEMENTS

#### 3.1. LES INVESTISSEMENTS EN INSTALLATIONS NOUVELLES EN 2025

Les investissements prévus en installations nouvelles en 2025 se montent à **397** millions d'euros HT.

Le montant des investissements est en hausse de **145** millions d'euros par rapport à l'année dernière.

À noter que cette année il y a des investissements importants dans de nouvelles installations urbaines (hors montagne) pour un montant de **145** millions d'euros .

Les tableaux et le graphique de ce paragraphe présentent le nombre de ces installations nouvelles ainsi que les montants de ces investissements, répartis par massif et par catégorie d'installations. Il ne prend pas en compte les modifications des remontées mécaniques existantes (sauf si elles ont pour objet de modifier la catégorie de la remontée mécanique, par exemple un TSF transformé en TSD).

Les montants sont donnés en Millions d'euros HT, sur la base des informations fournies par les maîtres d'œuvre.

**252 M€ HT** pour les installations « Montagne » et **145 M€ HT** pour les installations « Urbaine »

Constructeurs	CATÉGORIES D'INSTALLATIONS						Total
	TBD	TCD	TSD	TSF	Téléskis	Tapis roulants	
POMA		8	4	1	2		15
DOPPELMAYR		3	0				3
LEITNER		1	1		1		3
CCM				1			1
GMM					4		4
AXET					1		1
4Experience					1		1
SUNKID						14	14
TUSA						3	3
FICAP						2	2
TEAM SERVICE						1	1
n.c						2	2
Total	0	12	5	2	9	22	50

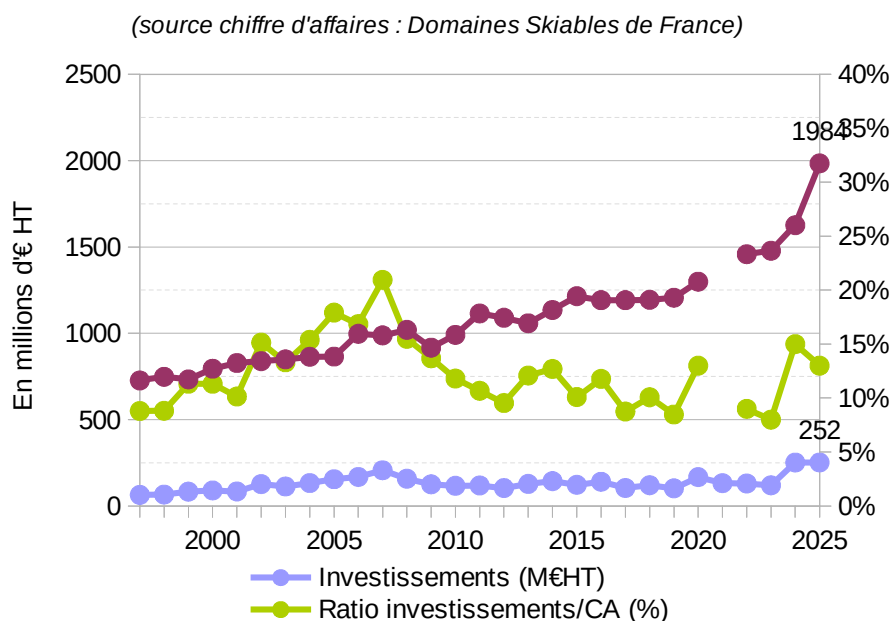
Le tableau 3-1-1 ci-dessus présente la répartition des installations nouvelles par constructeurs et par catégories d'installation. [Le détail des installations nouvelles de l'année 2025 est disponible en annexe.3.](#)

		CATÉGORIES D'INSTALLATIONS							Investissement (montant sous maîtrise d'œuvre) en million d'€ HT
		TBD	TCD	TSD	TSF	Téléskis	Tapis roulants	Total	
MASSIF	Alpes du Nord		10	4	1	6	13	45	234,33
	Alpes du Sud			1	1	1	5	9	17,52
	Pyrénées					1	3	12	nc
	Jura / Vosges					1	1		0,55
	Autres		2						145
Total		0	12	5	2	9	22	50	397

Le tableau 3-1-2 ci-dessus présente la répartition de l'investissement des appareils par catégories d'installation et par massif.

### 3.2. ÉVOLUTION DE L'INVESTISSEMENT EN INSTALLATIONS NOUVELLES

ÉVOLUTION PLURIANNUELLE COMPARÉE DES INVESTISSEMENTS ET DU CHIFFRE D'AFFAIRE DES EXPLOITANTS de « montagne »



Le graphique 3-2-1 ci-dessus présente l'évolution de l'investissement en constructions nouvelles.

Sans tenir compte des nouvelles installations urbaines (145 millions d'euros HT), les investissements en zone « montagne » sont identiques à l'année précédente pour un montant de 252 millions d'euros HT.

Les remontées mécaniques étant restées fermées toute la saison hivernale 2020/2021, le ratio « investissements/chiffre d'affaires des exploitants » n'avait pas été établi pour cette saison-là.

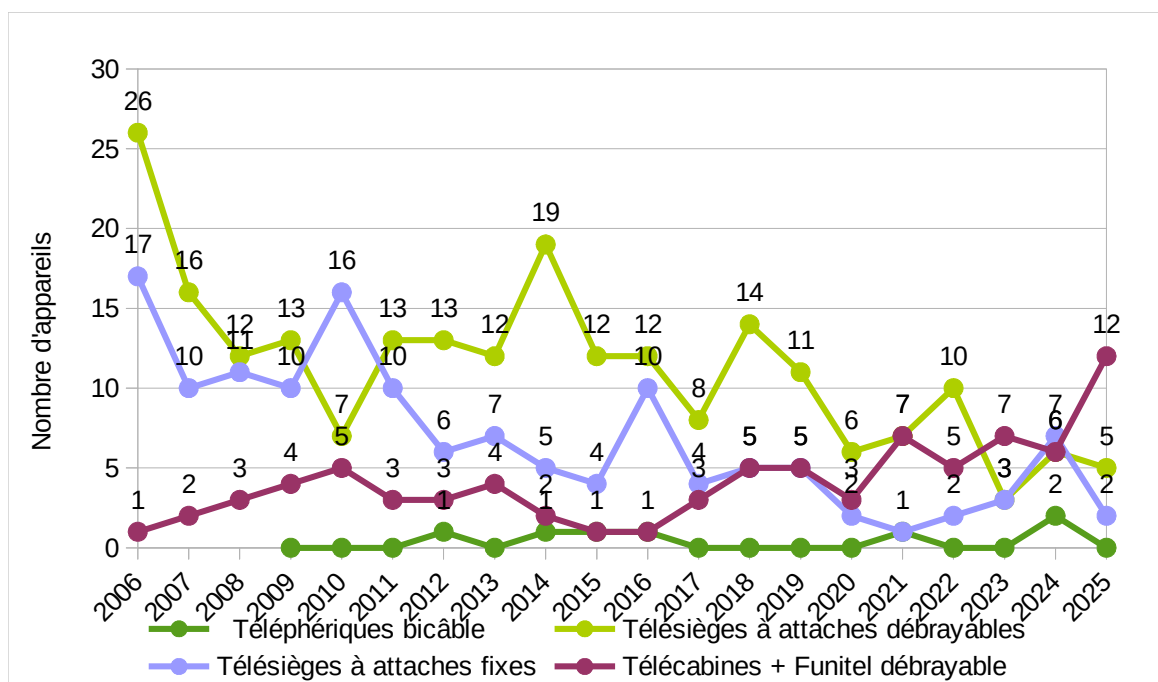
## RÉPARTITION DES INSTALLATIONS NOUVELLES DEPUIS 2013

Appareils/Années	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Funiculaire		1						1				
Téléphérique monocâble												
Téléphérique bicâble	1	1	1					1			2	
Sous total : Téléphérique va et vient mono et bicâble	1	2	1					2			2	
Télécabine	2	1	1	3	5	5	3	7	5	7	6	12
Téléphérique monocâble avec sièges et cabines	2		1		2	1	1	1	4	1		
Télesiège à attaches débrayables 8 places	1				0	1						1
Télesiège à attaches débrayables 6 places	14	9	11	7	12	9	6	7	6	2	5	4
Télesiège à attaches débrayables 4 places	2	3		1	0						1	
Télesiège à attaches fixes	5	4	10	4	5	4	2	1	2	3	7	2
Sous total : Télécabine / Télesiège	26	17	23	15	24	20	12	16	17	13	19	20
Télési à perches débrayables		2	4	3	1						1	1
Télési à perches fixes			1		0		1	1			1	
Télési à enrouleurs	7	8	11	12	7	5	1	3	6	4	4	5
Télési de type « Télécordes »	1	1	1	2	1		1		1	2	1	2
Télési à câble bas et corde bas	1	7		8	7	1	1	1	1		1	1
Sous total : Télési + Télécorde	9	18	17	25	16	6	4	5	8	6	8	11
Sous -Total :	36	37	41	40	40	26	16	23	25	19	29	31
Tapis roulants	31	37	32	29	18	40	15	11	17	14	41	22
TOTAL :	67	74	73	69	58	66	31	34	42	33	70	50

Le tableau 3-2-2 ci-dessus présente l'évolution des installations nouvelles depuis 2014.

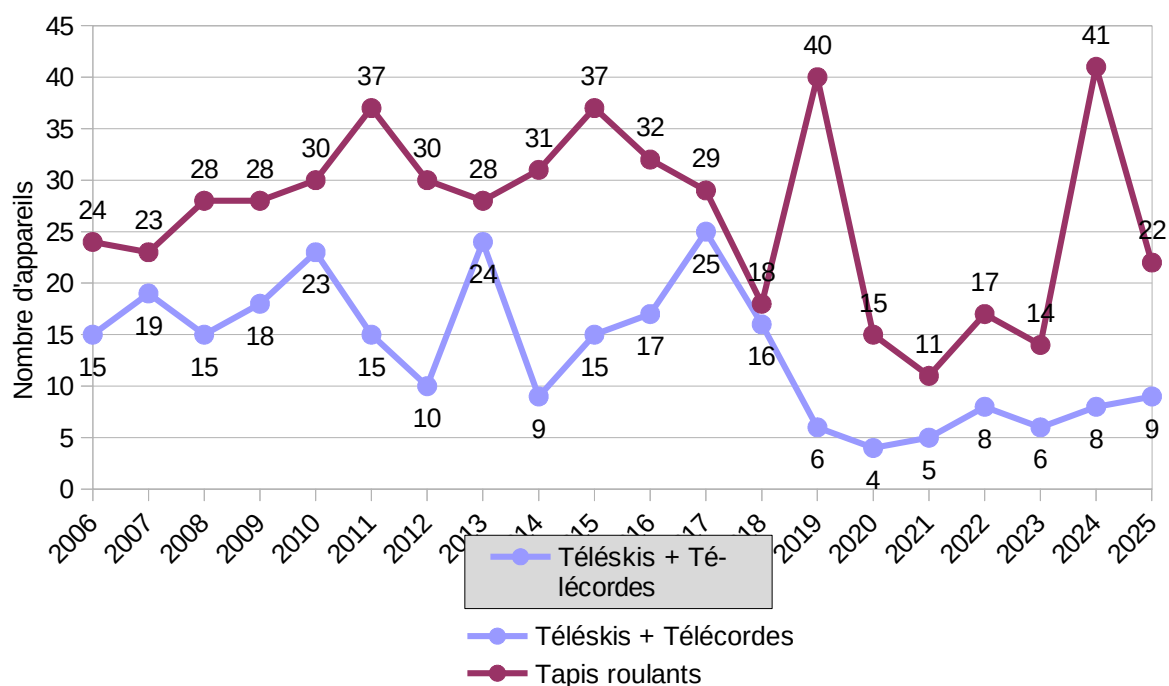
On peut noter une hausse sur de nombreuses catégories d'installations.

### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE DE TÉLÉPHÉRIQUES NOUVEAUX



Le graphique 3-2-2 ci-dessus présente l'évolution du nombre de téléphériques nouveaux selon la catégorie.

### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE DE TÉLÉSKIS ET TAPIS NOUVEAUX



Le graphique 3-2-3 ci-dessus présente l'évolution du nombre de téléskis et tapis nouveaux.



## ÉVOLUTION COMPARÉE DU NOMBRE D'INSTALLATIONS FERMÉES ET NOUVELLES



Le graphique 3-2-4 ci-dessus présente l'évolution comparée du nombre d'installations fermées et nouvelles sur les 14 dernières saisons.

Les chiffres consolidés relatifs à l'année 2024 montrent que le nombre d'installations fermées (87) est cette saison encore bien supérieure au nombre d'installations nouvelles (70) dans le courant de l'année 2023

*Nota :* - Le nombre d'installations fermées pour 2024 et 2025 ne sera connu qu'en 2026.  
 - la liste des abréviations utilisées pour les catégories est annexée en fin de brochure  
 - depuis 2014 les investissements en tapis roulants de stations de montagne sont pris en compte.

## 4. ÉVÈNEMENTS

### 4.1. GÉNÉRALITÉS

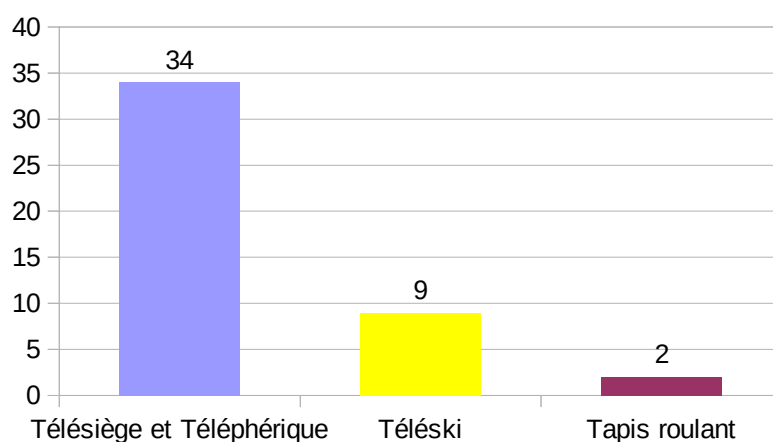
Le nombre d'accidents avec blessés graves est en hausse par rapport à la saison dernière.

### 4.2. RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC BLESSÉS GRAVES

Au cours de la saison 2024/2025\*, **44** accidents ayant fait **45** blessés graves ont été recensés sur les remontées mécaniques et les tapis roulants des stations de montagne.

