

L'ODYSSÉE DE VERBIER



Télésiège de Medran

EPISODE 1

L'occasion du 50e anniversaire de sa fondation, Téléverbier a décidé d'éditer cette plaquette pour se souvenir d'une part du chemin parcouru et d'autre part témoigner sa reconnaissance à tous ceux qui, à tous les échelons de l'entreprise, ont su par leur intelligence, leur audace et leur travail transformer une aventure de pionniers en la plus importante société de remontées mécaniques de Suisse. Un demi-siècle pour ouvrir la voie à un tourisme sportif nouveau qui a pris peu à peu la place des vacances de jadis passées en montagne dans des hôtels de pierres blanches au charme discret.

Forte de la connaissance de la montagne et du terrain, décennie après décennie, Téléverbier construit son réseau, assure prudemment son financement et offre à une clientèle séduite par ses installations et la qualité de ses pistes un domaine skiable intégré à son merveilleux environnement. Parallèlement, la station se développe en préservant son harmonie malgré un rythme de croissance parfois difficilement maîtrisable. La symbiose semble être naturelle. Téléverbier est le moteur qui assure la prospérité économique de toute une vallée et son capital est largement réparti dans toute la population régionale.

Le XXIe siècle annonçant l'ouverture des frontières, la création d'une monnaie commune et l'internationalisation de plus en plus poussée du tourisme interpelle notre société orientée vers l'ouverture que ce soit dans les secteurs techniques, commerciaux ou financiers. C'est notamment dans cet esprit qu'après avoir procédé à des restructurations internes pour augmenter sa productivité et sa compétitivité, Téléverbier est entrée avec succès au Second Marché de la Bourse de Paris. Elle pourra ainsi se comparer et se mesurer aux autres sociétés de la branche.

Cette étape importante, qui constitue un nouveau challenge, est l'effet et le reflet de l'évolution économique actuelle qui nous impose d'aller de l'avant et de nous ouvrir avec confiance au marché.

L'entrée en bourse a provoqué une revalorisation importante du capital social au bénéfice des actionnaires. Par ailleurs, elle a fait bénéficier notre société d'un renforcement de ses fonds propres si nécessaires à la poursuite de son programme de renouvellement et de renforcement de ses installations pour un plus grand confort de la clientèle.

L'entrée de la Compagnie des Alpes dans notre capital, convenue et arrêtée d'un commun accord à une hauteur de 20%, devrait nous permettre de développer des synergies et de renforcer notre position sur le marché du tourisme international

Puisse notre région comprendre nos efforts et démontrer à l'avenir qu'elle n'hésite pas à suivre cette évolution. Et puissent nos autorités cantonales faire preuve dorénavant d'un soutien plus accru dans ce sens.

Jacques-Louis Ribordy, Président de Téléverbier
Les 50 ans de Téléverbier - 2000

L'Odyssée de Verbier Episode 1: 1910-1960

Du premier visiteur à la Société Anonyme des Téléphériques de Verbier

L'histoire de cette station connue à travers le monde commence il y a fort longtemps : lorsque l'Homme en plein temps de la seconde révolution industrielle n'avait pas encore connu deux guerres sanglantes.

A l'aube de ce 20^e siècle, un nouveau sport d'hiver faisait lentement son apparition à travers les montagnes suisses. Le ski ou alors la "glisse" pour les Anciens était une pratique qui nécessitait un objet bien singulier, dont l'élaboration ne demandait qu'une planche de bois et un peu de sueur, qui par sa simplicité eut un grand succès. Le Valais et ses hautes montagnes fut tout naturellement touché par ce nouveau loisir.

C'est en 1910 que les premiers skieurs venant de la plaine du Rhône traversent le Val du Bagnes. La résidence des chanoines au-dessus de l'étable, à travers laquelle quelques chambres ont été aménagées, accueille les premiers visiteurs de la vallée. Il faut attendre 1925 pour que d'autres, plus courageux et en soif de pentes enneigées, s'élancent à pieds depuis Sembrancher pour arriver au-delà vers un plateau où se niche un petit pâturage, paradis des vaches, chèvres et moutons. Nul doute que ces voyageurs de l'hiver n'ont jamais pensé que ce petit village caché dans ce jardin de la nature deviendrait alors une des plus célèbres stations du monde.

Parmi ces aventuriers, un en particulier est à retenir : Rodolphe Tissière, jeune enfant de 14 ans alors, qui jouera un rôle fondamental dans l'histoire de cette vallée.



*Le pâturage de Verbier encore vierge sous son manteau hivernal.
(Collection Julien Beaud - DR Perrochet Lausanne)*

Quelques pionniers avaient construit dans les pâturages, au-dessus du village, deux petites pensions afin d'accueillir les quelques voyageurs ou randonneurs cherchant le calme et la solitude. En 1927, ces derniers, prenant conscience de l'attrait croissant de la population pour les activités sportives hivernales, décident de lancer la première saison d'hiver. Le premier

touriste y séjourne alors pendant une semaine.

Pour accompagner cette saison, Paul Fellay et Marcel Michellod donnent les premiers cours de ski aux néophytes, venant par les chemins de fer depuis l'Arc Lémanique. Un service de calèche et de traîneau était ensuite desservi depuis Martigny jusqu'au Châble.

Deux ans plus tard est fondé le premier groupement de ski privé : le ski-club Eclair. "Seul le ski de fond était à l'honneur en compétition et une descente nécessitait préalablement des heures de marche ou à ski pour gagner la ligne de départ. Le succès dépendait beaucoup plus de la rage et de la sueur que du coach et du matériel. Les premiers champions s'entraînaient ferme, le dimanche et le soir après le travail quotidien. Il n'était pas rare de rencontrer quelques mordus arpentant la Combe, skis aux pieds, la hotte au dos remplie de cailloux pour endurcir la volonté et affermir la colonne vertébrale. Dès le début, les compétiteurs de la Combe débordaient de dynamisme et le ski-club Eclair décrocha déjà en 1932 son premier titre de Champion Romand par équipe de Champex"



*Silhouette bucolique et solitaire du porteur de luge.
(DR Téléverbier SA)*



*Vue sur la chapelle ainsi que le modeste village de Verbier situé en dessous du plateau. Un chemin muletier le liait à la plaine.
(Collection Julien Beaud - DR Gyger & Klopfenstein Adelboden)*

Malgré la fuite des habitants contraints de chercher du travail hors de leur vallée, Marcel Michellod, convaincu par le tourisme hivernal et croyant en la destinée de son village, fonde en 1933 l'École Suisse de Ski de Verbier dont il prend la direction.

Parallèlement ouvre le *Sport Hotel*, commençant alors le service d'hôtellerie dans le Val de Bagnes.

Au-delà de la vallée, les pentes de Verbier commencent à faire parler d'elles à travers tout le Valais et jusqu'à Genève même, où des allusions au village se glissent parfois entre deux discussions. La clientèle genevoise se fera rapidement, allant même jusqu'à organiser sa propre sortie de ski club et les premières compétitions sur les pentes du Rouge !



*Premier plan des pistes. La cabane du Mont Fort, hissée à 2465 mètres, accueille les randonneurs été comme hiver.
(DR Commune de Bagnes)*



*Les skieurs de fond parcourant la Combe de Médran.
(DR Téléverbier SA)*



*Le Sport Hotel, premier établissement de son genre dans le Val de Bagnes.
(DR)*



*Les enfants et la neige sur la route de Mondzeu.
(DR Albert Emonet, Médiathèque Valais - Martigny)*

Médiathèque Valais - Martigny



Médiathèque Valais - Martigny

*La colline de Mondzeu permet d'appréhender le ski sans marcher de longues distances.
(DR Albert Emonet, Médiathèque Valais - Martigny)*



Verbier au temps du changement

La fondation de la Société de Développement de Verbier en 1937 va définitivement amorcer le changement futur de Verbier. Son objectif est simple : « la Société a pour but le développement de la station en favorisant l'équipement touristique, en y attirant les étrangers, en prenant toutes les mesures utiles pour empêcher l'enlaidissement de la région et pour agrémenter le séjour des hôtes ».

En ces temps, Verbier compte 350 habitants, 15 mulets, 180 vaches et 300 moutons. Malgré le développement du tourisme, il est avant tout un village modeste où des familles paysannes vivent de leur terre et des animaux. La vie est très difficile et les enfants, passé sept ou huit ans, sont envoyés dans les pâturages de haute montagne pour rester avec les moutons ou les vaches qu'ils font paître pendant les mois d'été.

Au sortir de la seconde guerre, la station compte 27 habitants et 116 lits d'hôtels. À Berne, l'Office Fédéral des transports évoque Verbier comme "un endroit parmi les plus ensoleillés de Suisse, son climat sec et pauvre en brouillard est de grande valeur biologique et thérapeutique".

Il est recommandé par les experts de ne pas dépasser une capacité d'accueil maximale de 2500 personnes. Mais l'histoire en décidera autrement pour ce village que l'on nommait déjà "La Porte de la Haute Route" !



*Pierre Darbellay (centre), initiateur du premier funiluge.
(DR Téléverbier SA)*

Le développement des premières remontées en Valais incite la constitution à Verbier d'une société pour la création d'un monte-pente appelé à favoriser le développement touristique hivernal de la région. Un premier projet d'un téléski arrivant aux Ruinettes est publié en 1943. Sa longueur du parcours serait de 1718 mètres avec une dénivellation de 682 mètres et le coût de l'entreprise est évalué à 120,000 francs suisses.

Pour des raisons non connues, l'affaire ne fut pas menée à chef.

En septembre 1946 a lieu une nouvelle tentative pour équiper les pentes de Verbier d'une remontée. Un Comité d'initiative, formé de Maurice Besson, président de la Société de développement de Verbier, Amédée Bernard, industriel à Genève, Jean Jaccottet, directeur de la Cie M-O. à Martigny, se constitue dans le dessein de doter Verbier d'un téléski qui arriverait aux Ruinettes et abrégerait de deux heures environ la montée aux Mont-Fort, Mont-Gelé, Rosa-Blanche et aux autres magnifiques sommets de la région.

Le taux de fréquentation de ce site n'a fait qu'augmenter malgré la guerre et les experts considèrent Verbier comme une station idéale. Le capital social en souscription est de 150.000 francs auquel il y a lieu d'ajouter un emprunt hypothécaire de 50.000 francs.

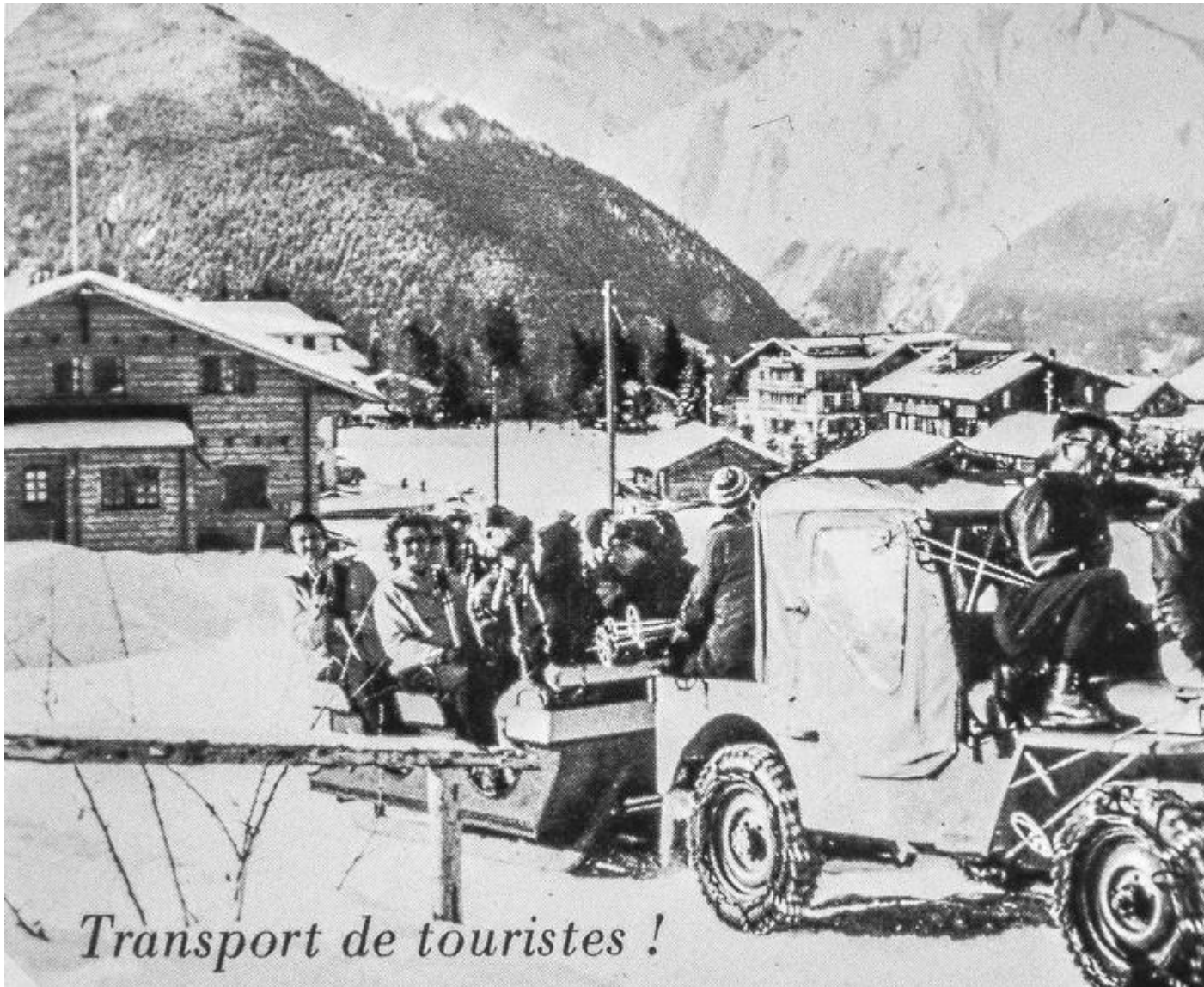
Mais pour des raisons également floues, le projet ne se concrétise pas !

Pierre Darbellay, alors directeur de l'Union Valaisanne du Tourisme, en apprenant ce second échec, ne souhaite pas en rester là !

Sous son impulsion est construite en 1946 la première remontée mécanique de Verbier : un moteur à essence, qui est parfois activé par la force des bras de Marcel Michellod, actionne un câble, au fond duquel une luge géante est fixée. Une douzaine de skieurs prennent place sur l'engin remorqué à plus de 200 mètres d'un treuil ancré dans un sapin.

Cette installation, bien que théoriquement irréprochable, est des plus artisanales et faite avec les moyens du bord. L'absence de câble lest n'empêche pas le câble tracteur de fortement vibrer, mettant même en danger la vie de ses passagers ! Aussi la luge, avec sa faible vitesse, met trop de temps pour redescendre prendre en charge ses nouveaux clients.

Pour couronner le tout, certains skieurs prétendirent même, un beau jour, remonter la pente plus vite à pied qu'avec le funiluge !



*Le funiluge ici tiré par une automobile.
(DR Téléverbier SA)*

Le funiluge ne fait pas long feu et il est décidé de le remplacer après seulement une seule saison d'exploitation. Les propriétaires, ne voulant pas commettre la même erreur, se tournent vers des sociétés spécialisées en remontées mécaniques. Leur décision se pose finalement sur un téléski "portable" de la Compagnie de chemin de fer de Zurich (Eisenbahngesellschaft Zürich - EGZ). Ces derniers souhaitant diversifier leur activité acquièrent une licence du constructeur Vogler

Fig. 1

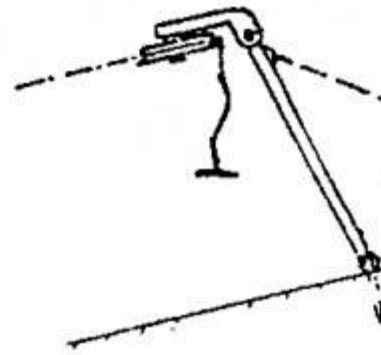
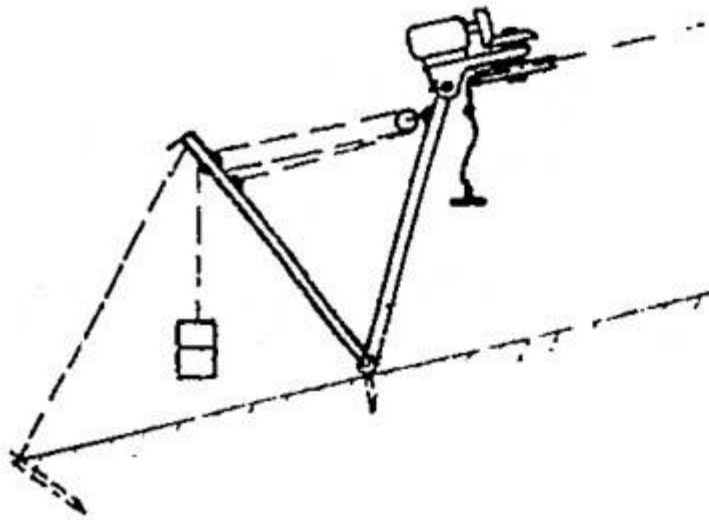
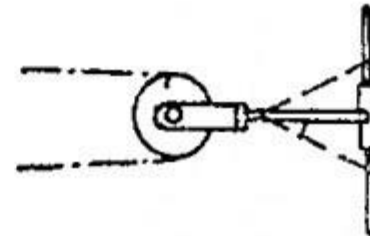
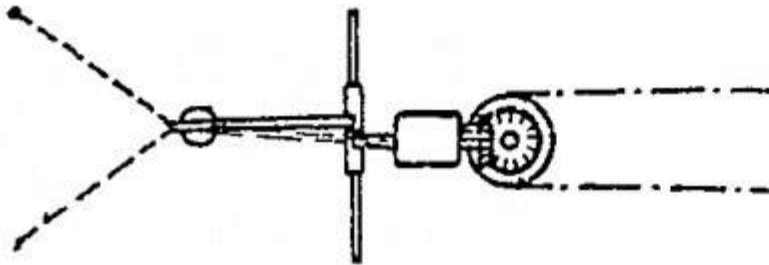


Fig. 2



Schémas des stations aval et amont. Le système était des plus minimalistes, permettant ainsi de réduire son poids et être abordable pour les petites fortunes.

L'ingénieur Heinrich Vogler avait développé après la seconde guerre mondiale un système de remonte-pente très léger, conçu de façon à être temporaire, ce qui permettait notamment de déplacer l'installation rapidement et facilement et de la démonter lors des périodes estivales.

Bien que ces téléskis ne soient naturellement pas adaptés aux longues distances par leur conception altérable, ils étaient considérablement moins coûteux que les grandes constructions lourdes des firmes Constam et Oehler.

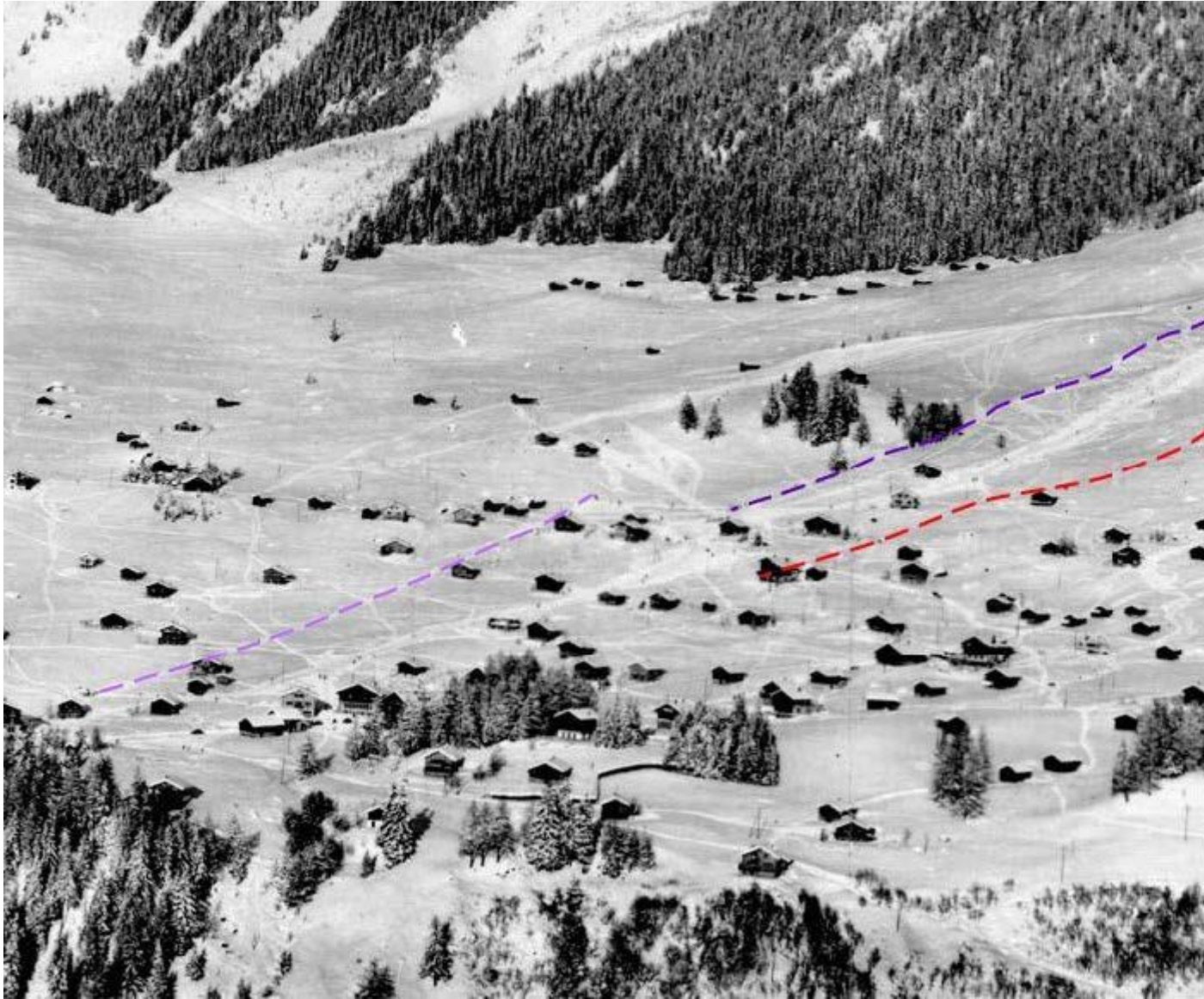
Heinrich Vogler équipa de plus ses perches de sellettes circulaires en forme d'assiette, plus confortables et relativement novatrices pour l'époque puisque, jusqu'à alors, les sellettes équipant les téléskis se limitaient généralement à une simple perche en bois ou un système de ceinture, alors très rude.



