

LE TEMPS

alpes vaudoises Jeudi 23 décembre 2010

La Videmanette, télécabine ressuscitée en six mois

Par Marco Danesi

L'installation qui s'était effondrée en janvier 2010 a été renouvelée en un temps record. Maître d'œuvre du projet, Erik Söderström raconte

Les travaux ont duré 6 mois, au lieu de 18, voire davantage en temps normal. La nouvelle télécabine de la Videmanette à Rougemont, portail vaudois du domaine skiable Saanen-Gstaad, redécouvre ce jeudi. Elle sera ouverte au public à partir du 24 décembre. Erik Söderström, administrateur de la société Bergbahnen Destination Gstaad (BDG), qui exploite l'installation, raconte le déroulement de ce chantier héroïque.

La nouvelle Videmanette remplace l'ancienne télécabine, dont l'ingénieur fut aussi le maître d'œuvre. Bâtie en 1984, elle a été condamnée avant l'heure par un accident, le 16 janvier 2010. Ce jour-là, l'une des bennes rouges plonge dans le précipice. Vide. Il n'y a pas de victimes. Mais le câble sort de ses gonds. Tout s'arrête, en suspens. Deux heures sont nécessaires pour ramener à terre les skieurs bloqués.

L'exploitant - BDG est le fruit de la fusion de dix compagnies locales en 2004 - décide de remplacer le téléphérique plutôt que de le rapiécer. La concession expire en 2016. Autant accélérer le tempo et simplifier les procédures. Sans BDG, la Videmanette aurait disparu, soupire Erik Söderström: «Rougemont n'aurait pas eu les moyens de rebâtir en solitaire.»

Il n'est pas question en outre de perdre les revenus d'une saison de ski. Ce serait catastrophique pour la commune qui connaît comme ailleurs dans les Alpes une certaine effervescence immobilière (900 habitants, 3000 lors des vacances d'hiver). L'installation doit tourner à Noël. Dix mois de joyeuse folie, d'abnégation et «un concours de circonstances exceptionnelles» vont propulser la télécabine au firmament. La région, les communes, le canton, la Confédération, les entreprises font l'impossible, non sans susciter «quelques jalousies» dans d'autres stations, avoue l'ingénieur.

Les plans de construction sont prêts en mars. 34 classeurs A4 consignent le projet noir sur blanc. Sur les pentes de la montagne, on démonte entre-temps la vieille installation. Dans la foulée, BDG décroche les millions indispensables: une vingtaine. Le canton de Vaud met sur la table un prêt sans intérêts de 14,5 millions. La région et les communes couvrent le reste.

La concession occupe juillet. La mise à l'enquête dribble tous les écueils. Erik Söderström associe aux démarches les défenseurs de la nature, qui donnent leur accord. En même temps, le dossier sort indemne du labyrinthe administratif, les services cantonaux et fédéraux décrètent sa conformité.

Au mois de septembre, les ouvriers coulent les socles de béton destinés aux 17 pylônes. Les hélicoptères posent ensuite les mats. Un câble de plus de 3 kilomètres tatoue enfin la montagne. A la fenêtre de son chalet, Erik Söderström guette le bataillon des hommes en combinaison orange qui montent nuit et jour la colonne vertébrale de la télécabine. Parfois, il doute. En octobre, aux portes de l'hiver, ils comptent les jours qui passent. Des roches capricieuses ralentissent la marche triomphale au sommet de la montagne. Un contretemps éphémère. L'homme sait user de sa force de persuasion pour vaincre les obstacles.

Les autorisations fédérales d'exploiter, livrées le 22 décembre, déroulent le générique de fin de l'épopée. Entre 300 et 400 personnes y ont participé.

Le chantier a été digne des pionniers de la Videmanette. Aux ordres de l'industriel Max Ammann – inventeur des premiers rasoirs, brosses à dents et barbecues à pile, figure tutélaire de Rougemont – ils harnachent le colosse de calcaire en 1959. Perchés sur des balançoires en bois, ils filent le premier téléphérique à l'ombre du Rubli, qui tournera jusqu'au début des années 80.

Le téléphérique gravit maintenant les 1200 mètres de dénivellation en moins de 10 minutes. Il en fallait plus de 17 avec l'ancien. Il plane d'un seul bond à 2200 mètres. Les cabines transportent 8 personnes au lieu de 4 auparavant, soit 900 à 1400 passagers par heure. Du coup, la station intermédiaire a été supprimée et avec elle la piste de luge qui virevoltait jusqu'au village. Un autre toboggan blanc s'élancera depuis l'Eggli.

LE TEMPS © 2009 Le Temps SA