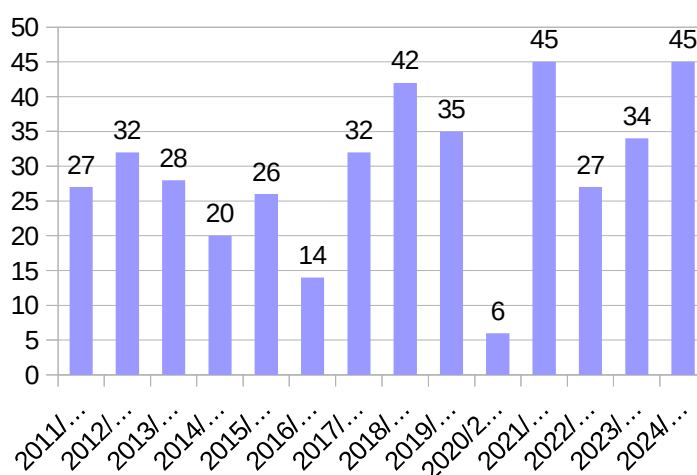
#### SAISON 2024 / 2025

**44** ACCIDENTS AYANT FAIT **45** BLESSÉS GRAVES ONT ÉTÉ RECENSÉS



Le graphique 4-2-1 ci-dessus présente le nombre de blessés graves (ou morts) par famille d'appareil.

#### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE DE BLESSÉS GRAVES



Le graphique 4-2-2 ci-dessus présente le nombre de blessés graves (ou morts) par saison ces 13 dernières années.

**\*2020/2021 fermeture des remontées mécaniques au grand public.**

**\* la saison 2024/2025 débute au 01/06/2024 et se termine au 31/05/2025.**

Le nombre d'accidents avec blessés graves sur une période est directement à mettre en relation avec le trafic estimé sur la même période. Le nombre total de passages sur les remontées mécaniques, estimé pour la saison 2024/2025, est de 536 millions de passages. En comparaison par rapport à la saison 2023/2024 (526 millions de passages), le nombre d'accidents avec blessés graves est en hausse ainsi que le nombre de passages.

Cette estimation du trafic, a été établie à partir de données fournies par un panel d'exploitants et extrapolées sur la base des moments de puissance des appareils composants le parc français (source des données trafic : Domaines Skiabiles de France). Pour plus de détails, se référer au § 2 de ce rapport.

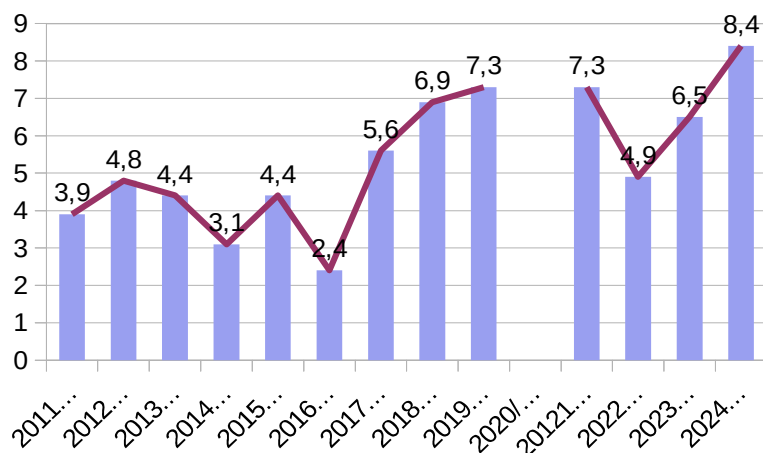
SAISON 2024 / 2025	
Nombre de passages / d'accidents / de victimes / du ratio	
Nombre de passages en millions	536
Nombre d'accidents avec blessés graves (ou mort)	44
Nombre de morts	0
Nombre de blessés graves	45
Nombre d'accidents avec blessés graves pour 100 millions de passages	8
Nombre de blessés graves pour 100 millions de passages	8

ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE DE PASSAGES / D'ACCIDENTS / DE VICTIMES /DU RATIO							
Saisons	2018/2019	2019/2020	2020/2021*	2021/2022	2022/2023	2023/2024	2024/2025
Nombre de passages en millions	611	480	*	614	546	526	536
Nombre d'accidents avec blessés graves (ou morts)	42	35	6	45	27	34	44
Nombre de blessés graves (ou morts)	42	35	6	45	27	34	45
Nombre d'accidents avec blessés graves pour 100 millions de passages	6,9	7,3	*	7,3	4,9	6,5	8,4
Nombre de blessés graves pour 100 millions de passages	6,9	7,3	*	7,3	4,9	6,5	8,4

Le tableau 4-2-1 ci-dessus présente l'évolution pluriannuelle du nombre de passages / d'accidents / de blessés graves / du ratio.

\*2020/2021 fermeture des remontées mécaniques au grand public.

## ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE D'ACCIDENTS GRAVES POUR 100 MILLIONS DE PASSAGES



Le graphique 4-2-2 ci-contre présente le ratio d'accidents et de victimes pour 100 millions de passages.

\*2020/2021 fermeture des remontées mécaniques au grand public.

Le graphique ci-dessus, qui reprend les données du tableau de la page précédente, montre une tendance à la hausse du ratio du nombre d'accidents avec blessés graves pour 100 millions de passages pour cette saison mais se maintient toujours dans les mêmes fourchettes de valeurs des 6 dernières années.

### 4.2.1 Par catégorie d'appareil

SAISON 2024/ 2025						
Catégorie d'appareil	Trafic estimé (millions de passages)	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C	Catégorie D	Total
Téléphériques Bicâble	13	2				2
Télécabine	98					
Télesiège débrayable	224	2	10			12
Télesiège fixe	91	1	19			20
Télési à perches fixes	9					
Télési à perches débrayables	70	3	4	1		8
Télési à enrouleur	27			1		1
Télécorde	0,9					
Télési à câble bas	0,2					
Télési à corde basse	0,9					
Tapis roulants	n.c	1	1			2
Autres catégories de RM (funiculaires, ascenseurs inclinés...)	2					
<b>TOTAL</b>	<b>536</b>	<b>9</b>	<b>33</b>	<b>2</b>		<b>44</b>

Tableau 4-2-1-1, page précédente, présente pour la saison 2023/2024, la répartition des accidents avec blessés graves par famille d'appareil et par catégorie d'évènement comme définie par l'annexe à la circulaire du 5 septembre 2011.

ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE D'ACCIDENTS PAR TRAFIC, FAMILLE D'APPAREILS ET CATÉGORIE D'ÉVÈNEMENTS DEPUIS LA SAISON 2010 / 2011						
Catégorie d'appareil	Trafic estimé (millions de passages)	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C	Catégorie D	Total
Téléphériques à véhicules fermés	1302	7	4			11
Télesiège	4572	20	283	3	1	307
Téléski	2452	11	68	12		91
Tapis roulants	n.c	2	12	2		16
Autres catégories de RM (funiculaires, ascenseurs inclinés...)	41	1	2	1		4
<b>TOTAL</b>	<b>8367</b>	<b>41</b>	<b>369</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>429</b>

Le tableau 4-2-1-2 ci-dessus présente le nombre de blessés graves par trafic, famille d'appareil et catégorie d'évènements pour les 13 dernières saisons.

\*Catégories d'évènements définies par l'annexe à la circulaire du 5 septembre 2011 :

Catégorie A : accident "système/usager" (le système est à l'origine de l'accident)

Catégorie B : accident "usager/système" (l'utilisateur est à l'origine de l'accident)

Catégorie C: accident "tiers" (le tiers est à l'origine de l'accident et interfère avec le système ou l'utilisateur)

Catégorie D : incident "système" (le système est seul en cause)

#### 4.2.2 Par faits générateurs

#### SAISON 2024 / 2025

##### RÉPARTITION DES 34 ACCIDENTS AVEC BLESSÉS GRAVES (ou morts) PAR FAITS GÉNÉRATEURS

Faits générateurs	TRSM	TSD / TBV	TSF	RDP	RAE	Total
Comportement usager - Maladresse	1	7	15	6		31
Comportement usager - Imprudence		2	3			5
Comportement usager – Non respect de la signalisation			1			1
Problème d'exploitation – Phénomène météorologique						
Problème d'exploitation – Défaillance du personnel	1	4	1			4
Problème d'exploitation – Défaillance du matériel				1		1
Cause externe – Tiers				1	1	2
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>44</b>

Le tableau 4-2-2-1-présente la répartition des accidents par fait générateur.

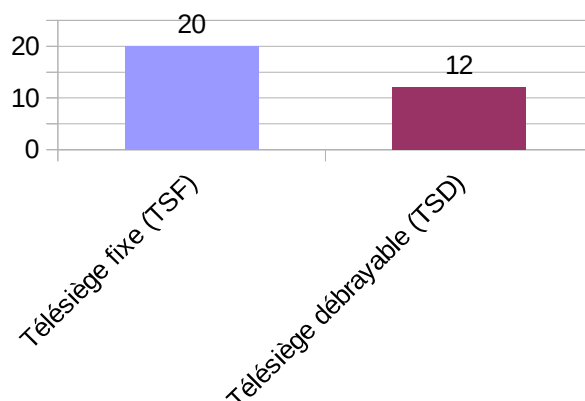
Le fait générateur majoritaire reste, comme pour les saisons précédentes, le comportement de l'utilisateur, et principalement la maladresse que l'on retrouve pour les deux tiers des accidents de cette saison.

### 4.2.3 Les accidents avec blessés graves sur les télésièges

#### SAISON 2024 / 2025

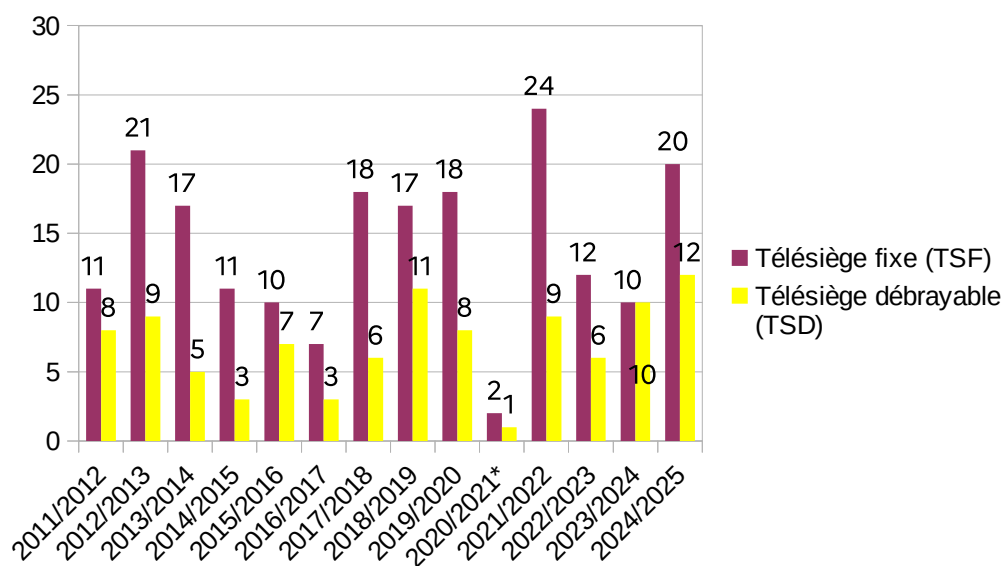
**32 ACCIDENTS AYANT FAIT 32 BLESSÉS GRAVES ONT ÉTÉ RECENSÉS SUR DES TÉLÉSIÈGES**

La majorité des blessés graves sur télésièges sont des victimes d'évènement de type « chute passager » (soit chute de plain-pied lors des phases d'embarquement et débarquement, soit chute de hauteur sur les autres localisations ).



Le graphique 4-2-3-1 ci-dessus présente la répartition des blessés graves durant la saison 2024/2025 par type de télésiège.

#### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE



Graphique 4-2-3-2 ci-dessus présente le nombre de blessés graves (ou mort) par saison et par catégorie de télésiège.

\*2020/2021 fermeture des remontées mécaniques au grand public.



#### 4.2.3.1 SUIVANT LEUR LOCALISATION

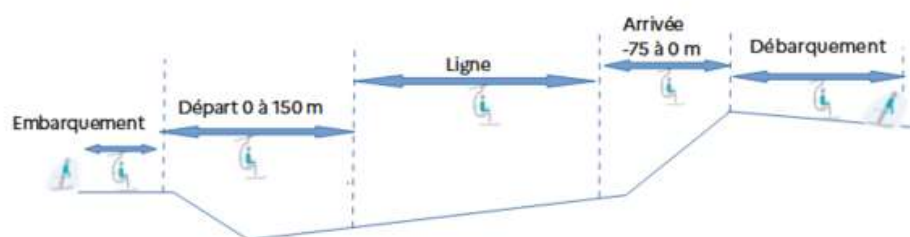
On constate à partir du graphique suivant que la localisation des accidents avec blessés graves sur télésièges est toujours majoritairement concentrée sur les zones d'embarquement et de débarquement.

Les causes principales de ces accidents survenus dans ces zones sont :

- à l'embarquement : la perte d'équilibre due généralement au différentiel de vitesse entre l'utilisateur et le siège ;
- au débarquement : le débarquement tardif ainsi que la perte d'équilibre.

Il est pressenti que ces causes peuvent trouver leur origine dans le stress que peut ressentir l'utilisateur lors des phases d'embarquement et de débarquement.

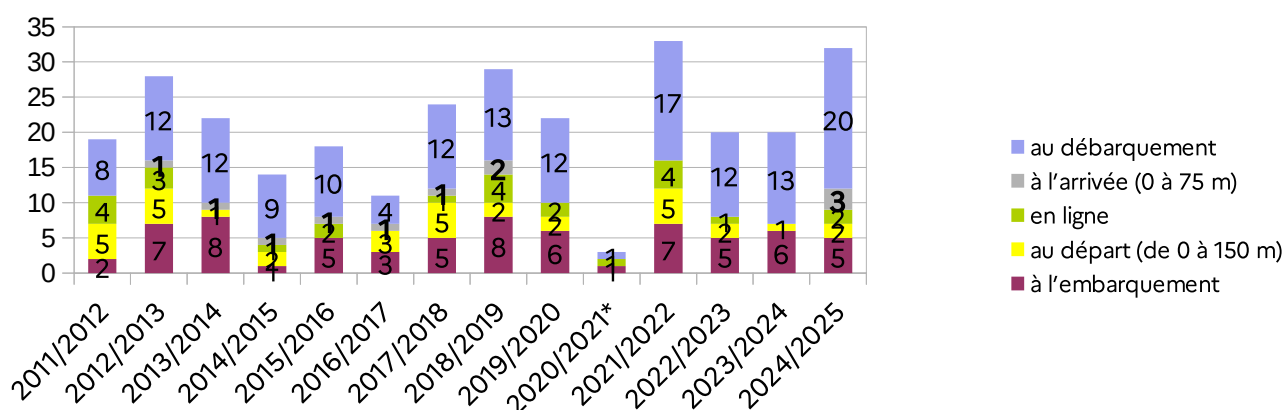
Une attention particulière doit donc continuer d'être portée par les surveillants lors des phases d'embarquement et de débarquement.