*Le premier télési installé sur les pentes de Rançon en 1947. Un siège en forme d'assiette fixé à un modeste câble faisait office alors de perche.
(DR Téléverbier SA)*

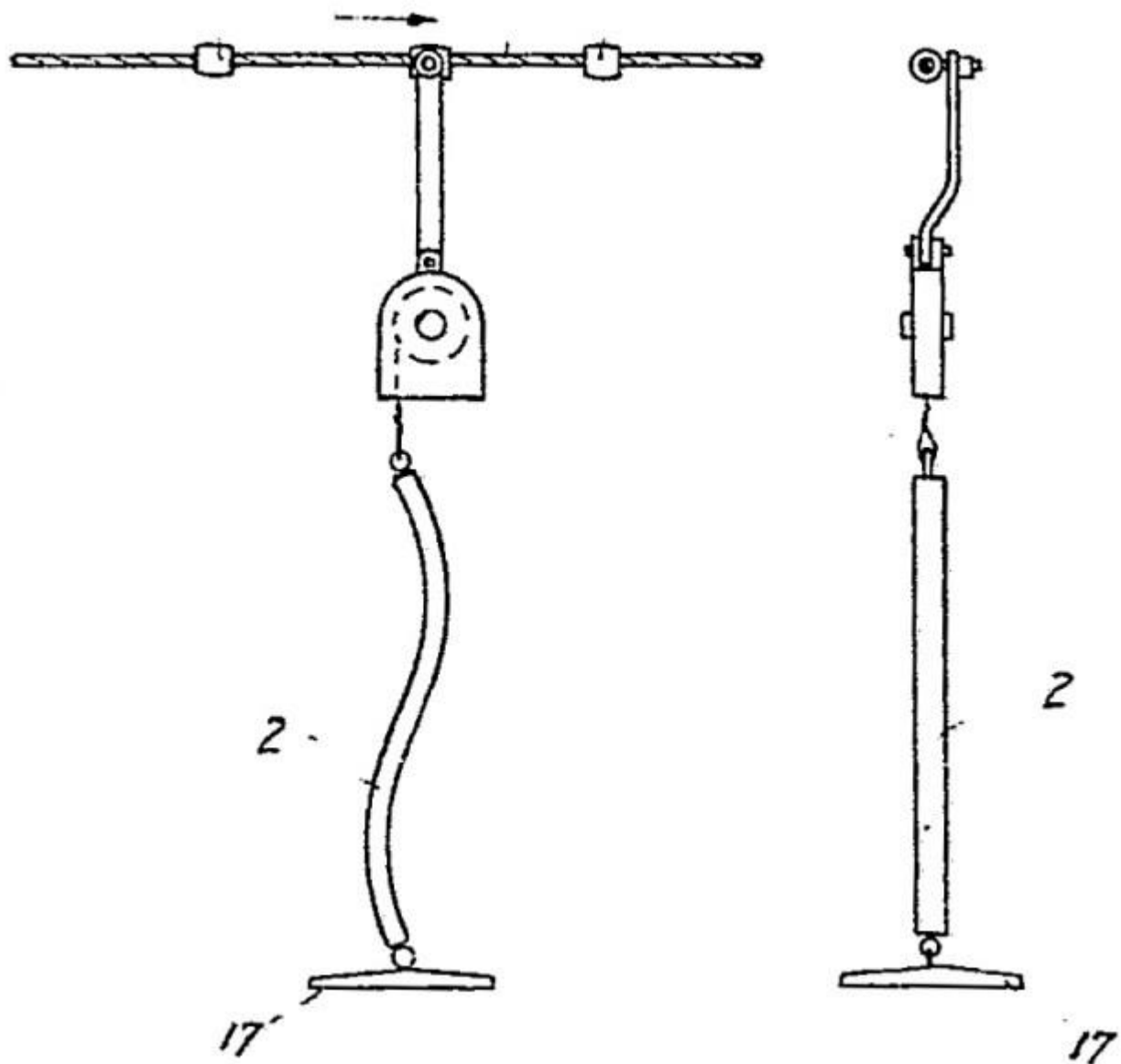
La première saison est (enfin !) une réussite. Et la Société des téléskis de Verbier, fière de son succès et bien décidée à lancer une fois pour toute le ski à Verbier, commande à EGZ deux tronçons supplémentaires : le premier tronçon commencerait au centre de Verbier pour terminer au départ du télési existant, ce dernier serait alors déplacé et amènerait les skieurs au départ de la troisième section, qui elle monterait jusqu'à l'arête des Ruinettes!

Le télési de Ransoux (premier tronçon) est installé et mis en service pour l'hiver 1948 et le troisième remonte-pente est prévu pour l'automne 1949. Un ambitieux projet en somme, qui malheureusement manquera de moyens techniques et économiques, et pour cause : cette troisième section, avec ses 1.5 kilomètres (!) de parcours n'est tout bonnement pas réalisable. Au final, la troisième tentative de lier Verbier aux Ruinettes par le câble est une nouvelle fois avortée !



*Vue aérienne de Verbier avec ses remonte-pentes. Le télési datant de 1947 (tracé rouge) est déplacé en 1948 à sa gauche (bleu foncé) et devient le second tronçon. Le nouveau télési de 1948 (bleu clair) tire les skieurs depuis le centre du village.
(Collection Julien Beaud - DR Wyrsh Berne)*

Les exploitants en profitent tout de même pour changer les perches fixes en archets à enrouleurs nouvellement développés par Heinrich Vogler et inspirés du système Constam. Le siège en forme d'assiette est fixé par une corde extensible à un enrouleur qui est lui-même lié au câble par une suspente en métal. Les pinces sont mobiles sur le câble et peuvent se déplacer sur un jeu de 10 mètres entre deux boulons fixés à ce même câble. Ce système astucieux arrête la perche en gare aval (puisqu'il la pince glissera du boulon avant au boulon arrière) et permet aux passagers de saisir l'archet sans complication.



Plan des archets Vogler. Des sièges (17) sont fixés à un étrier (2) en forme de S, facilitant le saisi de l'archet.



*La gare aval du premier tronçon située en arrière des hôtels.
(DR)*



*La station motrice-tension au départ dans un décor vestimentaire désuet.
(DR Téléverbier SA)*



3109 *Verbier*

La ligne dans sa globalité. On remarque l'absence du second tronçon, exploité de façon irrégulière.
(DR)



*Le premier tronçon vu depuis l'amont.
(Collection Julien Beaud - DR Darbellay Martigny)*



*La gare aval motrice-tension du second tronçon cachée à l'arrière du sapin.
(Collection Julien Beaud - DR Darbellay Martigny)*



*La première partie de la seconde section, peu avant le passage à travers quelques sapins. Des câbles tendus depuis le sol stabilisent les pylônes.
(DR Téléverbier SA)*



*Des skieurs, un beau village et un paysage invitant à l'évasion.
(DR)*



*Vue depuis le col des Mines, la cuvette de Verbier au temps de la préhistoire.
(DR Téléverbier SA)*



L'aventure du Médran

Après la guerre, et dans un souci de subvenir entièrement à ses besoins énergétiques, la Confédération met en place un ambitieux programme de modernisation et de liaison de ses villages montagnards, qui se traduit par la construction d'une route joignant Verbier à la plaine en 1949. Cette dernière promettant un développement économique et touristique important, la Société de Développement relance alors le 20 janvier 1950 une quatrième fois le projet Verbier-Ruinettes. On doit son initiative à 5 membres de la SDV : Maurice Besson, Léonce Gaillard, Gaston Meilland, Hermann Fellay et Gilbert Roux.

Nous retrouvons ici notre enfant de la vallée Rodolphe Tissière, qui, après 25 années, a bien grandi et s'apprête à devenir un acteur majeur dans l'histoire de cette vallée. Afin de rendre l'initiative réalisable, le comité de la SDV lui donne le 25 janvier 1950 un mandat pour équiper Verbier qu'il connaît si bien en remontées mécaniques. Il mord directement, même prévenu que ses honoraires ne peuvent peut-être pas lui être payés, se rappelle Gilbert Roux.

Il est rapidement clair que le projet doit être modernisé et s'adapter aux enjeux de ces temps. L'apparition de nouveaux moyens de transports de haute technologie tels que les télésièges latéraux de Von Roll détrônent en tous points les téléskis par leur capacité conciliant les exigences du skieur et de l'estivant. Mais un VR101 a un coût au-delà du million et les moyens financiers de la petite commune ne sont pas à la hauteur.



*Le comité d'initiative du télésiège de Médran en 1949: Gaston Meilland, Léonce Gaillard, Maurice Besson, Hermann Fellay et Gilbert Roux (de gauche à droite).
(DR Téléverbier SA)*

Nouvelle puissance industrielle du Valais moderne, ayant déjà livré une partie de conduite forcée pour la S.A. de l'Aluminium à Chippis, également toute une série d'immenses réservoirs de 5000 à 12.000 m³ de contenance pour la Confédération, deux conduites sous-lacustres pour les Services industriels de Lausanne, un gazomètre de 50.000 m³ pour l'usine de Genève-Châtelaine, allant jusqu'à même exporter des conduites forcées pour turbines à la Russie soviétique, d'autres pour des usines hydrauliques au Portugal, fabriquant des ponts, des charpentes, chaudronnerie, mécanique,

serrurerie et une infinité d'ouvrages pesant des milliers de tonnes pour le pays et l'étranger, la manufacture Giovanola Frères SA souhaite se diversifier dans les remontées ! L'entreprise familiale acquerra auprès de la Société de Brevets Français d'Équipement Touristique la licence d'une nouvelle pince débrayable à *auto-serrage* s'accouplant au câble et s'en décrochant automatiquement dans les stations, et cela afin de se lancer rapidement sur le marché des remontées mécaniques débrayables, marché en plein essor qui a démarré en 1945 avec l'ouverture du télésiège débrayable révolutionnaire à Flims (canton des Grisons). Partenaire de British Ropeway Engineering Company (Breco), la manufacture Giovanola fournit les pinces automatiques afin d'équiper comme grande première le télésiège prototype de Thollon, ressemblant en tout point aux télésièges Von Roll, dont le chantier fut inauguré en 1949.

Aspirant à installer son propre téléporté débrayable, Giovanola cherche alors une montagne et rencontrera Verbier qui lui cherche une remontée. Et là aura lieu l'un des plus beaux et inattendus mariages qui durera plus de 22 ans ! Pour 600'000 francs, Joseph Giovanola, alors directeur de l'entreprise, accepte de construire son télésiège débrayable sur les pentes des Ruinettes.



M. Joseph Giovanola

Malgré un coût diminué de moitié, ce montant nécessite toutefois une importante recherche de fonds. Une première partie de la somme provient des commerçants et artisans de la région, qui pour appuyer le projet, achètent des parts de l'entreprise. Cependant les banques boudent ce coup d'audace. Nos compères iront en vain frapper jusqu'aux coffres-forts de Lausanne, jusqu'à ce que le directeur de la Banque cantonale valaisanne, Oscar de Chastonay, par un geste de bonté, accorde enfin un crédit de 200'000 francs au groupe des trente-sept, qui appuient la démarche. Tout est prêt pour la grande aventure et le télésiège est commandé en mars de la même année. « Dodo » Tissières n'hésite pas à mobiliser les tout-terrain de l'armée pour le chantier qui va démarrer si vite que même ses initiateurs s'avouèrent surpris.

La Société du Télésiège de Médran voit le jour le samedi 29 avril dans le but d'exploiter la future installation. Malgré cet épisode réjouissant, l'heure de l'ouverture et du ski est bien loin.

"Tout était à créer, se rappelle Jean Casanova, jusqu'aux crochets pour les skis." Il est le premier employé de la nouvelle société, en compagnie de Raymond Fellay. Les travaux préliminaires établis, la concession s'obtient en un temps record et le groupe d'initiative peut déjà convoquer les actionnaires en assemblée constitutive pour ce 29 avril.



Les Ateliers de Constructions Giovanola Frère SA Monthey en 1950.

Le mois précédent, la maison Giovanola obtenait la commande du télésiège, à la condition qu'il puisse être exploité à la fin de la même année et cela malgré un délai fixé pour Verbier de 9 mois très réduit.

Parallèlement, le chantier à Thollon est en voie d'achèvement et le téléporté français se heurte rapidement à la problématique de la pente prononcée de la ligne qui dépassait les 110 % dans la partie supérieure. Durant les essais, un accident se produit (probablement un glissement de siège(s) dans la pente maximale).

L'entreprise Giovanola débuta déjà les travaux dans le dessein d'équiper Verbier de cette même attache. L'Office des Transports demande cependant une attestation de fiabilité et les frères montheysans soumettent alors la pince à auto-serrage à des essais approfondis avant d'en entreprendre la construction en série. Les premiers résultats sont décevants et de nombreuses modifications sont apportées, mais sans succès. Au début de juin, il fallut se rendre à l'évidence : la pince achetée sous licence en 1949 est inapte et il faut chercher d'urgence une solution !

N'ayant plus que 5 mois pour développer une nouvelle pince (!), Marc Dumur se repose sur la base du brevet de l'attache à auto-serrage en reprenant notamment le châssis équipé de quatre galets. Les expériences faites lors des essais sur le modèle

déficient permettent cependant de déterminer quelles sont les propriétés devant être présentées par une nouvelle pince de télésiège :

1. La force de serrage de la pince sur le câble doit être : parfaitement connue et déterminée, proportionnelle à la charge de la cabine, indépendante de la pente du câble, continuellement agissante pendant le trajet ;
2. La course des mâchoires doit être suffisante pour tenir compte des variations de diamètre du câble, voire de l'épissure et de l'usure des organes de la pince ;
3. Le mécanisme de la pince ne doit comprendre ni ressort pouvant se fatiguer et se casser, ni dispositif à friction dont le coefficient de frottement ne serait pas suffisamment déterminé ;
4. Un appareil de sécurité doit vérifier si la position de la pince sur le câble ainsi que son serrage sont corrects.

Ces propriétés désirables étant ainsi fixées, une conclusion s'impose : utiliser la pesanteur pour obtenir le serrage de la pince. Le problème est donc : étant donné le poids de la cabine et de sa charge, il est nécessaire multiplier cette force verticale et la faire agir horizontalement et perpendiculairement au câble, indépendamment de la pente de ce dernier.

Le prototype d'une pince conçue suivant ces données est construit, puis soumis à des essais rigoureux dès la fin de juin 1950. Lors des essais en atelier, il est constaté qu'une cabine accrochée à un câble vertical peut supporter le poids de 9 hommes sans glisser sur le câble. Ces essais étant satisfaisants, le prototype est présenté aux ingénieurs de l'Office fédéral des transports, essayé à nouveau sur un câble vertical en leur présence, puis agréé par l'Office.

En moins d'un mois, Marc Dumur inventa et expertisa un système d'attache (!) : La pince Giovanola était née et l'explication de sa ressemblance avec la VR101 connue.



*La future ligne. Le tracé été choisi pour être le plus court, cela afin de réduire les dépenses.
(DR Téléverbier SA)*

"On aura eu tous les emmerdements" dira sans ambages Rodolphe Tissière. Le développement du nouveau système de pince repousse le montage au mois de septembre et, pour couronner le tout, il se met à neiger abondamment quelques semaines plus tard. En l'absence de route et de moyens de transports, tous les matins, Joseph Fellay, dit « des plaques », fait la trace de Médran jusqu'aux Ruinettes - il en a parfois jusqu'au ventre - afin de guider et transporter les lourdes pièces sur les épaules à l'aide d'échelles. Le câble est également hâlé à la main. Malgré les conditions, l'équipe fait corps derrière ses meneurs, qui montrent plus que l'exemple.



*La station des Ruinettes en construction.
(DR Téléverbier SA)*

Grâce à l'effort combiné, le télésiège est prêt pour l'ouverture en décembre. Les ingénieurs de l'Office fédéral des transports examinent et contrôlent les installations de ce nouveau remonte-pente et se déclarent enchantés de son fonctionnement. Après tant d'efforts, de complications et d'émotions, le télésiège est enfin opérationnel. La première remontée Giovanola est ouverte le 23 décembre 1950 ... par une panne ! Inquiets de la surcharge provoquée sur le réseau, les responsables de l'usine électrique de Champsec coupent le courant !

L'aventure de Médran est le fruit d'un fameux travail d'équipe, insiste Jean Casanova, des prêteurs locaux aux ouvriers, en passant par le constructeur et les administrateurs, qui mettent la main à la pâte. En plus du syndicat des actionnaires et des droits de passage, Louis Spagnoli assume le secrétariat ; Gilbert Roux s'occupe de la billetterie et des salaires. Le prix pour une montée alors est de 3 francs.



L'inauguration officielle a lieu le 13 janvier et est une véritable fête pour la coquette station de Verbier. Une soixantaine de personnes ont répondu à l'invitation du comité d'organisation de la journée. Elles sont transportées gracieusement par les trains du M.-O. et les autocars postaux. Sont entre autres présents MM. Troillet, conseiller d'Etat, Moulin, conseiller national, le chancelier d'Etat Roten, les colonels Marcel Gross, François Meytain, Girardet, directeur du chemin de fer de Loèche-les-Bains et administrateur de la Compagnie Martigny-Orsières, Louis Rebord, député, Louis Baillifard, président de la commune de Bagnes, les trois conseillers municipaux de Verbier et Médières, M. Louis Perrodin, conseiller et entrepreneur postal et l'écrivain Maurice Zermatten.

« Arrivés à la gare du télésiège, sous la grande forêt de Clambin, M. Dumur, ingénieur dans la maison Giovanola, de Monthey, donna quelques explications techniques, puis Mme Tissières, marraine, coupa le ruban traditionnel. Ensuite, chacun s'installa sur les petites cabines multicolores qui font penser aux balançoires de notre enfance, lors des fêtes foraines. Puis on s'élève, dominant les sapins enneigés, et le transport est si doux que les personnes les plus craintives peuvent se confier aux jolies cabines à deux places sans aucune appréhension. A mesure que l'on monte, la vue s'étend de plus en plus. Après 11 minutes, nous voilà au point terminus, sur l'alpage du Vacheret. Le vaste panorama que l'on a de là-haut est décrit en détail par M. Rodolphe Tissières, président du conseil d'administration, grand alpiniste. »



La nouvelle remontée de Verbier. Bien qu'étant largement appelée et décrite comme un télésiège, cette installation était en somme une télécabine par la construction des cabines et la disposition des sièges. Nous pouvons donc considérer ce téléporté comme étant la première télécabine monocâble de Suisse ! La première remontée à cabines débrayables de Suisse était bicâble et fut ouverte 6 mois plus tôt à Crans-Montana.

(Collection Julien Beaud - DR Perrochet Lausanne)

« M. le chanoine Faromet, après une allocution de circonstance, procéda à la bénédiction du télésiège. M. Tissières remercia ensuite M. Maurice Besson, président de la société de développement, l'initiateur principal de l'œuvre, et tous ceux qui furent les pionniers de cette construction. Il eut des mots de reconnaissance pour les autorités bourgeoises de Bagnes et la maison Giovanola ainsi que pour les entrepreneurs et ouvriers de la région. Tous collaborèrent à l'ouvrage avec cœur et intelligence.

Après un apéritif apprécié, chacun reprit le chemin du retour soit en ski, soit par le télésiège. Une excellente raclette, précédée d'une assiette Valaisanne, fut servie au Sport-Hôtel où quelques brefs discours furent prononcés par MM. Troillet, un skieur de la première heure, Meytain président de la section Monte-Rosa du Club Alpin Suisse, Giovanola, qui remercia tous les techniciens, ouvriers et collaborateurs de la maison qui se sont sacrifiés pour mener à bien ces travaux, Monnet, rédacteur en chef de la «Tribune de Lausanne», Isler, président de la section de Jaman du C. A. S. propriétaire de la cabane du Mont-Fort, Baillifard, président, Louis Perrodin. Ce fut ensuite la dislocation générale et le retour en plaine après avoir joui là-haut de beaux instants, avec un soleil éblouissant. »

Le lendemain, dimanche, le télésiège fut assiégé par les skieurs et par nombre de personnes ne faisant pas de ski mais qui montèrent pour jouir du spectacle des montagnes enneigées, s'étendant au loin.



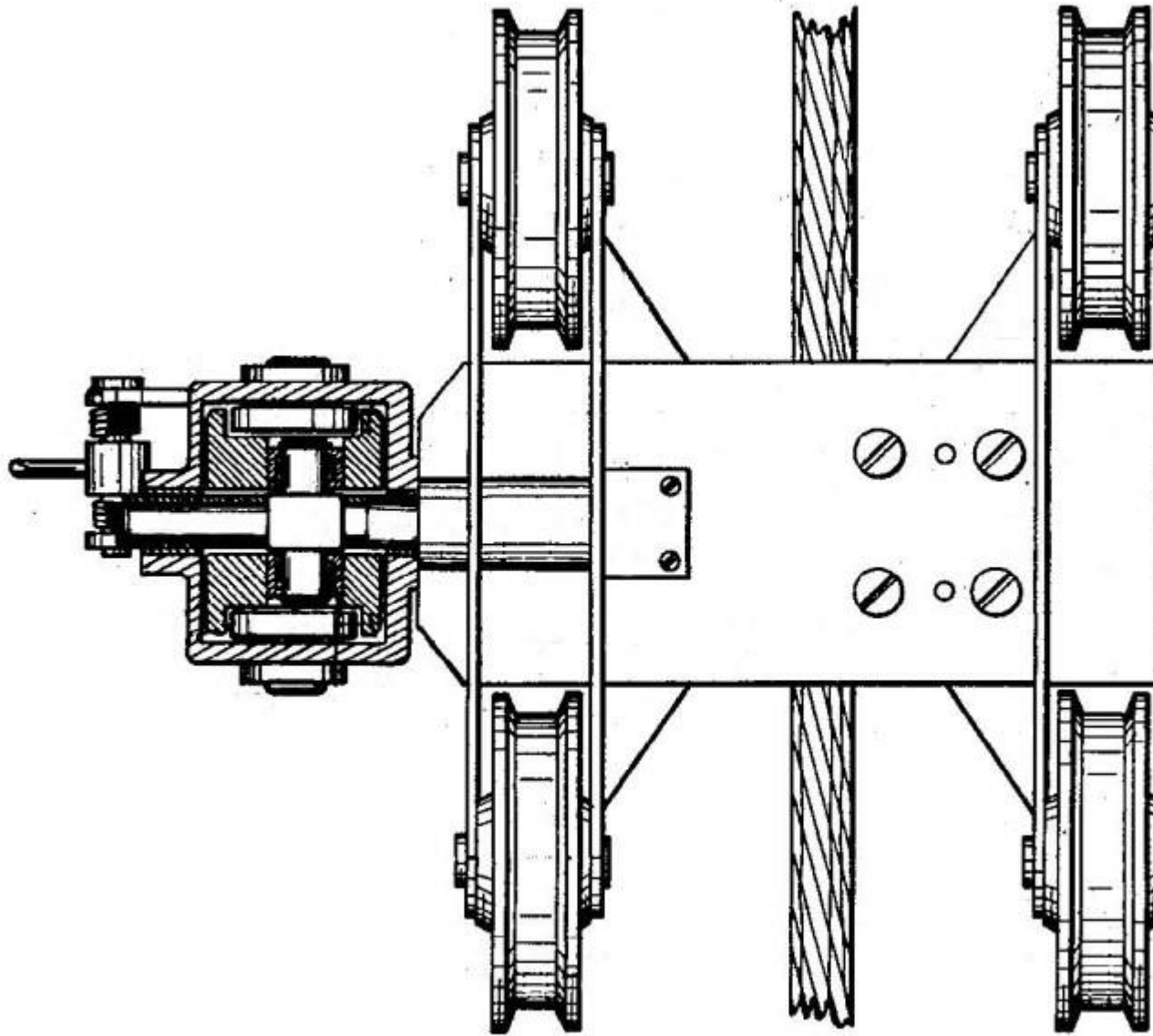
(DR Téléverbier SA)

La pince Dumur/Giovanola

La pince de manufacture Giovanola utilise l'accélération gravitationnelle agissant sur la masse de la cabine et de sa charge pour y transmettre la force au câble suivant la seconde loi de Newton $F = m \cdot a$. Il a été constaté qu'une cabine accrochée à un câble vertical pouvait supporter le poids de 9 hommes sans glisser !



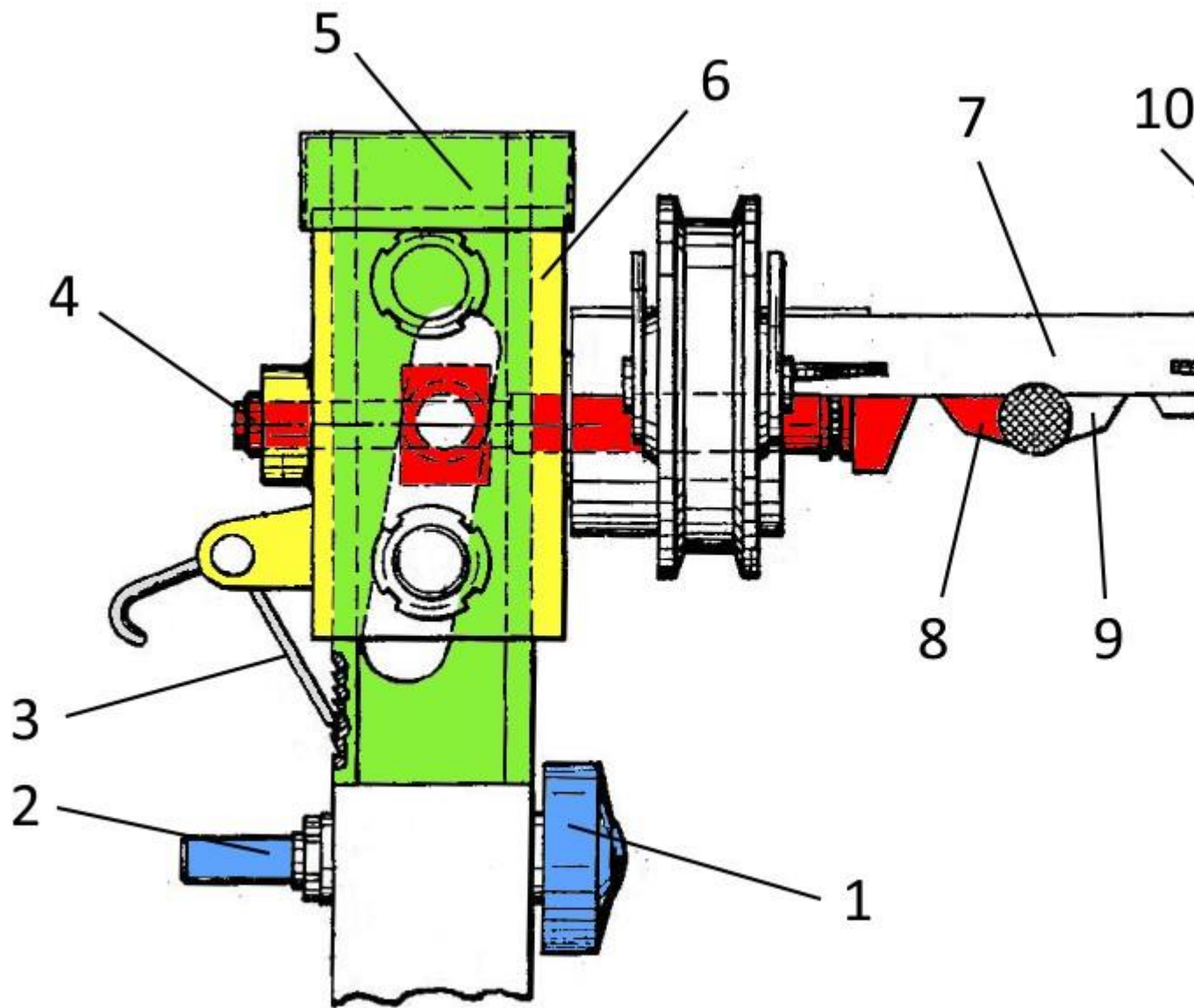
*La conception de la pince n'autorise pas le passage de pylônes compressions conventionnels.
Un rail de guidage permet au châssis de rouler, en dégageant légèrement le câble des galets.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



Vue supérieure. Le passage du câble sous le châssis est la cause de l'utilisation de rails de guidage.

La force de serrage de la pince est donc proportionnelle à la pente de la coulisse oblique et au poids de la cabine et de sa charge. Elle n'est pas affectée par les changements de pente du câble car la tige qui transmet la force horizontale à la mâchoire mobile est centrée.

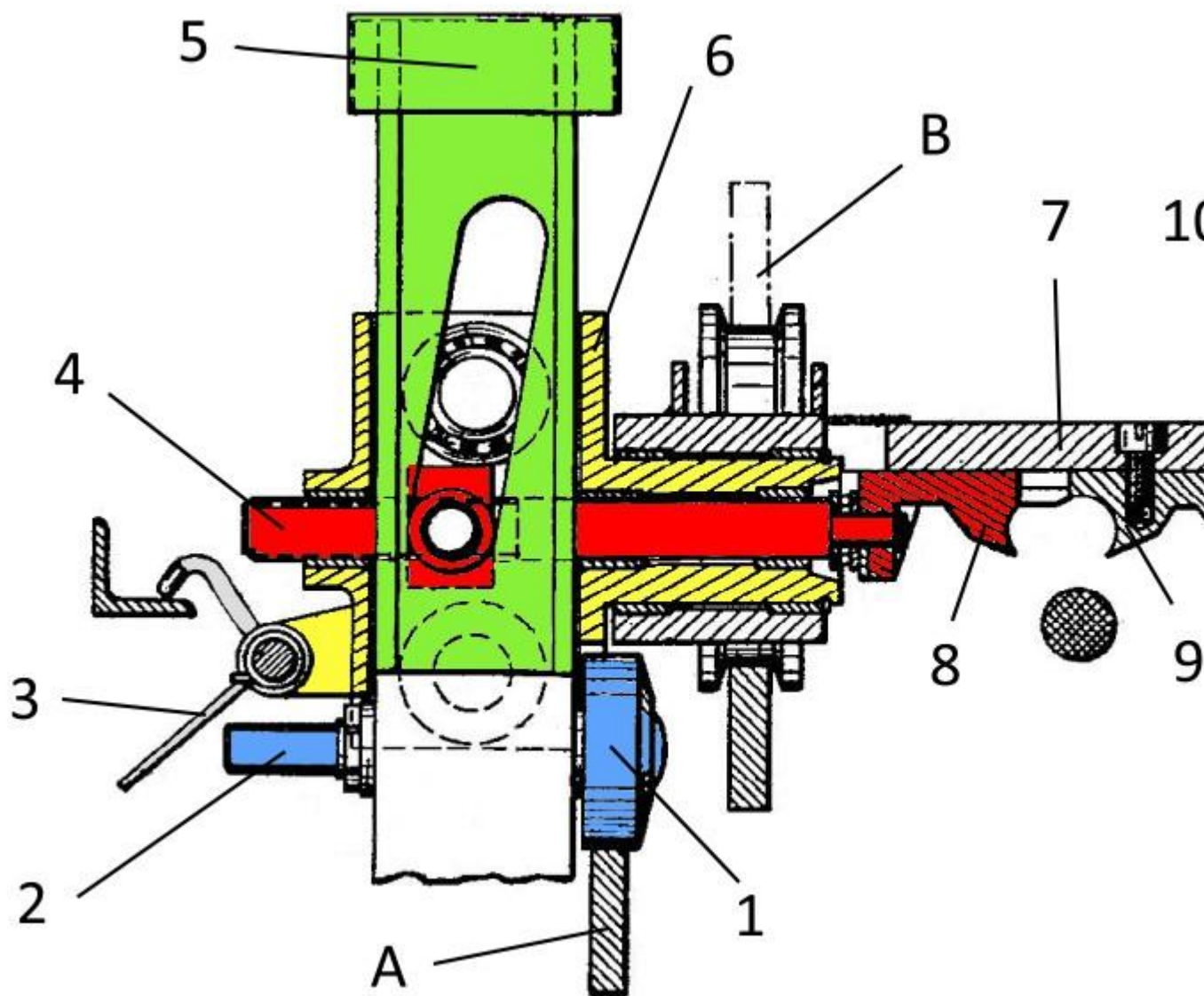
A Verbier, la pente de la coulisse oblique est de 1 :6. Il en résulte une sécurité effective minimale contre le glissement de 2.5 à 3 sur la pente maximale du câble.



Pince fermée.

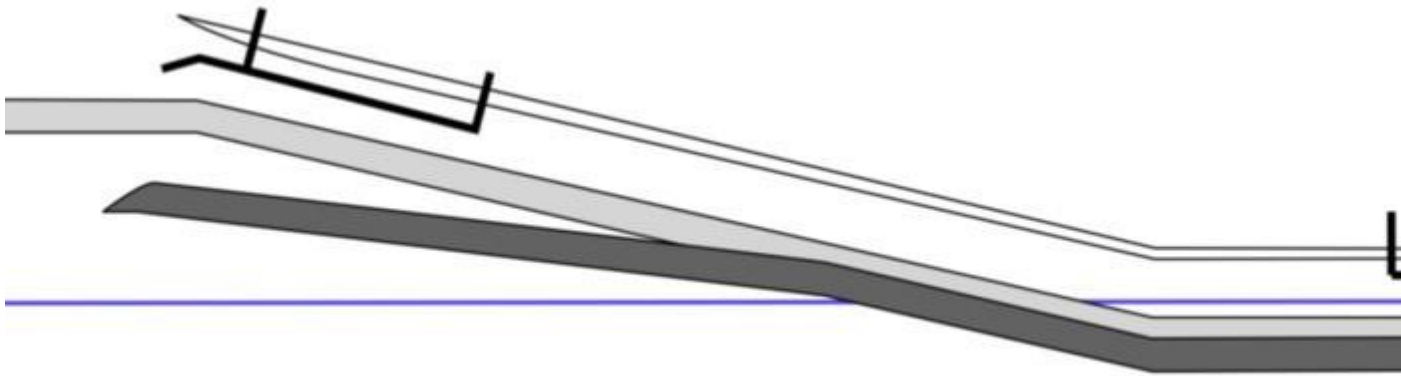
La pince «Giovanola», brevet suisse 286312, comprend les organes suivants :

En position fermée, l'axe (2) du galet d'ouverture de la pince (1), fixé à la partie supérieure de la suspension, est verrouillé par un verrou (3), agissant sur le prolongement de l'axe du galet d'ouverture et empêchant la tige de suspension de se déplacer verticalement. La tête (6) pouvant pivoter autour d'un axe horizontal perpendiculaire à celui du câble, dans un palier, faisant corps avec le châssis de la pince, guide une glissière verticale avec une coulisse oblique (5), prolongeant la suspension. Une mâchoire mobile (8), prenant appui sur la coulisse oblique par l'intermédiaire d'une tige horizontale centrée (4), transmet la force verticale sur le câble retenu par la mâchoire opposée fixe (9). Un châssis (7) avec galets de roulement (10) guide la mâchoire mobile verticalement.



Pince ouverte.

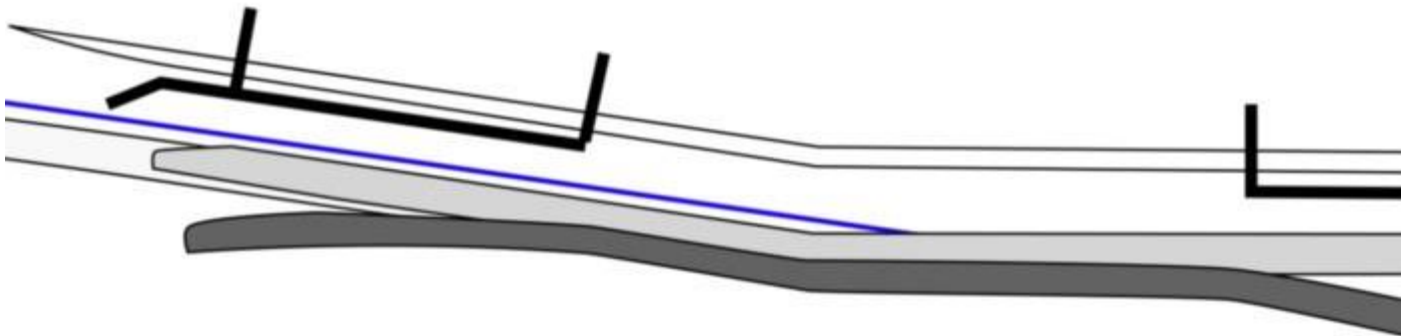
Lors de l'accrochage et du décrochage, le galet d'ouverture fixé à la suspension (1) s'engage sur un rail (A), il soulève la cabine et, supprimant l'action de la pesanteur, ouvre la pince (8) en faisant agir la coulisse (5) oblique en sens inverse. Le verrou (3), fixé à la tête de guidage pivotante, empêchant la suspension (2) de remonter et par conséquent la pince de s'ouvrir, un rail de déverrouillage le met hors d'action lors de l'embrayage et du débrayage. Le verrou est destiné à empêcher une ouverture inopinée de la pince pendant le trajet au cas où, par exemple, une cabine vide serait soulevée par un ouragan. Un rail supérieur (B) et inférieur (C) retient le châssis (7) afin d'éviter que ce dernier suive le mouvement vertical engendré par le rail d'ouverture (A). Lors du retrait du câble des mâchoires, la coulisse, en l'absence d'obstacle, descend jusqu'à la butée.



Lanceur en gare amont.

La pince, avant d'embrayer, verra son verrou de sécurité (3) s'ouvrir par l'effet d'un rail (noir) sur son extrémité. Au même point, le rail d'ouverture (gris foncé) soulève le galet (1) permettant ainsi l'ouverture de la mâchoire. Une fois le câble positionné, le rail d'ouverture se retire, serrant et solidarissant ainsi la mâchoire mobile contre le câble. Une fois ces enchaînements réalisés, le verrou se repositionne sécurisant à nouveau l'ouverture.

Le ralentisseur propose une manœuvre similaire dans le sens inverse.

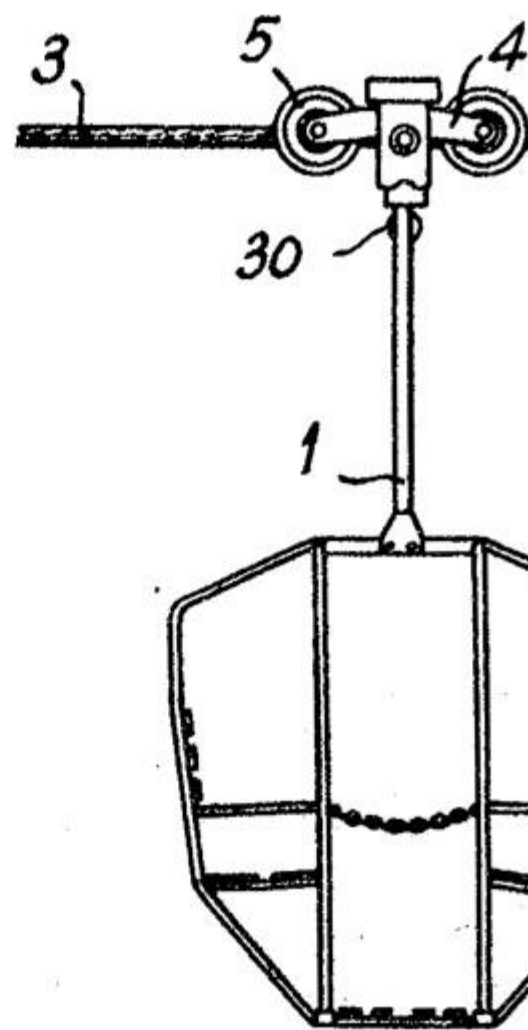
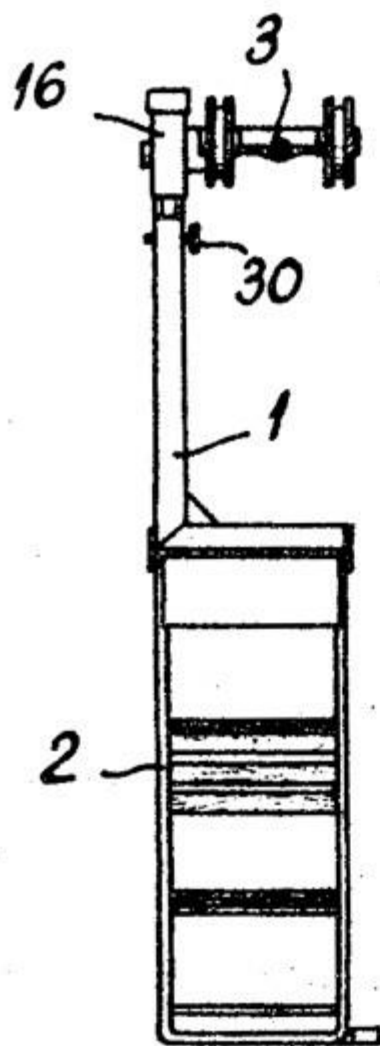


Ralentisseur en gare amont. Contrairement aux futures installations de manufacture Giovanola, le ralentisseur n'est ici pas équipé de pente, la faible vitesse des cabines permettant une décélération par perte d'énergie cinétique.