Le schéma ci-dessus détaille les différentes zones (localisation) sur un télésiège.

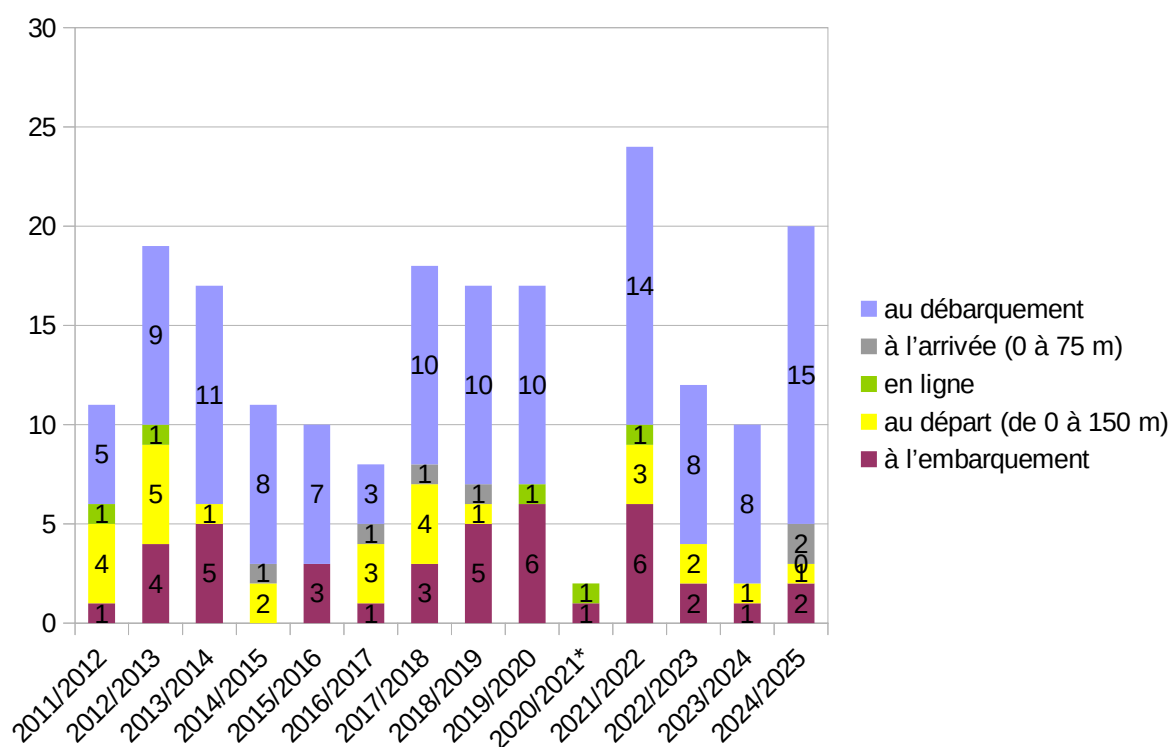
#### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE PAR TYPE DE TÉLÉSIÈGE ET SUIVANT LEUR LOCALISATION

##### TSF et TSD

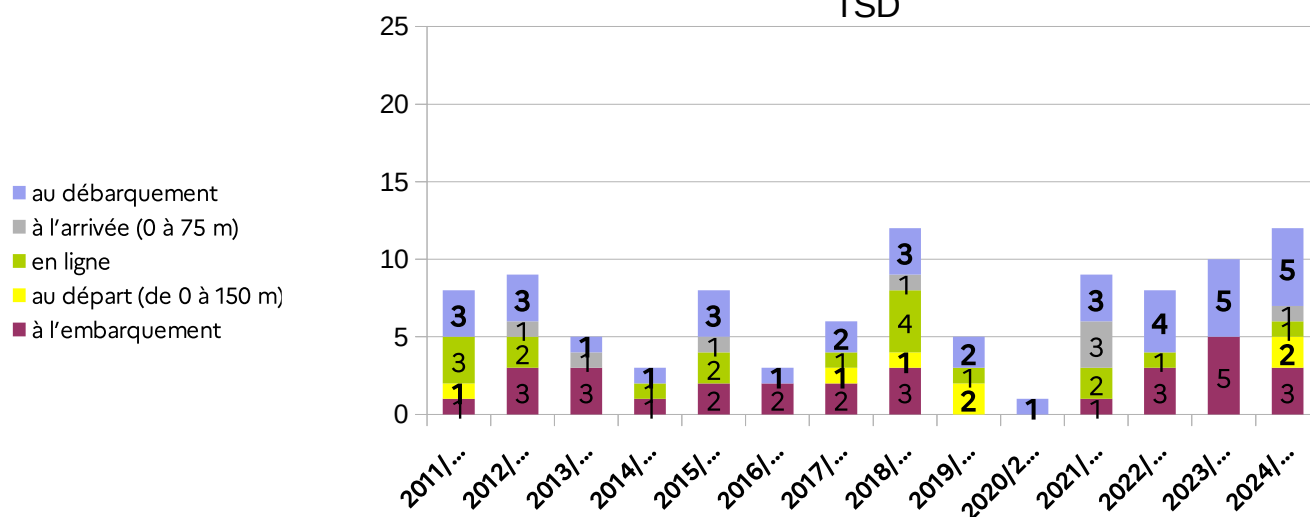


Le graphique 4-2-3-1-1 ci-dessus présente la répartition des accidents avec blessés graves (ou mort) par saison sur télésiège.

### TSF



### TSD



Les graphiques 4-2-3-1-2 ci-dessus présentent la répartition des accidents avec blessés graves (ou mort) par saison sur télésiège à attaches fixes ou attaches débrayables.

\*2020/2021 fermeture des remontées mécaniques au grand public.

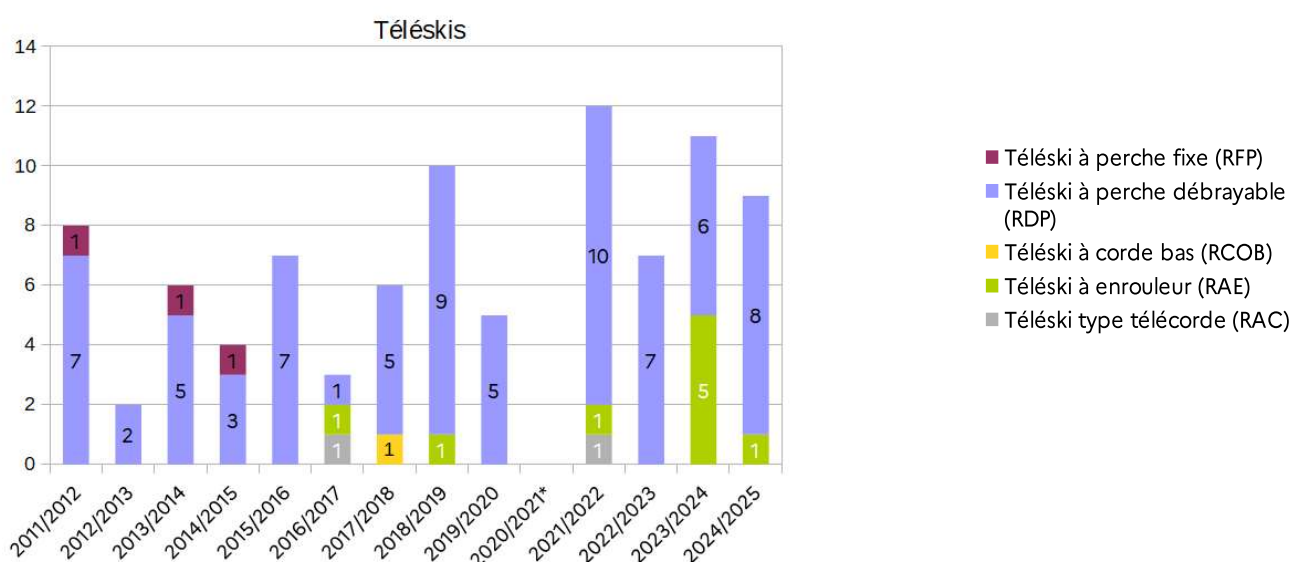
#### 4.2.4 Les accidents avec blessés graves sur les téléskis

SAISON 2024 / 2025

9 ACCIDENTS AYANT FAIT 9 BLESSÉS GRAVES ONT ÉTÉ RECENSÉS SUR DES TÉLÉSKIS

Cette saison les accidents, avec blessés graves, sur des téléskis ont eu lieu sur des téléskis à perche débrayable ou à enrouleur.

##### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DES ACCIDENTS AVEC BLESSÉS GRAVES



Le graphique 4-2-4-1 présente le nombre de blessés graves par saison et par catégorie de télési.

\*2020/2021 fermeture des remontées mécaniques au grand public.

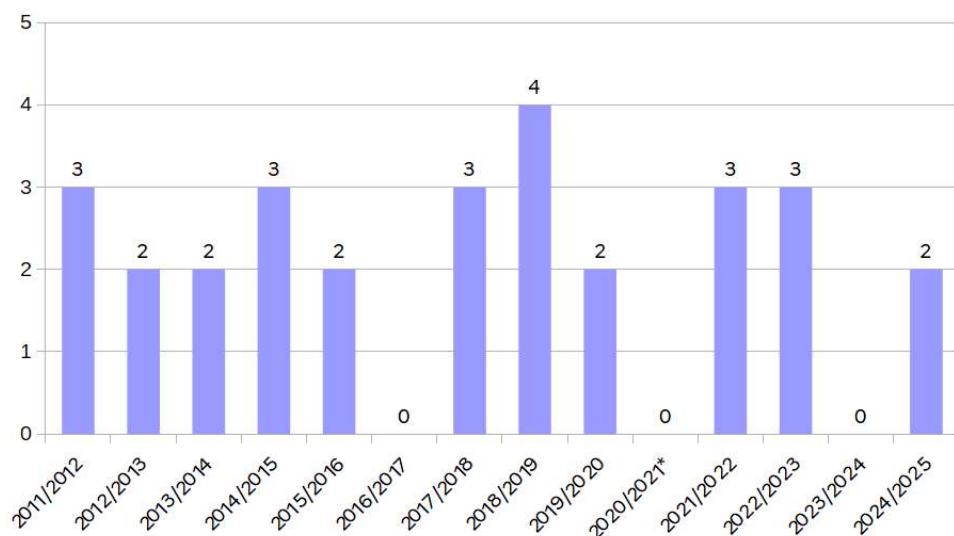
##### 4.2.4.1 LES ACCIDENTS AVEC BLESSÉS GRAVES SUR LES TÉLÉSKIS DIFFICILES

L'arrêté du 3 juin 2002 a généralisé à l'ensemble des téléskis du parc français la procédure d'évaluation de leur difficulté d'usage. Les téléskis « difficiles » au sens de cette procédure font l'objet d'une signalisation spécifique apposée à leur départ.

Au cours de la saison 2024 /2025, sur les 9 accidents ayant fait 9 blessés graves, 2 ont été recensés sur des téléskis « difficiles ».

Le graphique ci-dessous permet de voir que le nombre d'accidents sur téléskis « difficiles » varie entre 0 et 4 accidents suivant les saisons. Les accidents on eu lieu sur des téléskis à perches débrayables (RDP), catégorie de télési qui représente 95 % des téléskis « difficiles ».

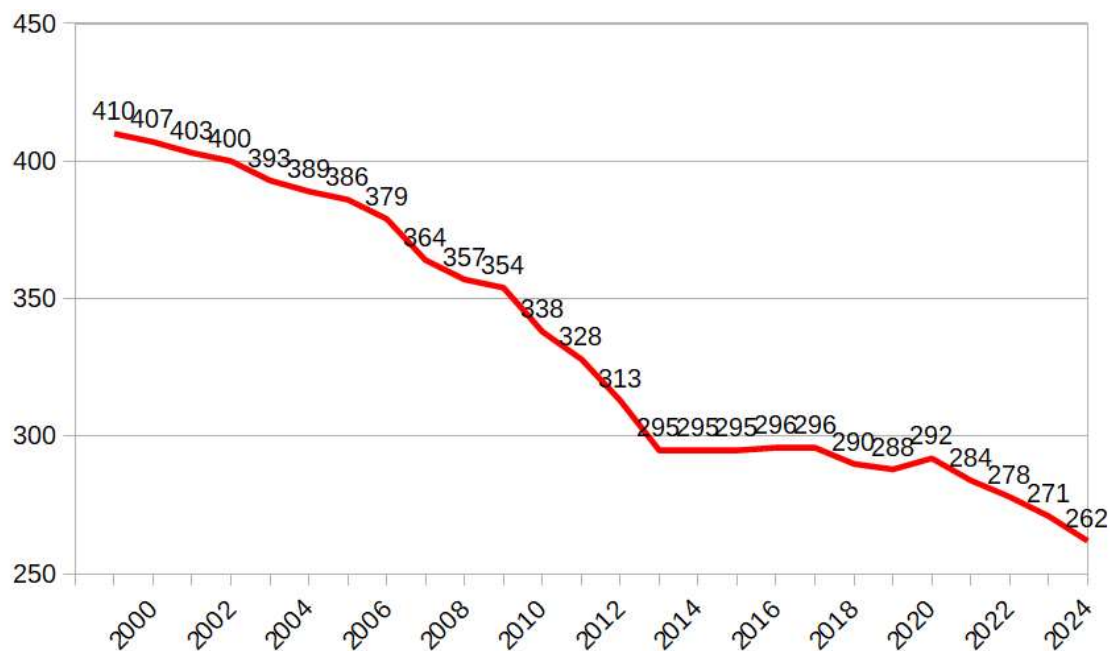
## ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DES ACCIDENTS AVEC BLESSÉS GRAVES SUR DES TÉLÉSKIS DIFFICILES



Le graphique 4-2-4-1-1 ci-dessus présente le nombre de blessés graves par saison sur les téléskis classés difficiles.

\*2020/2021 fermeture des remontées mécaniques au grand public.

Il convient également de noter que depuis 1999, le nombre de téléskis difficiles en service est passé de 410 à 262.