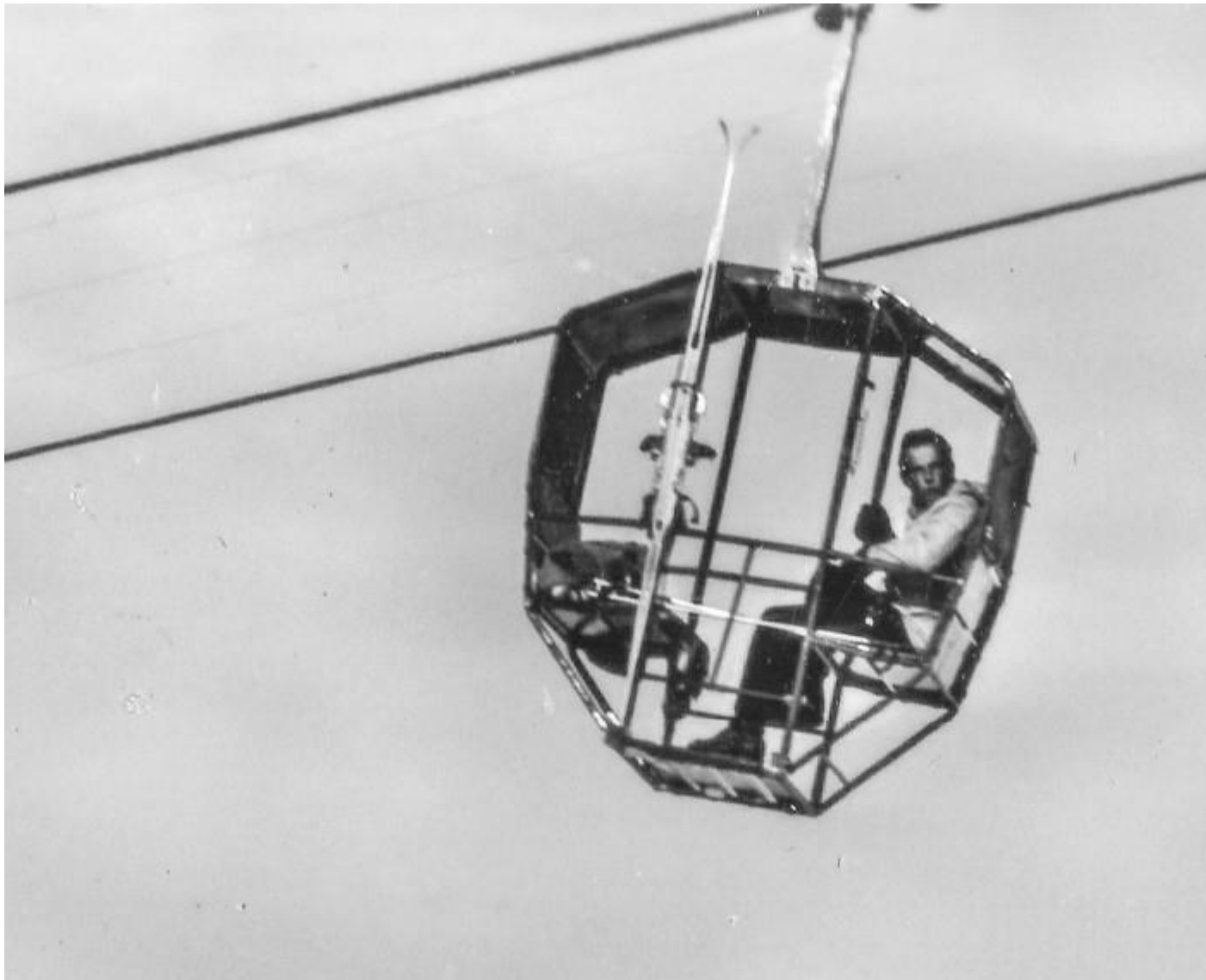
Les cabines

Les soixante-quatre cabines, de couleur jaune, rouge, violette et bien d'autres, sont construites sur une base de tige en métal légère, permettant alors une masse de "seulement" 130 kilogramme. Des bâches de protections découvrables sont disposées à l'avant ainsi qu'à l'arrière de la cabine afin de couvrir les passagers. Les deux sièges sont disposés l'un face à l'autre optimisant la largeur des cabines, ce qui permet une largeur de voie de 3 mètres.

Les ouvertures latérales, la faible structure utilisée ainsi qu'une touche d'inspiration Von-Rollienne créèrent une confusion entre ces cabines et les sièges utilisés par les VR101, expliquant probablement l'utilisation courante mais néanmoins erronée de "télé-siège" au lieu de "télé-cabine".



Une cabine (2) est liée au câble (3) grâce à une suspente (1). L'attache débrayable (16) se désolidarise par l'intermédiaire d'un galet d'ouverture (30). Un châssis (4) composé de galets de roulement permet un déplacement sur rail.



*Une cabine vue de profil.
(Collection Julien Beaud - DR Perrochet Lausanne)*



Cadre de trois quarts.
(Collection Julien Beaud - DR Perrochet Lausanne)



*Lors de la saison hivernale, un porte-skis est installé sur la face latérale extérieure.
(Collection Julien Beaud - DR Darbellay Martigny)*

Caractéristiques techniques

- Type : télécabine monocâble débrayable
- Constructeur : Ateliers de Construction Giovanola Frères SA Monthey
- Mise en service : 23 décembre 1950
- Inauguration : 13 janvier 1951

- Altitude aval : 1528.51 mètres

- Altitude amont : 2192.71 mètres
- Dénivellation : 663.57 mètres
- Longueur horizontale : 1476.32 mètres
- Longueur oblique : env. 1630 mètres
- Pente moyenne : 45%
- Pente maximale : 78%

- Vitesse du câble : 2.5 mètres par secondes
- Débit maximal : 400 personnes par heure
- Durée du trajet : env. 10 minutes 50 secondes
- Cadencement : 18 secondes (45 mètres entre les cabines)

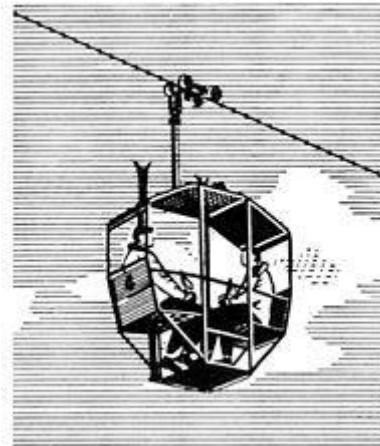
- Capacité des cabines : 2 places assises
- Nombre de cabines : 64 cabines ouvertes + 1 benne à marchandises
- Poids d'une cabine à vide : 130 kg
- Attache : pince débrayable à gravité Dumur/Giovanola

- Nombre de pylônes : 30 (3 compressions)
- Type : Tubulaire en forme de croix
- Composition : fût en tôle
- Balanciers : 4 ou 8 galets de 250 mm chacun

- Fabricant du câble : Trulay Brugg
- Type de câblage : Seale parallèle
- Câble porteur-tracteur : diamètre 28,5 mm
- Composition : 102 fils d'acier et une âme en chanvre
- Poids par mètre : 2.88 kg/m
- Charge maximale sous exploitation : 9 tonnes
- Charge de rupture effective : 50 tonnes
- Charge de rupture sous test : 57.9 tonnes

- Motorisation électrique (aval) : 135 chevaux
- Type de poulie motrice : 3 gorges
- Constructeur réducteur : Radicon et engrenage à denture Maag

- Poulie de renvoi (amont) : 3 mètres de diamètres
- Contrepoids : 18 tonnes
- Câble de liaison poulie-poids : câble souple de 47 mm de diamètre



De Mondzeu à la Croix-des-Ruinettes

Situation

A 1500 mètres, dominant la vallée de Bagnes, épaulé par des montagnes qui barrent la route aux courants froids, s'étale un vaste plateau regardant vers le sud d'où lui vient à profusion le soleil et la lumière. C'est sur cette grande terrasse naturelle et dans ce cadre reposant et calme que s'étend la station de Verbier avec ses hôtels et ses innombrables chalets. C'est, pour les vacances, le lieu de prédilection des sportifs comme des gens qui ont besoin de

repos et qui rêvent de lumière, d'altitude et de clarté.

Au-delà du village et un peu plus à l'est, se cache à travers les sapins la ligne d'une télécabine, que les constructeurs dissimulèrent si habilement dans la forêt, où volent de petites cabines bariolées grim pant à l'assaut de la Croix des Ruinettes — la station d'arrivée — vainquant ainsi continuellement la montagne.



*Le plateau avec au bas Verbier, appelé désormais
Verbier-Village, et le pâturage nommé Verbier-Station.
(Collection Julien Beaud - DR Dany Verbier)*



*On se rapproche du centre de la nouvelle station et apercevons la route de Mondzeu nous guidant au départ du téléporté.
(Collection Julien Beaud - DR P. Zaugg Soleure*



*La station aval et sa ligne à travers les sapins.
(Commune de Bagnes - DR Gyger & Klopfenstein Adelboden)*

Gare aval Mondzeu (1528 m)

Une fois connaissance faite, nous nous dirigeons vers la station de départ qu'abrite un chalet comme les autres, bâti au pied de la montagne, à 1528 mètres d'altitude. Une base en pierre surélève la construction faite de poutres et de planches en bois, abritant de part et d'autre la mécanique de la télécabine. Une jolie toiture typiquement montagnarde recouvre alors le tout, permettant ainsi à l'ensemble une parfaite intégration dans le paysage.

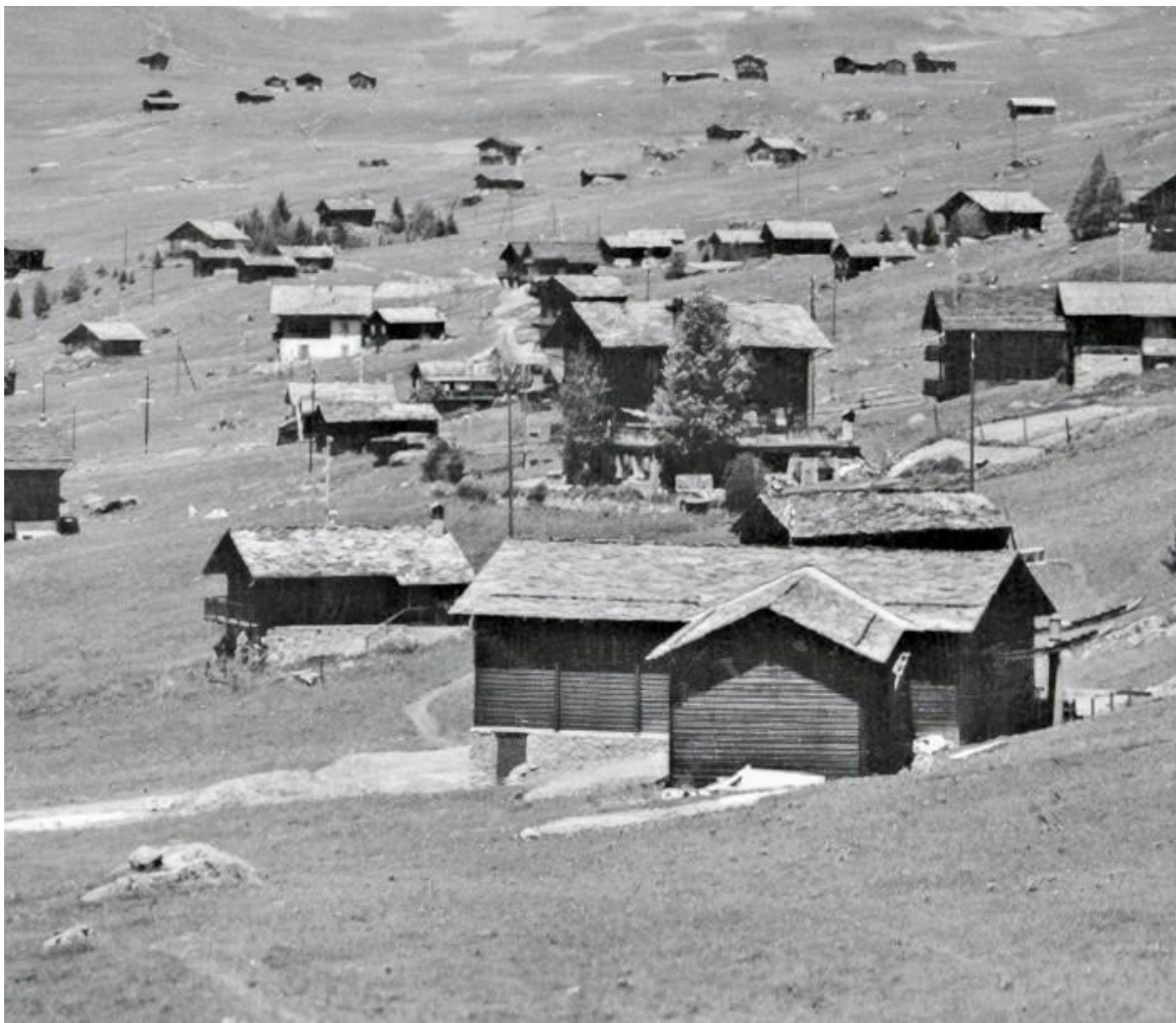
Au-devant de cette belle gare est aménagée une modeste place afin d'y stationner les automobiles ou permettre à l'autocar de faire un demi-tour avant de repartir en direction du village.



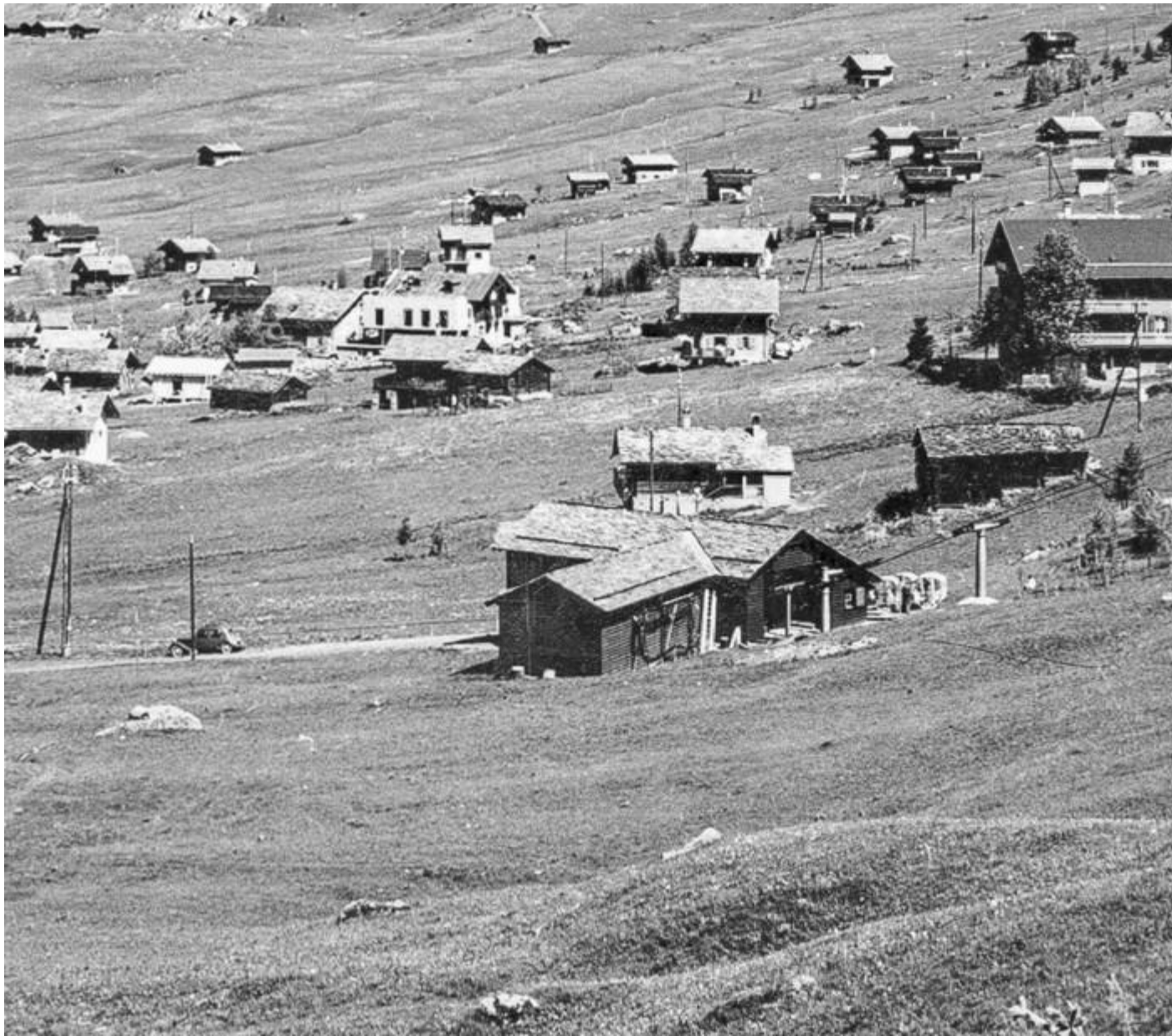
*La station de départ et la ligne. Un escalier mène les futurs voyageurs aux deux entrées ;
la porte de gauche conduit préalablement les clients aux guichets.
(DR Denis Bertholet, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Des voyageurs et leurs automobiles sur la plateforme aménagée.
(DR)*



*La gare vue depuis le sud dans un village encore vierge de toute construction en béton.
(DR Commune de Bagnes)*



*Vue plus en amont.
(DR Commune de Bagnes)*



*Cadre en plongée depuis la forêt.
(Collection Julien Beaud - DR Perrochet Lausanne)*



*Une cabine venant de quitter le départ et un paysage resplendissant.
(Commune de Bagnes - DR Gyger & Klopfenstein Adelboden)*



*Après quelque temps, nous apercevons une cabine sur le brin descendant.
(Commune de Bagnes - DR Gyger & Klopfenstein Adelboden)*



*Cadre depuis la lisière de la forêt.
(Commune de Bagnes - DR Darbellay Martigny)*

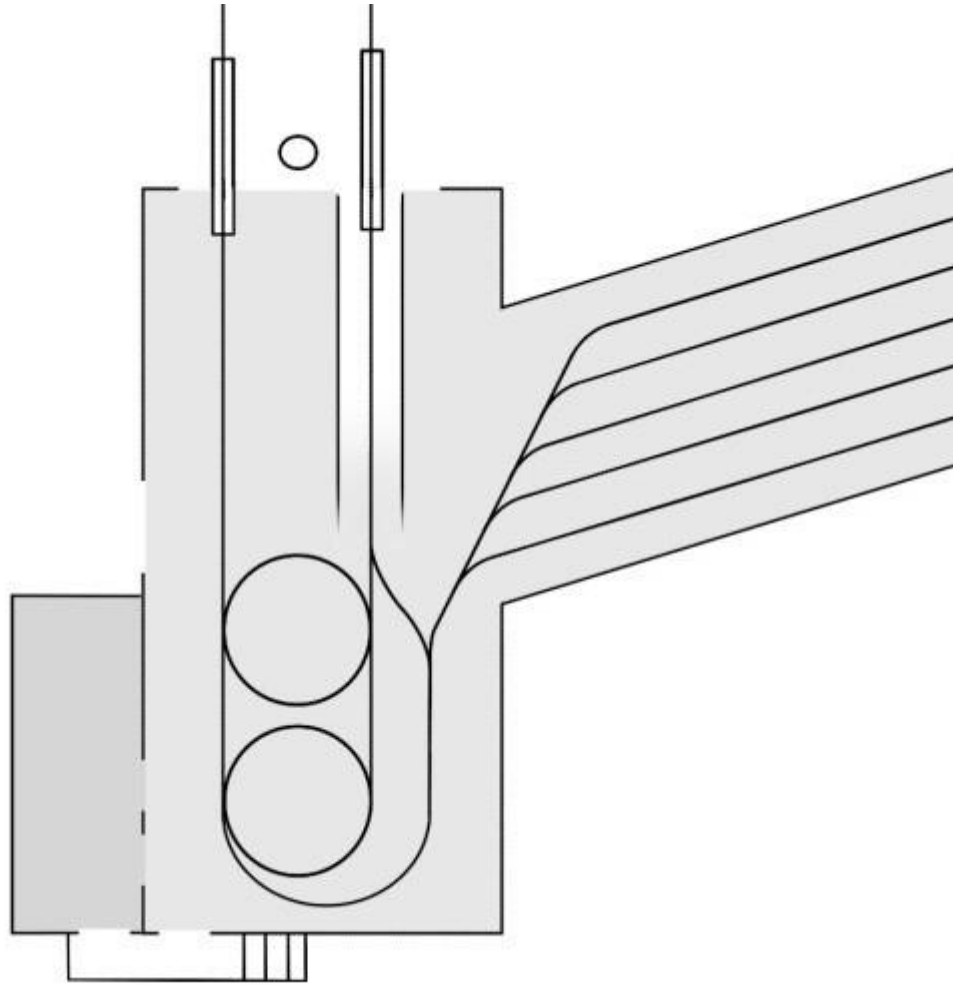


*La première partie de la ligne.
(Collection Julien Beaud - DR Perrochet Lausanne)*



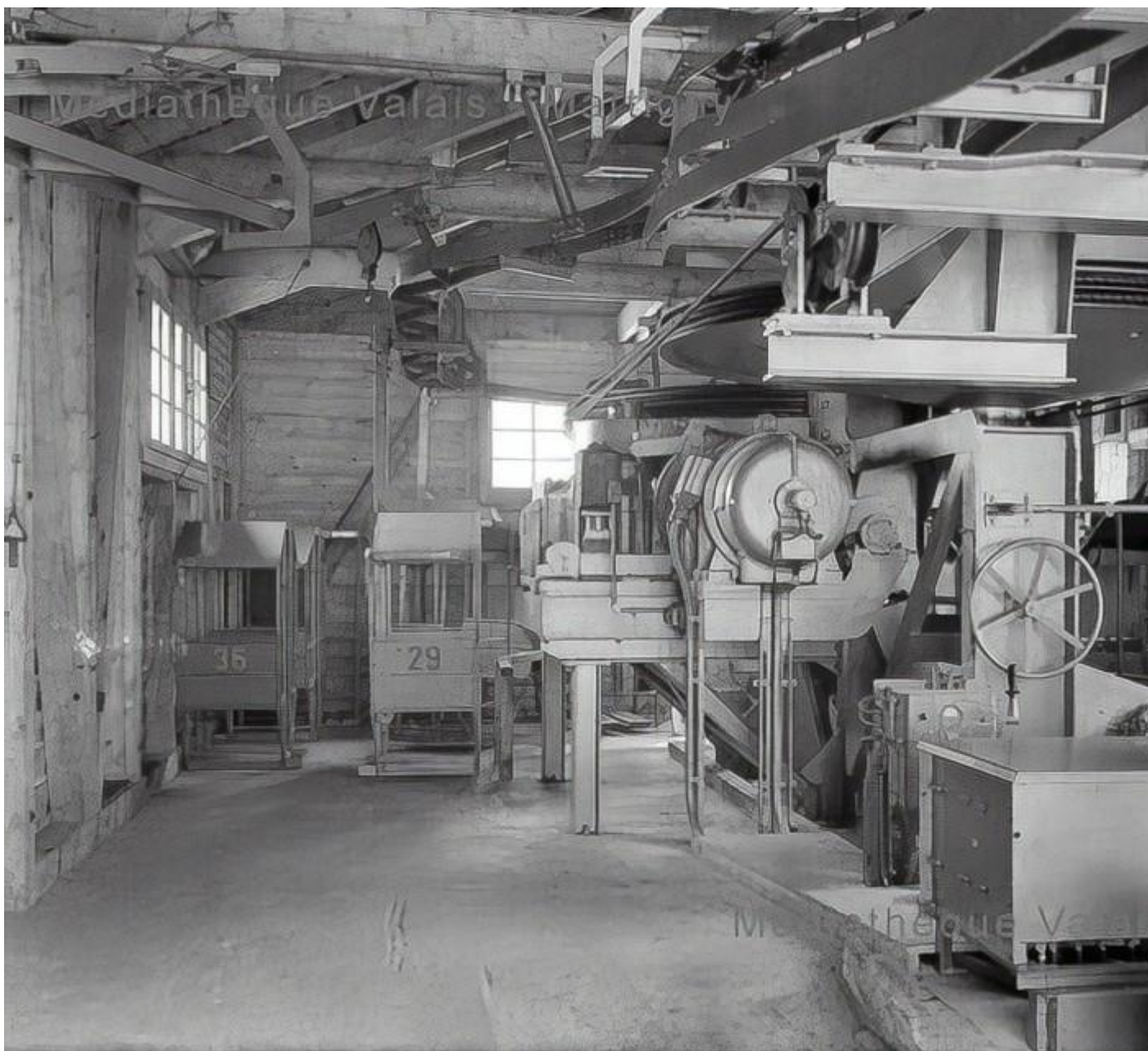
*Ici, aux abords de la forêt, où un jour d'affluence,
dansent de petites cabines multicolores.
(Commune de Bagnes - DR Gyger & Klopfenstein Adelboden)*

La gare est composée d'un bâtiment principal où se logent la caisse et l'embarquement ainsi que d'une construction oblique annexe logeant les cinq voies de garages. Une quarantaine de cabines peuvent être stationnées à travers les multiples rails de circulation soutenus par une charpente en bois.



Plan schématique de la station inférieure.

L'embarquement ainsi que le débarquement se font sur le brin descendant, peu avant le contour. Les passagers venant des Ruinettes quittent la gare par une large porte située au-devant des guichets, cela optimisant au mieux le débit.

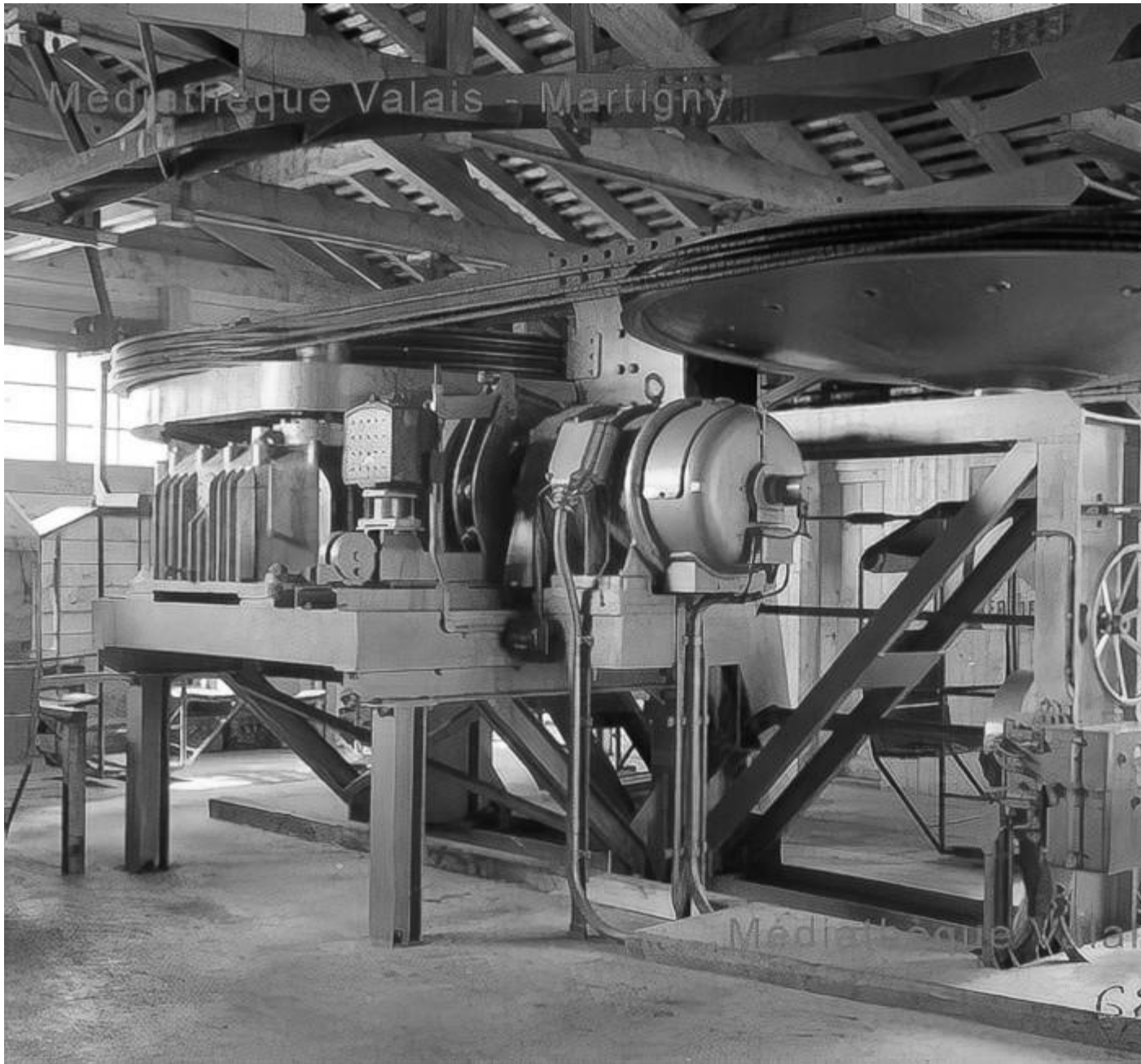


*Vue interne globale. L'aiguillage raccordant les voies de stationnement au circuit est manié par à l'aide d'une corde et d'un étrier. Nous apercevons au haut de l'image la première partie du lanceur ainsi que le rail de déverrouillage de la pince.
(DR Charles Paris, Médiathèque Valais - Martigny)*

La station motrice se trouve, malgré les inconvénients de cette disposition, à l'extrémité inférieure du tracé, en vue de faciliter l'exploitation.

Le treuil se compose d'un moteur électrique de 135 chevaux entraînant la poulie motrice à 3 gorges par l'intermédiaire d'un réducteur Radicon à vis sans fin et d'un engrenage à denture Maag. La poulie motrice à 3 gorges a été choisie, de préférence à la poulie à gorge garnie, en raison de l'effort périphérique à transmettre, et parce que le délai fixé ne permettait pas de faire des essais avec des garnitures diverses.

Le support moteur est équipé de deux freins. L'un freine automatiquement dès que le moteur ne reçoit plus de courant électrique. L'autre est un frein de secours à main agissant directement à l'intérieur de la couronne dentée fixée à la poulie motrice. La vitesse du câble est de 2,50 mètres par seconde. Un interrupteur à force centrifuge actionne le frein automatique dès que cette vitesse dépasse 3 mètres par seconde.



*Vue rapprochée sur le treuil moteur. Le volant disposé sous la poulie retour consiste en un frein de secours manuel.
(DR Charles Paris, Médiathèque Valais - Martigny)*

Ce treuil est tout à fait singulier et non moins unique pour cette première installation de manufacture Giovanola. Nous remarquons la ressemblance particulière de la technique avec un télésiège Von Roll 101 : la mise en place de deux poulies afin de permettre une meilleure adhérence du câble sur la poulie motrice ainsi que l'utilisation uniquement de métal pour soutenir le treuil au complet.

Le câble élaboré, par Trulay Brugg, au câblage Seale parallèle, et au diamètre de 28.5 mm, est composé de 102 fils d'acier et d'une âme en chanvre. Il pèse 2,88 kg par mètre et sa charge maximum est de 9 tonnes en service. Lors des essais faits à Zurich, un tronçon de ce câble s'est rompu sous une charge de 57,9 tonnes bien qu'il ait une résistance à la rupture effective de 50 tonnes

Les solutions choisies pour le reste de l'installation ont été imposées au constructeur par les conditions locales et par le délai très court fixé par la Société du télésiège.



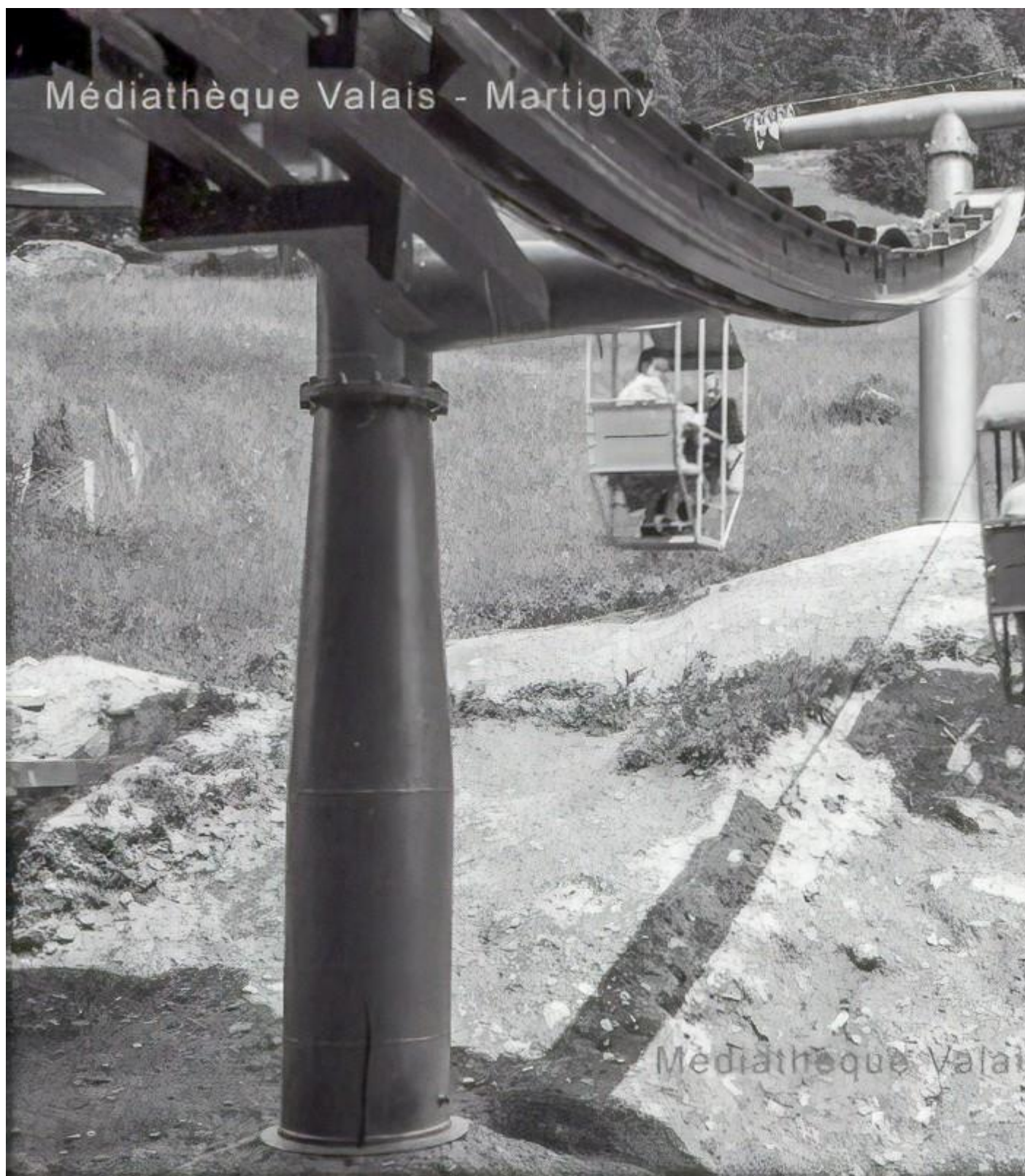
*Les multiples voies de garage dans le bâtiment annexe.
(DR Charles Paris, Médiathèque Valais - Martigny)*

Les cabines roulant sur les voies des stations sont amenées sur le câble, à la même vitesse que celui-ci, par une rampe de lancement. Ce système a été choisi, de préférence à la catapulte, en raison de sa simplicité.

Sitôt les cabines accouplées au câble, le serrage correct de leur pince est contrôlé par deux appareils de sécurité. Le premier, placé latéralement, est un volet avec une entaille où doit passer le prolongement de l'axe du galet d'ouverture de la pince. Si la pince est accrochée correctement, le prolongement passe sans autre et la cabine continue sa course.

Si, pour une raison ou une autre, la suspension de la cabine est restée coincée, le verrou ne peut se rabattre ; il touche le volet au-dessus de l'entaille, le volet pivote, coupe le courant du moteur et serre le frein automatique. De même, si un organe de la pince est mal réglé, usé ou cassé, la suspension descend trop bas, touche le volet en dessous de l'entaille et débranche le moteur.

Le second volet de sécurité est placé sous le câble. Il consiste en un gabarit ayant la forme des mâchoires en position de serrage. Si le câble ne se trouve pas correctement placé entre les mâchoires ou la mâchoire mobile est restée ouverte, ce volet débranche le moteur et arrête le télésiège. Un troisième volet du même genre, placé à l'entrée de chaque station, arrête également le télésiège au cas où une pince ne se décrocherait pas du câble.



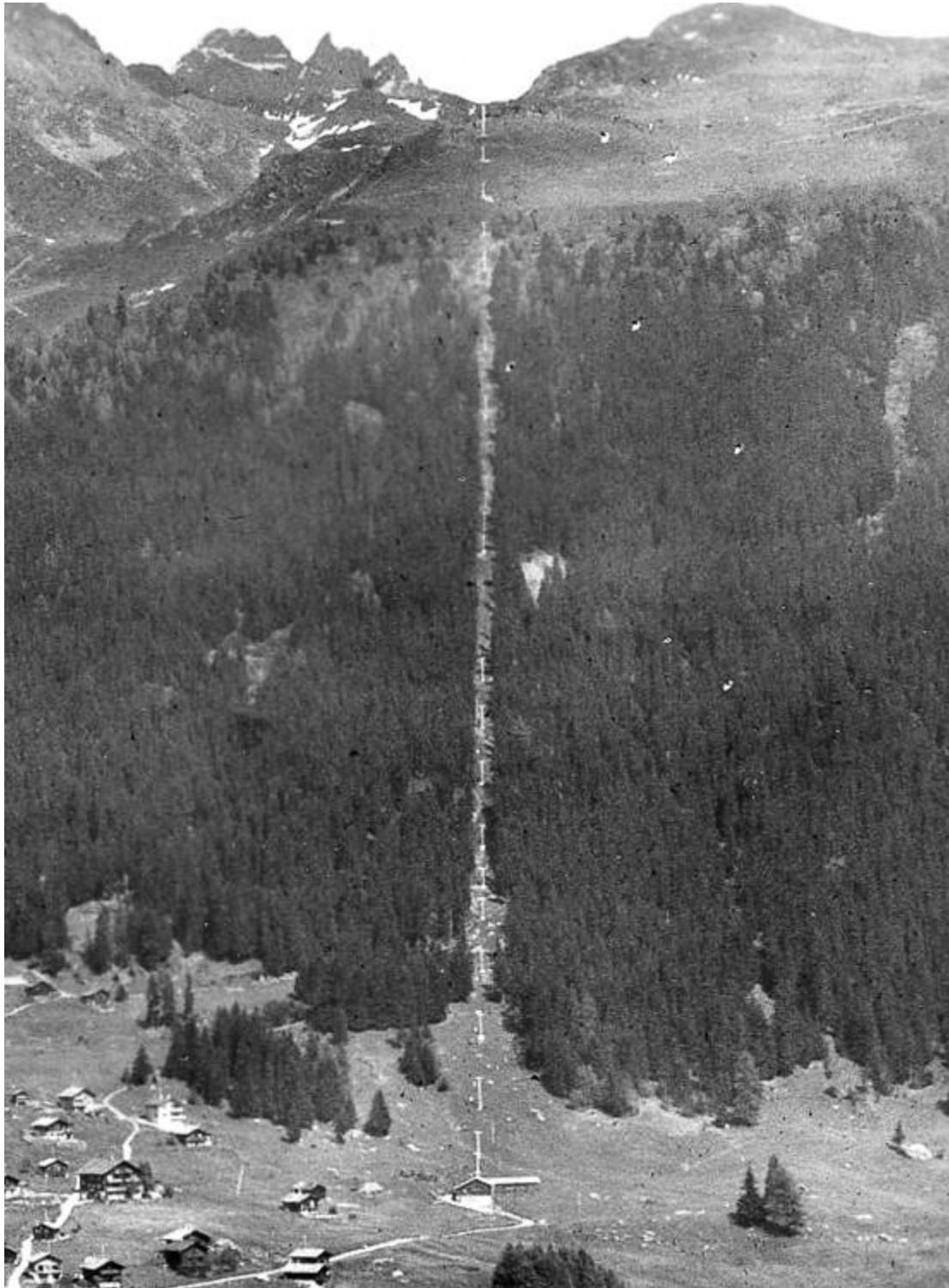
Cabine en ligne, juste après le passage du pylône de compression en sortie de gare aval. Un fossé a été creusé pour permettre le passage des cabines.

(DR Charles Paris, Médiathèque Valais - Martigny)

Ligne

La ligne du téléporté a une longueur de 1476.32 mètres, mesurée horizontalement entre les façades des stations. La dénivellation est de 663.57 mètres, établissant une pente moyenne du câble est de 45 %, sa pente maximale est néanmoins de

78%. Soixante-quatre cabines aux multiples couleurs, ouvertes à deux places, entraînées sur le câble à la vitesse de 2,5 m/sec et distantes de 45 m (cadencement de 18 secondes), permettent de transporter 400 personnes à l'heure à la montée et autant à la descente.



*Vue aérienne présentant la totalité de la ligne.
(DR)*

L'entreprise Giovanola maîtrisant parfaitement l'art de chaudronnerie, équipe tout naturellement la ligne d'ouvrages élaborés selon cette technique industrielle.

Trente pylônes tubulaires, en forme de T ou de croix, sont répartis d'après le terrain et la tension du câble entre les deux stations. Ils sont composés d'un fût en tôle, de section circulaire, dont la partie inférieure est encastrée dans le massif de fondation. Une traverse de tête (ou plus représentatif deux bras), tubulaire également, porte à ses deux extrémités les

balanciers complètement articulés des trains de 4 ou 8 galets de 250 mm de diamètre au-dessus desquelles le câble roule.

Les colonnes sont curieusement numérotées de haut en bas, c'est pourquoi le premier pylône de compression en sortie de gare a le chiffre "30" inscrit. Toutefois, pour des raisons de simplifications, le reportage les cotera de bas en haut.