**Évolution du nombre de téléskis classés « difficiles »**

Le graphique 4-2-4-1-2 ci-dessus présente le nombre de téléskis classés difficiles.

La liste des accidents avec blessés graves survenus sur des téléskis « difficiles » depuis la saison 1999/2000 est établie dans le tableau 5 présenté ci-après.

Date accident	Circonstances de l'accident	Blessés	Observations
03/02/2025	Déraillement du câble qui a causé la chute de 3 usagers.	1 blessé grave	
01/01/2025	La secousse occasionnée par le départ de la perche a fait croiser les skis de la victime qui a perdu l'équilibre et a chuté au niveau du pylône 1.	1 blessé grave (suspicion fracture du fémur)	
28/02/2023	Déraillement du câble provoqué par un usager qui est tombé sur un autre usager présent sur la ligne.	1 blessé grave (fracture de l'humérus)	
08/02/2023	Après avoir déchaussé suite à une chute en ligne, la victime a glissé et percuté un pylône protégé par un matelas.	1 blessé grave	Enfant
27/01/2023	La victime s'est déportée à l'extérieur du pylône après s'être retournée, La perche a percuté le pylône ce qui a projeté violemment la victime.	1 blessé grave	
28/02/2022	Débrayage de l'attache sur une rupture de pente occasionnant la chute de la victime.	1 blessé grave	
19/01/2022	La victime a été soulevée par la perche, a chuté et a glissé sur la piste de montée.	1 blessé grave (fracture du tibia péroné)	Enfant
02/01/2022	La tension de la perche a produit un à-coup qui a déséquilibré la victime.	1 blessée grave (fracture d'une vertèbre)	
04/02/2020	L'usager est tombé entre la gare de départ et le pylône 1.	1 blessé grave (tassement des vertèbres)	
03/02/2020	Un snowboarder a chuté lors de la montée et en glissant a percuté l'usager suivant qui montait derrière.	1 blessé grave (fracture d'une vertèbre)	
06/03/2019	L'usager au téléphone a pris sa propre perche dans la tête au moment du lâcher.	1 blessé grave (double fracture du crâne)	
06/02/2019	Une snowboardeuse perd l'équilibre et chute au pylône arrivée.	1 blessé grave (fracture colonne)	
24/01/2019	Le snowboard de l'usager a buté contre le gabarit. L'usager a effectué un saut de 3m vers l'avant.	1 blessé grave (luxation du genou)	
28/12/2018	Le panneau « arrivée 30m » a glissé dans la pente et a percuté un usager.	1 blessé grave (fracture malléole)	
05/03/2018	Un usager chute entre P3 et P4, glisse et heurte un sapin.	1 blessé grave (fracture tibia)	
30/01/2018	Un usager (13 ans) chute à 50 m de l'arrivée, glisse et heurte une barrière à vent.	1 blessé grave (fracture fémur)	Enfant

23/02/2017	Un usager chute juste avant l'arrivée, glisse et percute d'autres usagers, dont la victime qui à son tour chute, glisse et percute d'autres usagers.	1 blessé grave	
20/02/2016	L'utilisateur passe du mauvais côté du pylône d'angle et chute.	1 blessé grave (fracture bassin)	
18/01/2016	Chute lors du départ de la perche.	1 blessé grave (fracture colonne vertébrale)	
07/03/2015	Chute en cours de montée. L'utilisateur perd un ski et déchausse volontairement l'autre ski. Il glisse et percute un arbre.	1 blessé grave (hospitalisation > 24h)	Enfant
06/03/2015	Chute en cours de montée. L'utilisateur continue la montée à pied, mais glisse jusqu'à percuter le P10.	1 blessé grave	Enfant
03/03/2015	Chute en cours de montée. Glissade et collision avec l'utilisateur suivant.	1 blessé grave (fracture bassin)	Enfant
16/04/2014	Chute en cours de montée. Glissade en arrière sans percuter de structure.	1 blessé grave (fracture jambe)	
16/04/2014	Chute en cours de montée. Glissade en arrière sans percuter de structure.	1 blessé grave (fracture jambe)	
04/04/2013	Chute en cours de montée. Glissade et collision avec un utilisateur suivant.	1 blessé grave (douleur omoplate, hospitalisation > 24h)	
16/03/2013	Chute en cours de montée. Glissade et collision avec 2 utilisateurs suivants.	1 blessé grave (coma, hospitalisation > 24h)	Enfant
28/02/2012	Chute en ligne après contact avec un tiers, au niveau d'un croisement du téléski avec la piste de descente.	1 blessé grave (fracture hanche)	
27/02/2012	Chute en ligne – Collision avec un autre utilisateur.	1 blessé grave (fracture côtes + hospitalisation > 24h)	
22/12/2011	Un utilisateur a voulu attraper une perche "en ligne", a glissé et a percuté un pylône.	1 blessé grave (suspicion fracture fémur + hospitalisation > 24h)	
30/01/2011	L'utilisateur dévie de sa piste de montée. La mise en tension de la perche provoque un retour brutal de l'utilisateur, qui est soulevé du sol et percute un pylône.	1 blessé grave (fracture fémur et ligaments croisés)	
05/01/2011	Chute en ligne – collision avec un autre utilisateur	1 blessé grave (fracture fémur)	
10/03/2010	Chute utilisateur suite au déraillement complet du câble du téléski.	1 blessé grave (fracture péroné)	
28/12/2009	Chute en ligne – collision avec un pylône	1 blessé grave (blessure dos : dorsale + moelle épinière)	
21/03/2009	Chute en ligne – collision avec un autre utilisateur	1 blessé grave (fracture tibia péroné)	Enfant
17/03/2009	Chute en ligne d'une jeune surfeuse – collision avec un autre utilisateur (personne âgée)	1 blessé grave (fracture du plateau tibial)	Le blessé grave n'est pas l'utilisateur qui a chuté en ligne

16/03/2009	Chute en ligne, après avoir été effrayée par un skieur descendant en hors-piste à proximité immédiate	1 blessé grave (fracture col du fémur)	
24/03/2008	Chute lors du départ	1 blessé grave (fracture péroné)	Enfant
12/02/2008	Chute en ligne juste avant l'arrivée. Collision avec un pylône.	1 blessé grave (fracture d'une vertèbre)	
06/01/2004	Chute en ligne – collision avec un autre usager	1 blessé grave (fracture fémur)	
08/03/2003	Chute lors descente piste de montée après lâché en ligne et percussion d'un autre usager	1 blessé grave (fracture tibia)	Enfant
01/03/2003	Chute en ligne - collision avec un autre usager	1 blessé grave (fracture mâchoire)	Enfant
15/02/2003	Chute en ligne - collision avec un autre usager	1 blessé grave (fracture tibia) 1 blessé léger (enfant)	Le blessé grave n'est pas l'utilisateur qui a chuté en ligne
14/12/2002	Rupture et chute de l'attache sur l'utilisateur au départ	1 blessé grave (fracture crâne)	Non lié au caractère difficile du téléski
10/02/2002	Chute lors du départ (brusque)	1 blessé grave (fracture coccyx)	Non lié au caractère difficile du téléski
31/01/2001	Chute lors du redémarrage en ligne	1 blessé grave (fracture cheville)	
16/03/2000	Chute en ligne	1 blessé grave (fracture)	Téléski démonté en 2002.
25/01/2000	Chute en ligne - collision avec un pylône	1 blessé grave (traumatisme crânien)	

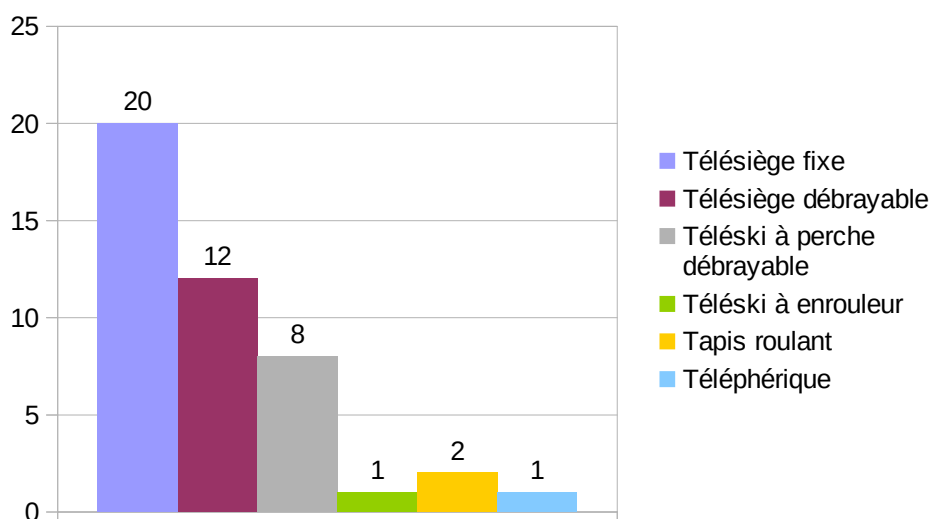
### 4.3. RÉPARTITION DES BLESSÉS GRAVES

#### 4.3.1 La répartition des blessés graves par famille d'appareil

SAISON 2024 / 2025

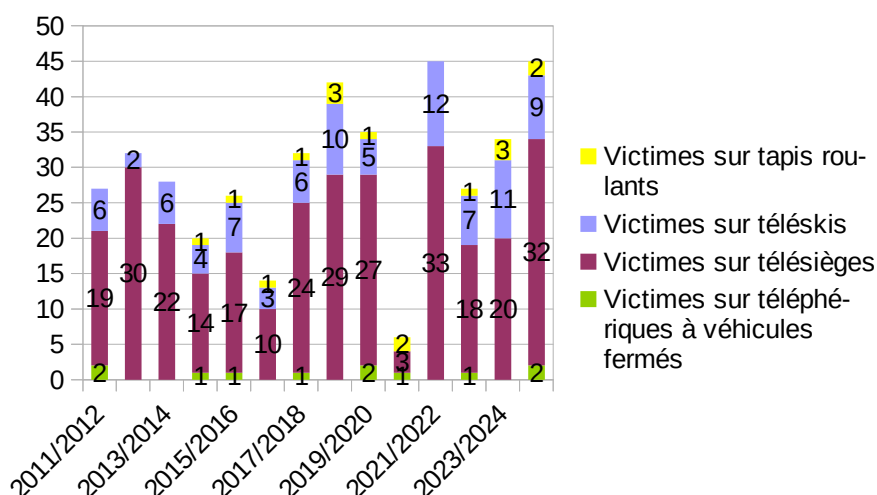
RÉPARTITION DES 44 ACCIDENTS AVEC BLESSÉS GRAVES PAR FAMILLE D'APPAREIL

Cette saison les accidents avec des blessés graves se sont produit sur trois familles d'appareil, les télésièges (30), les téléskis (9) et les tapis roulants de stations de montagne (2).



Le graphique 4-3-1-1 ci-dessus présente le nombre de blessés graves par catégorie d'appareil pour la saison 2024/2025.

ÉVOLUTION PLURIANNUELLE



Le graphique 4-3-1-2 ci-dessus présente le nombre de blessés graves (ou mort) par saison et par famille d'appareil.

\*2020/2021 fermeture des remontées mécaniques au grand public.

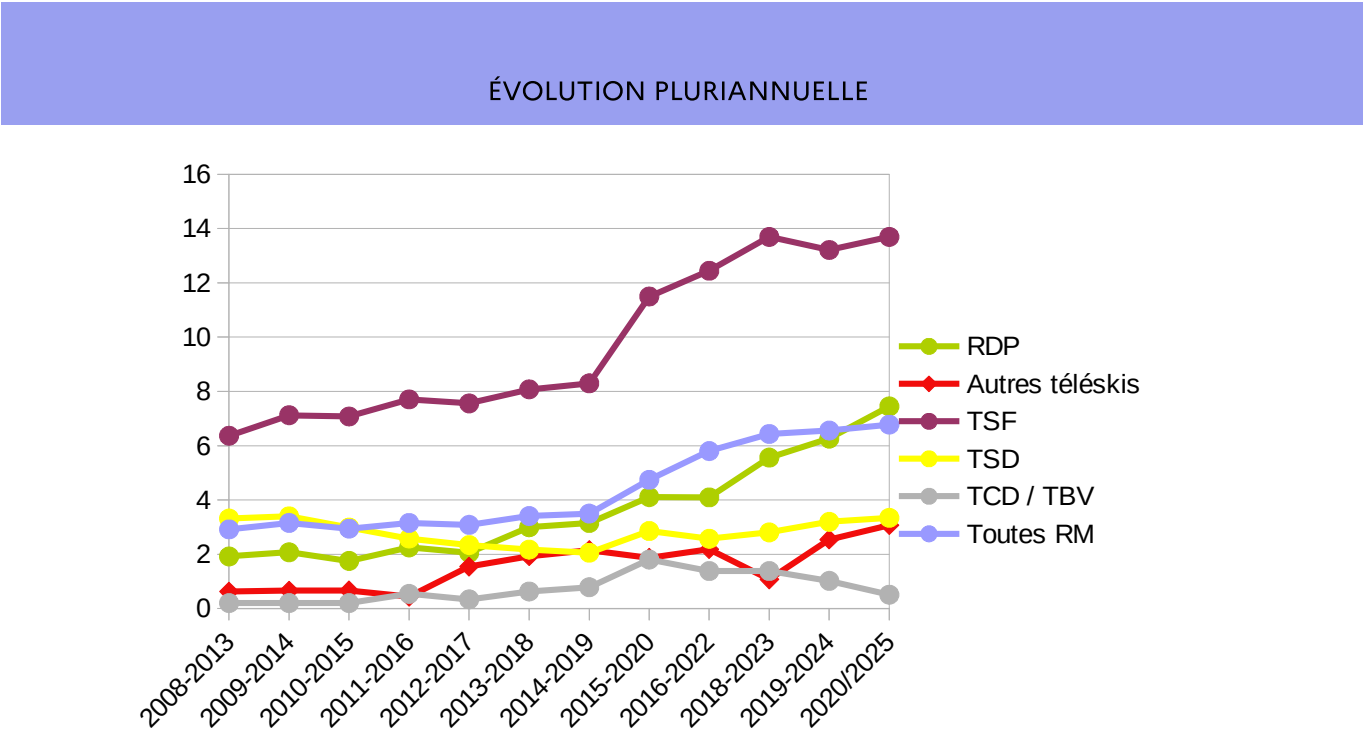


La fréquentation des télésièges a représenté 59 % du trafic total estimé (hors tapis roulants) contre 20 % pour les téléskis, on peut s’intéresser au ratio du nombre de blessés graves pour 100 millions de passages dans le tableau suivant.

ÉVOLUTION PLURIANNUELLE							
RATIO DU NOMBRE DE BLESSÉS GRAVES POUR 100 MILLIONS DE PASSAGES							
	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024	2024/2025	
						ratio pour 100 millions de passages	% du trafic supporté
Téléphériques à véhicules fermés	2,5	n.c	0	1	0	2,4	21
Télésièges	10	n.c	9,7	5,4	6,9	10,1	59
Téléskis	3,7	n.c	7,3	5,8	8,6	8,3	20

Le tableau 4-3-1-1 ci-dessus présente le ratio du nombre de blessés graves pour 100 millions de passages.

Le ratio du nombre de blessés graves pour 100 millions de passages est un indicateur fort de l’accidentologie sur remontées mécanique et il est intéressant de le rappeler pour les principales catégories de remontées mécaniques, sur une période de 5 saisons successives et d’examiner son évolution depuis 2008.

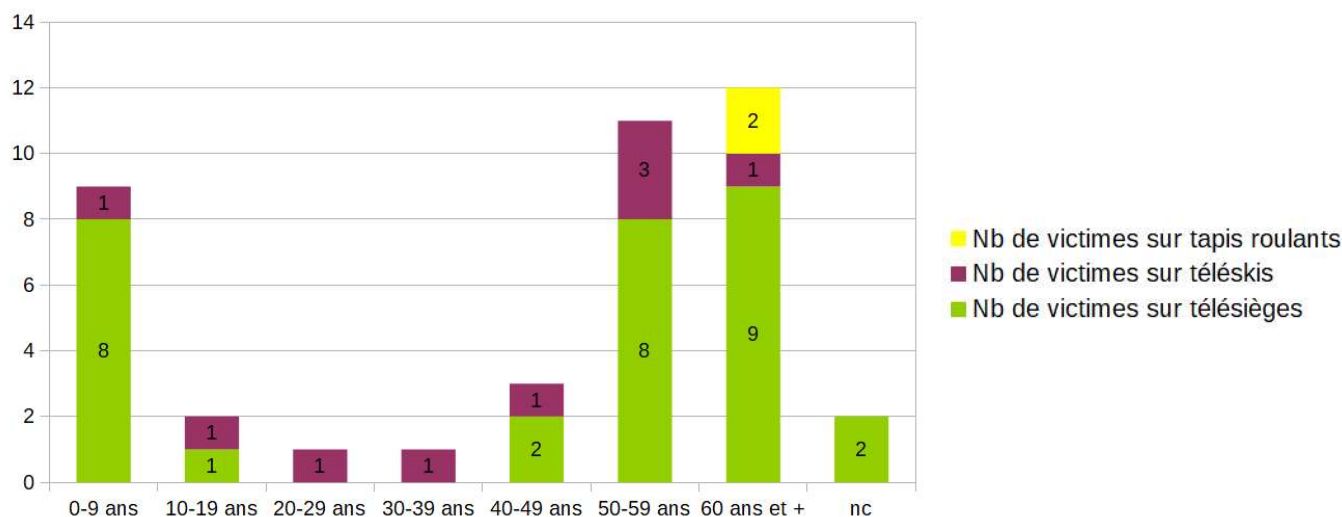


Le graphique 4-3-1-3 ci-dessus présente l’évolution moyenne du ratio sur 5 saisons pleines et permet de constater que sa valeur se distingue nettement pour les télésièges à attaches fixes. (13 blessés graves pour 100 millions de passages).

### 4.3.2 La répartition des blessés graves selon leur âge

SAISON 2024 / 2025

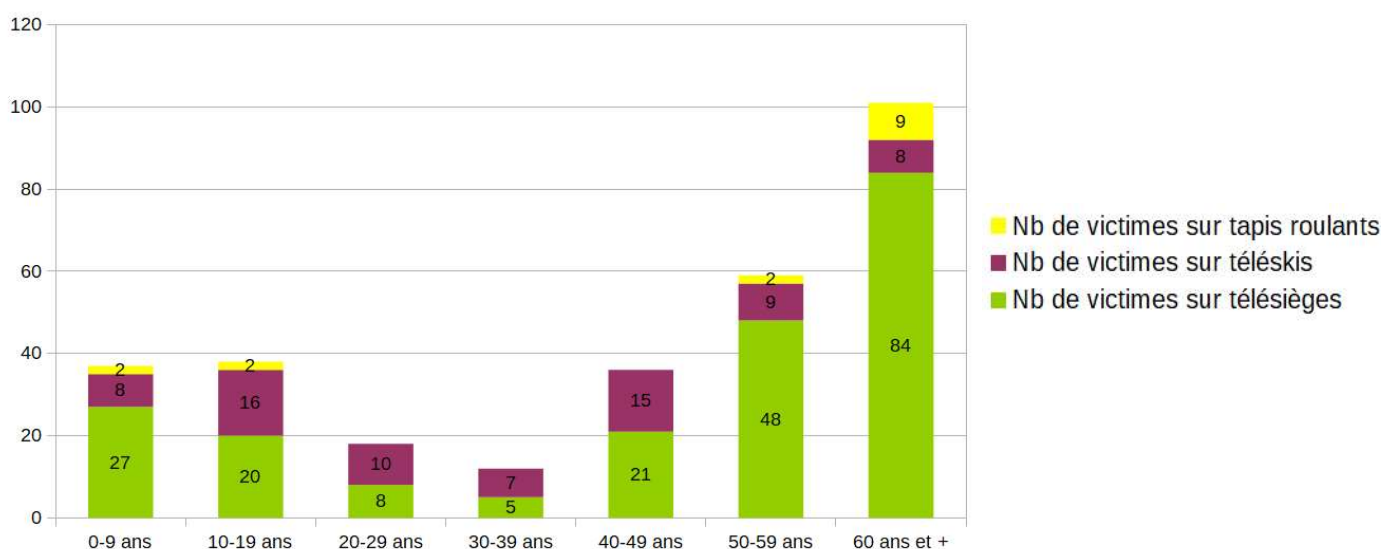
RÉPARTITION DES 44 ACCIDENTS AVEC BLESSÉS GRAVES PAR TRANCHE D'ÂGE DES VICTIMES



Le graphique 4-3-2-1 ci-dessus permet de visualiser la répartition des blessés graves de la saison 2024/2025 en fonction de la tranche d'âge de la victime.

On peut constater qu'un peu plus de la moitié des blessés graves sont des personnes âgées de plus de 50 ans et qu'ils ont été blessés pour la très grande majorité d'entre eux sur des télésièges.

ÉVOLUTION PLURIANNUELLE



Le graphique 4-3-2-2 ci-dessus présente la répartition des blessés graves par tranche d'âge (cumul des 12 dernières saisons).

#### 4.4. LES CHUTES DE HAUTEUR SUR TÉLÉSIÈGES AVEC OU SANS BLESSÉ

Cette partie vise à présenter des données relatives aux chutes de passagers depuis des sièges de télésièges qu'elles aient occasionné des blessures ou non, issus des déclarations envoyées par les exploitants de remontées mécaniques entre 2014 et 2025 aux bureaux du STRMTG.

Depuis la saison 2014/2015, les 3 causes principales de ces chutes de hauteur sont dans l'ordre :

- un mauvais embarquement (44 % des cas)
- la maladresse de l'utilisateur (23 %)

- les 33 % restants étant répartis entre diverses autres causes (malaise, saut volontaire, etc...) et des causes indéterminées.

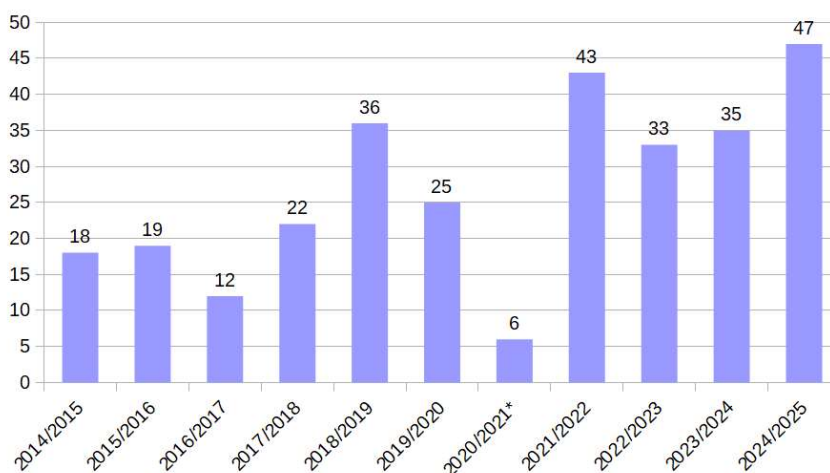
Depuis maintenant deux saisons un focus est fait pour les chutes de hauteur supérieure à 1,5m.

##### SAISON 2024 / 2025

**47 PASSAGERS VICTIMES DE CHUTE DE HAUTEUR SUR LES TÉLÉSIÈGES ONT ÉTÉ RECENSÉS**

Le nombre de passagers victimes de chute de hauteur sur télésièges (déclarés par les exploitants) est, comme le nombre de blessés graves, lui aussi en légère hausse. Comme évoqué dans les pages précédentes, il est pressenti que ces causes peuvent trouver leur origine dans le stress que peut ressentir l'utilisateur lors des phases d'embarquement et de débarquement. Si l'on se réfère à la cause principale qui est un mauvais embarquement, une attention particulière doit continuer d'être portée par les surveillants lors des phases d'embarquement et de débarquement.

##### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DU NOMBRE DE PASSAGERS VICTIMES DE CHUTES DE HAUTEUR SUR DES TÉLÉSIÈGES



Le graphique 4-4-1 ci-dessus présente l'évolution du nombre total de victimes de chutes de hauteur par saison sur télésiège.

\*2020/2021 fermeture des remontées mécaniques au grand public.

## ÉVOLUTION PLURIANNUELLE

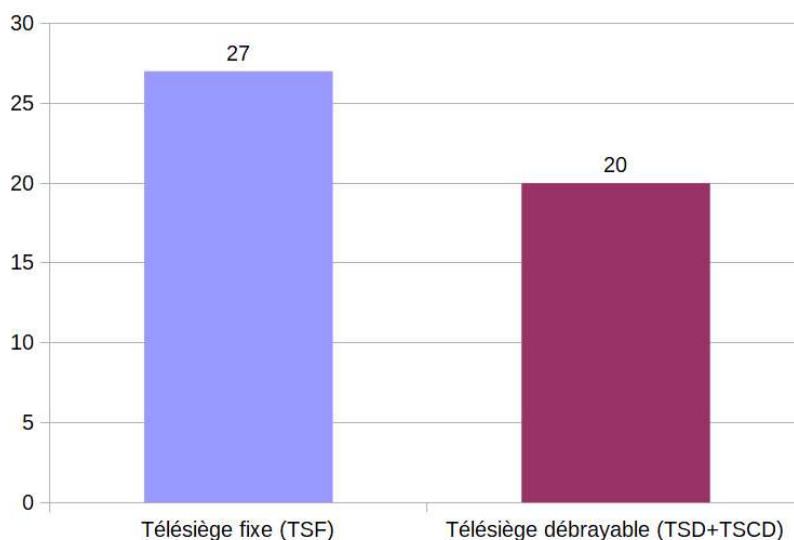
	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024	2024/2025
<b>Nombre de passagers victimes d'une chute de hauteur :</b>	22	36	25	6	43	33	35	47
dont morts :		1						
dont blessés graves :	7	13	10	2	15	5	6	12
dont blessés légers :	7	19	12	2	27	25	24	30
dont indemnes :	8	3	3	2	1	3	5	5
<b>Classement selon la localisation * des chutes :</b>								
départ (de 0 à 150 m) :	14	12	13	4	18	11	11	9
en ligne :	4	8	6	1	10	3	2	7
arrivée (depuis 75 m avant le point de débarquement) :	4	16	6	1	15	3	3	9

Le tableau 4-4-1 ci-dessus présente l'évolution de la localisation des chutes de hauteur sur des télésièges depuis la saison 2017/2018.

\* Ne sont pas comptabilisées dans cette partie du tableau les chutes de hauteur déclarées sur les zones d'embarquement et de débarquement.