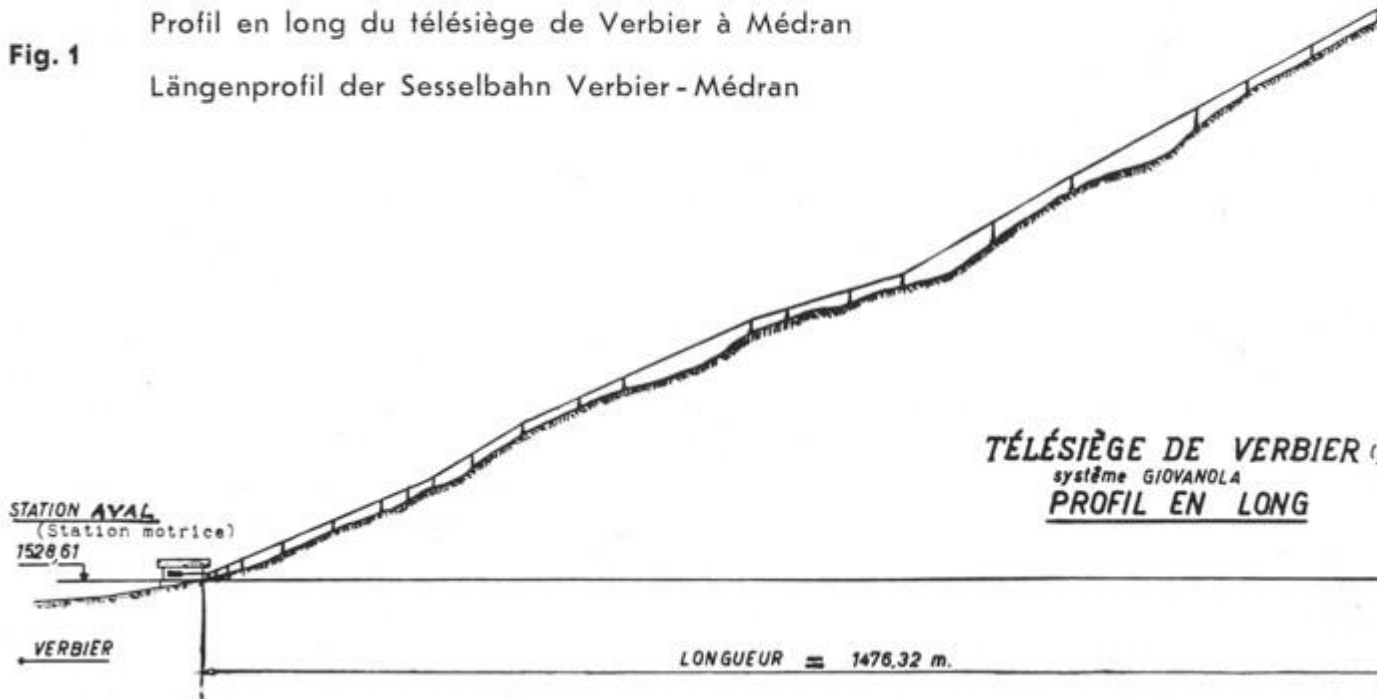
*Cadre sur les balanciers.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*

Le profil du terrain a exigé deux pylônes de pression pour ramener le câble à une hauteur convenable de 8 mètres et assurer la permanence de son appui sur les galets. Contrairement aux pylônes de support, les pylônes de pression sont munis de rails sous lesquels les cabines roulent, en dégageant légèrement le câble des galets articulés par paires.

Fig. 1

Profil en long du télésiège de Verbier à Médran

Längenprofil der Sesselbahn Verbier - Médran



Vue en profil de la ligne.



*La télécabine de Médran et son étrange allure attise la curiosité.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Une cabine venant de quitter la gare s'apprête à un voyage de 10 minutes.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Cadre quelque peu similaire présentant la première partie de la ligne.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



Autre vue.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)



*Une cabine ayant dépassé le quatrième pylône.
(DR Roland Muller, Médiathèque Valais - Martigny)*



Et s'éloignant lentement.
(DR Roland Muller, Médiathèque Valais - Martigny)



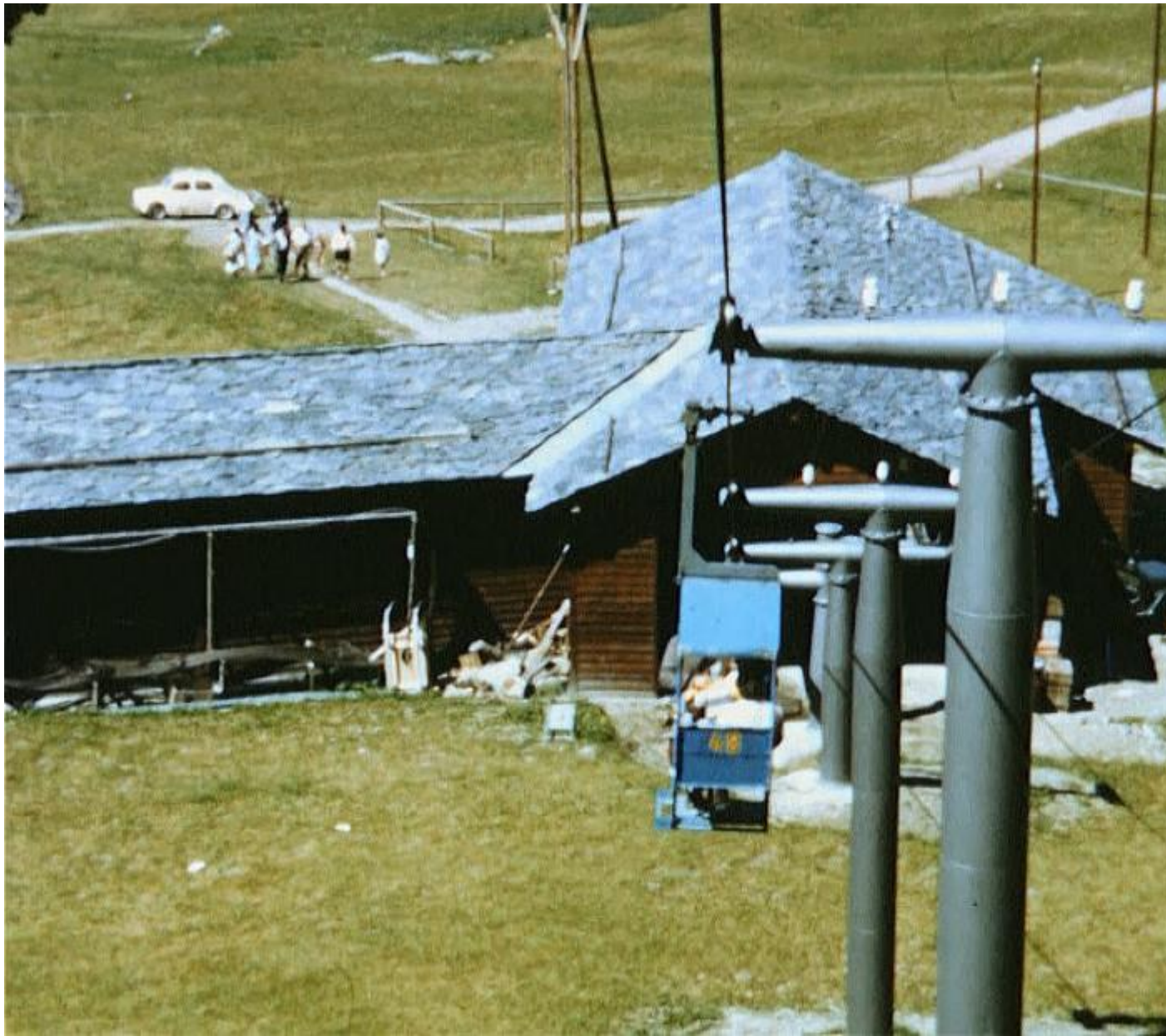
*Plan depuis le brin descendant.
(DR Denis Bertholet, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Nous quittons pour de bon la station de départ.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Après le passage sous le troisième pylône, la vue se découvre gentiment.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Plongée sur le pylône n°4.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Portée entre le cinquième et sixième pylône.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Pour admirer enfin la gare à son complet.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Nous continuons notre vol et dépassons le pylône n°6.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*La forêt nous entoure enfin.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Le huitième pylône précédant le second pylône de compression de la ligne imprimant une pente plus prononcée.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Après le passage du treizième pylône, la pente retrouve une certaine normalité.
La gare disparaît lentement au profit des sapins et de la montagne
(DR Christiane Guillet, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Longue portée pour y survoler un fossé.
(DR Christiane Guillet, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Les rares espaces entre les innombrables sapins nous dévoilent Bruson et les imposantes Aiguilles Dorées.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Nous quittons enfin la forêt pour découvrir au loin le plateau de Verbier.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Le troisième pylône de compression ayant rétabli une forte pente, nous quittons les sapins par une forte déclivité.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Le voyage se poursuit et les nombreux pylônes s'éloignent au fil du temps.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



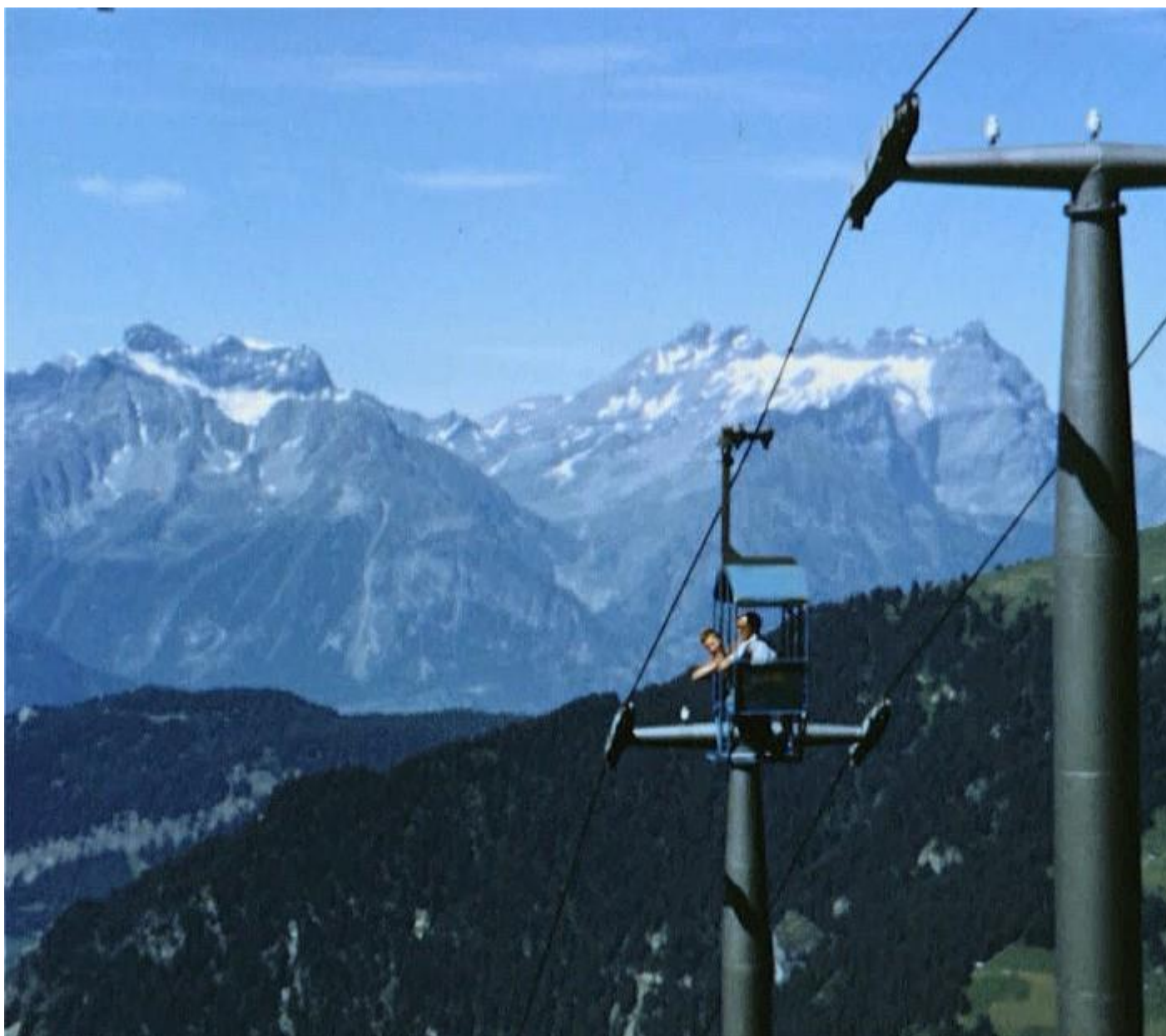
Courte portée.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)



*Nous dépassons les quelques pylônes restants avant l'arrivée.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Notre vol se termine bientôt.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*La télécabine et les Dents-du-Midi.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Les derniers pylônes rétablissent l'horizontalité de la pente.
(DR Roland Muller, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Une cabine sur le pylône n°31, avant-dernier pylône, depuis la gare amont.
(DR Roland Muller, Médiathèque Valais - Martigny)*



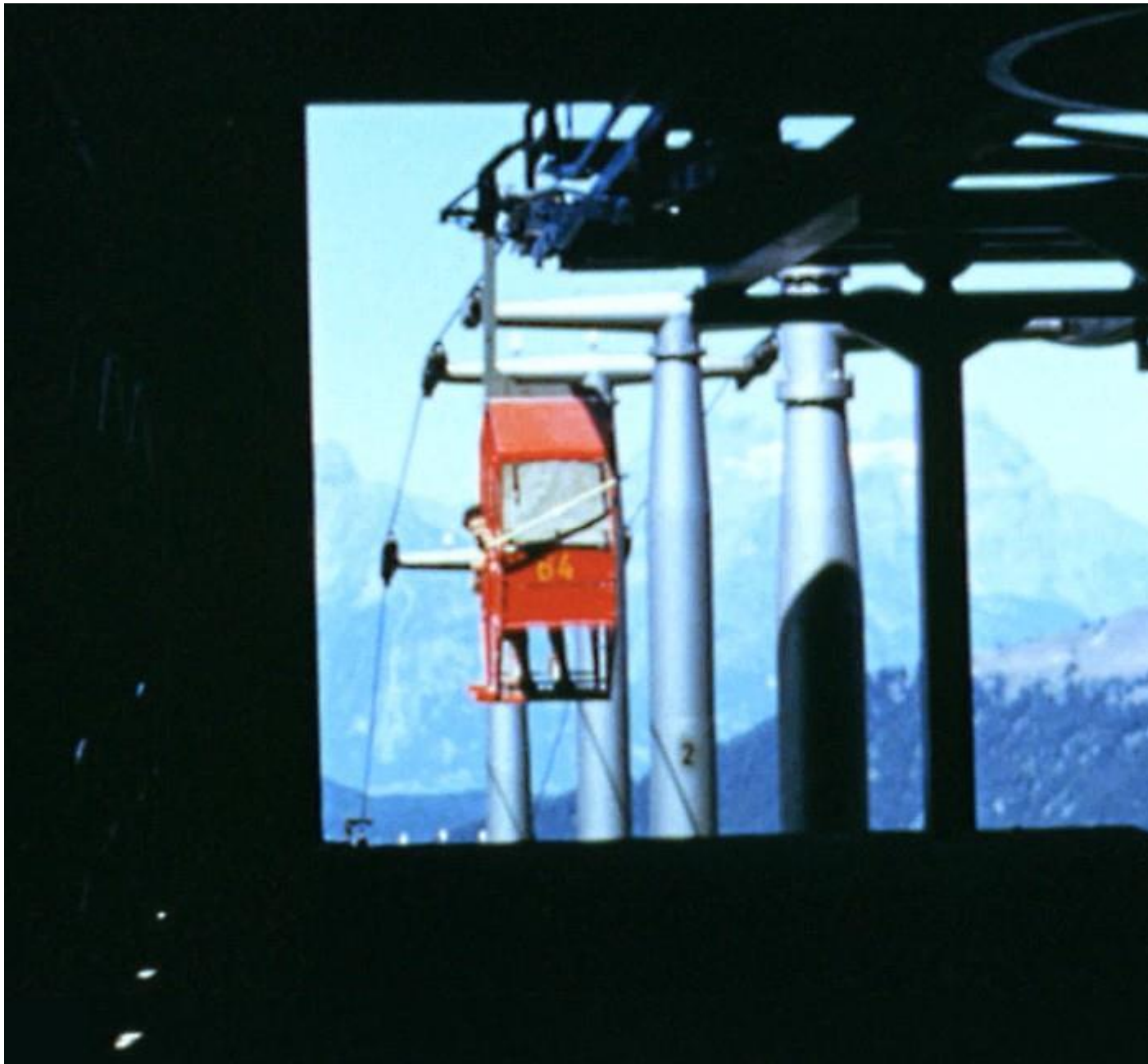
*Cadre rapproché sur la vingt-septième cabine.
(DR Roland Muller, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Malgré une configuration pour deux personnes, la place à disposition ainsi que l'absence de règle de sécurité (!) sont suffisantes pour qu'un troisième passager s'y ajoute. Une simple barre horizontale fait office de "protection".
(DR Roland Muller, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Avant le débarquement, la barre est relevée par les occupants eux-mêmes.
(DR Roland Muller, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Une cabine s'apprêtant à pénétrer dans la station d'arrivée.
(DR Roland Muller, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Une fois désolidarisée du câble, un employé arrête la benne pour laisser descendre ses passagers.
(DR Roland Muller, Médiathèque Valais - Martigny)*



*L'utilisation de la pesanteur pour le lanceur impliquant un rail de sortie plus bas, le pylône n°30, lié à la gare, se compose d'un balancier support pour le brin montant ainsi que d'un rail de compression pour le brin descendant.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*La rampe de lancement n'étant toutefois pas suffisante, quelques cabines vides se balancent avec violence !
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*La cabine n°52 venant de quitter la gare.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Pour s'en retourner au village.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Une télécabine et un plateau. Quel agréable décor !
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Une petite cabane proposant des services de restauration se situe à une dizaine de mètres de la gare sommitale.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Un belvédère aménagé offre un agréable point de vue sur toute la vallée.
(DR Henri-Charles Golay, Médiathèque Valais - Martigny)*

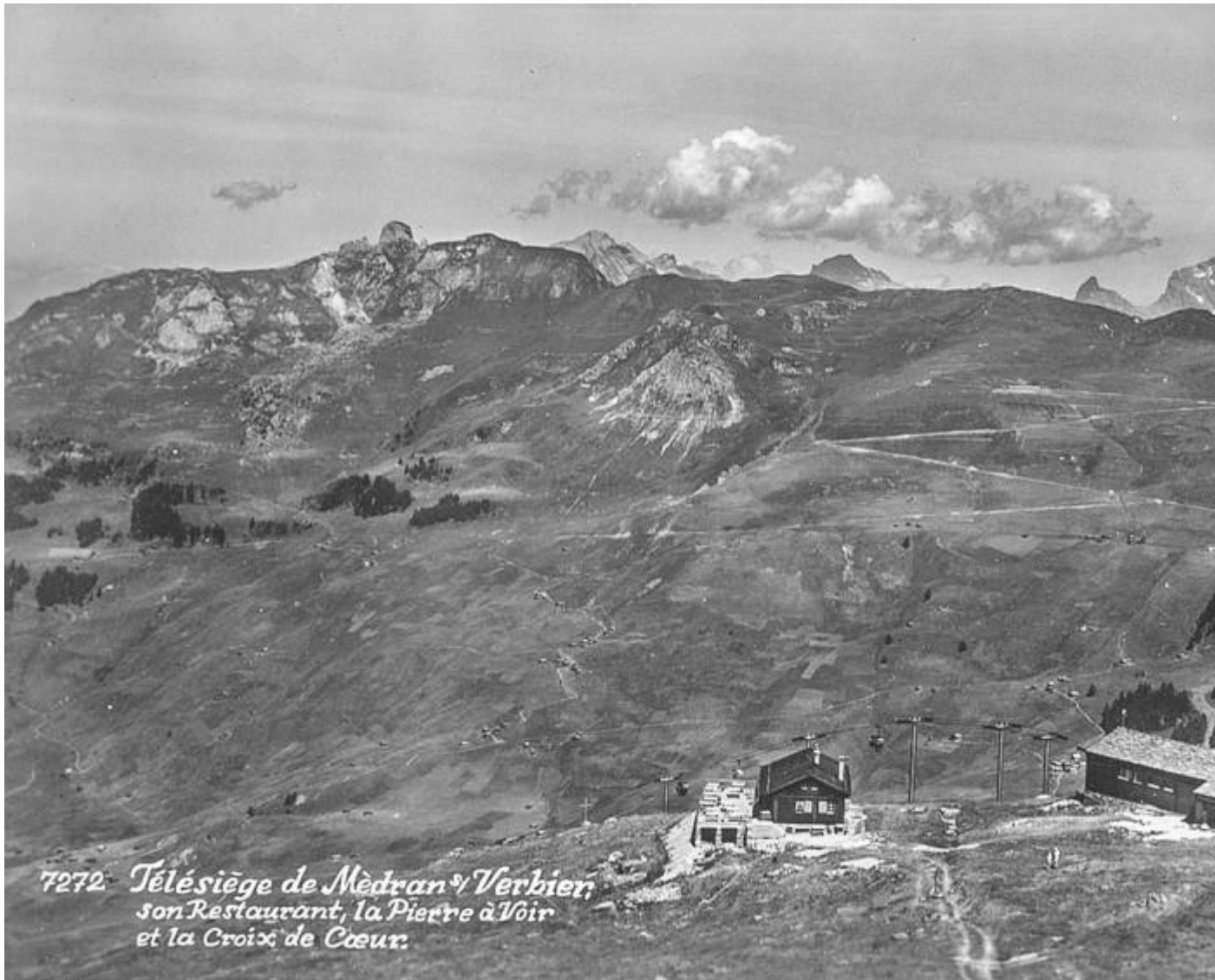
Gare amont Croix-des-Ruinettes (2192 m)

La station d'arrivée se couche au pied d'une bande de terrain rocailleux sur les hauteurs de l'Alpage des Vacherets au lieu-dit Croix-des-Ruinettes. Au sommet de cette plateforme naturelle, à une altitude de 2192 mètres, un magnifique spectacle se développe sur la puissante chaîne des Combins, Vélan, Dolent, Grandes Jorasses, Mont-Blanc, Aiguilles du groupe de Chamonix, Aiguilles du Tour, Perrons, Tour Sallière, Dents du Midi et Alpes vaudoises.

La gare amont est d'aspect similaire au bâtiment aval, étant également composée d'une base de pierre tenant une construction de bois. Sa configuration retour-tension a cependant nécessité un dimensionnement plus long afin de permettre une voie de roulement du chariot suffisante.



*La station de la Croix-des-Ruinettes au-devant du Col de Médran, qui a prêté son nom à la télécabine.
(Commune de Bagnes - DR Wyrsh Berne)*



7272 *Télesiège de Médran & Verbien*
son Restaurant, la Pierre à Voir
et la Croix de Cœur.

La Croix-des-Ruinettes et son restaurant face à la Pierre à voir et la Croix de Cœur.
(Commune de Bagnes - DR Perrochet Lausanne)



*Cadre rapproché sur la station des Ruinettes.
(Commune de Bagnes - DR Wyrsh Berne)*

18553



*Les derniers pylônes et la gare en premier plan et les Atellas en fond.
(Commune de Bagnes - DR Gyger & Klopfenstein Adelboden)*



*Vue depuis le brin descendant.
(DR Téléverbier SA)*

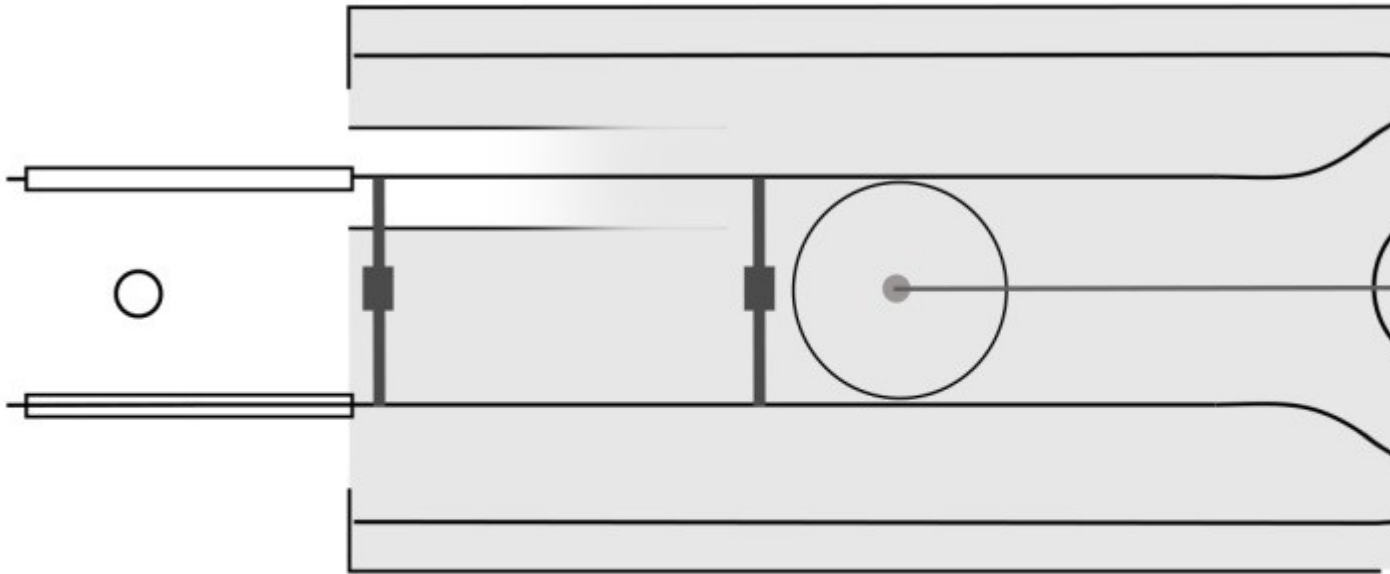


*On se rapproche au-dessous du vingt-neuvième pylône.
(DR Téléverbier SA)*



*Pour observer le curieux pylône support-compression et les rails de débrayage accueillant la pince.
(Commune de Bagnes - DR Gyger & Klopfenstein Adelboden)*

La station amont abrite la poulie de renvoi de 3 mètres de diamètre, cette dernière est montée sur un chariot se déplaçant sur des rails. Un poids de 18 tonnes, assurant la tension de la ligne, est lié à ce même chariot par un câble souple de 47 mm de diamètre. L'emplacement du treuil moteur ainsi que la faible place à disposition en gare aval ont conduit le constructeur à mettre le contrepois à l'extrémité supérieure de la ligne. Un dispositif électrique, combiné avec le téléphone de service, permet d'arrêter le télésiège depuis la station en amont.

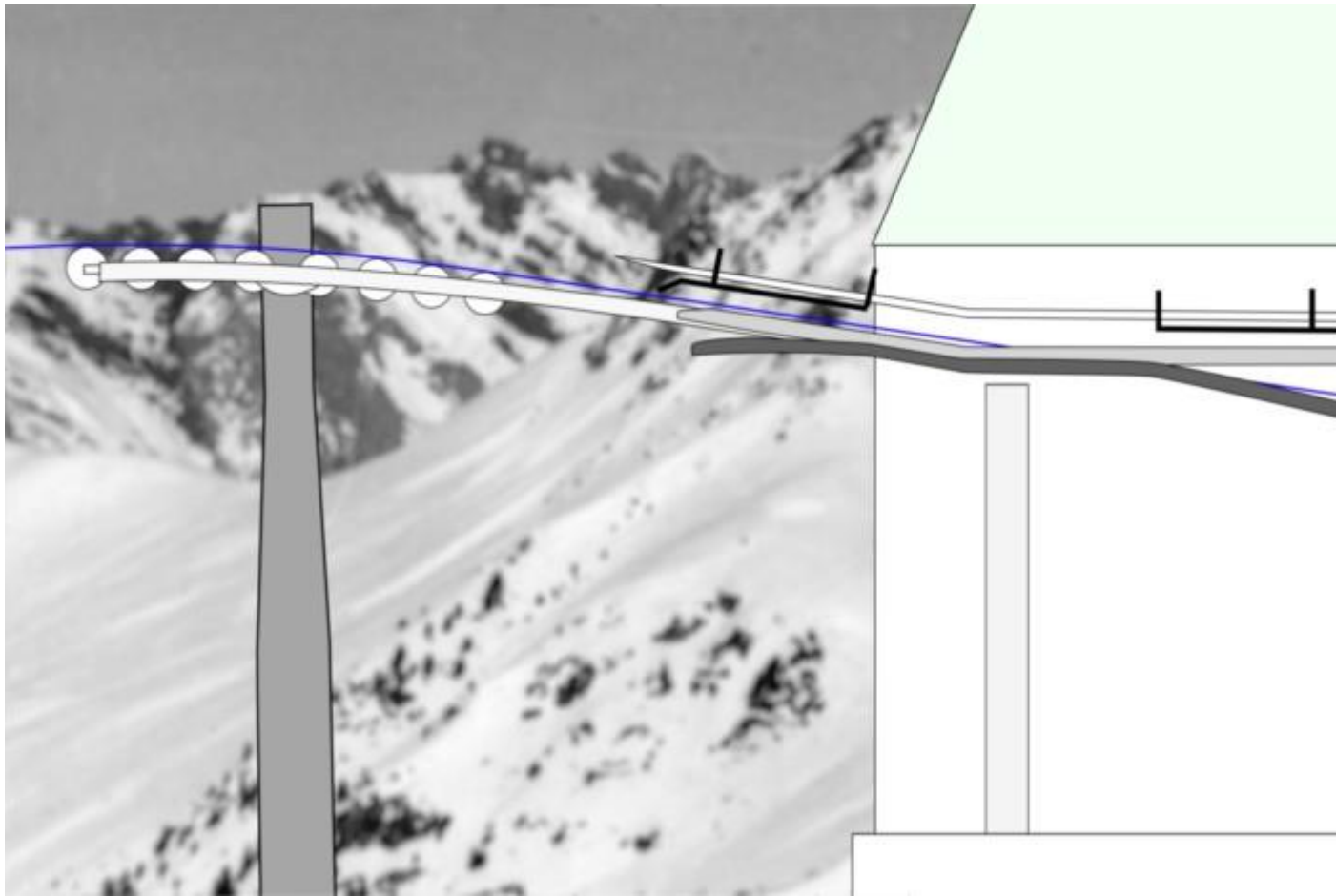


Plan schématique de la station supérieure. Deux voies de garage permettent le stationnement des cabines restantes.

Le débarquement ainsi que l'embarquement se font sur le brin montant, également peu avant le contour. Les passagers venant de Verbier quittent la gare par une porte située au niveau du contrepoids. L'accès au bâtiment se fait par une "extension" situé au fond de la gare et logeant le guichet (gris foncé).



*La fin de la ligne depuis le ralentisseur. Nous remarquons le rail de déverrouillage ainsi que le volet de sécurité.
(DR Charles Paris, Médiathèque Valais - Martigny)*



Vue en coupe du ralentisseur horizontal.



*La gare amont dans sa globalité. La poulie légère est composée de multiples rayons.
(DR Charles Paris, Médiathèque Valais - Martigny)*



*La fosse du contrepoids en forme de baril au-devant du contour.
(DR Charles Paris, Médiathèque Valais-Martigny)*

Au-delà des songes

Le fonctionnement du télésiège de Verbier pendant plus de deux ans a permis de faire quelques constatations techniques intéressantes :

L'état du câble est satisfaisant et sa durée probable sera de 4 ans.

Quelques galets d'appui du câble s'étant usés prématurément au cours de la première année, ils ont été réparés par recharge avec de l'acier au manganèse. L'usure s'est révélée par la suite minime.

Les pinces ont rempli les conditions que le constructeur s'était imposées et elles ont été réglées pour la première fois en automne 1952 seulement avec le changement du verrou.

Ces remarques sont corroborées par la deuxième rapport de gestion de la Société du télésiège dont voici un extrait de sa conclusion :

« Nous tenons à relever qu'au point de vue technique, le télésiège nous a donné entière satisfaction. L'usure tant du câble que des pièces est faible. Touristes ou techniciens, tous ceux qui l'ont utilisé, ont reconnu qu'il offrait toute garantie de sécurité. Nous avons le devoir de signaler que, depuis que les installations sont à la disposition du public, aucune véritable panne n'est venue arrêter l'exploitation... »



*Verbier et sa télécabine.
(DR Charles Paris, Médiathèque Valais - Martigny)*

À l'étranger la pince de manufacture Giovanola a été adoptée par plusieurs constructeurs, notamment des maisons de renommée mondiale, telles que «British Ropeway Engineering» à Londres et «Pohlig» à Cologne. Cet astucieux système de licence contribuera à la renommée mondiale de cette pince, au point de devenir, et ce jusque dans les années 1980, le système d'attache le plus utilisé au monde !



Les *TÉLÉSIÈGES* à cabines débrayables

BRITISH ROPEWAY Eng. Co Ltd

licence **GIOVANOLA**

vous offrent

GRANDS DÉBITS • jusqu'à **600** personnes/heure

CONFORT • Embarquement et débarquement dans une cabine à l'arrêt.

• durée de transport réduite au minimum.

SÉCURITÉ • Pince brevetée **GIOVANOLA** à force de serrage indépendante de l'inclinaison du câble, permet l'équipement de profils très accidentés.

← **TÉLÉSIÈGE DE THOLON AUX MEMISES**

Pente maximum 112 ‰

Agents exclusifs :

S.T.I.M.E

23, Rue Boissière - PARIS-16*

PASSY 33-04

KLÉBER 23-76

COPERNIC 38-98

USINE ET DÉPOT :

116 bis, Rue de la Victoire

BLANC-MESNIL (S.-et-O.)

AVI. 06-17

FABRICATION FRANÇAISE

Verbier, Télésiège de Médran, Dôme à Veis et Dent de Mail



*Affiche commerciale vantant les capacités des téléportés débrayables montheysans.
(collection Monchu)*

Le comportement des pinces de la télécabine de Verbier a été suffisamment satisfaisant pour que le même système, mais avec pente de la coulisse de $1:7,11$, soit employé à la télécabine de Thollon, en exploitation depuis Noël 1952 avec une déclivité maximale du câble de 112 % (!), remplaçant ainsi le premier système à auto-serrage datant de 1949 mentionné au début de ce reportage.



*La nouvelle télécabine de Thollon, sœur jumelle, contribuera au succès de la pince Giovanola à travers le monde.
(collection Monchu)*

« Il fallait 80'000 francs de recettes le premier hiver, on en a fait 109'000. » La première saison hivernale, bien qu'ayant commencé à quelques jours du nouvel an, est un franc succès et toutes les craintes sont apaisées.

L'été s'avère plus difficile, si bien que Raymond Fellay, compétiteur toujours en mal d'entraînement, donne parfois une cabine aux passagers à la station des Ruinettes, pour dévaler ensuite sous la ligne au pas de course et aller récupérer les mêmes personnes à leur arrivée à Médran.

Lorsqu'ils arrivent au bout des nettoyages du chantier, les deux employés, Jean Casanova et Raymond Fellay, se demandent ce qu'ils feront l'été prochain. Le succès du domaine skiable se chargera d'occuper plus qu'en suffisance le futur président et directeur de l'entreprise et le prochain champion olympique !

Julien Beaud - mars 2018

Sources

Médiathèque Valais-Martigny
Téléverbier SA
Commune de Bagnes
Archives du Nouvelliste
50 ans Téléverbier: passé, présent, futur
Bulletin Technique de la Suisse Romande
Office européen des brevets

Remerciements

Lionel May : Directeur exploitation de Téléverbier
Julie Lapointe Guigoz : Archiviste et conservatrice des musées et du patrimoine
Mathieu Emonet : Chef de groupe photographies
Caty Darbellay : Photo Edition Darbellay SA en liquidation
Laurent Berne
Pierre Bessot
Antoine Favre

Remerciements particuliers à Benbel pour la relecture et correction de ce reportage.





Verbier au temps du sport d'hiver

Auteur de ce reportage : Jubiproduction

Section écrite le 14/02/2019 et mise à jour le 14/02/2019

(Mise en cache le 14/02/2019)

Verbier au temps du sport d'hiver

« Le village n'est qu'une étape, car il faut monter encore. Mais la route est belle. On s'engage dans un de ces replis où roule un grondement d'eau, faible à force d'être enfoncé sous la neige et la glace. L'air devient plus vif. Le sommet d'une croix nous apparaît brusquement... et voilà le « Plateau » : inattendu, lumineux, vaste et combien accueillant. Partout des chalets. Points noirs, bruns ou à peine jaunis (selon leur âge), sur l'immensité neigeuse. Comme on se sent chez soi dans ce coin peu sauvage, où tout est humblement arrangé : la route jusqu'à Mondzeu, les lignes de jeunes arbres qui la bordent, les gracieux hôtels qui n'ont rien sacrifié aux « murs de pierres », les chemins à flanc de pente qui permettent aux piétons d'atteindre les chalets sans « brasser » la neige, les pistes de descente aussi diverses que sont divers les talents des skieurs. Pas de faux-semblant, rien de « snob » dans cette station charmante entre toutes.

Montée par Prafleuri, descente sur Cleuson; montée par Cleuson, descente sur la cabane Mt-Fort et retour par Tortin ou descente jusqu'à Verbier et retour par la Croix de Cœur; montée par la Croix de Cœur, descente sur Verbier, remontée vers la cabane Mt-Fort et descente sur Tortin ou Cleuson, tels sont les nouvelles possibilités de ski désormais accessible par le télésiège de Médran ! »



*Au fond du village de Verbier, derrière les premiers sapins, nous apercevons une station.
(Collection Julien Beaud - DR)*



*La gare aval sous son manteau de neige. Un cabanon utilisé pour le rangement est bâti à l'avant du garage.
(Collection Julien Beaud - DR)*



*La neige recouvre tout et les traces encerclent un petit chalet de bois faisant office de départ.
(Commune de Bagnes - DR Darbellay Martigny)*



*Une télécabine, de la neige et un harmonieux village au cœur de la montagne.
(Commune de Bagnes - DR Gyger & Klopfenstein Adelboden)*



*Vue depuis les premiers sapins enfarinés.
(Commune de Bagnes - DR Darbellay Martigny)*



*On recule et pénètre dans la forêt blanche.
(Commune de Bagnes - DR Darbellay Martigny)*



*La cabine suit le chemin, indéfectible et étrangère à cette nature sauvage.
(DR)*



*La ligne peu après le passage sous le troisième pylône de compression.
(DR Téléverbier SA)*



*Ici, une cabine sur la pente maximale de 78 pour cent.
(DR)*



*Le pylône n°22 (numéroté comme étant le dixième) sonne le glas du passage à travers la forêt.
(Commune de Bagnes - DR Gyger & Klopfenstein Adelboden)*



*La suite de la ligne et le plateau.
(DR)*



*Nous croisons des voyageurs montant aux Ruinettes.
(DR)*



*Le voyage continue au-dessus de l'Alpage du Vacheret.
(DR Max-Francis Chiffelle, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Les cabines dansant continuellement et s'élançant au-delà des monts.
(DR Max-Francis Chiffelle, Médiathèque Valais - Martigny)*



*Passager perdu continuant seul son voyage devant le Col des Mines et la tête des Établons.
(Collection Julien Beaud - DR)*



*Une benne solitaire et en arrière-plan les Grands Plans et la Pierre à Voir.
(DR Téléverbier SA)*



*Quelques instants plus tard, d'autres sièges apparaissent et disparaissent.
(DR Téléverbier SA)*



*Plus à droite, le village bien développé se présente dans ce Colisée de montagne.
(DR Téléverbier SA)*



*Croisement sur fond des hauteurs de Bruson.
(DR Téléverbier SA)*



*Les dernières croix de métal nous emmènent bientôt au point culminant du télésiège.
(DR Téléverbier SA)*



*Les drapeaux valaisans et helvétiques témoignent de l'arrivée prochaine.
(DR)*



*La fin de la ligne avec à l'arrivée le restaurant "Les Ruinettes".
(DR)*



*L'ascension continue des bennes dans un paysage hivernal.
(Collection Julien Beaud - DR Darbellay Martigny)*



*Vue rapprochée sur la cinquante-sixième cabine.
(DR Intermezzo)*



*La station d'arrivée au pied du Mont Rogneux et des Attelas.
(DR)*



*La fin de la ligne depuis le ralentisseur.
(DR Téléverbier SA)*

Dès les débuts de la société, les ambitions d'équipement du domaine skiable sont à la hauteur de l'extraordinaire potentiel de la région. Avant l'arrivée du câble, les vallons de la Grande Journée, le col des Gentianes, les pentes de Savoleyre et de la Chaux ont tous été tracés à peaux de phoque par l'officier alpin Rodolphe Tissières.

Ils sont déjà conquis ... sur le papier ! Mais les moyens techniques de cette conquête restent encore à inventer. C'est là qu'intervient Jean Casanova, ce mécanicien doué, dont le sens pratique donnera de sérieux coups de main aux constructeurs.

Impassibles à toute vie et semblant toutefois attendre la venue de l'homme et de son métal, les vastes champs de neige vierge de toute imprégnation, là où le silence absolu et éternel règne en maître depuis tant d'années, se laissent longuement contempler et pénétrer. Il faudrait un poète pour décrire le charme incomparable où tout, le doux parfum de l'air, les courbes attirantes, la survivance des charmes de l'hiver dans une atmosphère qui chante le printemps, voudrait nous retenir là-haut.



*Les Ruinettes, son restaurant et sa télécabine.
(Commune de Bagnes - DR Darbellay Martigny)*



*Plan rapproché. La gare se présente parfois enterrée sous un amas de neige.
(Commune de Bagnes - DR Gyger & Klopfenstein Adelboden)*



*Le bâtiment dans sa globalité.
(Commune de Bagnes - DR Gyger & Klopfenstein Adelboden)*



3173 Verbier, Gare du télésiège d

*En arrière-plan, le col de Médran se trouve encore vierge de toute installation.
(Commune de Bagnes - DR Perrochet Lausanne)*



*La longue gare vue de profil.
(Collection Julien Beaud - DR)*



*Vue en amont depuis les pistes.
(Collection Julien Beaud - DR)*



La face nord au complet.
(Collection Julien Beaud - DR)

Bientôt, le succès croissant de la télécabine de Médran incitera le développement du jeune domaine skiable. Le Rhône, journal valaisan d'informations paraissant le mardi et le vendredi, rapporte le 8 mai 1951 la décision du Comité de direction du Télésiège de Médran d'installer pour la Pentecôte un télésiège près de la station supérieure du télésiège de Médran. Sa longueur sera de 300 mètres, avec une dénivellation de 120 mètres pour un débit de 180 personnes par heure.