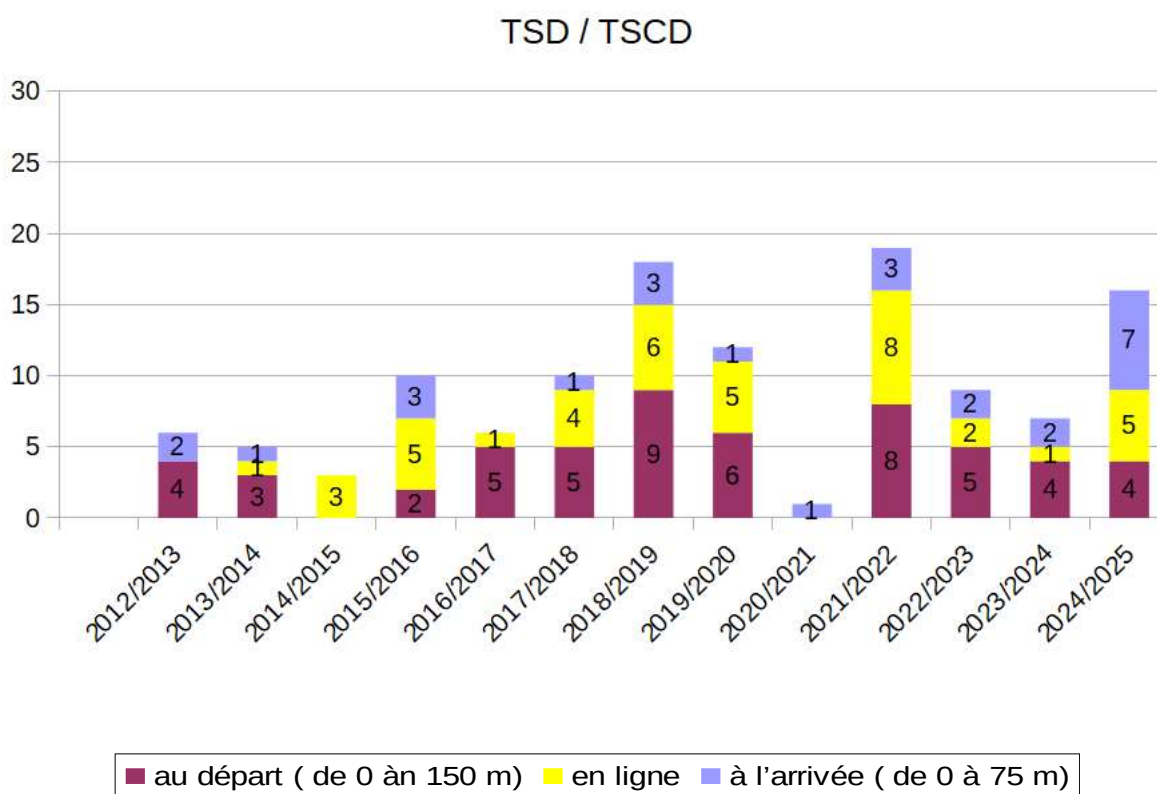
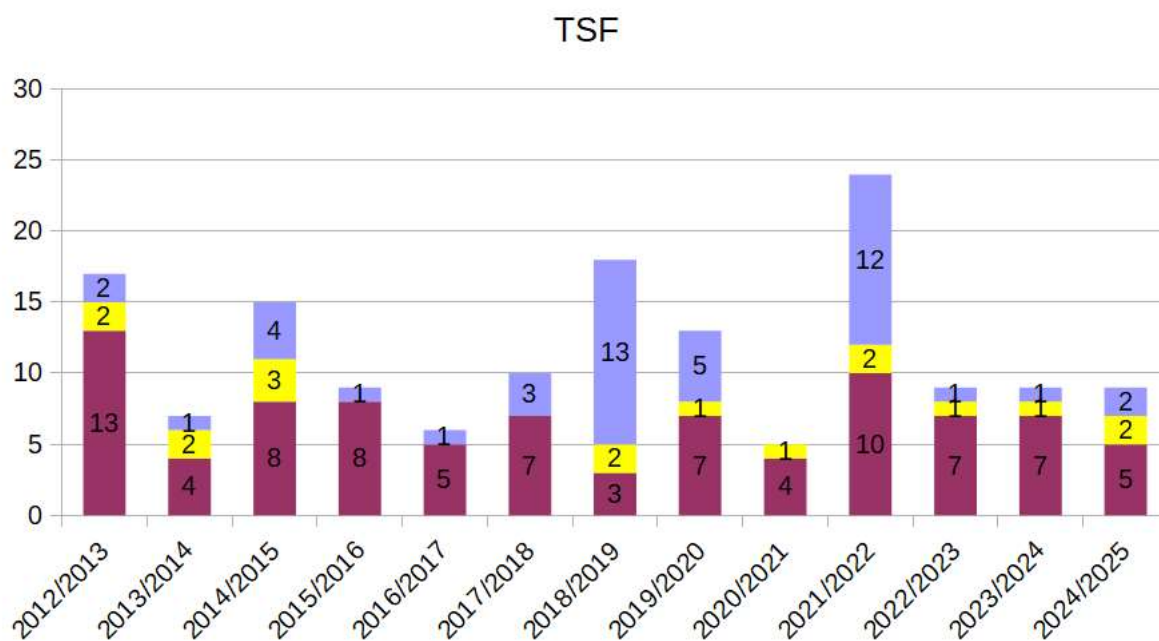
### SAISON 2024 / 2025

RÉPARTITION DES 47 VICTIMES DE CHUTE DE HAUTEUR SUR TÉLÉSIÈGES SUIVANT LA CATÉGORIE DE TÉLÉSIÈGE



Le graphique 4-4-2 ci-dessus présente la répartition des victimes de chutes de hauteur suivant le type de télésiège durant la saison 2024/2025.

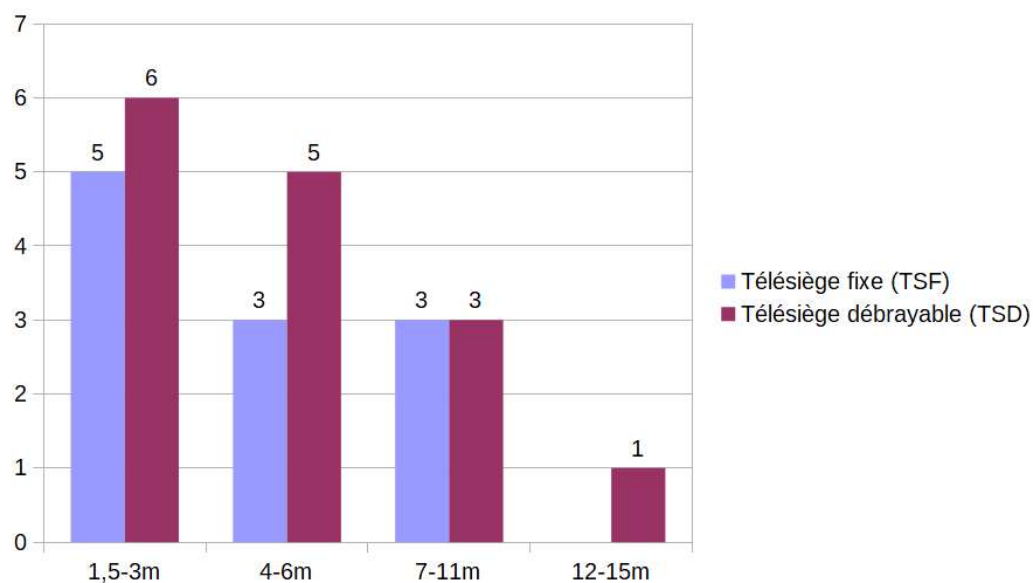
ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DE LA RÉPARTITION DES VICTIMES DE CHUTES DE HAUTEUR SUIVANT LE TYPE DE TÉLÉSIÈGE ET SUIVANT LEUR LOCALISATION (hors zones d'embarquement et de débarquement)



Les deux graphiques 4-4-3 ci-dessus présentent la répartition des chutes de hauteur par saison sur télésiège à attaches fixes ou attaches débrayables et par localisation de la chute.

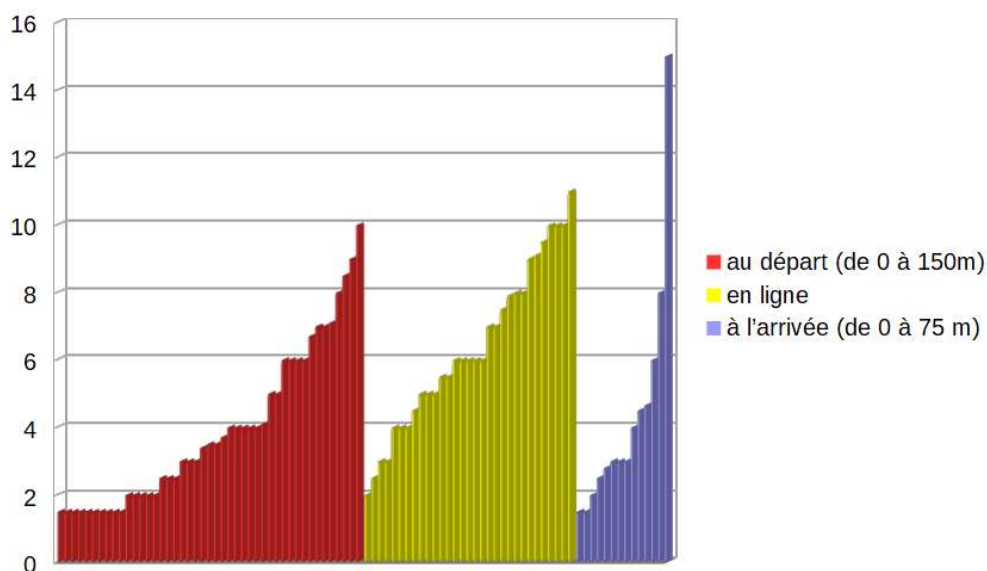
## SAISON 2024 / 2025

### RÉPARTITION DES 26 VICTIMES DE CHUTE DE HAUTEUR SUPÉRIEURE OU ÉGALE À 1,5 m SUR TÉLÉSIÈGES SUIVANT LA CATÉGORIE



Le graphique 4-4-4 ci-dessus présente la répartition des chutes en fonction de la hauteur de chute sur télésièges pour la saison 2024/2025.

### ÉVOLUTION PLURIANNUELLE DE LA RÉPARTITION DES VICTIMES DE CHUTES SUIVANT LEUR LOCALISATION ET DONT LA HAUTEUR DE CHUTE EST SUPÉRIEURE À 1,50 m .



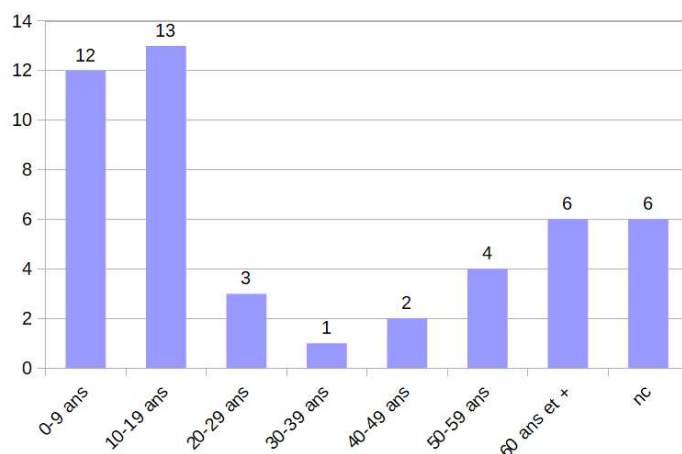
Le graphique 4-4-5 ci-dessus présente la répartition des chutes de hauteur sur télésiège à attaches fixes ou attaches débrayables depuis la saison 2017/2018 suivant leur localisation et suivant la hauteur de la chute.

#### 4.4.1 La répartition des blessés victimes de chute de hauteur selon leur âge

**SAISON 2024 / 2025**

**RÉPARTITION DES 47 VICTIMES DE CHUTE DE HAUTEUR SUR TÉLÉSIÈGE PAR TRANCHE D'ÂGE DES VICTIMES**

On peut constater que la majorité des victimes se situent dans les tranches d'âge inférieures à 20 ans et supérieures à 50 ans. Cette saison, la majorité des victimes sont situés dans la tranche d'âge 0-19 ans.

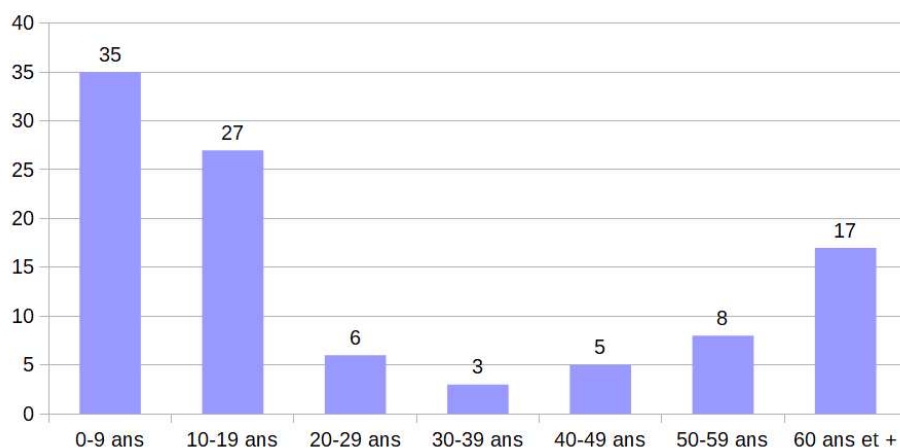


Le graphique 4-4-1-1 ci-dessus présente la répartition des victimes de chute de hauteur selon leur tranche d'âge au cours de la saison 2024/2025.

**ÉVOLUTION PLURIANNUELLE**

On peut constater que la majorité des victimes de chute de hauteur depuis la saison 2012/2013 se situe, comme pour la saison en cours, dans les tranches d'âge inférieures à 20 ans et supérieures à 50 ans. C'est parmi les plus jeunes enfants que l'on retrouve le plus de victimes.

Selon la tranche d'âge en %



Les graphiques 4-4-1-2 ci-dessus présente la répartition des victimes de chute de hauteur selon leur tranche d'âge (en%) au cours depuis la saison 2012/2013.

# CONCLUSION

Le parc total des remontées mécaniques continue son évolution à la baisse en passant de 3001 appareils à 2956. De son côté le nombre des tapis roulants est à la hausse passant de 485 à 494.

Pour cette saison 2024/2025 le nombre de passagers ayant emprunté les remontés mécaniques des stations de skis s'élève à 536 millions. En comparaison avec la saison précédente (526 millions de passagers), la fréquentation des remontées mécaniques est en légère hausse de 10 millions de passages.

Cette hausse est directement liée aux conditions d'enneigement dans certains massifs qui ont été globalement bonnes. Cependant si l'enneigement a été conforme à la normale en haute altitude il a été déficitaire en moyenne montagne.

En ce qui concerne les investissements, 50 nouvelles installations, remontées mécaniques ou tapis roulants, sont prévues en 2025 pour un investissement total estimé à 397 millions d'euros HT.

Enfin pour ce qui concerne les accidents, 45 usagers ont été blessés gravement en empruntant les remontées mécaniques ou les tapis roulants cette saison. Pour mémoire la saison dernière, ce chiffre était de 34 blessés graves. Mathématiquement le ratio du nombre d'accidents ramené au trafic est à la hausse pour la deuxième saison consécutive passant de 6,5 à 8,4.

Pour ce qui concerne les valeurs statistiques présentées dans ce rapport, elles doivent être relativisées, car le faible nombre annuel de blessés graves ne permet pas de disposer de tendances statistiques totalement fiables.

L'ensemble des acteurs de la profession se mobilisent constamment pour rendre l'ensemble du parc des remontées mécaniques et des tapis roulants de stations de montagne le plus sûr possible. La remontée d'informations lors d'évènements graves permet un enrichissement du retour d'expérience collectif ainsi qu'une analyse par la profession.