Afin de mener à bien cette mission, la Société du Télésiège SA mandate une seconde fois la manufacture Giovanola pour l'installation de cette nouvelle remontée à câble au-dessus des Ruinettes.

Cette même année, Marc Dumur rencontra Jean Pomagalski à l'occasion de l'aménagement du domaine skiable de Thollon. Giovanola maîtrisant déjà l'emploi des pylônes tubulaires, Poma récupéra la technique pour l'employer sur ses téléskis. De son côté le constructeur helvétique prit une licence pour l'emploi du système Poma sur le marché suisse.

C'est tout naturellement ce modèle de remontée-pente qui est bâti pour la première fois au sud du point d'arrivée de la télécabine de Médran afin d'acheminer les amoureux de la glisse depuis Darbey jusqu'à la Tête des Ruinettes, ouvrant parallèlement la voie aux futurs projets de la vallée.

La mise en marche officielle aura lieu le 11 novembre 1951 et, pour cette occasion, le prix de la montée sera réduit à 0.20 francs. Les tarifs seront toutefois séparés entre le télésiège et le télésiège :

TARIF Télésiège : Tarif d'hiver (pour membres CAS et ski-club) , la montée 2 francs

TARIF Télési : 1 montée 0.50 franc ; 5 montées 2 francs ; 10 montées 3 francs ; 20 montées 5 francs



*La combe de Médran en 1951 avec ses vastes champs de neige.
(DR Téléverbier SA)*



*Les Ruinettes et son large champ de vue donnant sur le Val de Bagnes.
(DR)*



*La station des Ruinettes au-devant du Col de Médran.
À droite de la télécabine se place le discret téléski des Ruinettes.
(DR)*



*Point de vue depuis le haut des pistes.
(Commune de Bagnes - DR Darbellay Martigny)*



*On se rapproche de quelques mètres.
(Collection Julien Beaud - DR)*



*La station des Ruinettes face à la Pierre à Voir.
(Commune de Bagnes - DR Darbellay Martigny)*



*Cadre depuis l'amont.
(DR Téléverbier SA)*



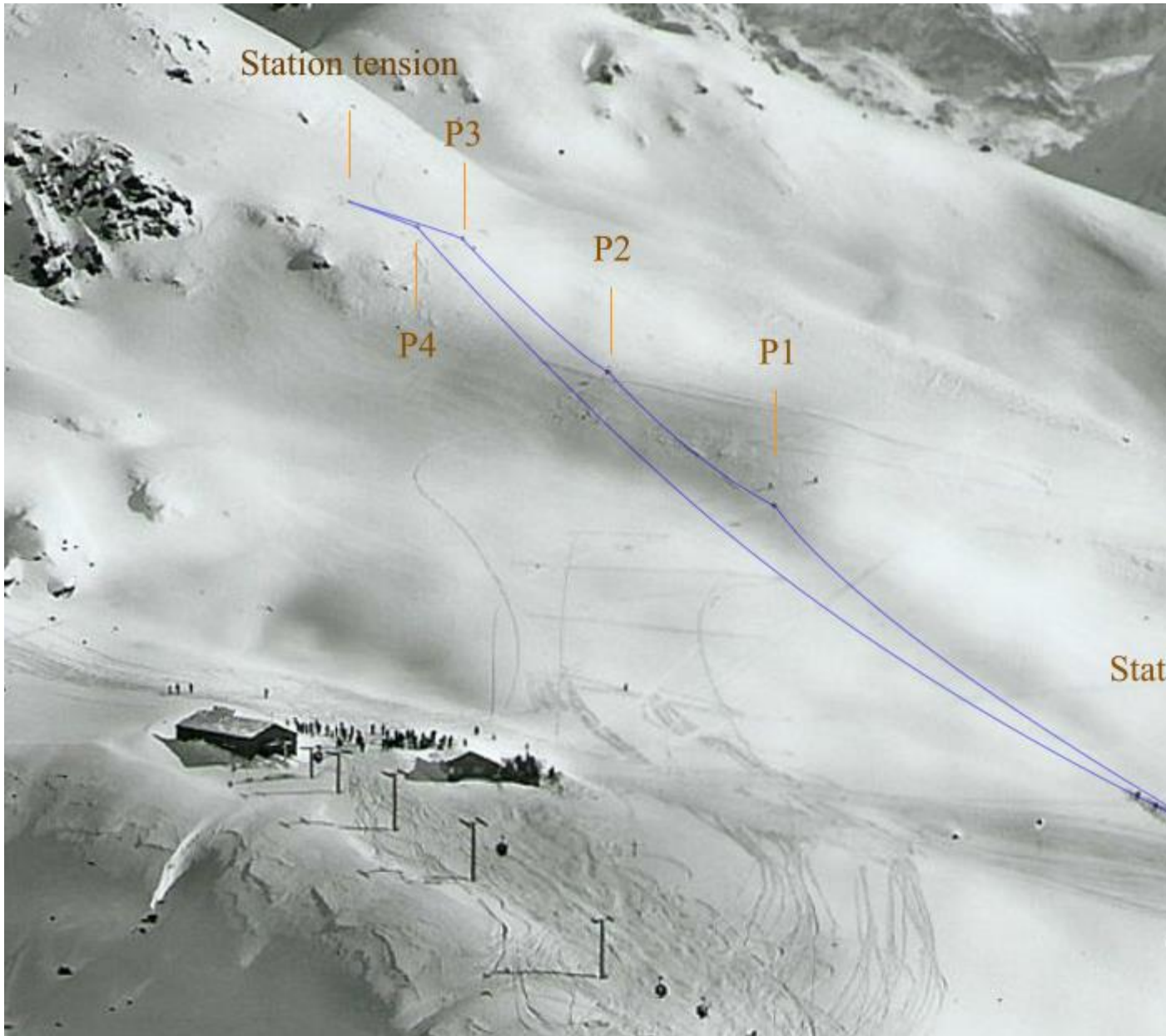
*Nous continuons en direction de la piste menant au téléski et admirons les deux cabanons accompagnés, en fond, des Alpes Vaudoises.
(Collection Julien Beaud - DR)*

Reprenant le brevet de Poma, Giovanola équipe les hauteurs des Ruinettes d'un téléski débrayable Poma type B, avec gare Baby thermique haubanée et ouvrages de ligne à trépied. De par la construction légère, l'ensemble s'installe rapidement sans fondations; les perches, comme désormais classiquement, emploient l'attache à douille inventée par Poma en 1944.

Ce modèle B fut mis au point par Pierre Montaz, alors monteur chez Poma et qui fondera peu de temps après Montaz-Mautino avec son associé Victor Mautino.

Les curieux pylônes se caractérisent par une construction de trois tiges de métal liées en un point commun donnant à l'ensemble une forme triangulaire, le tout tenant une unique poulie. Deux guides placés au niveau du câble ainsi qu'à côté de la poulie empêchent tout mauvais passage des perches.

Seul le brin montant est équipé de pylônes porteurs afin de garder le câble à une hauteur convenable pour le transport des passagers; le brin retour ne nécessitant pas cette hauteur minimale, seul un unique pylône proche de la gare amont dévie la ligne de quelques mètres afin d'espacer les deux brins du câble. Cette solution permet aux skieurs montants d'éviter tout contact avec les perches descendantes.



*Description de la ligne.
(DR - schéma Julien Beaud)*



*Le télési des Ruinettes depuis le restaurant.
(DR)*



*Le télésiège des Ruinettes se présente ensuite au bas de la piste.
(DR)*



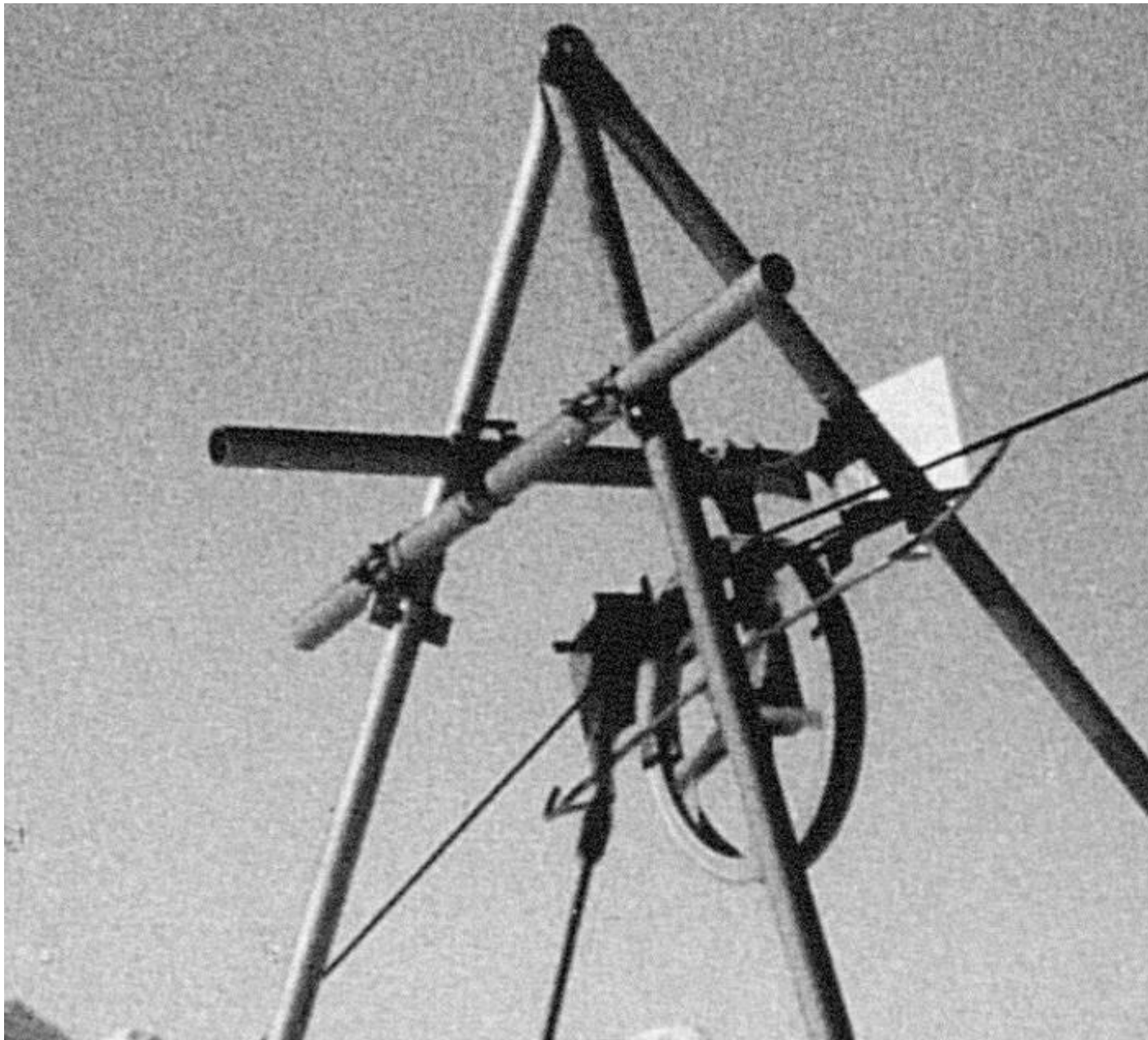
*La courte ligne au complet depuis la gare amont.
(DR)*



*La ligne proche de l'arrivée des Ruinettes.
(DR Téléverbier SA)*



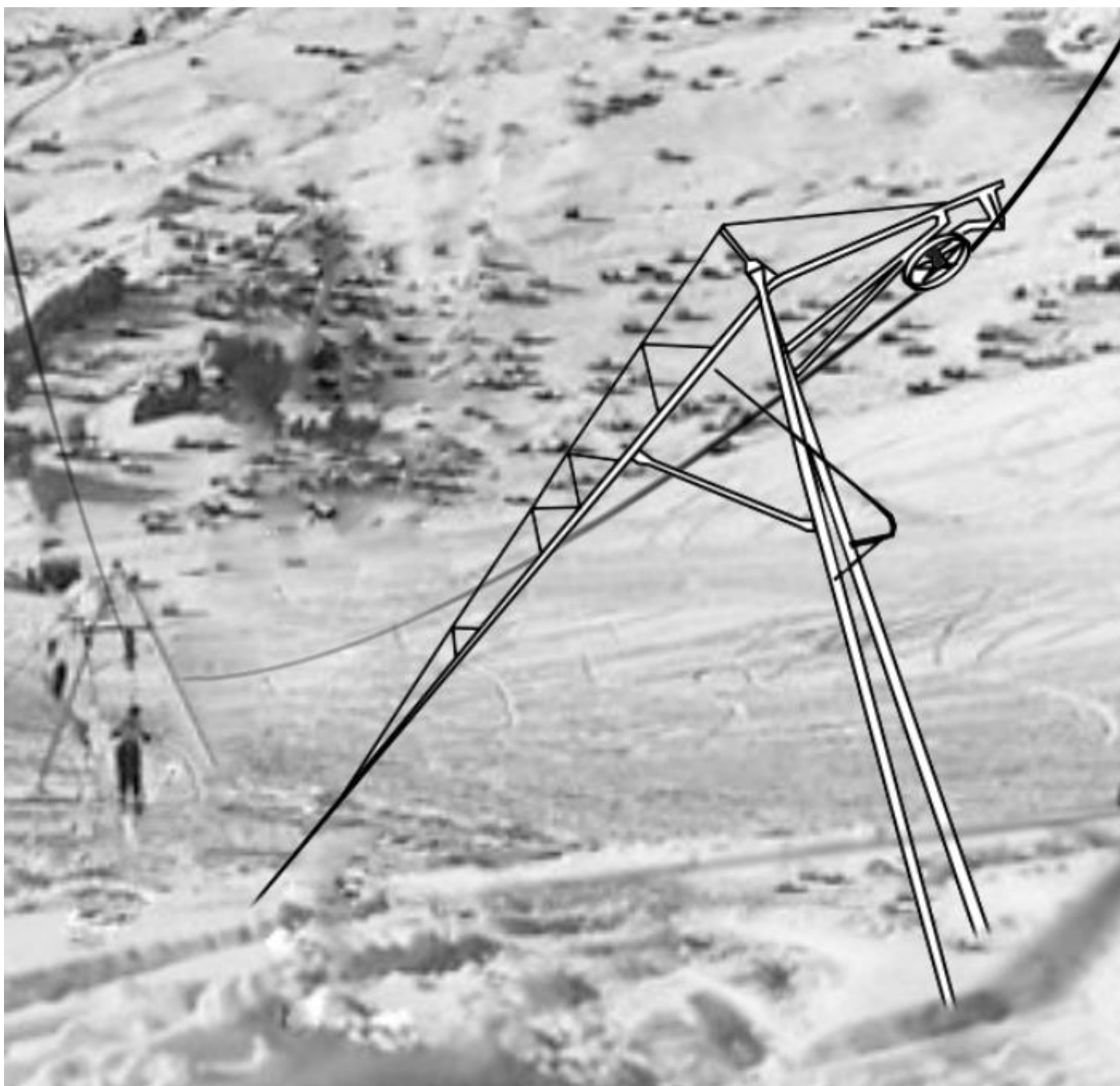
*Le dernier pylône précédant le lâcher de la perche.
(DR Téléverbier SA)*



*La tête de pylône de forme pyramidale.
(DR Téléverbier SA)*



*La poulie retour flottante devant le majestueux Mont Rogneux.
(DR Téléverbier SA)*



*Le pylône de déviation du brin descendant.
(Dessin Julien Beaud)*

Le nouveau remonte-pente des Ruinettes, bien que n'étant qu'un modeste produit de gamme français, n'en est pas moins le premier télésiège à perches débrayables de Suisse ! La toute jeune Société du Télésiège de Médran n'a pas hésité, tout comme pour la télécabine, de choisir une installation novatrice n'ayant encore jamais été vue sur le territoire helvétique.

Et c'est de cela qu'elle tirera sa force. Alliée de Giovanola qui cherche à s'imposer durablement, la profonde ambition de la société du Télésiège, son esprit pionnier et profondément innovateur, le goût du risque et un amour passionnel qu'elle porte à sa terre l'amèneront à devenir une des plus célèbres stations de ski au monde.



*Une skieuse arrivant bientôt au haut de la Tête. Giovanola livrera en décembre de cette même année le téléski type B sur les pentes de Soussillon, dans le Val d'Anniviers, reprenant la gare légère Poma Baby haubanée et des ouvrages de ligne à trépied sans fondation équipant déjà les Ruinettes. Un troisième et dernier appareil inauguré le 27 décembre 1951 à Caux sera équipé de pylônes légers.
(DR Téléverbier SA)*

Anecdote qui mérite bien de se figurer dans ce reportage, le 22 janvier 1953, accompagné de Michel Luisier de la station cantonale d'entomologie, M. Geiger pose un appareil étrange en ces lieux au-dessous de la buvette des Ruinettes, le tout à 2200 mètres d'altitude et sur une pente inclinée à 40 degrés.

En quelques instants, le « Piper » fut entouré d'une foule de skieurs admiratifs. A la demande de M. Geiger, ceux-ci poussèrent l'avion (monté sur skis) un peu plus haut, sur un replat. De là, M. Geiger fit un essai de décollage qui réussit parfaitement et quelques secondes après il atterrissait près du sommet des Ruinettes. Encore une glissade sur la pente vertigineuse et le « Piper » s'envolait vers l'aérodrome de Sion. M. Geiger va tenter, dans la vallée de Conches, un essai qui mérite d'être suivi de près. En effet, à l'occasion d'un concours de ski, l'as-pilote va faire la navette avec son avion entre la ligne d'arrivée et le point de départ où il transportera tous les concurrents. L'avion, moyen de remontée ? Pas encore à la portée de chacun, certes, mais il faut reconnaître que cette initiative est appelée à voir un développement inattendu et qu'elle peut rendre au tourisme les plus grands services.



M. Geiger vient de poser son avion aux Ruinettes. Rapidement, les skieurs s'empressent d'approcher le curieux engin.

(DR Téléverbier SA)



*Le Piper est mal orienté. Geiger peut compter sur l'admirable prouesse des passants n'hésitant pas à pousser l'avion.
(DR Téléverbier SA)*



La force des bras combinée à la puissance du moteur à essence est suffisante pour ramener l'avion en bonne voie.
(DR Téléverbier SA)



Et là-haut dans le ciel, tu t'envoles, tu t'envoles.
(DR Téléverbier SA)

L'heure est au bilan. La troisième année du télésiège venant de débiter, il est intéressant de remarquer la forte croissance du nombre de passagers : le premier mois de décembre 1950 vit le passage de 3949 clients. Ce chiffre augmentera rapidement l'année suivante, avec un pic de passage de 8125 clients en mars 1951. Ce nombre sera doublé en février 1952 avec plus de 10'269 touristes acheminés aux Ruinettes. Et en janvier 1953, un nouveau record vient d'être établi avec le passage de plus de 22'500 clients ! Il est tout à fait censé, pour conclure cette énumération, de citer une lettre que La société du Télésiège remit à l'entreprise Giovanola :

« Il y a vingt ans encore, le plateau de Verbier n'était qu'un modeste mayen, égayé en automne par les cloches des troupeaux rentrant des alpages. Depuis la construction de la route, Verbier n'a cessé de se développer, attirant les familles et les personnes en quête de repos.

La construction du Télésiège de Médran est venue transformer cette jeune station. D'une grande perfection technique, il dessert des pistes remarquables où la neige se maintient favorable jusque tard dans la saison. Les sportifs, les skieurs de piste et de montagne se dirigent maintenant toujours plus nombreux vers Verbier-Montzeur, «La porte de la Haute Roule». Le contrôle du débit a été établi, certains jours de grosse affluence, que pendant plusieurs heures de suite le télésiège peut monter 380 personnes à l'heure, sans qu'il en résulte aucun échauffement des machines.

Le succès que nous avons obtenu est tel, que déjà nous envisageons la prolongation de nos installations jusqu'au Col des Vaux à 2700 m d'altitude. Lorsque cette nouvelle étape aura été atteinte, Verbier se classera parmi les plus belles stations de sports d'hiver de Suisse, pouvant offrir au public des descentes de 2200 m de différence de niveau.

Qu'il nous soit permis d'exprimer l'hommage de notre reconnaissance à MM. Giovanola et en particulier à M. Marc Dumur, ingénieur. Ils sont à l'origine de cette heureuse évolution. »

Rodolphe Tissières
Martigny, le 10 mars 1953.

Julien Beaud - février 2019

Sources

Médiathèque Valais-Martigny
Téléverbier SA
Commune de Bagnes
Archives du Nouvelliste
50 ans Téléverbier: passé, présent, futur

Remerciements

Lionel May: Directeur exploitation de Téléverbier
Caty Darbellay : Photo Edition Darbellay SA en liquidation
Laurent Berne
Pierre Bessot
Nicolas Maillard

Remerciements particuliers à benbel pour la relecture de ce reportage.