# **ANNEXES**

## **Sommaire des annexes**

Annexe 1 – Liste des catégories d’installations et leurs abréviations

Annexe 2 – Méthode de calcul trafic déclaré, trafic estimé

Annexe 3 – Installations nouvelles de l’année 2025

3.1 Alpes du Nord

3.2 Alpes du Sud

3.3 Pyrénées

3.4 Jura / Vosges / Autres

Annexe 4 – Le parc des téléphériques

4.1 Composition et évolution

4.2 Répartition par massif

Annexe 5 – Le parc des téléskis

5.1 Composition et évolution

5.2 Répartition par massif

Annexe 6 – Le parc des autres installations

Annexe 7 – Évènements : Note méthodologique

Annexe 8 – Évènements pris en compte dans l’analyse

# ANNEXE 1 - Liste des catégories d'installations et leurs abréviations

	ABRÉVIATIONS	CATÉGORIES D'INSTALLATIONS
<b>TÉLÉPHERIQUES</b>	TBD	Téléphériques bicâbles à attaches débrayables
	TBP	Téléphériques bicâbles pulsés
	TBV	Téléphériques bicâbles à va et vient
	TBA	Autres types de téléphériques bicâbles
	DMD	Double monocâbles à attaches débrayables
	DMV	Double monocâbles à va et vient
	TCD	Télécabines à attaches débrayables
	TCP	Télécabines pulsées
	TSD	Télesièges à attaches débrayables
	TSF	Télesièges à attaches fixes
<b>TÉLÉSKIS</b>	TSCD	Téléphériques monocâbles avec sièges + cabines
	TMV	Téléphériques monocâbles à va et vient
	TPM	Autres types de téléphériques monocâbles
	RDP	Téléskis à perches débrayables
	RFP	Téléskis à perches fixes
	RAE	Téléskis à enrouleurs
<b>AUTRES INSTALLATIONS</b>	RCAB	Téléskis à câble bas
	RCOB	Téléskis à corde basse
	RAC	Téléskis de type "télécorde"
	ASC	Ascenseurs inclinés
<b>TAPIS ROULANTS</b>	CFC	Chemins de fer à crémaillère
	FUN	Funiculaires
	EDS	Engins divers
	TRSM	Tapis Roulants de Stations de Montagne

## ANNEXE 2 - Méthode de calcul trafic déclaré, trafic estimé

La méthode utilisée pour estimer l'ensemble du trafic est la même que celle utilisée pour les saisons précédentes.

Sur la base du trafic réel déclaré par les exploitants ayant répondu à l'enquête DSF, le STRMTG estime un trafic France entière.

Rappel de la méthode d'estimation :

La base de travail est constituée de l'ensemble des installations pour lesquelles un trafic a été déclaré. Ces installations sont triées par massif, suivant la répartition suivante :

- Alpes du Nord
- Alpes du Sud
- Pyrénées
- Massif Central
- Jura
- Vosges

et par catégories (hors tapis roulants)

La méthode consiste à estimer le trafic supporté par une catégorie d'installations dans un massif donné à partir du trafic déclaré dans ce massif pour la catégorie d'installations considérée. Cette estimation se fait par une simple règle de trois basée sur le moment de puissance (MTPU) pour toutes les catégories d'installations.

Le choix du moment de puissance se justifie par le fait qu'il est révélateur du caractère attractif de l'appareil, puisqu'il associe à la fois le débit et la dénivelée.

À titre d'exemple, on obtient le trafic estimé des téléskis à perches débrayables (RDP) dans le massif du Jura en multipliant le trafic déclaré sur RDP dans le massif du Jura par le coefficient C suivant :

$$C = \frac{\text{Somme des MTPU des RDP du massif du Jura}}{\text{Somme des MTPU des RDP du massif du Jura ayant eu un trafic déclaré}}$$

## ANNEXE 3 : INSTALLATIONS NOUVELLES PRÉVUES EN 2025

### 3.1 Alpes du nord

Dpt	Type d'installation	Capacité	Station	Nom installation	Constructeur	Maître d'Oeuvre	Maître d'Ouvrage	Installation : neuve ou avec composants récupérés ?	Installations remplacées et/ou commentaires	Caractéristiques			Coût en M€ (HT) (montant sous maîtrise d'œuvre)
										Longueur (m)	Dénivelée (m)	Débit (p/h)	
38	TCD	10	Oz en Oisans	Poutran	POMA	CNA	SATA	Neuve	Installation remplacée	2593	756	2700	32
38	RAE	1	Oz en Oisans	Champ Clotury	AXET	CNA	SATA	Neuve	Installation remplacée	137	34	700	
38	TC	>10	Huez	RIFNEL	POMA	ERIC	SATA 2 Alpes	neuve et récupéré		1666,0	285	3500	15
38	TRSM		Alpe d'Huez	Loup	Sunkid	ERIC	ESF	Neuve		35,3	2,7	1500	nc
38	TRSM		Alpe d'Huez	Hermine	Sunkid	ERIC	ESF	Neuve		21,3	2	1500	nc
38	TRSM		Deux Alpes	Express	TUSA	ERIC	SATA 2 Alpes	Neuve		99,5	10,9	1500	0,65
38	TRSM		Deux Alpes	Grand Plan	TUSA	ERIC	SATA 2 Alpes	Neuve		137,5	13,8	1500	0,84
38	RDP	1	Deux Alpes	Envers	GMM	ERIC	SATA 2 Alpes	récupérés		180,5	55,7	900	0,33
73	TRSM		La Giettaz	Plan	non défini	ERIC	SEM Portes Du Mont-Blanc	Neuve		98,0	8,0	1500	non connu
73	TCD	10	Val Thorens	Face Nord	DOPPELMAYR	ERIC	SETAM	Neuve		1078,0	318,5	1700	9,6
73	RAE	1	Les Karellis	Tetras	GMM	ERIC	RARMK	Neuve		373,0	87,0	800	0,65
73	TC	10	Crest Voland	LOGERE	POMA	ERIC	SIVU domaine skiable CREST VOLAND	Neuve		1610,0	374	2600	13
73	TCD	10	La Plagne	Roche de Mio 1	POMA	DCSA	Société d'Aménagement de la Plagne	Neuve	Construction en 2 ans 2024/2025	1937	339	3140	45
73	TCD	10	La Plagne	Roche de Mio 2	POMA	DCSA	Société d'Aménagement de la Plagne	Neuve		2573	442	3140	

Dpt	Type d'installati n	Capacité	Station	Nom installation	Constructeur	Maître d'Oeuvre	Maître d'Ouvrage	Installation : neuve ou avec composants récupérés ?	Installations remplacées et/ou commentaires	Caractéristiques			Coût en M€ (HT)  (montant sous maîtrise d'œuvre)
										Longueur (m)	Dénivelée (m)	Débit (p/h)	
73	TSD	6	Tignes	Aiguille Percée	LEITNER	DCSA	STGM	Neuve		991	301	2400	9
73	TSRM		Tignes	Tapis double Tichot	FICAP	DCSA	STGM	Neuve	Tapis double couvert	175	19	2400	1,5
73	TCD	10	Meribel	Côte Brune	LEITNER	DCSA	S3V	Neuve	Construction en 2 ans 2024/2025	1845	533	2620	20
73	TCD	10	Courchevel	Chenus	POMA	DCSA	S3V	Neuve		1701	479	2400	17
73	RAE		Courchevel	Pré de Jeanne	GMM	DCSA	S3V	Neuve		472	103	900	0,65
73	TRSM		Courchevel	Tapis Olaf	SUNKID	DCSA	S3V	Neuve	Montant tapis uniquement, hors terrassement	90	14	1680	0,4
73	TRSM		Courchevel	Tapis Balou	SUNKID	DCSA	S3V	Neuve		140	19	1680	0,55
73	TRSM		Courchevel	Tapis Nemo	SUNKID	DCSA	S3V	Neuve		110	17	1800	0,46
73	RAC		Courchevel	Télécorde du Lac Bleu	GMM	DCSA	S3V	Neuve	Montant hors terrassement	160	10	1450	0,05
73	RAC		Les Arcs	Télécorde AZURE	GMM	DCSA	ADS	Neuve		40	4	1350	0,1
73	TCD	10	Les Arcs	TC Villaroger	POMA	DCSA	ADS	Neuve		2218	919	1800	15
73	TRSM		CREST VOLAND	TAPIS ESF	SUNKID	TIM	ESF	Neuve		30	4		nc
74	TRSM		LES PLANARDS (74)	Tapis Planards	SUNKID	TIM	LES PLANARDS	Neuve	Remplacement tapis existant	31	3		nc
74	TSD	8	LES GETS	LA ROSTA	POMA	SARRASOLA	SOLEGETS	Neuve	Remplacement du TSF 4 La Rosta	900	268	4200	12,50
74	TSF	4	Le Grand Bornand	TAVERNE	POMA	ERIC	Commune du Grand Bornand	récupérés		767,0	138,0	1970	3,4
74	TCD	10	Combloux	Beauregard	DOPPELMAYR	ERIC	SEM Portes Du Mont-Blanc	Neuve		1940,0	340,0	2150	14
74	TRSM		Jaillet	Pattes	non defini	ERIC	SEM Portes Du Mont-Blanc	Neuve		102,0	8,0	1500	nc
74	TRSM		LES CARROZ D'ARACHES	LOUVETEAU	TUSA	MTC	SOREMAC	Réalisation avec déplacement et réutilisation	Réutilisation du tapis de Bardelle	106	18	1200	0,172
74	TSD	6	Châtel	Linga	POMA	CNA	SAEM SPORT ET TOURISME	Neuve	Installation remplacée	1714	599	3000	14,3
74	TSD	6	Les Carroz	Gron	POMA	CNA	Arâches-la-Frasse	Installation construite à partir de matériel récupéré sur le TSD Mouscades	Installation remplacée	1444	417	2600	7,6
74	RCAB		Megève	Fil neige Les Frasses	4Experience	DCSA	ESF Megève	Neuve		48	4,8	436	nc

### 3.2 Alpes du sud

Dpt	Type d'installation	Capacité	Station	Nom installation	Constructeur	Maître d'Oeuvre	Maître d'Ouvrage	Installation : neuve ou avec composants récupérés ?	Installations remplacées et/ou commentaires	Caractéristiques			Coût en M€ (HT)
										Longueur (m)	Dénivelée (m)	Débit (p/h)	(montant sous maîtrise d'œuvre)
04	TSF	4	SUPER-SAUZE	SAUZE	CCM FINOTELLO	MTC	COM COM VALLEE UBAYE SERRE-PONCON	Neuve	TSF3 du Sauze	1591	339,75	2000	6,145
05	TRSM	1	SERRE CHEVALIER	JARDIN DES NEIGES	TEAM SERVICE	SARRASOLA	CLUB MED	Neuve	Remplacement	73,40	4	720	0,2
05	TSD	6	Orcières Merlette	Muande	POMA	ERIC	SEMILOM RESORT	Neuve		1973,0	639,0	3000	10,3
05	RAE	1	Orcières Merlette	Marches	POMA	ERIC	SEMILOM RESORT	récupérés		123,0	31,0	800	0,3
05	TRSM		Orcières Merlette	Etoile	FICAP	ERIC	SEMILOM RESORT	Neuve		175,0	25,5	1500	0,58
05	TRSM		SERRE CHEVALIER 1350	FACE NORD	SUNKID	MTC	ESF SERRE CHEVALIER - CHANTEMERLE	Neuve		24	2,56	1200	Direct MOA
05	TRSM		SERRE CHEVALIER 1500	PIOUPIOU	SUNKID	MTC	ESF SERRE CHEVALIER - MONÉTIER	Neuve		26	2	1200	Direct MOA
05	TRSM		SERRE CHEVALIER 1500	TIT'OURSON	SUNKID	MTC	ESF SERRE CHEVALIER - MONÉTIER	Neuve		32	3	1200	Direct MOA

### 3.3 Pyrénées

Dpt	Type d'installation	Capacité	Station	Nom installation	Constructeur	Maître d'Oeuvre	Maître d'Ouvrage	Installation : neuve ou avec composants récupérés ?	Installations remplacées et/ou commentaires	Caractéristiques			Coût en M€ (HT)
										Longueur (m)	Dénivelée (m)	Débit (p/h)	(montant sous maîtrise d'œuvre)
66	RAE	1	FONT ROMEU - P2000	TK BOIS JOLI	LEITNER	TIM	ALTISERVICE	Neuve	Remplacement TK existant	180	21	900	nc
66	TRSM		FONT ROMEU - P2000	AXURIT	SUNKID	TIM	ALTISERVICE	Déplacement	Appareil déplacé avec le remodelage du front de neige	78	10	1600	nc
66	TRSM		FONT ROMEU - P2000	OURSON	SUNKID	TIM	ESF	Déplacement	Appareil déplacé avec le remodelage du front de neige	22	3	1600	nc
66	TRSM		FONT ROMEU - P2000	Piou-Piou	SUNKID	TIM	ESF	Neuve	Appareil supplémentaire lié à une augmentation de surface de l'espace ESF	39	7	1600	nc

### 3.4 Jura Vosges

Dpt	Type d'installation	Capacité	Station	Nom installation	Constructeur	Maître d'Oeuvre	Maître d'Ouvrage	Installation : neuve ou avec composants récupérés ?	Installations remplacées et/ou commentaires	Caractéristiques			Coût en M€ (HT) (montant sous maîtrise d'œuvre)
										Longueur (m)	Dénivelée (m)	Débit (p/h)	
39	TRSM	1	Les Rousses	des Jouvencelles	SUNKID	CNA	Syndicat Mixte de Développement Touristique de la Station des Rousses	Tapis récupéré sur la station du Biot	remplacement de deux téléskis	180	30	2200	0,55

### 3.3 Massif Central

Dpt	Type d'installation	Capacité	Station	Nom installation	Constructeur	Maître d'Oeuvre	Maître d'Ouvrage	Installation : neuve ou avec composants récupérés ?	Installations remplacées et/ou commentaires	Caractéristiques			Coût en M€ (HT) (montant sous maîtrise d'œuvre)
										Longueur (m)	Dénivelée (m)	Débit (p/h)	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

### 3.3 Autres

Dpt	Type d'installation	Capacité	Station	Nom installation	Constructeur	Maître d'Oeuvre	Maître d'Ouvrage	Installation : neuve ou avec composants récupérés ?	Installations remplacées et/ou commentaires	Caractéristiques			Coût en M€ (HT) (montant sous maîtrise d'œuvre)
										Longueur (m)	Dénivelée (m)	Débit (p/h)	
20	TCD	10	Ajaccio	ANGELO	POMA	ERIC	CAPA	Neuve		3000,0	54	1500	40
94	TCD	10	CRETEIL	CABLE 1	DOPPELMAYR	TIM (OQA)	IDFM	Neuve	TC urbain - 3 tronçons - 2 motrices - 5 stations (Montant information Doppelmayr France)	4396	42	1600	105

## ANNEXE 4 – Le parc des Téléphériques

### 4.1 Composition et évolution

	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2024		
Type d' installation	Nb	Âge moyen	Nb	Âge moyen	Nb	Âge moyen	Nb	Âge moyen	Nb	Âge moyen	Nb	Âge moyen	Nb	Âge moyen	Nb	Âge moyen	Nb	Âge moyen	Nb	Âge moyen	Âge du plus ancien
Télesiège fixe 2 places	109	35	100	36	95	37	83	38	77	39	69	40	66	40	64	43	61	43	49	46	64
Télesiège fixe 3 places	124	30	117	31	109	32	104	33	101	34	90	34	84	45	81	38	77	38	67	41	49
Télesiège fixe 4 places	353	16	349	16	348	17	348	17	349	18	341	20	339	19	334	23	329	23	320	25	46
Télesiège fixe 6 places	7	12	6	10	6	11	6	9	6	10	6	11	6	12	6	14	6	14	7	22	51
Télesiège débrayable 2 places	1	33	1	34	1	35	1	36	1	37	1	38	1	39	1	40	1	41	1	44	44
Télesiège débrayable 4 places	108	19	103	20	103	20	100	21	99	21	98	25	98	23	97	27	96	27	90	30	40
Télesiège débrayable 6 places	203	8	218	8	229	9	239	9	247	10	258	11	268	11	272	13	277	13	288	15	36
Télesiège débrayable 8 places	7	12	8	11	8	12	8	13	8	14	8	15	8	12	8	18	8	18	8	21	24
Télécabine débrayable 4 places	15	37	14	38	14	39	13	40	13	41	11	41	11	42	8	43	8	43	5	47	55
Télécabine débrayable 5 places	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	52	1	53	0	–	–
Télécabine débrayable 6 places	38	31	38	32	38	33	38	34	37	35	34	40	32	37	32	39	32	39	26	42	59
Télécabine débrayable 8-9 places	26	9	26	10	26	11	26	12	28	12	29	12	32	13	32	13	33	15	33	18	31
Télécabine débrayable 10-12 places	39	17	41	17	42	18	43	19	44	19	48	19	49	19	50	23	56	16	77	15	40
Télécabine débrayable 14-16 places	7	16	7	17	7	18	7	19	7	20	7	21	7	22	7	24	7	24	5	25	28
Télécabine monocâble pulsé	10	29	10	30	10	31	10	32	9	34	9	35	9	36	–	37	9	38	7	41	43
Téléphérique monocâble à va-et-vient	9	20	8	20	8	21	8	22	8	23	8	24	8	25	9	28	9	28	7	29	44
Téléphérique monocâble à sièges et cabines	14	5	16	5	15	7	16	7	16	8	18	8	19	9	20	12	21	10	26	11	21
Funitel et doubles monocâbles	10	22	10	23	10	24	10	25	10	26	10	27	10	28	10	30	10	30	6	29	39
Funitel va-et-vient	4	13	4	14	4	15	4	16	4	16	4	17	4	18	4	20	4	20	4	23	39
Téléphérique bicâble	44	40	43	41	45	40	57	45	57	46	57	47	55	46	55	45	54	47	58	49	94
Autres types de téléphériques monocâbles															1	47	1	48	1	51	51
Âge pondéré pour l'ensemble du parc des téléphériques	20 ans		21 ans		21 ans		21 ans		22 ans		22 ans		22 ans		24,5 ans		24,14 ans		25 ans		



## 4.2 Répartition par massif

Type d'installation	Alpes du Nord		Alpes du Sud		Pyrénées		Massif Central		Jura		Vosges		Autres	
	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen
Télesiège fixe 2 places	21	48	17	43	9	45	0	0	1	56	0	0	1	47
Télesiège fixe 3 places	41	42	13	40	9	38	1	40	3	43	0	0	0	0
Télesiège fixe 4 places	193	27	56	21	51	25	11	21	3	14	5	27	1	22
Télesiège fixe 6 places	5	23	1	20	1	18	0	0	0	0	0	0	0	0
Télesiège débrayable 2 pl.	1	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Télesiège débrayable 4 pl.	66	30	12	29	6	27	3	26	1	26	2	40	0	0
Télesiège débrayable 6 pl.	215	15	40	14	26	16	1	10	3	14	3	14	0	0
Télesiège débrayable 8 pl.	7	21	1	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Télécabine débrayable 4 pl.	3	45	2	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Télécabine débrayable 5 pl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Télécabine débrayable 6 pl.	21	41	2	42	2	51	0	0	1	42	0	0	0	0
Télécabine débrayable 8-9 pl.	29	18	1	19	2	24	0	0	0	0	0	0	1	5
Télécabine débrayable 10-12 pl.	61	15	6	17	8	7	0	0	1	36	0	0	1	3
Télécabine débrayable 15-16 pl.	3	26	0	0	2	24	0	0	0	0	0	0	0	0
Télécabine monocâble pulsés	5	42	2	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Téléphérique monocâble à va-et-vient	6	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	40
Téléphériques monocâbles à sièges et cabines	14	9	9	16	1	1	0	0	2	12	0	0	0	0
Funitel et double monocâbles	5	26	0	0	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0
Funitel va-et-vient	4	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Téléphérique bicâble</b>	36	36	5	55	11	66	3	62	0	0	0	0	3	27
Autres types de téléphériques monocâbles	1	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Âge pondéré pour l'ensemble du parc des téléphériques du massif	24 ans	25 ans	28 ans	28 ans	26 ans	26 ans	25 ans
-----------------------------------------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

## ANNEXE 5 – LE PARC DES TÉLÉSKIS

### 5-1 Composition et évolution

Type d'installation	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen
Téléskis à perche fixe	261	30	249	31	234	32	223	33	217	34	209	34	197	36	192	38
Téléskis à perche débrayable	1392	36	1352	37	1317	38	1272	39	1250	40	1226	40	1204	41	1177	43
Téléskis type "télécorde"	66	8	62	9	62	9	61	10	64	11	63	11	59	12	60	16
Téléskis à enrouleur	178	12	187	13	197	13	205	13	216	13	222	13	227	14	228	16
Téléskis à câble bas	71	19	58	19	56	19	52	21	51	21	49	21	45	22	45	24
Téléskis à corde bas	329	16	330	17	329	17	317	18	315	18	298	18	282	20	276	22

Âge pondéré pour l'ensemble du parc des téléskis	29 ans	30 ans	31 ans	31 ans	32 ans	32 ans	33 ans	35 ans
--------------------------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Type d'installation	2021		2022		2023		2024		
	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Age du plus ancien
Téléskis à perche fixe	188	39	179	51	176	41	172	42	62
Téléskis à perche débrayable	1153	44	1129	47	1107	46	1085	47	79
Téléskis type "télécorde"	62	16	63	17	62	18	56	19	28
Téléskis à enrouleur	234	16	231	16	234	18	238	18	60
Téléskis à câble bas	48	25	45	24	42	24	39	23	46
Téléskis à corde bas	271	23	264	24	254	25	247	25	48

Âge pondéré pour l'ensemble du parc des téléskis	36 ans	39 ans	38 ans	39 ans
--------------------------------------------------	--------	--------	--------	--------

### 5.2 Répartition par massif

Type d'installation	Alpes du Nord		Alpes du Sud		Pyrénées		Massif Central		Jura		Vosges		Corse		Autres	
	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen
Téléskis à perche fixe	88	42	38	43	20	42	5	38	5	37	13	42	2	35	1	28
Téléskis à perche débrayable	497	47	221	48	129	47	77	44	71	50	82	46	7	43	1	28
Téléskis type "télécorde"	28	19	8	19	10	18	2	23	4	21	3	15	1	20	0	0
Téléskis à enrouleur	172	18	26	16	18	21	9	16	5	20	6	16	1	9	1	19
Téléskis à câble bas	21	25	4	16	1	16	2	20	8	25	3	13	0	0	0	0
Téléskis à corde bas	145	25	37	28	19	25	3	23	29	25	13	24	1	14	0	0

Âge pondéré pour l'ensemble du parc des téléskis du massif	37 ans	42 ans	40 ans	40 ans	40 ans	40 ans	35 ans	-
------------------------------------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---

## ANNEXE 6 – LE PARC DES AUTRES INSTALLATIONS

Type d'installation	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen
Funiculaire	19	47	19	48	20	47	24	45	24	46	24	47	24	48	24	59
Ascenseur incliné	6	25	6	26	4	30	3	31	3	32	3	33	3	34	3	35
Chemin de fer à crémaillère	5	69	5	70	5	71	5	72	5	73	5	74	5	75	5	76
Engins divers	3	53	2	68	2	69	2	70	2	71	2	72	2	72	2	73

Type d'installation	2021		2022		2023		2024		
	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Nombre	Age moyen	Age du plus ancien
Funiculaire	24	59	25	58	25	59	25	60	136
Ascenseur incliné	3	36	3	37	3	38	3	39	48
Chemin de fer à crémaillère	5	78	5	79	5	80	5	81	121
Engins divers	1	122	1	123	1	124	1	125	125

## ANNEXE 8 - Évènements pris en compte dans l'analyse

Date accident	Catégorie accident	Catégorie	Nb blessés	Nature blessé	Cause	Conséquence	Localisation
19/11/24	A	TBV	2	grave	Système – Défaillance du personnel	Choc usager/véhicule	Arrivée
17/12/24	A	TSD	1	grave	Système – Défaillance du personnel	Chute usager	Ligne
24/12/24	C	RDP	1	grave	Externe – Tiers	Collision avec un tiers	Ligne
30/12/24	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
31/12/24	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
01/01/25	B	RDP	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Embarquement
07/01/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Embarquement
07/01/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
16/01/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Chute usager	Débarquement
24/01/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
25/01/25	A	RDP	1	grave	Problème d'exploitation - Défaillance du personnel	Choc avec tiers	Embarquement
29/01/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Choc usager/véhicule, Chute de plain-pied	Débarquement
02/02/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Usager - Chute de plain-pied	Embarquement
02/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Appareil - Arrêt appareil	Débarquement
03/02/25	A	RDP	1	grave	Problème d'exploitation – Défaillance du matériel	Déraillement non rattrapé	Ligne
04/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
04/02/25	A	TSF	1	grave	Problème d'exploitation - Défaillance du personnel	Chute usager	Débarquement
07/02/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Chute usager	Arrivée
07/02/25	B	RDP	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Embarquement
07/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
07/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
10/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
10/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Embarquement

## ANNEXE 8 - Évènements pris en compte dans l'analyse (suite)

Date accident	Catégorie accident	Catégorie	Nb blessés	Nature blessé	Cause	Conséquence	Localisation
12/02/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute de hauteur	Ligne
12/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager - Non-respect de la signalisation	Chute de hauteur	Arrivée
12/02/25	A	RDP	1	grave	Problème d'exploitation – Défaillance du personnel	Chute usager	Débarquement
14/02/25	B	TRSM	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Ligne
15/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Chute usager	Arrivée
18/02/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
19/02/25	A	TRSM	1	grave	Problème d'exploitation – Défaillance du personnel	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
24/02/25	C	RAE	1	grave	Externe – Tiers	Usager - Chute de plain-pied	Ligne
25/02/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
26/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Embarquement
28/02/25	B	RDP	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
01/03/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Chute usager	Débarquement
03/03/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Indeterminée	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
05/03/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Cause indeterminée	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
09/03/25	B	RDP	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Ligne
14/03/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager - Non-respect de la signalisation	Chute de hauteur	Départ
14/03/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Choc usager/véhicule	Débarquement
15/03/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Choc usager/véhicule	Embarquement
04/04/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
05/04/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Choc usager/véhicule	Débarquement
11/04/25	A	TSD	1	grave	Problème d'exploitation - Défaillance du personnel	Chute usager	Départ

## ANNEXE 8 - Évènements pris en compte dans l'analyse

Date accident	Catégorie accident	Catégorie	Nb blessés	Nature blessé	Cause	Conséquence	Localisation
19/11/24	A	TBV	2	grave	Système – Défaillance du personnel	Choc usager/véhicule	Arrivée
17/12/24	A	TSD	1	grave	Système – Défaillance du personnel	Chute usager	Ligne
24/12/24	C	RDP	1	grave	Externe – Tiers	Collision avec un tiers	Ligne
30/12/24	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
31/12/24	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
01/01/25	B	RDP	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Embarquement
07/01/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Embarquement
07/01/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
16/01/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Chute usager	Débarquement
24/01/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
25/01/25	A	RDP	1	grave	Problème d'exploitation - Défaillance du personnel	Choc avec tiers	Embarquement
29/01/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Choc usager/véhicule, Chute de plain-pied	Débarquement
02/02/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Usager - Chute de plain-pied	Embarquement
02/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Appareil - Arrêt appareil	Débarquement
03/02/25	A	RDP	1	grave	Problème d'exploitation – Défaillance du matériel	Déraillement non rattrapé	Ligne
04/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
04/02/25	A	TSF	1	grave	Problème d'exploitation - Défaillance du personnel	Chute usager	Débarquement
07/02/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Chute usager	Arrivée
07/02/25	B	RDP	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Embarquement
07/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
07/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
10/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
10/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Embarquement

## ANNEXE 8 - Évènements pris en compte dans l'analyse (suite)

Date accident	Catégorie accident	Catégorie	Nb blessés	Nature blessé	Cause	Conséquence	Localisation
12/02/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute de hauteur	Ligne
12/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager - Non-respect de la signalisation	Chute de hauteur	Arrivée
12/02/25	A	RDP	1	grave	Problème d'exploitation – Défaillance du personnel	Chute usager	Débarquement
14/02/25	B	TRSM	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Ligne
15/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Chute usager	Arrivée
18/02/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
19/02/25	A	TRSM	1	grave	Problème d'exploitation – Défaillance du personnel	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
24/02/25	C	RAE	1	grave	Externe – Tiers	Usager - Chute de plain-pied	Ligne
25/02/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
26/02/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Embarquement
28/02/25	B	RDP	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
01/03/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Chute usager	Débarquement
03/03/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Indeterminée	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
05/03/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Cause indeterminée	Usager - Chute de plain-pied	Débarquement
09/03/25	B	RDP	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Usager - Chute de plain-pied	Ligne
14/03/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager - Non-respect de la signalisation	Chute de hauteur	Départ
14/03/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Choc usager/véhicule	Débarquement
15/03/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Choc usager/véhicule	Embarquement
04/04/25	B	TSF	1	grave	Comportement usager – Maladresse	Chute usager	Débarquement
05/04/25	B	TSD	1	grave	Comportement usager – Imprudence	Choc usager/véhicule	Débarquement
11/04/25	A	TSD	1	grave	Problème d'exploitation - Défaillance du personnel	Chute usager	Départ



**Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés  
STRMTG**

1461 rue de la piscine - Domaine Universitaire  
38400 Saint Martin d'Hères  
Tél : 33 (04) 76 63 78 78

[www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr](http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr)



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS