



 **75**  **ANS**
1950-2025

Télérverbien

Que d'histoires!

Sommaire

L'édito du président

2

Les grandes étapes du développement de Téléverbier

4

Dessine-moi un domaine skiable

7

Les acteurs du capital de Téléverbier

13

Les grands chantiers

21

Monter... Le bal des téléportés

33

Descendre... L'art de lisser et de sécuriser les pistes

43

Vie de l'entreprise

53

Skier, boire, manger... et bien plus!

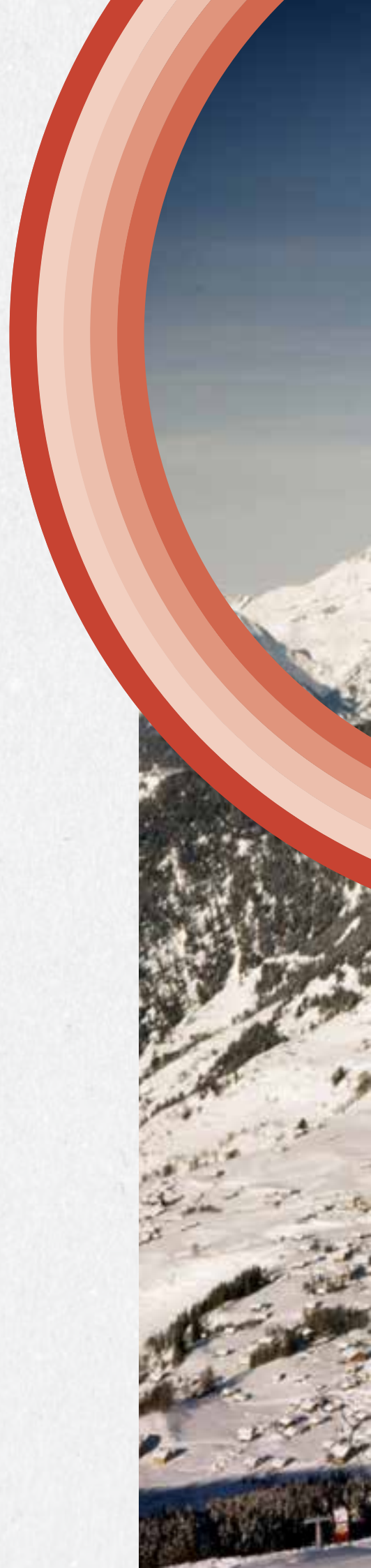
61

Horizon 4 saisons

69

À l'ère de la durabilité

81





L'édito du président



75 ans. Bien plus que l'âge d'une retraite méritée. Plus d'années également que ce que beaucoup d'hommes et de femmes n'atteignent. Télèvesbier n'est pas une aventure individuelle mais bien une œuvre collective. Celle de milliers de personnes qui se sont succédé dans tous les rôles. Nombre d'entre elles sont citées dans les pages qui suivent, mais je voudrais saluer ici toutes les autres, les petites mains qui n'ont pas eu droit aux honneurs, les fugaces qui n'ont passé qu'un hiver ou moins, les discrètes, les indispensables. Merci aux fondateurs, aux dirigeants, aux collaboratrices et collaborateurs, aux autorités, aux partenaires, aux fournisseurs, aux actionnaires et bien sûr aux clients. Grâce à vous, Télèvesbier est aujourd'hui en pleine forme, dispose d'excellentes infrastructures et investit massivement pour relever les défis à venir.

La suite? Car finalement, à quoi sert Télèvesbier? À qui sert Télèvesbier? La vallée de Bagnes et Verbier étaient là avant. On skiait déjà avant. En fait, la vision des pionniers est toujours intacte trois quarts de siècle plus tard: rendre la montagne plus facile d'accès. Les millions de clients qui ont posé leurs séants sur nos tire-fesses et nos télésièges, et qui en redemandent, ne veulent rien d'autre que profiter de la montagne à moindre prix, le prix de l'effort s'entend. Nos fondateurs le savaient bien, la montagne se mérite. Pas de contemplation majestueuse des sommets, pas de descente enivrante sans l'effort préalable de la montée. Eh bien si. La technique et les congés payés sont passés par là et les bienfaits de la montagne sont accessibles à toutes et tous. Et il suffit de s'intéresser un tant soit peu à l'état de notre planète pour se convaincre que cette envie de montagne n'est pas près de diminuer.

Télèvesbier investit donc sans relâche depuis 75 ans pour répondre aux demandes variées d'une clientèle toujours plus hétéroclite. On est passé du simple ski aux pratiques actuelles mêlant carving, freestyle, freeride... Et à peine la neige fondue, le vélo sous toutes ses formes prend le relais et assure une activité quasiment toute l'année. Des premiers clients – les Bagnards eux-mêmes bien sûr, avec les pionniers de Martigny et de l'arc lémanique – on s'étend petit à petit aux Anglais, aux Scandinaves, aux Américains, en attendant peut-être les Asiatiques ou les Africains.

«La vision des pionniers est toujours intacte trois quarts de siècle plus tard: rendre la montagne plus facile d'accès.»

Téléverbier reste la colonne vertébrale du tourisme à Verbier, ce tourisme qui reste à ce jour l'activité qui a le mieux réussi à convertir le cadre naturel de la vallée de Bagnes en salaires et bien-être pour sa population. Si cette plaquette vous permettra de parcourir l'ensemble des réalisations et activités de Téléverbier, elle se termine par le développement durable, la seule valeur qui me garantit que la société sera encore là en 2050 pour célébrer son centenaire. D'ici là, je vous donne rendez-vous sur notre domaine pour célébrer non pas uniquement un anniversaire, mais aussi la vie et la montagne.

Jean-Albert Ferrez, président de Téléverbier

«Le tourisme reste à ce jour l'activité qui a le mieux réussi à convertir le cadre naturel de la vallée de Bagnes en salaires et bien-être pour sa population.»



Les grandes étapes du développement de Téléverbier

Les débuts



La première installation de Téléverbier est financée grâce à l'implication des artisans et commerçants de la région et à un crédit de la Banque cantonale du Valais.

- 1950** Création de la société sous le nom de «Télésiège de Médran SA» et mise en service de la première installation le 23 décembre, entre Médran et les Ruinettes
- 1951** Télésiège sur la Tête des Ruinettes
- 1955** Télésiège monoplace Verbier-Savoleyres
- 1957** Téléphérique Ruinettes-Attelas
- 1959** La société devient «Société anonyme des Téléphériques de Verbier»

Consolidation et projets fous



Construit en 1960, le téléphérique du Mont-Gelé est la première installation au monde à donner un accès à un domaine skiable destiné aux amateurs de freeride.

- 1960** Téléphérique du Mont-Gelé
Télécabine Tortin-Chassoure
- 1962** Télésiège Lac des Vaux-Chassoure
- 1964** Télécabine Ruinettes-Attelas, en parallèle du téléphérique
- 1965** Fusion avec la Société des Télésièges de Champex-La Brea
- 1966** Deuxième télécabine pour doubler la ligne Verbier-Ruinettes
Télésiège Lac des Vaux-Col des Vaux
- 1967** Télésiège de la Tournelle, secteur Savoleyres
- 1968** Télésiège Revers-des-Aux, combe de Médran

Prudence en pleine récession



La télécabine Le Châble-Verbier est inaugurée en pleine crise pétrolière, ce qui donne l'idée à Téléverbier de créer des billets combinés avec le train.

- 1970** Une télécabine remplace l'ancien télésiège Verbier-Savoleyres
- 1972** Inauguration de la gare de Médran, réalisée par l'architecte Jean-Paul Darbellay, dont la construction a démarré en 1966
- 1975** Télécabine Le Châble-Verbier et automatisation de la montée aux Attelas (sans changement de cabine)
- 1976** Télécabine La Tzoumaz-Savoleyres
Création du domaine des 4 Vallées avec Télénendaz et Téléveysonnaz
- 1977** Fusion avec Télétzoumaz
- 1978** Reprise des installations de Télébruson

Conquête du Mont-Fort



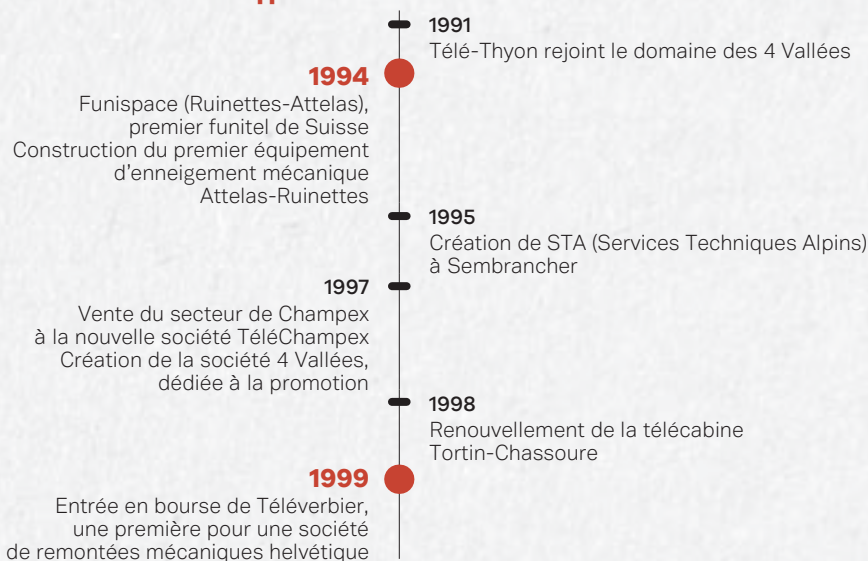
Les travaux menés au col des Gentianes et au Mont-Fort à plus de 3000 mètres d'altitude ont marqué les mémoires.

- 1981** Téléphérique Tortin-Gentianes (en partenariat avec Télénendaz)
- 1983** Téléphérique du Mont-Fort
- 1987** Téléphérique Jumbo, le plus grand téléphérique de Suisse, entre la Chaux et les Gentianes

À la recherche d'un nouveau souffle



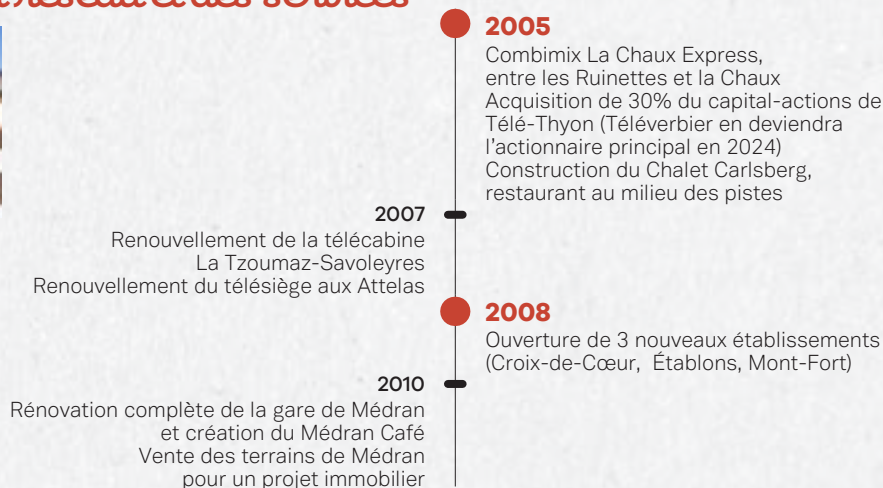
À la fin des années 1980, une vingtaine d'installations doivent être rénovées ou remplacées pour répondre aux nouvelles normes de sécurité. Suite aux coûteux Jumbo et Funispace, les difficultés financières s'accumulent. L'entrée en bourse crée des remous, mais revalorise la société.



Optimisation du réseau et des services



Les années 2000 sont marquées par le développement de l'enneigement mécanique et du secteur «restauration». En une décennie, Téléverbier reprend ou construit une dizaine d'établissements sur les pistes.



Amélioration de l'expérience skieur



Le secteur de Bruson est achevé et relié au Châble, celui de Savoleyres sera joignable skis aux pieds depuis les Ruinettes... Téléverbier améliore ses installations et finalise ses liaisons.



Les cinq membres de la Société de développement du village
à l'origine de la première remontée mécanique de Verbier.
De gauche à droite: Gaston Meilland, Léonce Gaillard, Maurice Besson,
Hermann Fellay et Gilbert Roux.

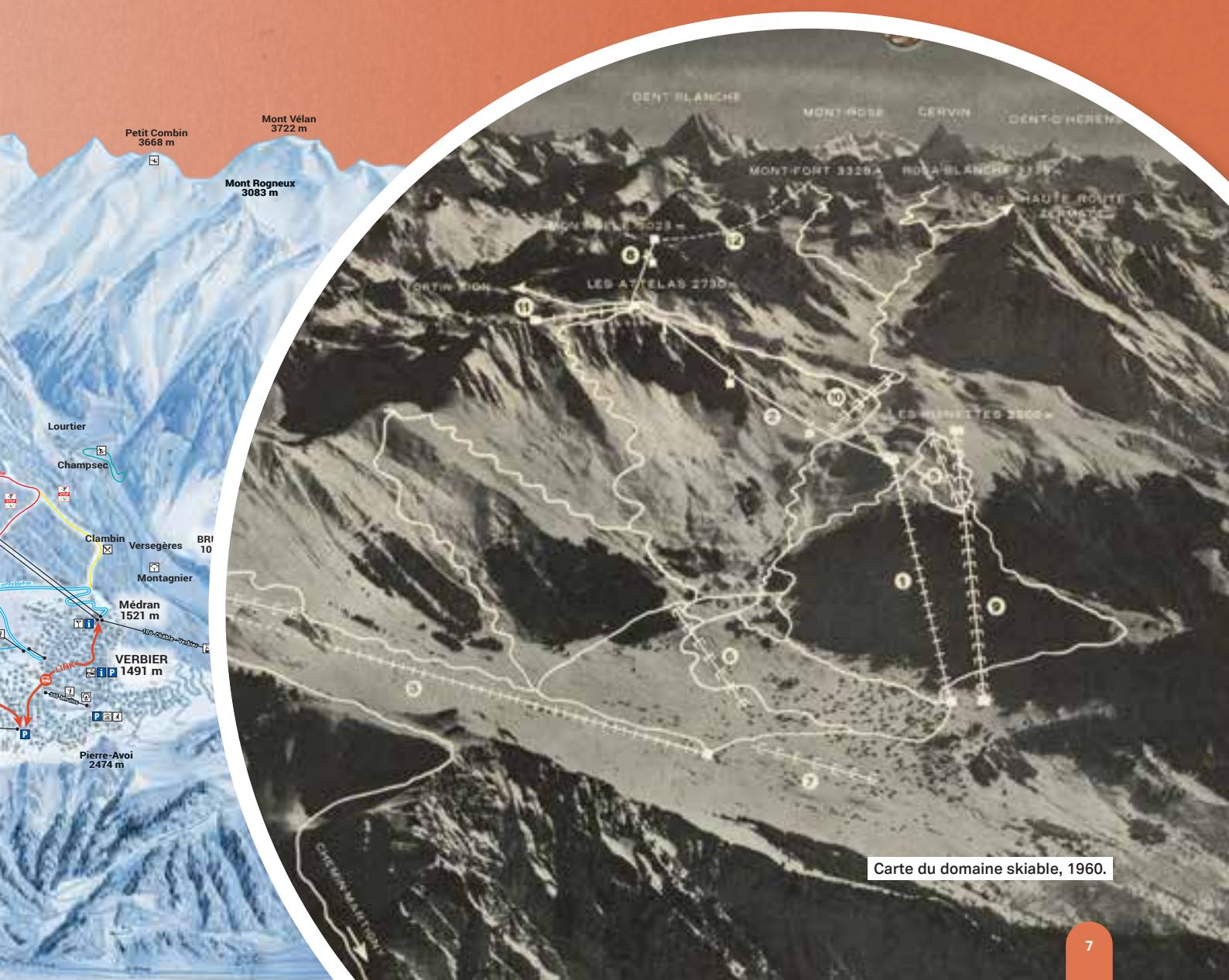


Promotion du domaine skiable:
affiche de 1964 et prospectus de 1974.
(Médiathèque Valais-Sion)



Dessine-moi un domaine skiable

En 75 ans, Téléverbier a tissé sa toile, tirant le meilleur parti de son territoire, jusqu'à atteindre les contours définitifs de son domaine. Après la construction des deux colonnes vertébrales en direction de Savoleyres et des Attelas, les installations se déploient en haute montagne au Mont-Gelé dès 1960, avant de déborder sur le versant nord du côté de Tortin et sur celui de la vallée du Rhône jusqu'à La Tzoumaz. La conquête du Mont-Fort et l'extension sur la Chaux suivent, et plus récemment, l'optimisation du secteur de Bruson. Depuis les années 2000, le développement du domaine fait l'objet d'un plan directeur détaillé, soumis à des contraintes de plus en plus exigeantes liées à la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire. Le partenariat avec les 4 Vallées, qui existe depuis 1976, reste une valeur sûre pour l'avenir de la plus importante société de remontées mécaniques de Suisse romande.



Carte du domaine skiable, 1960.



Dans le modelage du domaine, le plat de la Chaux occupe une place centrale, avec son espace débutants, sa piste de ski de fond et son snowpark.

De la conquête à l'optimisation, les défis de l'aménagement

Des premières pistes tracées à peau de phoque par le visionnaire Rodolphe Tissières à la **planification réglementée des années 2000, le dessin du domaine skiable s'est étoffé et affiné. Il est désormais soumis à des normes d'aménagement du territoire très strictes.**

L'essentiel du domaine skiable de Verbier a pris forme durant les deux premières décennies de son existence, sous l'impulsion de Rodolphe Tissières et de Jean Casanova. Les deux colonnes vertébrales du domaine, Médran-Ruinettes-Attelas et Verbier-Savoieyres, sont toujours en place.

La conquête du Mont-Gelé en 1960 puis celle du col des Gentianes jusqu'au Mont-Fort dans les années 1980 poussent la pratique du ski dans les retranchements de la haute montagne. En parallèle, le développement du plat de la Chaux, les aménagements sur La Tzoumaz et Bruson finalisent les contours du territoire exploitable. Depuis, il s'agit d'améliorer l'existant.

MOINS ET MIEUX... ON RATIONALISE

La physionomie du domaine se transforme au rythme imposé par le renouvellement progressif des équipements, qui deviennent de plus en plus performants. En 2006, grâce à la promesse des bénéfices de la vente imminente des terrains de Médran, Téléverbier annonce la modernisation de son domaine skiable «au pas de charge». Une stratégie de développement prend forme

à travers un plan directeur. Amélioration du débit, de la sécurité et du confort: ce credo entraîne une série de modifications spectaculaires. Par exemple, les constructions des télésièges du Mayentzet et «James Blunt» changent la configuration de la combe Attelas-Médran, remplaçant 4 installations vétustes. Les forêts de pylônes disparaissent et les skieurs profitent de pistes plus larges. Parallèlement à cette rationalisation du domaine, l'enneigement mécanique se développe et certaines pistes sont améliorées pour une meilleure sécurité et expérience de glisse.



Le secteur de Bruson a été remis à neuf entre 2012 et 2022, suite à l'inauguration d'une liaison câblée avec Le Châble et dans la perspective d'un développement touristique.

CIRCULEZ, IL Y A TOUT À VOIR!

L'optimisation des liaisons afin de mieux répartir les skieurs sur l'ensemble du domaine fait également partie des objectifs. Relier le secteur de Verbier à celui de Savoleyres est un vieux rêve. Il deviendra enfin réalité en 2026.

L'accès en télécabine au secteur de Bruson depuis Le Châble en 2013, lui aussi très attendu après vingt ans de procédures, confirme la volonté d'exploiter le potentiel touristique de cette partie du domaine. En échange d'une vente de terrains d'environ 60 000 mètres carrés à la Commune de Bagnes pour le développement de lits chauds, Téléverbier s'engage à construire deux nouvelles installations après avoir équipé le secteur d'une installation d'enneigement mécanique dernier cri. Depuis 2022, ce secteur entièrement remis à neuf est devenu très attractif. Dans le pipeline, le projet d'une liaison en télécabine depuis Le Châble jusqu'à la Chaux pourrait à l'avenir délester la ligne d'accès principale Verbier-Ruinettes et rapprocher le secteur du Mont-Fort.



En investissant dans des installations de plus en plus performantes, Téléverbier a pu éclaircir la forêt de pylônes sur ses pistes. Par exemple, ce télésiège 4 places du Lac des Vaux a remplacé deux télésièges 2 places en 1999.

PLANIFICATION AU CENTIMÈTRE PRÈS

La législation sur l'aménagement du territoire s'intéresse aux domaines skiables à partir de 2005. Elle exige une planification officielle à 15 ans, qui coordonne les sports d'hiver, les activités agricoles et la protection des milieux naturels sur le territoire. Cette vision doit être notifiée dans le plan de zones (PAZ) des quatre communes concernées (Bagnes, Riddes, Saxon et Orsières), déclinée dans un plan d'aménagement détaillé (PAD), puis encore précisée dans un plan des équipements. Installations, pistes, enneigement mécanique, restaurants d'altitude... tout est consigné. De plus, la conformité de la stratégie aux prescriptions cantonales et fédérales doit être justifiée à travers plusieurs études pluridisciplinaires et rapports d'impact. L'entier du processus demande jusqu'à quatre années de travail, en collaboration avec un bureau spécialisé. Le premier PAD/PAZ de Téléverbier a été homologué en 2012. Le prochain, qui couvre la période 2025-2040, est enrichi d'un plan d'équipements d'été, qui marque un tournant dans le développement «4 saisons» du domaine. •

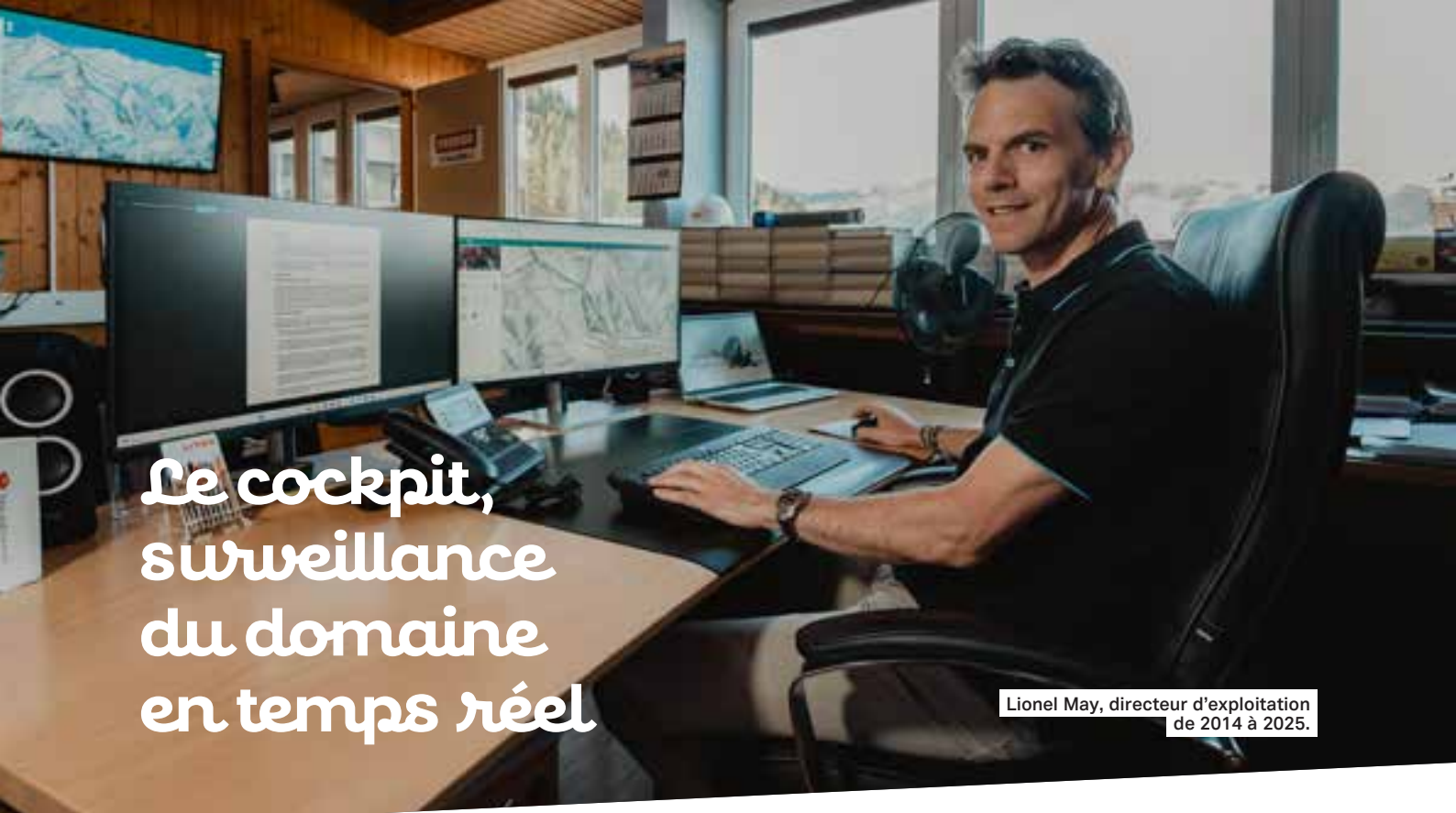


Au fil du temps, chaque secteur du domaine a développé son identité propre. Historiquement, celui du Mont-Gelé est dévolu à des itinéraires freeride balisés non damés.



Les pionniers

Rodolphe Tissières et Jean Casanova, deux personnalités qui ont marqué l'histoire de Téléverbier (ici en compagnie de Jean-Nicolas Tissières, lors de la choucroute des patrouilleurs en 1986). «Dodo» le visionnaire et «Casa» le bâtisseur, pionniers des remontées mécaniques de Verbier, formaient un duo efficace et apprécié. Le premier, avocat-notaire, a planifié la construction du domaine skiable et présidé la société jusqu'en 1984. Le second, mécanicien engagé comme agent d'exploitation dès 1950, a dirigé Téléverbier dès 1957 et assumé la fonction de président directeur général de 1985 à 1991.



Le cockpit, surveillance du domaine en temps réel

Lionel May, directeur d'exploitation
de 2014 à 2025.

De son bureau à Verbier, le directeur d'exploitation garde un œil sur le fonctionnement de l'entier du domaine skiable, grâce à un outil informatique qui livre de nombreuses données utiles.

Ce «cockpit» a été développé sur mesure pour Téléréverbier en 2023. Si son contenu est très sophistiqué, son apparence se résume à un simple écran, sur lequel s'affiche la carte du domaine avec la localisation des installations et diverses fonctionnalités. Pour la majorité des 38 remontées mécaniques, il indique la vitesse, la quantité d'énergie utilisée, le nombre de passagers, la durée des arrêts et la force du vent. Des webcams donnent également un aperçu «en live» de ce qui se passe dans les aires de départ. «C'est une aide à la décision très précieuse, aussi bien pour l'exploitation quotidienne que pour nos plans d'investissements», relève Lionel May. Avant l'ouverture des caisses, le premier réflexe est de vérifier les conditions de vent. Si les installations des Gentianes sont trop exposées, on s'abstient de proposer le pass des 4 Vallées, un cas de figure qui se présente une vingtaine de journées par hiver.

24 000

personnes ont emprunté
les installations de Téléréverbier
le 30 décembre 2024.
Ce jour de forte affluence,
un total de 185 000 passages
aux remontées mécaniques
a été enregistré.

MEILLEURE RÉACTIVITÉ EN CAS DE PANNE

Le profil de chaque installation renseigne sur la rentabilité et les possibilités d'amélioration. «On voit par exemple que le Combimix La Chaux Express ne fonctionne jamais à pleine vitesse, car il est souvent ralenti par des problèmes à l'embarquement. Nous en tiendrons compte lors de sa prochaine rénovation en 2025, en améliorant les quais et le confort des usagers.» Sur l'écran, un fil de notifications signale chaque arrêt ou problème technique. De plus, le cockpit permet d'accéder à certains instruments à distance en cas de panne. Le directeur d'exploitation et ses coéquipiers responsables de secteur peuvent prendre la main sur une remontée défaillante afin de diagnostiquer la cause de l'incident et accélérer la remise en route avant l'arrivée des mécaniciens sur place. •

Les 4 Vallées, une valeur sûre jamais acquise

Le plus grand domaine skiable relié de Suisse, avec ses 400 kilomètres de pistes et ses 100 installations, a été créé dans un esprit collaboratif et visionnaire par les pionniers de trois sociétés de remontées mécaniques.

L'idée de collaborer avec les stations voisines s'exprime dès 1975. Dans un article publié à l'occasion du 25^e anniversaire de Téléréverbier dans la revue *13 étoiles*, son fondateur et président Rodolphe Tissières constate que les équipements ne suffisent plus aux skieurs qui se pressent sur les «cent pistes de Verbier». Il évoque les nombreux projets de développement à venir et précise que sa société «tendra la main à ses amis de La Tzoumaz, d'Isérables, de Champex et de Nendaz». Il imagine aussi une «Voie du ski» unique au monde, entre Courmayeur et Grimentz. Une année plus tard, il crée les 4 Vallées avec Michel Michelet, directeur de Télénendaz, et René Fournier, directeur de Téléveysonnaz. Le domaine skiable relie Nendaz, Verbier et Veysonnaz, offrant 80 installations pour un seul forfait. Télé-Thyon rejoint le partenariat en 1991.



La promotion des 4 Vallées s'articule autour de l'image du Mont-Fort, trait d'union des domaines. (Affiche, 1985, Médiathèque Valais-Sion)

ENTRE CONVENTIONS ET TENSIONS

Le partage des recettes entre les quatre sociétés devient un enjeu délicat à partir des années 1990. Les conventions sont âprement négociées et ont même fait l'objet d'un arbitrage du Conseil d'État à deux reprises, en 1999 et en 2014. «Nous n'avons malheureusement jamais réussi à nous mettre d'accord sur une clé de répartition qui récompenserait les investissements, ce

qui aurait été juste et logique. Malgré les tensions, je suis toujours retourné à la table des négociations. On ne divorce pas de la montagne», souligne Jean-Pierre Morand, président de Téléréverbier entre 2001 et 2015. L'intérêt de cette collaboration a ainsi toujours primé sur les guerres d'égo et de gros sous. En 2006, Téléréverbier prend le contrôle de Télé-Thyon et en 2016, Téléveysonnaz et Télénendaz fusionnent. Depuis, le partenariat ne compte plus que deux interlocuteurs. •



Le divorce de 1999, qui fait la une du *Nouvelliste* le 13 octobre, n'aura pas lieu. Un arrangement est trouvé trois semaines plus tard, sous l'arbitrage du Conseil d'État.



Les Nendards adoptés grâce à une vachette

La construction des installations au col des Gentianes marque le début d'une collaboration concrète entre Télénendaz et Téléréverbier et un cap important pour le développement du domaine des 4 Vallées.

Gaston Barben, directeur du personnel à l'époque, se souvient de cette sortie en Carmargue, au début de l'exploitation commune du Mont-Fort en 1983. «Nous avons invité les dix employés nendards à se joindre à nous. Les relations étaient plutôt tendues avec les Bagnards, mais au cours de cette excursion, on nous a initiés à une tradition locale. Les employés téméraires étaient invités à affronter une vachette dans un enclos barricadé. Les Bagnards ont été les premiers à tenter de la maîtriser, en vain. Un courageux Nendard s'est lancé dans l'arène et après quelques minutes a réussi à «mettre à terre» la vachette. Il avait sauvé l'honneur de la région. Cette victoire a complètement changé l'ambiance entre nous. Depuis, les employés voisins ont été accueillis à bras ouverts.»

Bilan au 31 décembre 195

ACTIF

		ACTIF
Immobilisations		
1. Construction télésiège	456,122.10	417,835.50
Compte amortissement télésiège	38,286.60	53,394.13
2. Construction restaurant		
II. Fonds de roulement		
1. Chèques postaux		9,875.09
2. Dépenses à amortir		1,708.85
Provisionnement de matériel		2,810.20
Dépôt de garantie téléphone		7,600.—
		160.—
Divers		
Contribution au renforcement de la ligne électrique		3,600.—
Solde Profits et Pertes		670.98
Perte de l'exercice		



En 1978, Téléverbier fusionne avec Télébruson, rachetant les installations et terrains de la société, contre la remise de 600 actions et la reprise des dettes pour un montant d'1 million de francs (ancien télésiège de La Pasay construit en 1962).

Le plateau de Verbier dans les années 1950.

Les acteurs du capital de Téléverbier

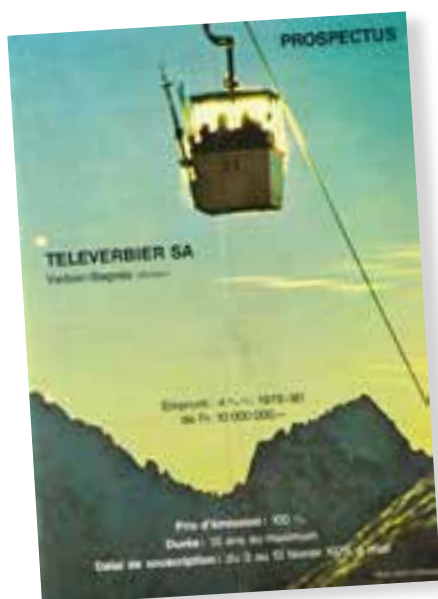
Dès son premier souffle, Téléverbier a pu compter sur l'apport financier de familles et de commerçants de la région. La société a toujours été en mains privées. Ce n'est qu'à partir de 2009 que la Commune et la Bourgeoisie de Bagnes y ont pris une part plus importante. Avant l'enneigement artificiel des pistes, la rentabilité est tributaire des conditions météorologiques. De plus, le renouvellement constant des remontées mécaniques exige d'importants moyens. Les difficultés financières s'accumulent dans les années 1990. Redoutée et houleuse, l'entrée en bourse s'est finalement avérée positive. La menace d'une mainmise étrangère avec l'arrivée de la Compagnie des Alpes a été écartée, notamment par l'implication de la famille Burrus, qui est devenue l'actionnaire principale de Téléverbier.





L'engagement inconditionnel des Bagnards

Les habitants de la station sont les premiers **supporters financiers de leur société de remontées mécaniques. Partenaires stratégiques, la Commune et la Bourgeoisie deviennent d'importantes actrices de l'actionnariat à partir de 2009.**



L'appel à souscriptions pour un emprunt obligataire en 1978 connaît un joli succès, notamment grâce au soutien des employés de Téléverbier.

C'est grâce à la solidarité des Verbiérains que la première remontée mécanique voit le jour en 1950. Le télésiège construit par la maison Giovanola coûte 600 000 francs et nécessite une importante recherche de fonds. Une première partie de la somme provient des paysans, commerçants et artisans de la région qui, pour appuyer le projet, achètent des parts de l'entreprise. Leur démarche, boudée par la plupart des banques, finit par trouver le soutien de la Banque cantonale du Valais, par son directeur Oscar de Chastonay, qui leur octroie un crédit de 200 000 francs. La mobilisation des familles bagnardes continue d'accompagner la croissance de la société au cours des décennies suivantes. Les employés mettent aussi la main à la poche. En 1973, une soixantaine d'entre eux se groupent pour contracter un emprunt et acquérir des parts. L'année suivante, ils sont une centaine à détenir un nombre important d'actions et obtiennent une représentation au sein du Conseil d'administration. Par la suite, d'autres levées de fonds pour des emprunts obligataires ou des augmentations de capital engagent la participation des salariés. Gaston Barben, ancien chef du personnel, se souvient que «les employés et cadres qui le souhaitaient pouvaient y contribuer, à travers une retenue sur leur salaire. La quasi-totalité du personnel est ainsi devenue actionnaire à cette époque-là.»

Après l'entrée en bourse en 1999, les cartes se redistribuent et les enjeux se cristallisent autour de la Compagnie des Alpes (CDA). Une partie des actionnaires locaux vend ses parts à la famille Burrus afin de contrebalancer les appétits du leader français des remontées mécaniques. C'est dans le même but qu'un groupement de résidents secondaires de la station, mené par le banquier Alex Hoffmann, se constitue.

IMPLICATION DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

La présence de la Bourgeoisie et de la Commune de Bagnes dans le capital-actions est très discrète jusqu'en 2000. Auparavant, leur intervention est essentiellement stratégique, l'une étant propriétaire des terrains et l'autre garante du cadre légal des activités du domaine skiable. Les relations avec Téléréverbier sont parfois tendues et frôlent la rupture dans les années 1970-80, lorsque Rodolphe Tissières et le président de Bagnes Willy Ferrez sont aux commandes. La représentation communale au sein du Conseil d'administration a même été suspendue jusque dans les années 1990, avant d'être réinstaurée dans un climat apaisé sous les présidences de Jacques-Louis Ribordy et Guy Vaudan.

La part des collectivités publiques s'élève à quelque 5% en 2009, année qui marque un tournant dans l'actionnariat. La Compagnie des Alpes décide de se désengager de Téléréverbier. La Commune de Bagnes saute sur l'occasion. Son président et son secrétaire communal s'envolent pour Paris afin de négocier et signer la transaction, pendant que le Conseil général est convoqué in extremis pour avaliser le rachat des actions de la CDA. Commune et Bourgeoisie voient leur participation grimper à 25,66% et deviennent l'actionnaire numéro un de la société durant quatre ans. Jean-Albert Ferrez, vice-président du Grand Conseil à l'époque, souligne le caractère inédit de la démarche. «Par rapport au rythme habituel des décisions législatives, cette opération menée tambour battant en moins de 48 heures était extraordinaire. Vu la menace qu'avait représentée la CDA pour l'indépendance de Téléréverbier, cette décision communale s'inscrivait dans une certaine logique. Il s'agissait d'assurer l'ancrage local du principal employeur de la région dans un souci d'intérêt général.»

ACTIONNAIRES LOCAUX SOLIDAIRES

En marge de cette action publique, l'engagement local privé a gagné en visibilité ces dix dernières années. Pour renforcer l'implication des Bagnards dans «leur» société, l'association des actionnaires de Téléréverbier Bagnes & Entremont voit le jour en 2014. Elle réunit 120 personnes, dont d'anciens employés, qui représentent alors le 4% du capital. Depuis, le groupement œuvre pour favoriser les acquisitions et les échanges d'actions en son sein, afin que ces avoirs restent en mains locales. Il augmente ses parts et sa crédibilité, obtenant un représentant au Conseil d'administration en 2017. En 2025, ses 170 actionnaires détiennent 9% du capital de Téléréverbier, avec l'intention de monter en puissance. «Notre but est d'atteindre 15%», annonce le président de l'association, Florian Michellod. «En cas de velléité d'un rachat par une société étrangère, nous collaborerions avec la Commune et la Bourgeoisie afin de préserver les intérêts de nos actionnaires.» •

L'apport des sponsors

Audi, Carlsberg, Barnes et, plus récemment, Piguet Galland occupent une place de choix sur le domaine skiable de Verbier. Ce type de partenariat est en vogue depuis les années 2000 et s'est beaucoup développé récemment, jusqu'à assurer le 2% du chiffre d'affaires de Téléréverbier en 2025.



Le téléphérique La Chaux-Gentianes (Jumbo), dans son habit vert à l'effigie de la célèbre marque de bières.



Depuis toujours, les assemblées générales de Téléréverbier se prolongent autour d'un verre et d'une raclette.



Une famille très investie

Christian et Jean-Paul Burrus, de père jurassien et de mère parisienne, ont suivi leurs études à Lausanne et effectué leur service militaire en Suisse, avant de reprendre les affaires familiales, l'un dans le secteur du courtage-assurances, l'autre dans l'agro-alimentaire.

Christian Burrus est l'actionnaire principal, le vice-président et l'administrateur délégué de Téléverbier. Son frère aîné Jean-Paul siège également au Conseil d'administration. Ils racontent l'engagement de leur père pour Verbier et le lien particulier qui unit cette famille d'industriels à la station depuis les années 1950.

Dans quelles circonstances les Burrus sont-ils arrivés à Verbier?

Christian Burrus: Notre père Paul a découvert la station pendant la guerre, alors qu'il faisait son apprentissage de chocolatier à Martigny, avant la naissance du domaine skiable. Il y est revenu pour pratiquer le ski en 1952 avec notre mère. Il y a acheté un appartement en 1968 et déposé ses papiers en 1981.

Jean-Paul Burrus: Verbier a fait partie de notre vie très tôt et cela continue. Mon frère, ma sœur et moi y sommes installés, et nos enfants (douze en tout!) y résident ponctuellement. C'est le port d'attache familial.

«Verbier a fait partie de notre vie très tôt et cela continue. C'est le port d'attache familial des Burrus.»

Vous passiez vos vacances dans la station.

Quels sont vos souvenirs d'enfance?

CB: Nous habitions dans les Vosges à l'époque et étions chaque fois très impatients de venir. Je me souviens de la queue au pied du télésiège de Savoleyres, il fallait attendre jusqu'à une heure. Il y avait même des couvertures pour supporter le froid dans la montée.

J-PB: Notre programme de vacances était très intense, on ne se reposait pas du tout. Ma mère nous réveillait à 8h. On prenait notre pique-nique et départ pour l'école de ski. On rentrait vers 16h.

Vos parents se sont installés à Verbier en 1981.

Comment se sont-ils impliqués dans la vie locale?

CB: Notre mère Janine a fondé l'association des Amis de Verbier avec l'ambassadeur des États-Unis, John Gunther Dean. Elle était aussi très active au sein du Verbier Festival.

J-PB: Notre père était amoureux de Verbier et de son potentiel. Il passait son temps à faire des plans et à prendre des notes sur le développement futur de la station. En 1996, lorsqu'il a vendu la manufacture de tabacs jurassienne, la Commune de Bagnes a reçu une recette fiscale de 4 millions de francs. Il a demandé que ce montant soit investi à Verbier, ce qui a été fait avec l'achat des terrains Besson.

Votre père Paul Burrus, décédé en 2021 à l'âge de 102 ans, n'a jamais siégé au Conseil d'administration de Télèvesbier.

Comment faisait-il passer ses idées?

CB: C'était plutôt un homme de l'ombre, une éminence grise. Quand je suis entré dans le Conseil d'administration en 2000, c'est lui qui me donnait les instructions. Il passait aussi voir les directeurs de Télèvesbier très régulièrement pour leur faire part de ses idées.

J-PB: Il avait une vision très claire de l'entreprise. Il voulait la faire avancer au niveau commercial, tout en lui assurant un développement harmonieux.

L'un et l'autre présidez de grandes holdings actives dans le courtage et l'agro-alimentaire en Europe.

Qu'apportez-vous à Télèvesbier?

CB: Notre expertise dans le management de plus grandes sociétés, au niveau de la gestion, de l'analyse des risques, du marketing, etc.

Et surtout, une vision à plus long terme.

C'est important de se projeter à travers des objectifs précis.

J-PB: Dans le temps, je pense que Télèvesbier était davantage politisée. Notre présence apporte une indépendance et un esprit entrepreneurial fort. Ce qui m'importe, c'est la satisfaction du client et son parcours de consommation durant sa journée de ski.

Comment voyez-vous l'avenir de la société?

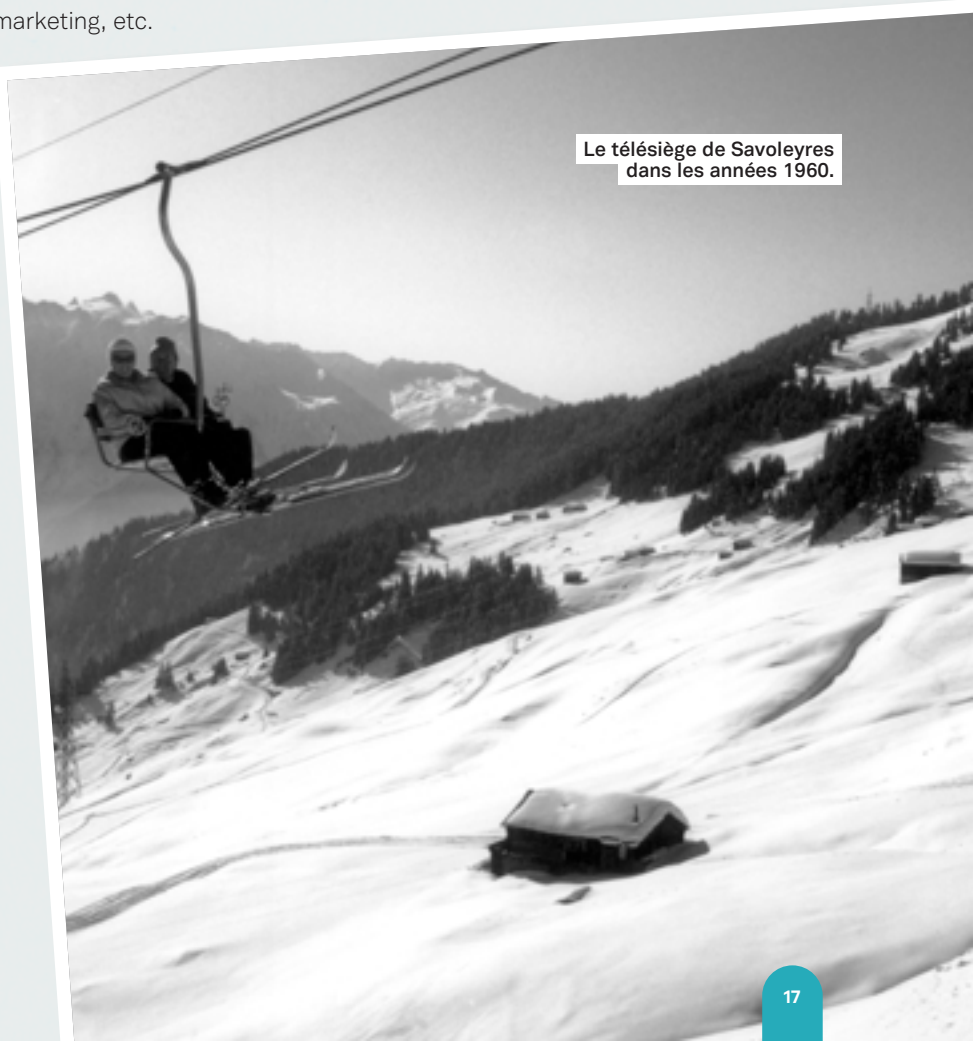
CB: La fusion des 4 Vallées est indispensable pour offrir une qualité de ski optimale et cohérente à long terme. Il faut garder la même ambiance familiale, sportive et festive, tout en améliorant l'expérience des clients.

J-PB: Je suis du même avis. Il y a aussi du potentiel pour un modèle plus intégré, avec le développement de services comme l'hôtellerie. •



Janine et Paul Burrus, les parents, étaient des amoureux de Verbier. Dès leur arrivée dans la station en 1981, Madame s'implique dans la vie associative pendant que Monsieur se passionne pour le développement de la station.

«La fusion des 4 Vallées est indispensable pour une qualité de ski optimale et cohérente à long terme.»



Le télésiège de Savoleyres dans les années 1960.

Comment les Burrus sont arrivés au sommet de Téléverbier

Sollicitée pour injecter de l'argent dans la société au milieu des années 1990, la famille Burrus a progressivement augmenté ses parts jusqu'à en devenir l'actionnaire numéro 1 dès 2014.

L'industriel jurassien Paul Burrus entre dans le capital-actions de Téléverbier au milieu des années 1990, alors que la société est en difficulté financière, sur proposition des présidents de la société et de la Commune, Jacques-Louis Ribordy et Guy Vaudan. Il achète pour un million de francs d'actions, ce qui correspond à 5% du capital. «En termes de rentabilité, il n'en attendait pas plus qu'un placement dans un appartement», note Christian Burrus, qui s'associe à la participation de son père et le représente au Conseil d'administration dès 2000. L'entrée en bourse de Téléverbier et l'arrivée de la Compagnie des Alpes surprennent le nouvel actionnaire.

Avec d'autres propriétaires de chalets de la station, il s'inquiète de cette présence étrangère et la soupçonne de vouloir prendre le contrôle de Téléverbier. Ses craintes seront en partie confirmées quelques semaines plus tard, lorsque la CDA dépasse le seuil des 20% sur le marché boursier. Il décide alors de contre-attaquer en triplant la mise, élevant sa participation à 15% en 2000.

«Nous avons augmenté notre participation dans la société pour assurer l'indépendance et la dynamique entrepreneuriale de Téléverbier.»

Dans l'intervalle, la CDA rassure tout le monde en déclarant ne pas en vouloir davantage, et, en gage de bonne foi, revend 2% de ses actions à la Commune de Bagnes. Paul Burrus poursuit ses acquisitions. En 2005, il en détient 19,6% et cinq ans plus tard, encore 1% de plus.

En 2009, la CDA vend toutes ses actions à la Commune et à la Bourgeoisie de Bagnes, qui deviennent le principal actionnaire avec 25,6% du capital. Pas pour longtemps. En 2014, Paul Burrus rachète l'ensemble des actions détenues par Télénendaz dans la société bagnarde, élevant sa part à 28,3%, et devient le numéro 1 de l'actionnariat. «Notre but était d'assurer l'indépendance et la dynamique entrepreneuriale de Téléverbier, qui doit rester en mains privées pour s'adapter rapidement aux tendances du marché», explique Christian Burrus, qui possède toujours la plus grande part du gâteau en 2024 avec 27,23% des actions. Même si leur participation n'est pas visible et qu'il n'existe pas de convention entre eux, d'autres membres de la famille ont investi dans Téléverbier. •



Christian Burrus siège au Conseil d'administration de Téléverbier depuis 2000. Il y a aussi représenté les intérêts de son père Paul, décédé en 2021.

Une entrée en bourse remarquée

Au milieu des années 1990, Téléverbier se trouve dans une situation financière délicate, après une succession de gros investissements pour renouveler ses télésièges et financer le coûteux Funispace, sans oublier les pertes liées à de tristes hivers faiblement enneigés à la fin des années 1980. En 1996, assommée par des taux d'intérêts très élevés, la société voit la valeur de ses actions s'effondrer. Les administrateurs se démènent pour renflouer le capital. Mais cela ne suffit pas pour assurer la modernisation des infrastructures et l'avenir de la société. Pour lever de nouveaux fonds, une agence spécialisée dans la finance conseille aux dirigeants de faire un agio de mise en bourse sur le second marché de la Bourse de Paris, qui offre les meilleures conditions et compte la présence d'autres sociétés de remontées mécaniques, dont la Compagnie des Alpes. Le 8 juillet 1999, près de 400 000 actions d'une valeur de 14,60 euros (23,40 francs suisses) sont distribuées.

Jean-Pierre Morand, ancien président déjà administrateur à l'époque, se souvient avoir été très surpris par le succès de l'opération. «J'y étais plutôt réticent. Mais l'entrée en bourse de Téléverbier a eu l'effet d'un formidable coup de projecteur. Du jour au lendemain, notre société au bord du gouffre qui n'intéressait personne, attirait tous les regards et tous les intérêts. La valeur de l'action a doublé en une année.»



Les leçons de la Compagnie des Alpes

L'arrivée tonitruante de la Compagnie des Alpes dans le capital de Téléverbier en 2000 a fait craindre pour l'indépendance de la société. Mais tout le monde s'accorde à dire que sa présence durant dix années a laissé des traces positives sur le plan de l'organisation, des finances et du marketing. Le leader français des remontées mécaniques a importé des méthodes efficaces pour mieux connaître la clientèle du domaine, à travers des enquêtes de satisfaction systématiques, analysées ensuite par des spécialistes. L'ancien directeur Louis Moix se rappelle avoir été surpris par les premiers résultats. «Contrairement à ce que nous imaginions, nos plus fervents supporters étaient les résidents secondaires de la station. Ils soutenaient Téléverbier dans ses efforts de développement, voyant que cela donnait de la valeur à leur bien immobilier. Les clients les plus critiques étaient les jeunes traders allemands et anglais, âgés entre 25 et 30 ans, qui montraient une exigence extrême envers nos services et nos infrastructures.» Depuis le départ de la CDA, Téléverbier gère ses sondages à l'interne et de manière plus ciblée, dans le but d'adapter ses infrastructures aux attentes des skieurs.

«L'affaire Téléverbier»

L'entrée en bourse et la prise de participation de la Compagnie des Alpes (CDA) ont déclenché une affaire très médiatisée, connue sous le nom de «l'affaire Téléverbier».

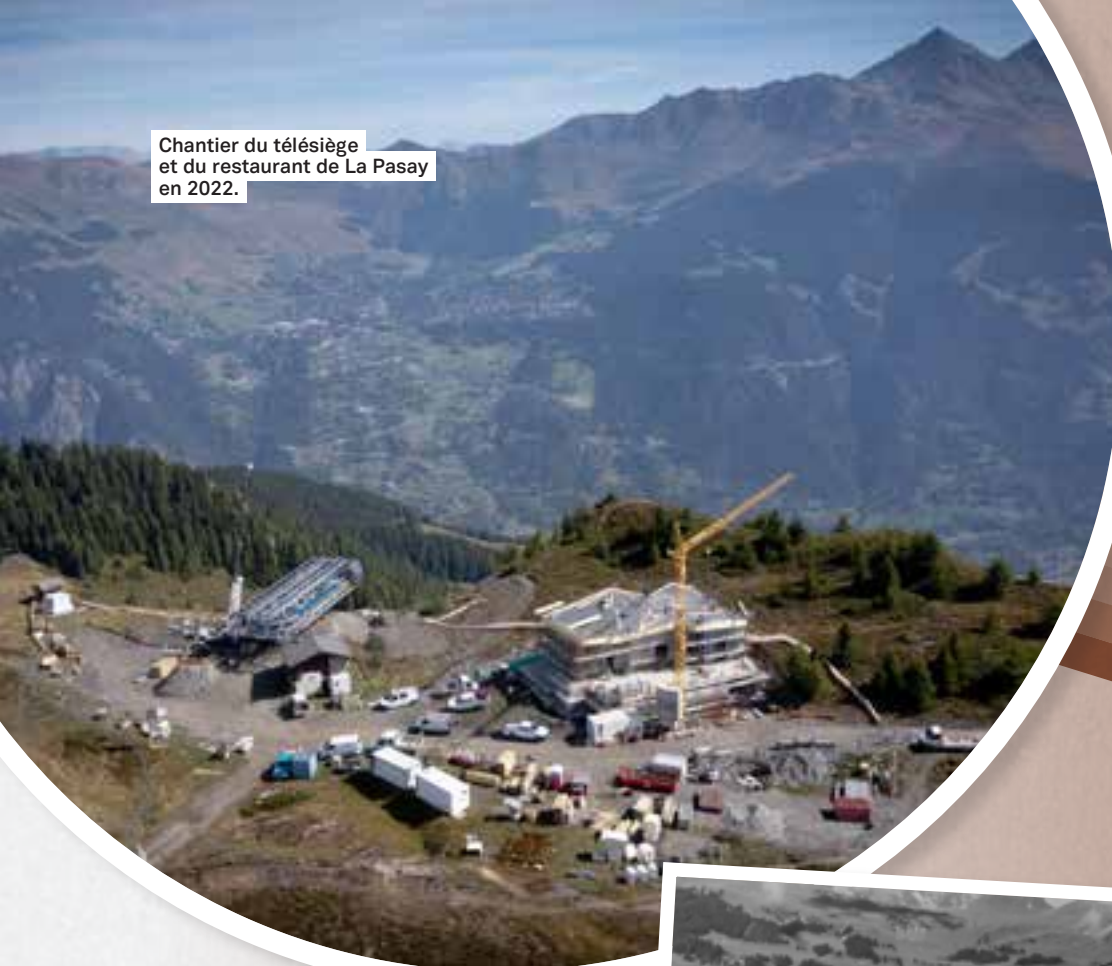
Les dirigeants de Télèveyssonaz et Télénendaz, opposés à l'arrivée du groupe français, avaient secrètement mandaté un homme d'affaires de leur connaissance pour déposer plainte contre Téléverbier et impliqué un juge d'instruction pour les appuyer. Mais le juge a été dessaisi de l'enquête et les administrateurs de Téléverbier ont été blanchis. Ces derniers ont déposé une contre-plainte pour atteintes à l'honneur.

L'enquête, confiée à un juge extraordinaire et enrichie d'écoutes téléphoniques, a révélé les réelles intentions des comploteurs, qui cherchaient à discréditer les dirigeants de Téléverbier afin de pouvoir en acquérir des parts importantes. De cet épisode douloureux, l'ancien président Jean-Pierre Morand, alors administrateur et défenseur de la société en tant qu'avocat, garde un sentiment de satisfaction mêlé d'amertume. «Satisfaction, car nous avons réussi à désamorcer et à dévoiler une machination qui visait à nous démolir. Amertume, parce que cette offensive a causé des dégâts humains, affectant lourdement les dernières années de vie du président de l'époque Jacques-Louis Ribordy.»

Le Nouvelliste
Dallas sur Verbier
Le Nouvelliste Téléverbier récrée avec la fable de diables démentis
Les acteurs de l'ombre au banc des accusés

Dans l'affaire Téléverbier, les masques tombent devant le juge Métal

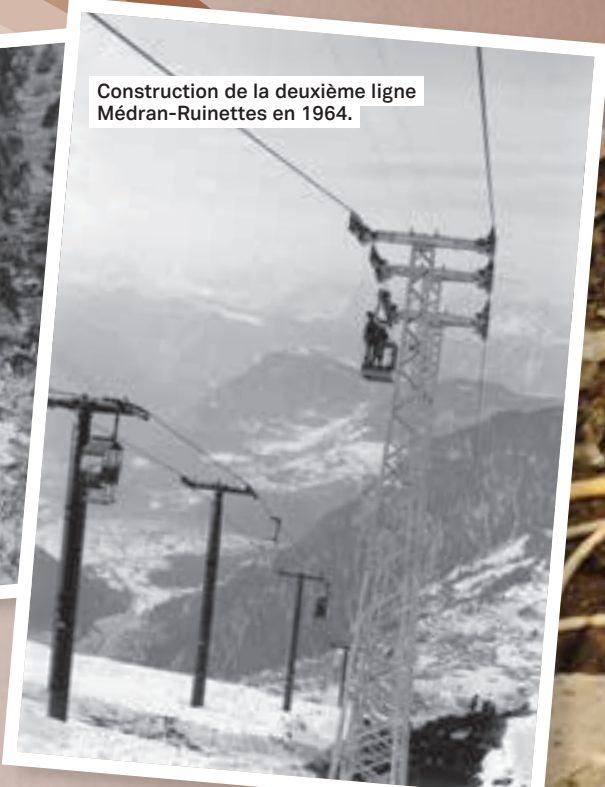
Chantier du télésiège
et du restaurant de La Pasay
en 2022.



Été 1957: les nouvelles cabines
du téléphérique des Attelas
sont transportées par le télésiège
de Médran.



Construction de la télécabine Le Châble-Verbier
en 1973. En raison d'un terrain très pentu
et marécageux, la pose des socles des pylônes
a dû se faire sur deux années.



Construction de la deuxième ligne
Médran-Ruinettes en 1964.

Les grands chantiers

Durant les quarante premières années de son existence, Téléverbier est une entreprise de construction à part entière, la seule de la région à assurer des travaux de génie civil en haute altitude. Tous les corps de métier y sont représentés, du maçon au peintre en passant par le grutier et le serrurier. Pour occuper son personnel et maintenir son savoir-faire durant les périodes de vaches maigres, notamment à la fin des années 1970, elle n'hésite pas à aller chercher des mandats de construction ou de rénovation dans la région. À partir des années 1990, la société recentre ses activités sur son cœur de métier de transporteur. Elle continue de piloter les chantiers de remontées mécaniques avec l'ingénieur et le constructeur, mais mandate davantage d'entreprises externes spécialisées.



L'art du minage était la spécialité des ouvriers d'Isérables (col des Gentianes, 1980).



Joseph Michaud et Luc-André Vouillamoz, anciens employés de Télévrier, se remémorent l'histoire de ces chantiers en haute montagne.

L'aventure des bâtisseurs du Mont-Fort



Les années 1980 sont marquées par la construction de trois téléphériques permettant l'accès au Mont-Fort, en partenariat avec Télénendaz. Les conditions de travail à plus de 3000 mètres d'altitude sont épiques. D'anciens ouvriers se souviennent.

Le premier jalon de la conquête du Mont-Fort s'ancre au col des Gentianes. Les équipes de Télévrier ont pour mission de construire le haut de la liaison Tortin-Gentianes, l'installation du téléphérique du Mont-Fort et le télési du glacier. La préparation du chantier s'échelonne sur trois années, entre 1977 et 1980. Après avoir construit la route d'accès jusqu'au col, les ouvriers de Télévrier s'attellent au montage du bâtiment qui leur servira ensuite de cantine et de dortoir. «Il n'y avait rien là-haut, ni eau, ni électricité, ni abri. On nous amenait tout par camion. Quand on a vu le premier arriver à 3000 mètres, c'était vraiment impressionnant, on n'en croyait pas nos yeux», se souvient l'ancien employé Joseph Michaud. Les aléas climatiques et géologiques font partie de l'aventure. Neige, brouillard, pluie et vent s'invitent sans prévenir et la nature du sol apporte son lot de surprises au quotidien.

«La neige allait et venait, on devait faire avec. Chaque année, quand on redémarrait le chantier, on devait d'abord repérer l'emplacement des baraquements ensevelis sous 6 mètres de neige et déblayer.» Dès les premiers travaux de terrassement au col, le contremaître Willy Gabbud indique dans ses notes la présence de blocs de glace de 7 mètres de profondeur, qui demanderont un forage par une entreprise spécialisée.

«Il n'y avait rien là-haut, ni eau, ni électricité, ni abri. On nous amenait tout par camion. Quand on a vu le premier arriver à 3000 mètres, c'était vraiment impressionnant, on n'en croyait pas nos yeux.»

LA VIE AU CAMP DE BASE

À la fin 1979, Téléverbier a établi une base autonome, où une trentaine d'ouvriers peuvent vivre. C'est en 1980 que le chantier démarre officiellement. Deux équipes de 15 personnes se relaient. Chacune enchaîne quatre jours d'affilée et dort sur place. «On travaillait de 6h à 19h, avec une pause d'une heure à midi. On avait ensuite trois jours de congé», se rappelle Joseph Michaud. Les mercredis et jeudis, la totalité de l'effectif est à l'œuvre. «Avec le personnel du constructeur Garaventa, il y avait jusqu'à 80 personnes dans la cantine à midi, il fallait prévoir 3 services. Les repas du cuisinier Marco Fort étaient très bons, on mangeait aussi bien qu'à la maison. On devait bien se nourrir, les températures étaient souvent négatives, jusqu'à moins 22 degrés en automne.»

L'eau nécessaire au chantier était pompée dans le glacier en contrebas et stockée dans une grande citerne. Quant à l'eau potable, elle était puisée dans une source à la hauteur de la cabane du Mont-Fort. «Entre les repas et la douche, nous avions besoin d'une réserve de 1000 litres par jour. Il fallait vider les conduites tous les soirs pour éviter la casse due au gel.» •



Pour loger et nourrir les ouvriers, un grand bâtiment est construit au col des Gentianes en 1978.

Entre frayeurs et bons moments



Même si les hommes de Téléverbier sont aguerris aux conditions d'altitude, ce chantier-là les met à rude épreuve. Une petite cabane a été posée au sommet du Mont-Fort pour loger les trois machinistes chargés des premiers terrassements. «Elle était tenue par des câbles. Une nuit de tempête, ça soufflait tellement fort que nous sommes allés nous réfugier dans une crevasse avec le thermos et le sac de couchage jusqu'au petit matin», raconte Luc-André Vouillamoz. Son collègue Georges Maret a connu d'autres émotions fortes là-haut. «Je maniais la pelle araignée pour la première fois. Quand j'ai dû faire le plat de l'ancien igloo, il y avait un à-pic tellement impressionnant... une fausse manœuvre et c'était la mort assurée. J'ai très vite compris que je devais rester calme et concentré.» Pour créer la plateforme de la gare d'arrivée de Tortin, il a fallu creuser, puis ferrailler et bétonner six puits de 12 mètres de profondeur dans le rocher, pour pouvoir y planter les piliers. Un vendredi vers 18h, alors que quatre employés s'apprêtent à sortir de l'un de ces puits, le directeur Jean Casanova leur demande de jouer les prolongations pour terminer le travail avant le week-end. «On a dit oui! On a continué, mangé un morceau vers minuit et repris jusqu'à 2h du matin. Il nous a payés pour deux journées. Et nous sommes descendus après un peu de repos et un petit-déjeuner. Mais arrivés aux Ruinettes, au lieu de rentrer à la maison, nous avons célébré nos efforts de la nuit au bistrot. C'était un beau moment!»



Le rôle moteur de Casa, Dodo et Willy

La présence des dirigeants Rodolphe Tissières et Jean Casanova a compté pour beaucoup dans l'engagement des ouvriers qui ont participé à cette folle aventure. «Sans eux, je ne serais pas resté, ils nous donnaient la motivation. On était encore jeunets et folichons. Le père Casa, comme on l'appelait, nous cadrait avec bienveillance. Ce n'était pas le genre de chef à vous regarder de haut. Il mettait les salopettes et venait couler les dalles avec nous. De temps en temps, il nous payait un verre, il avait du respect pour nous», relève Luc-André Vouillamoz. Son ancien collègue Joseph Michaud approuve et souligne aussi le rôle primordial du contremaître Willy Gabbud. «Il arrivait à maintenir une bonne ambiance entre nous, c'était capital pour des ouvriers obligés de vivre ensemble 24 heures sur 24. Il savait former les équipes pour que le travail avance de façon fluide.»



Les communications se faisaient par téléphone satellite (ici, Willy Gabbud au bout du fil).



Recyclage naturel des déchets

Pour évacuer les déchets de cuisine, le contremaître Willy Gabbud a eu l'idée d'acheter cinq cochons, qui séjournaient dans une étable au fond de Tortin. Les employés qui voyageaient de ce côté-là leur apportaient des restes de la cantine des Gentianes et à la fin de la saison, on les abattait pour en faire un bon gueuleton.

Quand les trois téléphériques ont-ils été inaugurés?

1981

Tortin-Gentianes

1983

Gentianes-Mont-Fort

1987

La Chaux-Gentianes (Jumbo)

Le chantier face au glacier.

L'ingénieur Paul Glassey se souvient...

Lors de son premier mandat pour Télérverbier à la fin des années 1970, l'ingénieur nendard Paul Glassey se trouve au cœur des grandes manœuvres de planification et de construction des installations du Mont-Fort.

Il aime à rappeler que ces projets ont germé dans la tête de Rodolphe Tissières lorsqu'il était officier alpin durant la Seconde Guerre Mondiale et que sa brigade avait pour mission de défendre les Alpes du sud-ouest. C'est dans le même contexte qu'est né le tracé légendaire de la Patrouille des Glaciers entre Zermatt et Verbier, dont il fut aussi le fondateur.

«On sentait bien son expérience de la conduite des hommes et son aisance en haute montagne. Ses anciens camarades militaires, qui avaient vécu la mobilisation avec lui, s'intéressaient de près au projet, donnaient leur avis et le soutenaient, comme l'ancien conseiller fédéral Roger Bonvin, le curé Pont qui venait parfois célébrer des messes au Mont-Fort, Adrien Morin et André Michellod qui siégeaient au comité de direction de Télérverbier.» Conseiller national entre 1967 et 1975, «Dodo» avait un important réseau à Berne.

Le chantier était d'ailleurs régulièrement visité par les autorités.



Projet de tracé de «la Grande Journée», imaginé par Rodolphe Tissières.

PASSER PAR LES VALLÉES PLUTÔT QUE LES CRÊTES

Le projet initial passait par les crêtes du Mont-Gelé et des Monts de Sion pour atteindre le Mont-Fort. Cet itinéraire n'aurait été possible qu'avec de petites installations ne transportant qu'une vingtaine de personnes à la fois. Pour Rodolphe Tissières, cela était suffisant. «Il ne voyait pas l'intérêt d'attirer plus de monde. Tout ce qu'il cherchait était le développement du ski en haute montagne.» Mais avec l'appui du constructeur, Paul Glassey réussit à le convaincre de passer par les vallées avec des téléphériques de plus grande capacité.



Paul (à droite) et Étienne Glassey, père et fils, devant le chantier du télémixte Esserts-Savoie. Ingénieurs attitrés de Télérverbier, ils ont construit toutes les installations du domaine depuis 1980.

Une prière entendue

Le jour de l'inauguration du téléphérique du Mont-Fort en 1983, alors que tous les invités voyageaient dans la benne avec Rodolphe Tissières pour rejoindre le sommet, l'installation s'arrêta net, 200 mètres avant l'arrivée. En attendant que la panne soit résolue, le curé Pont proposa de procéder à la bénédiction prévue dans les airs. À peine eut-il prononcé les derniers mots de sa prière que le téléphérique se mit en branle. Il a alors lancé au président de Télérverbier: «Tu vois, mon Seigneur a plus de pouvoir que ton électricien!»

Funispace: l'innovation qui défie le vent

Pour remplacer le téléphérique et la télécabine des Attelas, la direction de Téléverbier opte pour un téléporté révolutionnaire, qui offre stabilité, vitesse et débit important. Le premier funitel de Suisse est construit en un temps record en 1994.

Fin avril 1994, le téléphérique des Attelas transporte ses derniers skieurs alors que le câble de la télécabine qui le seconde est démonté. Le chantier du funitel démarre et doit aller vite, afin d'assurer la montée aux Attelas l'hiver suivant. «Dans le processus de décision, il y avait aussi la volonté de posséder cette innovation exceptionnelle avant Crans-Montana», déclare Gilbert Simon, ancien directeur d'exploitation. Si le constructeur Garaventa

choisit Verbier pour cette première suisse, ce n'est pas pour rien. «Il comptait sur le savoir-faire de nos équipes, dirigées par Xavier Besse pour la partie technique et par le contremaître Willy Gabbud pour la partie génie civil», relève Louis Moix, directeur de Téléverbier à l'époque. Ce prototype français, qui doit être adapté

aux normes suisses, donne du fil à retordre aux électriciens. Sur le terrain, les machinistes bagnards prêtent main forte à l'entreprise de génie civil mandatée, qui n'ose pas s'aventurer dans les rochers pour construire les fondations du deuxième pylône. Les travaux de finition, de même que les nombreux tests techniques, sont bouclés à la dernière minute. Baptisé «Funispace» à l'occasion d'un concours d'idées lancé auprès des employés, la nouvelle installation est mise en service le 23 décembre 1994, neuf mois seulement après le début des travaux.

ATTRACTION POUR UN NOËL SANS NEIGE

L'ouverture de la saison est mémorable. L'attraction «spatiale» de Verbier suscite la curiosité et apporte un véritable «plus» à la clientèle. Elle est homologuée pour une capacité de 2000 personnes à l'heure, avec un potentiel de 3000 par l'adjonction de cabines. Ce Noël manque cruellement de neige, mais Téléverbier a pris les devants pour assurer la rentabilité de l'installation, avec un premier enneigement mécanique entre les Attelas et les Ruinettes. Louis Moix se rappelle d'un dimanche particulièrement chargé, qui a failli virer au drame.

«Il y avait une foule impressionnante, tous les skieurs étaient venus profiter de notre domaine et découvrir le Funispace. Mais dans l'après-midi, l'installation est tombée en panne. Nous avons dû nous résoudre à stopper la vente des billets. Les gens étaient furieux et déçus, c'était l'émeute! Heureusement, l'arrêt n'a duré que 15 minutes. Je ne vous raconte pas mon soulagement au moment de rouvrir les caisses...» •

L'attraction «spatiale» de Verbier suscite la curiosité et apporte un véritable «plus» à la clientèle.



Ci-dessus, les cabines de 30 places, dans leur habit d'origine. Elles sont entraînées par un double câble parallèle, avec une résistance au vent jusqu'à 100 km/h. L'installation a coûté 27 millions de francs.





Le Combimix permet de créer une liaison importante entre les Ruinettes et les installations du Mont-Fort. Auparavant, une dameuse transportait les piétons jusqu'à la Chaux.

Combimix La Chaux Express: l'installation de tous les possibles

En 2005, la mise en service d'un télémixte ouvre le centre du domaine aux piétons et aux débutants.

«L'installation du 3^e millénaire», «Première mondiale», «Construction complexe et spectaculaire»... Ce n'est pas seulement la mixité des véhicules téléportés (alternance de sièges et de cabines) qui rend cette installation unique en son genre. C'est aussi et surtout sa configuration inédite, composée d'une montée des Ruinettes jusqu'au col de Fontanet, d'une double gare intermédiaire avec un angle permettant aux skieurs de débarquer en direction des pistes, puis d'une descente jusqu'à la Chaux. En plus des défis liés à la circulation des skieurs autour du carrefour créé au sommet du col, la question de l'emplacement de la gare de départ était un casse-tête. «Il n'y avait tout simplement pas d'espace pour construire quoi que ce soit dans cette direction aux Ruinettes. L'ingénieur Paul Glassey a eu une idée géniale: faire partir l'installation depuis le toit existant de la gare du Funi-space!», se souvient Eric-A. Balet, directeur général de Téléréverbier à l'époque. Multifonctionnelle, l'installation offre enfin la possibilité aux piétons d'accéder au Mont-Fort et aux débutants de profiter du plat de la Chaux, «appelé à devenir le centre essentiel de notre domaine», comme le soulignaient les dirigeants de Téléréverbier dans leur rapport d'activités de 2006. •



Affiche promotionnelle, 2006.
(Médiathèque Valais-Sion)

Télémixte Esserts-Savoieyres: le «4 saisons» qui a pris son temps

Destiné à relier les secteurs de Savoieyres et Verbier, ce projet a survécu à quinze ans de procédures et ajustements avant de connaître son premier coup de pioche en 2024.

Le télémixte (alternance de cabines 10 places et de sièges 6 places) remplace la télécabine de Savoieyres, mise en service en 1970, ainsi que le téléski du Sud. Il va surtout permettre de rejoindre Savoieyres – La Tzoumaz depuis les Ruinettes sans déchausser les skis. L'accès aux quais et aux cabines a également été étudié pour le confort des cyclistes et piétons à mobilité réduite ou avec poussette. Le télémixte est donc bien plus qu'une simple remontée mécanique: c'est une avancée stratégique, améliorant considérablement l'expérience des clients et le développement touristique 4 saisons.

Du rêve à la réalité, il aura fallu quinze années de démarches avant le premier coup de pioche. Étudié dès 2008 avec de multiples variantes, le tracé a dû tenir compte de la présence des habitations, des zones de protection des eaux et de la nature, ainsi que des dangers d'avalanches. En plus de ces nombreux défis techniques, le projet s'est heurté à l'opposition de riverains lors de la mise à l'enquête en 2011. De recours en recours, la procédure judiciaire n'a pris fin qu'en 2022, suite à une décision du Tribunal fédéral. Vu le temps écoulé, l'Office fédéral des transports a exigé une nouvelle procédure d'approbation des plans.

Le projet a été remis au goût du jour, bénéficiant des technologies les plus récentes et de solutions pour minimiser l'empreinte écologique. Cette mouture a également intégré les préoccupations des opposants et abouti à un accord à l'amiable avec eux. Les travaux ont débuté le 18 novembre 2024.

La partie supérieure de la ligne, entre les Planards et Savoieyres, sera mise en service en hiver 2025 et la totalité de l'installation l'hiver suivant. •



Premier coup de pioche d'un chantier très attendu, le 18 novembre 2024. De gauche à droite: Laurent Vaucher, directeur de Téléverbier, Jean-Albert Ferrez, président du Conseil d'administration, Jean-Pascal Tornay, chef du secteur Savoieyres et Lionel May, directeur d'exploitation.



Les cabines de plain-pied du futur télémixte (image extraite de la vidéo promotionnelle).



Raymond Casanova, directeur technique de 1987 à 2001

Mon chantier, ma fierté: le renouvellement de la télécabine 8 places Tortin-Chassoure en 1998

«J'ai eu la chance de pouvoir mener et suivre ces travaux de A à Z. Ce fut une magnifique expérience, très gratifiante et instructive pour moi, qui avais commencé dans la société comme simple électricien. De plus, la première installation de cette ligne avait été construite par mon père Jean Casanova en 1960. C'était une façon de poursuivre ce qu'il avait initié avec les équipes de monteurs et électriciens de Télérverbier.

Ce genre de chantier est hors normes. À 2700 mètres d'altitude, on ne sait jamais ce que la géologie et la météo nous réservent. Une semaine de brouillard et vous pouvez oublier les transports en hélicoptère. Il fallait trouver des parades pour éviter les zones de permafrost, mais nous pouvions compter sur l'expertise du bureau de Paul Glassey de Nendaz, qui avait construit les installations du Mont-Fort. Le soir, nous descendions à pied le long de la ligne pour surveiller l'avancée des travaux.»

Lionel May, directeur d'exploitation de 2014 à 2025

Mon coup de cœur et mon cauchemar: la nouvelle télécabine 10 places Médran-Les Ruinettes en 2021, avec l'adaptation des gares de départ et d'arrivée

«Ce chantier était d'une rare complexité, il a parfois viré au cauchemar. Il ne s'agissait pas seulement de changer une installation indispensable à l'exploitation du domaine dans un laps de temps très court, mais aussi de réussir à caser le nouveau modèle beaucoup plus grand dans un bâtiment peu extensible, en plein Verbier, à quelques mètres des habitations. Il a fallu remodeler l'intérieur de la gare de Médran ainsi que ses accès extérieurs. On a démarré les travaux le 12 avril 2021, dès que nous avons obtenu le feu vert définitif de l'Office fédéral des transports (OFT), avec une centaine de charges à respecter dans les domaines environnementaux, techniques et sécuritaires. L'installation devait impérativement être prête pour la saison hivernale.

Durant les travaux, nous avons pu continuer à exploiter la télécabine 4 places adjacente, moyennant des aménagements spéciaux et des conditions très strictes pour garantir la sécurité des clients estivaux. La veille des vacances de Noël, Médran était encore en chantier et ne ressemblait à rien, c'était le stress total. Heureusement, l'OFT nous avait autorisés à lancer l'exploitation les week-ends de décembre, ce qui nous avait permis d'accueillir les premiers skieurs dans des conditions acceptables. Finalement, grâce à l'engagement total de tous les acteurs, nous avons obtenu l'autorisation d'exploiter la nouvelle installation en continu le 23 décembre 2021.»



État du chantier le 15 décembre 2021, une semaine avant l'ouverture. «La gare ne ressemblait à rien, c'était le stress total.»

«Dans ce type de construction, l'architecte ne part jamais d'une page blanche»

L'architecture s'est mise au service du domaine skiable tardivement. Après la réalisation «brutaliste» signée Jean-Paul Darbellay en 1971 sur la gare de Médran, il faudra attendre 2012 pour qu'un bureau d'architecture se saisisse à nouveau d'un projet à Téléverbier (gare du Mayentzet). Depuis, les transformations et constructions de bâtiments liés aux installations ne sauraient plus s'en passer.

Laszlo Nyitray, architecte associé chez FIMA Architecture SA à Verbier, explique dans quel esprit il travaille sur ces objets particuliers.



Les architectes Olivier Filliez et Laszlo Nyitray, dans les croisillons de l'exosquelette de la gare de Médran, une structure conçue lors de la transformation de l'ouvrage en 2021.

Quel est le rôle de l'architecte dans ces interventions sur les gares de remontées mécaniques?

Dans ce type de construction, on ne part jamais d'une page blanche, car les exigences sont multiples et les délais très courts... Cela rend notre travail d'autant plus intéressant! La partie technique reste prépondérante. Les contraintes liées à l'implantation de la ligne et au volume de l'installation priment sur tout le reste. D'ailleurs, contrairement à d'autres projets, ce n'est pas l'architecte qui pilote, mais l'ingénieur civil. Notre intervention se focalise sur l'intégration dans le paysage et les solutions cohérentes pour optimiser la circulation des usagers.

Vous avez créé les nouveaux contours de la gare de Médran et sa façade métallique en 2021.

Là aussi, il y avait un certain nombre de contraintes... Quelle était votre idée?

La rénovation et transformation de ce bâtiment ont constitué un énorme défi. Il fallait conserver l'édifice initial de Jean-Paul Darbellay, qui est protégé, avec son aspect brut et industriel, et gonfler le gabarit pour accueillir la nouvelle télécabine plus volumineuse que l'ancienne. Pour donner une identité cohérente à l'ensemble, nous avons imaginé cet exosquelette métallique en croisillons plaqué sur une surface vitrée, qui reprend l'esprit de la structure originale et laisse passer la lumière pour dévoiler

«Notre intervention se focalise sur l'intégration dans le paysage et les solutions cohérentes pour la circulation des usagers.»

le cœur industriel de la gare. Pour l'anecdote, le Service de l'environnement a exigé que l'on traite le verre en sérigraphie afin d'éviter les collisions d'oiseaux. Téléverbier en a profité pour incruster le mot «Verbier» en lettres capitales sur la façade.

Les skieurs attentifs auront remarqué que la gare des Ruinettes affiche les mêmes croisillons triangulaires que celle de Médran...

J'ai voulu marquer la liaison la plus ancienne et la plus importante de Téléverbier en associant visuellement les deux gares. Comme deux facettes d'un même ensemble, reliées par le câble, mais avec des différences d'ambiance entre le bas et le haut. Aux Ruinettes, l'enveloppe de la façade est en bois, en harmonie avec le milieu naturel dans lequel les skieurs arrivent. L'idée était d'apporter une unité reconnaissable à un bâtiment qui était un patchwork de constructions.

en pierres maçonnées, afin de se fondre dans le milieu rural alpestre. Celle de Savoleyres sera plus spectaculaire avec ses volumes rectangulaires qui marqueront l'arrivée au sommet. •



La future gare des Esserts sera entièrement construite en bois pour se fondre dans son environnement forestier. (Vision 3D, Maja Design)

Vous avez également conçu les trois gares de la future liaison Esserts-Planards-Savoleyres. À quoi vont-elles ressembler?

Chacune a été imaginée pour s'intégrer au mieux dans son environnement et marquer les trois étapes d'ascension dans la montagne. La gare de départ qui jouxte la forêt sera entièrement construite en bois. Des lames de mélèze sur les façades laisseront passer des rayons de lumière, créant une ambiance similaire à ce qu'on peut ressentir lors d'une balade en forêt. La gare intermédiaire se résumera à un simple socle



La gare de départ du télésiège débrayable Le Mayentzet, réalisée par le bureau FIMA Architecture en 2012.



La télécabine Verbier-Savoleyres est la dernière remontée Giovanola encore en service en 2025 en Suisse.



Premier téléski des Ruinettes mis en service en 1951.



Le téléphérique du Mont-Fort en 2001.



Montée festive à l'occasion de l'ouverture des pistes en 2019.

Monter...

Le bal des téléportés

Plus qu'un moyen de transport, le remonte-pente est une attraction fascinante pour celui qui en observe les rouages. Vitesse, débit, capacité... La performance des installations s'améliore au fil des évolutions technologiques. «Faire la queue» au bas des pistes appartient au passé. Le système débrayable, qui ralentit les véhicules en gare, a permis de libérer le personnel autrefois affairé à retenir les cabines et les sièges pour gérer l'entrée et la sortie des passagers. Les installations les plus récentes misent désormais sur le confort. Les télésièges sous bulle et les télécabines aux ouvertures panoramiques offrent une nouvelle expérience du transport en montagne.



File d'attente au télésiège du Lac des Vaux en 1962.



«Unité et fidélité, deux valeurs qui ont forgé l'histoire de Téléverbier»

Julien Beaud, passionné d'histoire des remontées mécaniques, a écrit une dizaine d'articles spécialisés sur Téléverbier, dont la plupart sont publiés sur le site internet remontees-mecaniques.net. Il apporte son éclairage sur l'évolution des installations.



**installations
ont été construites
sur le domaine
en 75 ans.**

Vous qui connaissez bien l'histoire des domaines skiables, en quoi celle de Téléverbier se distingue-t-elle des autres?

Je résumerais sa particularité en deux mots: unité et fidélité. Unité, parce que Téléverbier s'est construite en accord avec la population et la Commune. C'est la même équipe qui a géré la société pendant presque 40 ans, avec des installations réalisées par les mêmes personnes, et non par différents promoteurs comme à Crans-Montana, par exemple. Fidélité, car lorsque Téléverbier s'engage avec un ingénieur ou un constructeur, c'est pour longtemps, comme elle l'a fait avec le bureau de Paul Glassey et la maison Giovanola.

En termes de vitesse et de capacité des installations, y a-t-il encore une marge de progression ou sommes-nous arrivés aux limites des possibilités?

Aujourd'hui, la quasi-totalité des nouvelles télécabines comprend des cabines 10 places, alors que cela fait 40 ans que cela existe. On voit clairement que l'idée n'est plus d'atteindre de nouvelles performances, mais plutôt d'offrir un voyage agréable et un confort très élevé. Des débits de 1500-2000 personnes à l'heure suffisent généralement, même s'il y a toujours des exceptions.

À quoi ressembleront les remontées mécaniques de demain?

La question climatique, l'atteinte au paysage et les nuisances sonores sont et seront des enjeux importants pour l'avenir des installations touristiques. À mon avis, elles n'auront pas forcément un plus haut débit, mais elles seront plus respectueuses du paysage et de la biodiversité, tout en étant encore plus silencieuses et confortables. •



À gauche, la première télécabine de 1950 entre Verbier et les Ruinettes. À droite, la dernière génération de cabine sur la même ligne, qui date de 2021.



3600

personnes transportables
par heure sur la télécabine
de Médran IV:
c'est le débit le plus élevé
du domaine skiable
en 2025.

***Téléverbier
se distingue
par une forte culture
de l'innovation.***

L'esprit pionnier au cœur des télés

Depuis sa création, Téléverbier se distingue par une forte culture de l'innovation. Sa première installation de 1950 est la première télécabine monocâble de Suisse, l'une des toutes premières au monde. Son premier téléski en 1951 aux Ruinettes est aussi le premier à perches débrayables du pays. S'ensuit une phase d'aménagement des pistes, avec de nombreux téléskis à arbalète. À la fin des années 1950, l'entreprise se lance dans des projets d'envergure, avec des télécabines quatre places, divers téléphériques et des idées visionnaires de liaisons plaine-montagne entre Le Châble et les Attelas. Cette liaison voit le jour en 1975. C'est aussi à cette occasion qu'apparaissent les télécabines entièrement automatisées. Les années 1970 marquent l'essor du tout-télésiège à Verbier, une formule plus simple à exploiter et moins intrusive pour les pistes que les téléskis. Les années 1980 et 1990 voient émerger des projets centrés sur la capacité et la rapidité, avec deux innovations nationales: le téléphérique de La Chaux-Gentianes et le funitel des Attelas. À la fin des années 1990, la taille des cabines cesse de croître au profit d'un confort accru et d'une optimisation du domaine skiable. Cela se traduit par une réduction du nombre d'installations, remplacées par des télésièges débrayables 4 ou 6 places, plus efficaces, qui permettent aux skieurs de ne pas déchausser et favorisent des rotations plus rapides. Dernier symbole en date, la télécabine Médran IV, dotée d'un débit de 3600 personnes par heure, est la plus performante du pays. Le futur télémixte de Savoleyres, le seul en Suisse à proposer des cabines sur son premier tronçon, puis une combinaison de cabines et de sièges sur le second, s'inscrit dans cette dynamique pionnière qui inspire Téléverbier depuis plus de 75 ans.

Julien Beaud

Révision maison aux petits oignons

Une quarantaine d'employés de Téléverbier bichonnent et révisent ces précieuses installations chaque été. Minutieusement planifié selon les normes de sécurité fédérales et européennes en vigueur, ce travail de maintenance s'est alourdi avec le poids et le volume des téléportés modernes, nécessitant la mobilisation de grues et d'équipements spécifiques. Le démontage périodique des pylônes pour contrôle est confié à la société STA, une filiale de Téléverbier.



Travaux de maintenance sur le téléphérique du Mont-Gelé: les marquages pour la sécurité aérienne doivent être déplacés chaque année.



Le funiluge, premier remonte-pente artisanal

La toute première remontée de Verbier s'appelait le funiluge. Créée en 1946 sous l'impulsion de Pierre Darbellay, directeur de l'Union valaisanne du tourisme, cette installation artisanale n'aura duré qu'une saison. Un moteur à essence actionnait un câble, au fond duquel une luge géante était fixée. Une douzaine de skieurs prenaient place sur l'engin remorqué à plus de 200 mètres d'un treuil ancré dans un sapin. Leur voyage était chahuté par les vibrations du câble et le temps de descente de la luge était très long.



Le premier et unique télésiège monoplace du domaine n'a pas fait long feu. Construit pour monter les skieurs de Verbier à Savoleyres en 1955, il a été remplacé par un «deux places» en 1960.

Histoires de pinces

Fixe, débrayable, à gravité, à ressort, simple ou double... La pince est une des pièces maîtresses d'une remontée mécanique. C'est elle qui relie la structure du véhicule au câble, avec un jeu de mâchoires mobiles permettant le décrochage en gare. Deux techniciens passionnés présentent leur modèle favori.

Les derniers moments d'une attache historique

La pince Giovanola, un système d'attache par gravité conçu pour la première remontée mécanique de Verbier, achève sa brillante carrière entre les mains expertes de Georgy Favre. Elle aura tenu ses promesses durant trois quarts de siècle.

Plus de 200 pièces métalliques reposent sur l'établi. Les entrailles de la pince Giovanola sont soigneusement disposées par taille et par catégorie. Comme chaque année, elles sont examinées et nettoyées avant d'être remontées pour tenir solidement la cabine à son câble. Ce travail d'orfèvre est assuré par Georgy Favre, l'un des derniers mécaniciens à connaître la plus ancienne technologie des remontées mécaniques, un savoir-faire qui se transmet depuis 75 ans à Téléverbier.

UNE RÉFÉRENCE POUR LA PROFESSION

Ce système mythique a été développé pour la première installation Médran-Les Ruinettes en 1950 par l'entreprise monteysanne Giovanola (lire encadré) et a porté l'essor fulgurant des remontées mécaniques. Progressivement remplacé par d'autres technologies depuis les années 1990, il disparaîtra définitivement

du domaine à la fin août 2026, lorsque la télécabine Verbier-Savoleyres sera démantelée. «Même si cette pince est très fiable, elle n'est pas compatible avec les nouveaux rattrape-câbles des pylônes que nous impose l'Office fédéral des transports. Elle n'arrive pas non plus aux niveaux de vitesse et de capacité des nouvelles installations», constate le chef technique du secteur de Verbier, avec un brin de nostalgie... «Elle va me manquer, c'est certain. Je peux la démonter et la remonter les yeux fermés. Elle demande plus de temps pour les révisions, mais elle est unique. Comme elle fonctionne avec la gravité, elle ne peut pas sortir du câble, ce qui la rend très sûre.»

«Sa carrière est terminée, mais elle restera une référence dans la profession.»

Georgy Favre profite des derniers mois de vie de cette attache historique pour la faire connaître à la nouvelle génération de mécaniciens. «Sa carrière est terminée, mais elle restera une référence dans la profession. Ce sera une fierté pour mes apprentis de pouvoir dire un jour: moi, j'ai travaillé avec la Giovanola!» •



Georgy Favre, technicien sur le secteur de Verbier, démonte et remonte la fameuse pince Giovanola «les yeux fermés».

Le miracle de la gravité

Les frères Giovanola, de Monthey, ont développé en 1949 une nouvelle pince débrayable à auto-serrage s'accouplant au câble et s'en décrochant automatiquement dans les stations.

Lorsqu'ils cherchent à équiper la première installation de Téléverbier de cette même attache, ils se heurtent à des difficultés techniques et doivent revoir leur système in extremis pour obtenir le feu vert de l'Office fédéral des transports. Leur ingénieur Marc Dumur réussit à trouver une nouvelle solution, qui utilise la pesanteur pour permettre le serrage de la pince. La pince Giovanola était née, au service de la première remontée entre Médran et Les Ruinettes le 23 décembre 1950. Le principe de cette pince simple et robuste, vendu sous licence, a été repris par des constructeurs suisses, européens et américains durant plus de trois décennies.

Une débrayable captivante

Mathias Hofmann révisé les pinces du télésiège de La Pasay à Bruson. Fasciné par le monde des remontées mécaniques depuis l'enfance, il aime ce modèle à ressorts pour son côté simple et ludique.

«Chaque installation possède sa propre musique, c'est important de l'écouter.»

Les entrailles de la gare du télésiège 6 places de La Pasay (construit en 2022) offrent un spectacle coloré et rythmé, surveillé de près par l'équipe technique du secteur de Bruson. Dans la salle des machines qui accueille moteurs et poulies, on peut assister à l'incessant défilé des pinces, observer leur ouverture pour quitter le câble et rejoindre le convoyeur à pneus qui ralentit le véhicule, jusqu'au lancement et raccrochage au câble.

Le jeune mécatronicien Mathias Hofmann ne se lasse pas de bichonner cette mécanique, à l'affût du moindre pépin. «Je suis passionné par la logique de fonctionnement de ces appareils depuis l'âge de 3 ans. Même si on préfère les éviter, j'aime les pannes qui font réfléchir. C'est un chouette défi, qui me permet de comprendre en détail le fonctionnement des composants.» Avant de commencer son apprentissage à Téléverbier en août 2018, il avait construit une station de ski miniature très réaliste dans sa chambre, qui lui avait valu un article dans *Le Nouvelliste*.

SE FIER À SES SENS

La pince à ressorts qui s'agrippe au câble de La Pasay est un modèle «bistable» inventé en 1989, qui fait toujours ses preuves sur les installations du XXI^e siècle. «Au fil du temps, chaque constructeur a développé son modèle de pince débrayable. Le fonctionnement et la conception ont été optimisés afin de faciliter l'entretien.

J'apprécie le côté simple et ludique de cette pince. Les ingénieurs pensent parfois à nous!», note Mathias, qui mentionne aussi un nouveau système de graissage intelligent pour les trains de galets des pylônes. Même si la technologie des remontées est de plus en plus assistée, le jeune employé de Téléverbier continue de se fier à ses sens. «Chaque installation possède sa propre musique, c'est important de l'écouter.» •



Passionné par le fonctionnement des remontées mécaniques, Mathias Hofmann est chef d'équipe à l'âge de 22 ans. Il s'occupe de la maintenance des installations sur le secteur de Bruson.

Alain May, l'âme du télésiège du Lac des Vaux



Alain May a souvent été pris en photo par des habitués du Lac des Vaux. Il pose ici avec des élèves de l'école de ski, qui ont tenu à garder un souvenir de lui.

Un sourire, un bonjour, un brin de causerie, un éclat de rire, une confiance... En vingt hivers au Lac des Vaux, Alain May ne s'est jamais lassé d'accueillir les skieurs sur le premier télésiège débrayable du secteur Verbier inauguré en 1999. Cette nouvelle technologie offrait enfin la possibilité d'embarquer et de débarquer en douceur, avec davantage de temps pour l'accompagnement des personnes. «Le ralentissement en gare nous a permis de soigner le contact avec les gens tout en veillant à leur sécurité», explique l'ancien employé, qui a œuvré au sein de TélEVERBIE de 1983 à 2019. Attentif aux émotions qui se cachent sous les casques et lunettes, il repère les angoissés des téléportés dans la file et s'évertue à les rassurer. Il a toujours aimé son travail pour son côté relationnel. «Je me levais chaque matin avec la motivation de découvrir de nouveaux visages et de retrouver de vieilles connaissances.»

«IL N'Y A PAS QUE LE SKI DANS UNE JOURNÉE DE SKI»

Avec 12 500 passages les jours de grande affluence, Alain May n'a pas manqué d'occasions de créer des liens amicaux. «Il n'y a pas que le ski dans une journée de ski. Certains clients ont besoin de parler, de se confier. J'ai été très heureux de les écouter.» Des vies entières ont ainsi défilé sous les yeux de l'employé, qui a suivi l'évolution des familles fidèles à Verbier sur plusieurs générations, hiver après hiver.

Pour célébrer le début de la saison, il est arrivé à Alain May d'arrêter le télé pour souhaiter officiellement la bienvenue aux premiers skieurs en allant les saluer personnellement. Sa présence chaleureuse et rassurante a marqué les esprits. Au moment de son départ à la retraite, il a reçu des lettres de remerciement et d'émouvants témoignages de la part des habitués du Lac des Vaux. •

Willy Maret, premier pilote du Jumbo

Le plus grand téléphérique de Suisse construit en 1987 entre la Chaux et les Gentianes porte le nom d'un éléphant. «Jumbo» incarne parfaitement la hauteur et le volume de cette majestueuse liaison câblée sur l'axe du Mont-Fort. À l'intérieur de la benne, les sensations sont fortes... «C'était une véritable attraction. Quand on passait le pylône, il arrivait que des passagers tombent dans les pommes sous l'effet de la surprise et de la peur», se rappelle Willy Maret, l'un des premiers pilotes à se relayer aux commandes de l'appareil. La présence de l'employé de TélEVERBIE rassure. Elle tient aussi lieu de guide touristique. «Les gens qui admiraient le panorama me demandaient le nom des montagnes. Un jour, j'ai parlé avec un homme pendant le voyage, sans savoir que c'était Patrick Sabatier. C'est un collègue qui me l'a dit après, il l'avait reconnu.» De cette époque, Willy Maret garde aussi en mémoire les grands moments de solitude, les jours de mauvais temps, lorsque la tempête faisait rage et que la cabine tanguait à fond. En été, des férus de saut à l'élastique s'élançaient depuis le téléphérique. «On l'arrêtait au point le plus haut du parcours, on ôtait le couvercle qui faisait le fond de la cabine et les gens s'offraient 110 mètres de chute.»



Services Techniques Alpins (STA)

STA, héritière du savoir-faire de Téléverbier

Dans les années 1990, les prestations mécaniques et métallurgiques de Téléverbier sont proposées à d'autres domaines skiables, sous l'enseigne STA (Services Techniques Alpins).

En trente ans d'existence, cette filiale a réussi à se faire une belle réputation en Suisse romande et à l'étranger.

En 1995, dans un contexte de crise économique, Téléverbier abandonne ses activités de construction et tente de mutualiser les compétences techniques avec d'autres sociétés de remontées mécaniques. C'est ainsi qu'est née l'entreprise STA à Sembrancher. Le capital-actions est ouvert à tous les domaines skiables de Suisse romande, mais l'initiative rencontre peu d'échos. La stratégie d'offrir des prestations de haut niveau aux acteurs de la montagne avec le savoir-faire d'anciens employés Téléverbier va toutefois s'avérer payante sur le long terme.

UN RENFORT APPRÉCIÉ

En 2005, sous l'impulsion de son directeur Gilles Cottet, STA étoffe son catalogue de services et se propose comme solution de renfort aux sociétés de remontées mécaniques, parfois débordées ou en manque de ressources pour leur maintenance.

Le rallongement des saisons et la manutention d'installations toujours plus lourdes jouent en faveur de l'équipe de Sembrancher, qui mise sur la formation continue pour apporter une expertise supplémentaire aux techniciens des stations. Au fil des ans, ses compétences dans la construction métallique

et les équipements des domaines skiables trouvent des clients dans toute la Suisse romande, et parfois à l'étranger. STA a aussi collaboré au reconditionnement de remontées mécaniques pour l'export au Pakistan, en Europe de l'Est et en Amérique du Sud. •



Le téléski du cinéaste Emir Kusturica

Une équipe des Services Techniques Alpins (STA) a installé un téléski en Serbie, sur mandat du cinéaste Emir Kusturica. Gilles Cottet, ancien directeur de l'entreprise, raconte cette aventure mémorable.

«C'était en 2008. Le directeur des remontées mécaniques de Crans-Montana Fernand Crettol cherchait un téléski d'occasion. Il a débarqué dans mon bureau avec un grand barbu dont le visage me disait quelque chose... Cet homme n'était autre que le grand cinéaste Emir Kusturica! J'apprends qu'il possède un village touristique en Serbie, qu'il souhaite équiper d'un remonte-pente. Je lui trouve une arbalète à Leysin et il nous confie le mandat de remonter l'installation sur place.

«Le tracé comportait des angles et nous avons dû travailler à l'ancienne.»

Nous avons tout géré, démontage, transformation des pylônes dans nos ateliers, transport et travaux en Serbie. Ce fut un chantier épique, car la topographie des lieux n'avait rien à voir avec l'emplacement originel. Le tracé comportait des angles et nous avons dû travailler à l'ancienne pour monter les pylônes

et tirer le câble, sans hélicoptère, comme dans les années 1960.

L'ingénieur Paul Glassey et deux de mes collaborateurs, Rémy Baillifard et Pierre-Denis Perraudin, ont travaillé avec les ouvriers locaux. Ils se comprenaient par signes, mais le courant a bien passé entre eux. Un soir, Emir nous a reçus dans

la salle de projection de sa maison pour nous présenter le rush de son dernier film, pas encore sous-titré, faisant même venir une traductrice de Belgrade! Cette aventure nous a marqués et les liens sont restés.»



Pierre-Denis Perraudin freine le déroulement du câble.



L'équipe de montage en Serbie: Paul Glassey, Emir Kusturica, Pierre-Denis Perraudin, Rémy Baillifard, un prestataire et Gilles Cottet.

La première dameuse de Savoleyres en 1968
(2,5 tonnes, 115 chevaux).



Une dameuse en action en 2025
(11,5 tonnes, 500 chevaux).



Le chef de sécurité Éric Barben
s'occupe d'un blessé (1969).



Première descente sur une piste
fraîchement damée en 2023.



Descendre...

L'art de lisser et de sécuriser les pistes

L'époque des pentes raides bosselées par les virages des skieurs est révolue depuis les années 1990. Les technologies liées au damage et au treuillage ont connu une évolution spectaculaire ces 25 dernières années, avec un rendu toujours plus régulier et plus lisse sur toute la largeur des pistes. Non seulement les amateurs de glisse ont gagné en confort et en sécurité, mais ils profitent aussi d'un terrain de jeu praticable de fin novembre à Pâques, grâce aux équipements d'enneigement mécanique. Les machinistes gèrent la couche de neige au centimètre près depuis que la topographie du domaine a été scannée au laser. Ce nivellement maîtrisé permet d'économiser les ressources en eau nécessaires à la production de la neige de culture.



Skieurs en 1969.



PV, l'homme qui lit dans les étoiles de neige

Paul-Victor Amaudruz se passionne pour les mystères du manteau neigeux et des pentes. Chef des pistes depuis 2003, il coordonne le damage, l'enneigement mécanique et la sécurité du domaine.

Le chef des pistes arpente les couloirs de Téléverbier chaussures de ski aux pieds et sourire aux lèvres. Paul-Victor Amaudruz, plus connu sous ses initiales «PV», revient de son inspection matinale sur le domaine. Ce moment de glisse lui a permis de sonder l'état de la neige dans différentes pentes et de vérifier la qualité du travail de damage réalisé durant la nuit. Toutes les deux semaines, son équipe procède à des coupes du manteau neigeux pour analyser son profil et sa résistance. Dans le millefeuille d'or blanc, il peut lire et interpréter l'historique de tout l'hiver, à l'affût des points de rupture ou de givrage cachés, qui fragilisent la structure des couches. «On doit en avoir le cœur net avant la prochaine chute de neige, afin de pouvoir anticiper le comportement du manteau et le déclenchement préventif des avalanches.»

AVALANCHE DE DONNÉES

En 43 ans d'entreprise, dont plus de vingt à la tête des pistes, PV a connu d'énormes sauts technologiques. «Avant, le dameur était notre seule source d'information au petit matin et on découvrait la hauteur de la neige en arrivant aux Ruinettes.» Lorsque les mesures de vent et de chutes de neige deviennent accessibles au début des années 2000, c'est la révolution. Dix ans plus tard,

une application sur smartphone livre de multiples données en temps réel et le parcours de chaque dameuse peut être suivi en direct. Pour le chef des pistes, «ce reporting digital permanent est à double tranchant. Cela nous permet d'anticiper davantage, avec le désavantage de faire grimper la pression, notamment sur le temps de décision pour ouvrir les pistes le matin.»

PRODUIRE, RÉPARTIR, SÉCURISER

En orchestrant la production des enneigeurs et le passage des dameuses avec ses quelque 80 collaborateurs, PV cherche inlassablement à répartir la neige de manière harmonieuse sur l'ensemble du domaine, afin d'offrir les meilleures conditions aux skieurs tout au long de la saison. Les travaux d'amélioration des pistes en été contribuent à la diminution des dangers et donc à la sécurité des usagers, y compris celle des dameurs. «Avant ma nomination en 2003, la sécurité et le damage étaient séparés, l'enneigement mécanique était très peu développé. En réalité, ces trois activités forment un tout. Dans ma tête, je les relie en permanence afin de gérer notre matière première «neige» de la manière la plus rationnelle possible et assurer de bonnes conditions de glisse tout au long de la saison.» •

Un sauvetage miraculeux

«J'avais fini mon minage dans le secteur du Mont-Fort et le gardien de la cabane m'a demandé si on pouvait ouvrir sa route d'accès. Arrivés en haut, il fallait peler l'entrée. L'employé de la cabane a laissé glisser sa pelle dans les rochers. Il est descendu à peau de phoque pour la récupérer, mais à ce moment-là, une avalanche s'est déclenchée et il a été emporté, sans DVA. J'ai immédiatement rameuté une centaine de secouristes avec des chiens. On a alors appris qu'un homme qui cherchait à joindre la victime avait réussi à lui parler au téléphone. Notre homme était donc caché quelque part sous l'avalanche, bien vivant. J'ai hurlé aux équipes dans la nuit: silence, taisez-vous, je vais l'appeler, essayez de localiser la sonnerie! Malgré le nombre d'oreilles attentives, personne n'entendait rien. Je rappelle la victime et lui demande de crier le plus fort possible. Et là, un de mes collègues l'a entendu sous ses pieds. On a pu le dégager après plus de trois heures sous la neige. Il n'avait rien du tout! J'ai encore des frissons en me rappelant du son de sa voix. La leçon que je tire de cette histoire: il ne faut jamais abandonner!»



Sauvetage et minage faisaient déjà partie du quotidien du patrouilleur PV dans les années 1980.



220
points
de minage

20
installations
Gazex

4 à 12
tonnes d'explosifs
largués par année

Sueurs froides après un minage

Dans ses dialogues avec les pentes enneigées, PV se fie à son instinct. Mais parfois, les éléments s'avèrent insondables. Un jour, il soupçonne l'instabilité du manteau neigeux sur une pente et réalise quelques tests, mais rien ne se décroche.

Le lendemain, il y retourne et constate qu'une croûte de gel bétonne la pente.

«J'ai fermé la piste et miné. Tout est parti du premier coup. J'avais eu raison d'intervenir, mais c'était déjà 14h30. Cet épisode m'a marqué, j'ai eu des sueurs froides après coup, j'aurais dû fermer le secteur dès le matin.»





L'enneigement artificiel, «assurance-vie» de Téléverbier

**Les hivers faiblement enneigés pèsent lourd sur les finances de la société.
Comment continuer à investir sans pouvoir garantir la rentabilité des installations?
En 1994, Téléverbier se lance dans la neige de culture.**

En 1989, après un hiver qui ne voit aucun flocon avant février, Jean Casanova dépose un projet auprès de l'État du Valais pour l'enneigement artificiel du secteur Attelas-Ruinettes. Lorsque Louis Moix prend la tête de la société en 1990, il constate que la procédure traîne en longueur. En l'absence de cadre légal autour de l'utilisation des canons à neige, le WWF tient le couteau par le manche. L'organisation écologiste temporise, demandant sans cesse de nouvelles adaptations du tracé et des études d'impact environnemental. Téléverbier se plie chaque fois à ces exigences, mais n'obtient toujours pas d'autorisation. En 1992, l'État lui communique que le WWF demande la révision entière du dossier, sous prétexte qu'il manque d'unité. Le directeur voit rouge. «Leur stratégie consistait juste à gagner du temps. Énérvé et déçu par le non-positionnement de l'État, j'en ai conclu qu'on serait obligés de prendre les devants.»

UNE «PREMIÈRE» ILLÉGALE

Téléverbier passe à l'action durant l'été 1994, juste avant la mise en fonction du funitel. La Commune de Riddes avait planifié des travaux pour amener de l'eau au restaurant des Attelas dans le cadre de normes incendie. «Si l'eau pouvait monter, elle pouvait redescendre de l'autre côté pour alimenter l'enneigement artificiel jusqu'aux Ruinettes!» Une convention est signée avec Riddes pour le pompage dans le lac des Vaux

et les conduites sont enterrées le long des pistes pour minimiser l'emprise sur la nature environnante. «C'était limite, le Conseil d'administration était assis entre deux chaises, personne n'aime faire les choses dans l'illégalité. Mais on ne pouvait pas continuer à investir et maintenir des emplois sans assurance neige. D'autant plus que nos concurrents avaient aussi pris les devants face à la lenteur des procédures et que des dizaines de canons fonctionnaient dans le canton sans autorisation.» La production de neige artificielle est prête pour le début de la saison et l'inauguration du Funispace. L'équipement sera légalisé à la fin des années 1990, après que le Valais se soit doté d'un règlement adéquat avalisé par la Confédération, permettant la finalisation du tronçon Ruinettes-Médran.

LA PROMESSE D'UNE SAISON PLEINE

Dans l'intervalle, il se trouve que le futur successeur de Louis Moix, Eric-A. Balet, siège dans la Commission Tourisme du Grand Conseil, qui planche justement sur le cadre légal des canons à neige. L'ancien député se souvient des propositions et débats pour déterminer selon quels critères une piste entière pouvait être enneigée. «Nous avons réussi à faire passer l'idée de laisser enneiger les pistes de liaison et les pistes homologuées par la Fédération internationale de ski (FIS) pour les compétitions.» En 2003, lorsqu'il reprend la direction de Téléverbier, Eric-A. Balet lance la société



sur un équipement systématique du domaine skiable. Même si les procédures d'autorisation prennent plusieurs années et que les négociations avec le WWF sont parfois âpres, cette nouvelle orientation a profondément changé la donne. «C'est une assurance que nous avons prise, avec la garantie de pouvoir accueillir les skieurs fin novembre et de garder le personnel sur l'entier de la saison.» •

Le combat du descendeur Philippe Roux

La première génération de décideurs de Téléverbier s'est focalisée sur les moyens de faire monter les skieurs toujours plus haut dans la montagne.

L'arrivée d'un jeune skieur de compétition au Conseil d'administration en 1989 – il n'a alors que 32 ans – apporte une nouvelle vision... celle de la descente!

Philippe Roux, qui a participé à la Coupe du Monde de ski alpin de 1972 à 1979,

est aussi le fils d'un membre fondateur de la société, Gilbert.

Avant lui, le descendeur bagnard Raymond Fellay, médaillé olympique en 1956, a déjà insufflé une vision plus sportive à la table du Conseil.

Cette légende de Verbier n'aura de cesse de se battre pour l'enneigement mécanique systématique du domaine et la qualité des pistes.

Le plus ancien des administrateurs porte un regard avisé sur la circulation des skieurs et le confort de glisse. Il a notamment créé la descente entre les Planards et les Esserts, baptisée «la piste Philippe Roux».



Philippe Roux aux JO d'Innsbruck en 1976.

Le premier canon de Carron

L'hiver sans neige de 1963-64 stimule les esprits inventifs et insuffle de nouvelles pratiques de préparation des pistes. Pour pallier l'absence d'or blanc, François Carron, alors administrateur de Téléverbier, se lance dans la

fabrication d'un canon à neige artisanal, à l'aide d'un gros tuyau et d'un compresseur d'air, qu'il installe au bas du téléski du Rouge.

«Malheureusement, la production était bien trop

faible pour remplir la piste et il a fallu attendre le 21 mars pour voir arriver les premiers flocons...», se souvient Philippe Roux. Durant l'attente angoissée d'éventuelles précipitations, d'autres efforts d'enneigement sont entrepris, auxquels l'ancien employé Jean-Pierre Troillet participe: «Un semblant de piste avait été créé entre les Ruinettes et Verbier. Notre travail consistait à aller ramasser de la neige dans la forêt, que l'on transportait dans des hottes, pour en garnir la descente. C'est à partir de cet hiver-là qu'on a commencé à enlever les pierriers et à niveler les pistes, afin que désormais, chaque flocon profite à la pratique du ski.»

«Notre travail consistait à aller ramasser la neige dans la forêt pour en garnir la piste.»

La vie sur les pistes

Le damage sans machines, le quotidien avec les chiens d'avalanche, le sauvetage pour de vrai et pour de faux, la police des neiges... Voici quelques récits mémorables d'anciens employés de Télérverbier.



Une alliance vaut bien une amende

Entre 1975 et 1980, Télérverbier renonce à la vérification systématique des abonnements pour des raisons de coûts et met en place des contrôles inopinés «par sondages», effectués par deux employés. Joseph Michaud était l'un de ces «policiers» des neiges. «Il y avait une fraude courante à l'époque. Un skieur qui avait passé le tourniquet et pris la cabine jetait son abonnement par la fenêtre pour qu'un ami le récupère et en profite. Il y avait ainsi pas mal de clients qui partageaient le même abonnement. C'est pour cette raison que nous faisons nos contrôles au sommet de l'installation. D'autres parvenaient à falsifier les cartes journalières en récupérant les bouts de papier oblitérés par terre. L'amende, imposée par l'Office fédéral des transports, s'élevait à 200 francs. Ceux qui n'avaient pas d'argent laissaient leurs skis en gage, le temps d'aller chercher la somme due. Mais pour ceux qui avaient du matériel loué, il fallait consigner un autre objet de valeur. Un jour, un homme nous a laissé son alliance et n'a plus donné de nouvelles. Une année après, il est revenu pour payer son amende. Il voulait vraiment récupérer sa bague!»

Pistard, avec les pieds et les mains

«J'ai débuté comme pistard dans le secteur des Ruinettes. Cela consistait à aplanir les pistes, à une époque où les dameuses n'étaient pas encore capables d'agir dans les pentes raides. Dès qu'il neigeait, on descendait la piste en escaliers en battant la neige. Nous étions une dizaine, alignés les uns à côté des autres. Les skis étaient longs à l'époque, autour de 2,10 mètres, cela faisait de la surface pour damer. Le reste du temps, on limait les bosses à la pelle. Il fallait aussi tracer la montée des téléskis, à l'aide d'une sorte de chasse-neige qui se crochait aux arbalètes.»

Georges Maret, employé de 1969 à 2015



L'équipe des «dameurs» de Savoleyres en 1965, chargés d'aplanir les pistes skis aux pieds: Michel Besson, Luc-André Vouillamoz, Jean-Michel Fort, Jean-Maurice Michellod et Jean-Louis Gard.

Un titre qui fait mal

«Durant le creux de janvier, nous organisons un grand exercice «Alarme avalanche» pour tous les employés des pistes. Une année, la journaliste Liliane Varone du journal Le Matin y a assisté. Cette fois-là, l'alerte a été donnée dans le secteur de Tsarboigné au-dessus des Fontanets, où nous avions enseveli 5 personnes pour l'exercice. Mais l'employé chargé de guider les équipes les a envoyés dans un autre lieu-dit, Patiéfray, sous la cabane du Mont-Fort... Cette confusion nous a fait perdre une heure. Une fois sur place, les victimes ont été dégagées rapidement et au final, l'exercice était réussi. Sauf que le lendemain, le journal titrait: *Avalanche à Verbier: les sauveteurs se trompent de lieu.*»

Gaston Barben, chef du personnel puis directeur d'exploitation de 1980 à 2003

Hella, la chienne d'avalanche qui prenait la télécabine

«Sur l'initiative de Rodolphe Tissières, des bergers allemands travaillaient comme chiens d'avalanche sur le domaine. Il y avait même un chenil aux Ruinettes. On m'a proposé d'en adopter un en 1974 et j'ai suivi la formation de conducteur de chien d'avalanche. Ma chienne s'appelait Hella, elle avait déjà 4 ans lorsque je l'ai prise. C'était tard pour la former, mais nous participions à tous les entraînements et aux sauvetages dès que l'alerte était donnée. Elle adorait tous les véhicules, s'installait dans les dameuses, dans l'hélico et même sur le télésiège. Elle prenait régulièrement la télécabine entre Savoleyres et La Tzoumaz, toute seule, comme ça, juste pour faire un tour... et elle remontait avec les skieurs.»

Luc-André Vouillamoz,
employé de 1965 à 2012



Le brevet de conducteur de chien d'avalanche en 1980.



La chienne d'avalanche Hella, en compagnie du chef des patrouilleurs de Savoleyres Robert Vouillamoz en 1978. À l'époque, Téléverbier pouvait compter sur l'aide de six bergers allemands. Avec la centralisation des secours et l'évolution des performances des hélicoptères, la détention de chiens d'avalanche sur le domaine n'a plus été nécessaire. En 2025, il ne reste plus qu'un chien actif à la Chaux, dont le maître est le patrouilleur Lionel Michaud.

Sauvetage vertical... pour de vrai



Les sauveteurs passent par les pylônes, se laissent glisser le long du câble avec un chariot, pour aller vers chaque skieur et le faire ensuite descendre jusqu'au sol avec un harnais.

Chaque année, Téléverbier organise plusieurs exercices de «sauvetage vertical sur installation» avec son personnel et les guides de montagne de la région, afin de pouvoir évacuer les skieurs en cas de panne prolongée. Ce genre d'incident, heureusement très rare, s'est produit le 6 mars 2016 sur le Combimix La Chaux Express. Selon les normes européennes les plus récentes, l'évacuation doit se faire dans les trois heures et demie, une fois l'alerte donnée. «C'est un laps de temps très court, car nous tentons toujours de dépanner avant d'évacuer, puis il faut solliciter les équipes, rassembler le matériel, se mettre en route, etc. Ce genre de sauvetage génère beaucoup d'adrénaline», explique Lionel May, directeur d'exploitation qui participait aux opérations. Une soixantaine de clients étaient coincés ce jour-là. Les sauveteurs sont passés par les pylônes, ont glissé le long du câble avec un chariot, pour aller vers chaque skieur et le faire ensuite descendre jusqu'au sol avec un harnais. Comme il faisait beau, il a été possible de recourir à l'hélicoptère en parallèle. «L'expérience a été traumatisante pour certains et cocasse pour d'autres... Mais tous étaient soulagés de nous voir arriver!»



Gaston Barben, pionnier de la sécurité des pistes.

Formation et balisage: les innovations de Gaston

Gaston Barben vient d'être engagé à Télèvesbier comme monteur en 1972 lorsque son chef Jean Casanova l'envoie suivre un cours de patrouilleur en Suisse allemande. Le jeune employé découvre un milieu passionnant et s'étonne qu'il ne soit pas mieux organisé. Il se bat dès l'année suivante pour que des cours soient aussi proposés en Suisse romande.

La première session pour les Romands et les Tessinois se tiendra en 1974 à Verbier. Durant les vingt années qui suivent, alors qu'il est promu chef du personnel puis directeur d'exploitation de Télèvesbier, Gaston Barben milite pour la professionnalisation d'une activité vitale pour la crédibilité de l'industrie du ski. Grâce à sa détermination, la sécurisation des pistes et le sauvetage des personnes bénéficient de solides formations en Suisse. Pendant ses neuf années de présidence de l'Association romande des chefs de sécurité, il introduit un nouveau cursus avec 4 niveaux de cours pour les patrouilleurs en 1990 et crée le brevet fédéral «Spécialiste du service de pistes et de sauvetage» en 1991.

LA RÉVOLUTION DES PIQUETS FLUOS

C'est à cette même époque qu'il a l'idée de modifier la signalisation des pistes, afin de circonscrire plus clairement le périmètre de responsabilité et de surveillance de Télèvesbier. Sous son impulsion, le balisage central est remplacé par une délimitation latérale avec des piquets fluorescents de 30 cm sur la gauche et un mètre sur la droite, un système qui a été repris dans la majeure partie de l'arc alpin. Cette nouveauté facilite le travail des dameurs, qui n'ont plus besoin de déplacer les piquets avant et après leur passage. Ce n'est qu'en 2006 que le concept sera officiellement accepté par les Remontées mécaniques suisses, après un long travail de persuasion. «La SKUS (Commission Suisse pour la prévention des accidents sur les descentes pour sports de neige) ne voulait pas en entendre parler. J'ai invité à Verbier ses représentants, qui n'étaient pas de très bons skieurs. Ce jour-là, il y avait du brouillard et nous avons emprunté une piste noire... Ils ont vite compris pourquoi ce balisage latéral fluorescent était indispensable!» •



Le système de balisage latéral des pistes, initié à Télèvesbier, a été repris dans la majeure partie de l'arc alpin.



Victoria, patrouilleuse explosive au grand cœur

Première femme à intégrer l'équipe des patrouilleurs de Téléréverbier en 2008, Victoria Jamieson s'est découvert une vocation pour ce travail de l'ombre au service des autres.

Victoria dépose ses bagages en 1996 à Verbier, après une première vie de triathlète et de snowboardeuse d'élite, et une enfance cosmopolite... Mi-écossaise, mi-irlandaise, elle naît au Pakistan, suit sa scolarité en Angleterre et découvre le ski à Vancouver! Ce coup de foudre avec la neige finit par la détourner des études universitaires en biologie marine qu'elle se promettait d'entreprendre un jour. Elle se lance à fond dans le boardercross en Australie et au Canada. Mais des problèmes de visa l'obligent à bouger. Elle se met à rêver de petites stations authentiques européennes, hésite entre Chamonix et Verbier, avant d'opter pour la moins chère au niveau des loyers. Pour se payer ses hivers en Valais, elle travaille en Angleterre le reste de l'année dans un foyer pour personnes en situation de handicap. Sa passion pour la montagne ne s'essouffle pas. Escalade, expéditions, freeride... Victoria Jamieson est la première femme à s'élancer en snowboard dans le couloir Marinelli du Mont Rose et se distingue à l'Xtreme de Verbier.

DÉCLIC SUITE À UN ACCIDENT

C'est suite à l'accident d'un ami en montagne que Victoria s'intéresse au métier de patrouilleur. «Nous étions au milieu d'une arête, un bloc est tombé sur sa jambe. J'ai pu appeler les secours avec une radio de sauvetage, mais je me suis sentie tellement impuissante. J'aurais voulu savoir quoi faire pour l'aider.»

Elle se forme dans l'espoir de décrocher une place à Téléréverbier. L'occasion se présentera quelques années plus tard, après la naissance de sa fille. Les débuts sont durs pour cette femme au petit gabarit qui se remet d'une rupture des ligaments croisés, mais Victoria n'est pas du genre à se plaindre. «J'ai surtout galéré avec les noms des lieux-dits, qui étaient évidents pour tout le monde, sauf pour moi...», se souvient-elle en riant.

UN TRAVAIL INVISIBLE MAIS GRATIFIANT

Même après plus de quinze ans d'activité à Téléréverbier, Victoria reste admirative des mesures prises pour assurer la sécurité des skieurs. «C'est juste incroyable», note celle qui a pris goût au maniement des explosifs. Ce travail de l'ombre au service des autres comporte des satisfactions qu'on n'imagine pas. Par exemple, la première descente de contrôle en solo au lever du soleil... «C'est tellement beau!» Mais ce qui donne le plus de sens à son engagement, c'est le sauvetage des blessés. «J'aime les aider, être présente auprès d'eux quand ils souffrent.» Même si les patrouilleurs sont rarement remerciés pour leur intervention efficace et discrète, celle-ci ne passe toutefois pas inaperçue et participe à la réputation du domaine. «Un collègue m'a rapporté qu'il avait entendu un skieur exprimer sa reconnaissance dans une télécabine, une année après s'être cassé deux cervicales: *C'est grâce à une patrouilleuse de Téléréverbier que je peux revenir skier ici!*» •

Marcel Magnin, premier employé
de la première télécabine de Médran
(choucroute des patrouilleurs, 1986).



Brochette de directeurs, anciens et actuels, de Téléverbier et STA.
De gauche à droite: Pierre-Denis Perraudin, Gilles Cottet,
Laurent Vaucher, Eric-A. Balet, Lionel May, Gilbert Simon.



Anne-Lise Besse Werlen, ancienne responsable du Camp de Base
du Châble et Louis Moix, ancien directeur de Téléverbier,
lors de la sortie des retraités en 2022.



Des ouvriers de Téléverbier, au moment du montage de la grue
au sommet du Mont-Fort en 1980.
De gauche à droite: Adolphe Monnet, Philippe Moulin,
Luc-André Vouillamoz et Marcel Vouillamoz.

Vie de l'entreprise

Le rythme saisonnier fait partie de l'ADN de Téléverbier. Il est adopté par une majorité d'employés, qui exercent une autre activité en été, que ce soit dans l'agriculture, l'élevage, la construction ou l'hôtellerie-restauration. Pendant longtemps, seuls les habitants de la région étaient actifs au sein de la société bagnarde. C'est avec le développement des secteurs de la restauration et de l'enneigement mécanique au début des années 2000 que des collaborateurs venus d'ailleurs, de France principalement, ont rejoint le personnel de Téléverbier.

La force de Téléverbier, ce ne sont pas les remontées mécaniques, mais les hommes et les femmes qui les font tourner.

Raymond Casanova, employé de 1978 à 2019



Damien Abbet et Bertrand Lebrun, occupés au graissage d'une ligne en 2015.

«J'ai voulu tenter ma chance de l'autre côté»

Elena Ababei passe quotidiennement la frontière italo-suisse pour accueillir les skieurs de Téléverbier aux caisses de Médran. Une expérience exigeante et excitante, qu'elle vit avec d'autres travailleurs nomades.

Engagée en 2024, Elena Ababei s'est immergée dans un monde totalement inconnu, à 60 kilomètres de son domicile d'Étroubles, de l'autre côté des Alpes. L'industrie du ski, les multiples abonnements et forfaits, des clients de tous les horizons, la langue française en continu... «J'ai dû m'accrocher au début et je me considère encore comme une caissière débutante. Mais je suis hyper motivée et les réflexes s'acquièrent avec la pratique.»

Elena Ababei a quitté sa Roumanie natale à 20 ans pour un job de baby-sitter à Étroubles en Italie. Elle a ensuite travaillé dans un restaurant local, puis un hôtel

au Tessin. De retour dans le village de la vallée d'Aoste, où elle vit avec son compagnon, elle a cherché de nouvelles opportunités d'emploi sur place, en vain. «Nous nous sommes dit qu'il fallait tenter notre chance de l'autre côté de la frontière, quitte à sacrifier une partie du salaire pour les trajets...» Lui aux consignes, elle aux caisses, le couple a adopté sa routine hivernale à Médran et apprécie les avantages de Téléverbier. «Nous avons droit aux repas de midi et à deux jours de congé par semaine, c'est magnifique! En Italie, on ne se repose qu'un jour et les taxes retenues sur les salaires sont très élevées.»

PARTIR PLUS TÔT LES JOURS DE NEIGE

Le voyage commence à 6h25, souvent en covoiturage avec deux autres employés italiens. Après une halte pour le café avant la frontière, ils traversent le tunnel du Grand-Saint-Bernard et arrivent au Châble vers 7h30. La circulation est fluide, sauf les jours de neige. «À notre grande surprise, nous avons constaté que les routes étaient beaucoup moins bien déblayées côté suisse! Ces jours-là, il faut partir une heure plus tôt pour arriver à l'heure.»

L'ABO DE JAMES BLUNT

La caissière multilingue voit défiler des centaines de clients par jour. Fine observatrice et fashionista à ses heures, elle aime repérer les caractères et les styles des skieurs. Un jour, un homme coiffé d'une chapka s'est présenté au guichet sous le nom de James Blunt. «Il était très calme, très poli. Il venait chercher son abonnement annuel offert par la direction. Sur le moment, je n'ai pas réagi. Ce n'est qu'après son départ que j'ai réalisé... Ouah, tout de même, c'était James Blunt!» Il est possible qu'Elena recroise le chanteur anglais l'hiver prochain, car c'est sûr, elle reviendra faire la saison à Verbier. •



Elena Ababei, résidente d'Étroubles, travaille à Téléverbier l'hiver et à l'Hospice du Grand-Saint-Bernard l'été.



Une vie entre vaches, foin, chasse et Téléverbier

Comme d'autres Bagnards, Georgy Besse cumule les métiers de paysan et d'employé à Téléverbier. Depuis quarante ans, il gouverne les vaches avant et après son travail aux installations. L'été, il les regarde combattre sur l'alpage de la Chaux, pendant qu'il pilote les téléphériques du secteur Mont-Fort.

Cette image insolite diffusée en 1997 dans un reportage de la télévision suisse alémanique en a surpris plus d'un: skis aux pieds, deux employés de Téléverbier dévalent les prés au printemps. Ils viennent de terminer leur travail aux installations de La Chaux et sont pressés de rejoindre Sarreyer pour gouverner les vaches. Non, ce n'est pas une mise en scène pour les caméras, mais bien la réalité quotidienne de Georgy Besse. «En fin de journée, chaque minute compte. À ski, j'économise une heure de trajet, avec ou sans neige. Le but est d'arriver à temps pour assurer la traite des vaches et livrer le lait avant 19h.» Le travail avec les bêtes se termine vers 21h30 et redémarre le lendemain dès 4h. Traire, nourrir, soigner et sortir le fumier, puis se doucher et prendre un petit-déjeuner... tout cela avant le début de sa mission d'agent d'exploitation à Téléverbier, qui débute à 8h!

Il le reconnaît, «l'agriculture de montagne ne laisse aucun jour de répit, ça use. Mais je suis fou de mes vaches.» Il a acquis la première à l'âge de 15 ans. Son exploitation a grandi petit à petit, d'abord répartie entre plusieurs écuries. Il a réussi à se construire une ferme en 1998 et à augmenter son cheptel jusqu'à 60 têtes de bétail, grâce notamment aux revenus issus de son travail sur le domaine skiable. «Sans Téléverbier, je n'aurais pas pu vivre ma passion pour la race d'Hérens.»

TOUT POUR «LES REINES À GEORGY»

L'été, ses protégées paissent à l'alpage de la Chaux, au pied des remontées mécaniques. Georgy Besse n'est pas loin. Depuis quelques années, il a signé pour la saison estivale à Téléverbier, au sein de l'équipe de pilotage des trois téléphériques du secteur Mont-Fort. «Je les observe avec les jumelles et passe les voir durant la pause pour soigner celles qui se sont blessées en luttant.» Ses soins et son enthousiasme finissent toujours par payer. En effet, «les reines à Georgy» dominent la Chaux depuis 26 ans. Les journées d'été se prolongent entre récolte des foin, soins à d'autres vaches restées plus bas et alimentation d'une vingtaine de cochons.

L'automne, il confie ses bêtes à un berger dans les mayens et s'en va chasser le chevreuil avec ses deux chiens. Ce sont ses vacances annuelles, en quelque sorte... L'âge avançant, Georgy Besse tente de lever le pied. Il a vendu sa ferme et réduit son cheptel de moitié. Mais il compte bien garder son travail à Téléverbier jusqu'à la retraite. Pour lui, c'est davantage qu'un gagne-pain. «Cette activité m'a toujours fait du bien. Là-haut, je me change les idées, je rencontre du monde et je vois de beaux paysages.» •

Le personnel de Téléverbier en chiffres

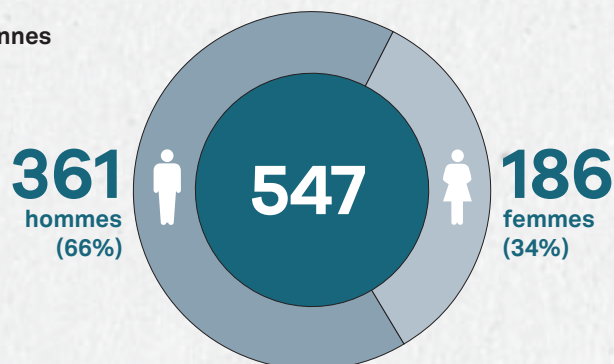
(Données 2025)



Travailler, oui. Dormir, pas sûr...

L'engagement de personnel saisonnier s'est compliqué en raison de la crise du logement à Verbier. L'absence d'appartements à louer à un prix abordable contraint certains candidats à renoncer à leur contrat à la dernière minute, pendant que d'autres optent pour la caravane, à condition de trouver une place de stationnement. Le problème, lancinant depuis une quinzaine d'années, s'est encore aggravé depuis 2021, lorsque les riches citadins ont renoué avec la montagne dans le contexte des restrictions sanitaires liées au Covid-19, faisant grimper les prix de l'immobilier. Pour y faire face, la direction de Téléverbier loue une douzaine d'hébergements à Bruson, La Tzoumaz et Martigny, afin de les mettre à disposition des collaborateurs sans toit.

Nombre de personnes employées

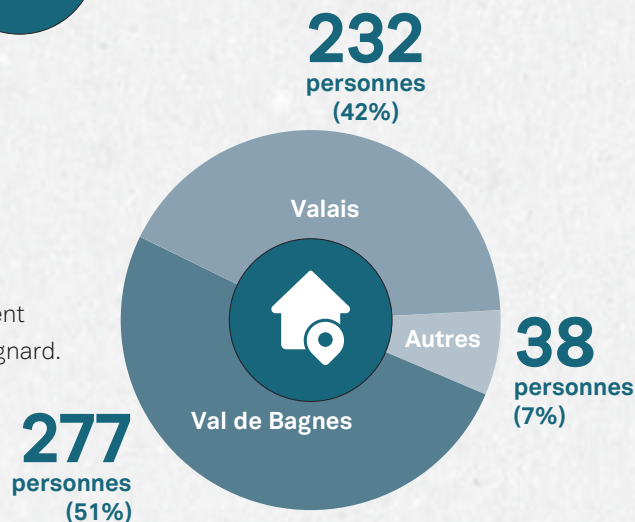


Moyenne d'âge



Lieu de résidence

Plus de la moitié des salariés résident sur le territoire bagnard.



	REMONTÉES MÉCANIQUES	RESTAURATION
Contrat annuel	162 (44%)	8 (5%)
Contrat saisonnier	209 (56%)	168 (95%)

Et avant?

En 1970, Téléverbier donne du travail à 250 personnes en hiver. En été, à l'époque où la société fait également office d'entreprise générale de construction, elle emploie 150 habitants des villages voisins.

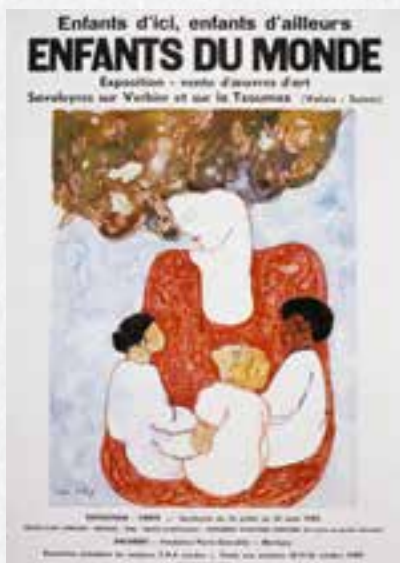
Souvenirs d'une secrétaire

Claudine Jacquier est un pilier de l'histoire administrative de Téléverbier. De simple secrétaire à secrétaire de direction générale, elle y a passé toute sa vie professionnelle, de 1968 à 2014, au contact de trois directeurs et de trois présidents.

LE MEILLEUR...

LES EXPOS À SAVOLEYRES

Les expositions organisées au restaurant de Savoleyres par Rodolphe Tissières entre 1978 et 1987 pour aider les enfants défavorisés d'Afrique m'ont beaucoup appris sur le plan humain et organisationnel. On pouvait contempler des œuvres de peintres connus, comme Raoul Dufy, Angel Duarte, Hans Erni ou Charles Menge, des sculptures africaines et des tapis de soie turcs. Côtayer ces artistes et personnalités de tous horizons m'a ouvert l'esprit.



Quatre expositions d'art ont été organisées à Savoleyres entre 1978 et 1987, au bénéfice de l'association «Enfants du monde» (affiche de 1980, Médiathèque Valais-Sion).

LE PLUS SURPRENANT...

L'ARRIVÉE DE L'ORDINATEUR

Au début, le personnel de l'administration et de la comptabilité de Téléverbier était basé à Martigny, dans l'étude de l'avocat-notaire Rodolphe Tissières. Ce n'est qu'en 1988 que nous avons rejoint les bureaux de Verbier. C'est aussi cette année-là que les premiers ordinateurs ont été installés. Je ne comprenais pas pourquoi on nous imposait un tel engin alors que ma machine à écrire fonctionnait très bien! Avec une de mes collègues, nous avons mis les pieds au mur, jusqu'à ce que nous réalisions les avantages apportés par l'informatique. Pouvoir corriger les fautes au fur et à mesure dans la transcription d'un courrier, c'était tout de même un progrès incroyable...

LE PLUS GÊNANT...

LE PROCÈS-VERBAL À L'AG

À l'époque, chaque assemblée générale s'ouvrait sur la lecture du procès-verbal de l'année précédente, et c'était à la secrétaire de direction de lire «son» œuvre. Je garde le souvenir d'un grand moment de solitude, vécu lors de cette fameuse AG d'avril 2000 à l'Hôtel Vatel de Martigny, qui avait fait salle comble pour le renouvellement du Conseil d'administration dans le contexte hyper tendu de l'arrivée de la Compagnie des Alpes. Habitée à rédiger des PV très détaillés, ma lecture fut interminable, aussi bien pour mes auditeurs que pour moi-même! •





Pause repas sur le chantier du Mont-Fort à la fin des années 1970: le vin faisait partie du quotidien des ouvriers.

Picoler ou travailler, il faut choisir

Tolérée puis interdite, la consommation d'alcool par les employés de Téléverbier est un sujet sensible, dont la réglementation a provoqué des réactions contrastées dès les années 1980.

Durant les trois premières décennies d'existence de Téléverbier, l'alcool faisait partie de la vie de l'entreprise. Perçu comme un remontant, le vin était toléré sur les chantiers d'altitude. «Lors de la construction des téléphériques du Mont-Fort, il fallait aussi occuper les soirées au dortoir des Gentianes. La plupart des ouvriers étaient jeunes et faisaient volontiers la fête. Mais il n'y a jamais eu d'accident de travail dû à l'alcool», précise Gilbert Simon, ancien directeur d'exploitation. Ce dernier se souvient de l'époque où la cantine du personnel offrait 2 décilitres de vin à chaque employé pour accompagner son repas de midi. «Il y avait des distributeurs de rouge et de blanc en libre-service.»

LUTTE CONTRE L'ALCOOLISME DÈS 1980

Lorsque Gaston Barben est nommé chef du personnel en 1980, il lance un pavé dans la mare en interdisant toute consommation d'alcool et de stupéfiants.

«L'alcoolisme était en train de détruire des familles. Il fallait que cela cesse. J'ai mis du thé chaud et froid dans les distributeurs, dont chacun pouvait s'enivrer gratuitement et à volonté.»

Sa décision provoque un tollé et fait grenouiller dans les bistrotts. Quelques employés quittent leur poste et ne reviennent pas. Les bouteilles continuent de circuler sous le manteau, mais Gaston Barben ne lâche pas l'affaire et se concentre sur les malades.

«Onze personnes ont accepté de suivre un traitement afin de pouvoir garder leur poste. C'était beau de les revoir si motivées une fois guéries. Leurs proches m'ont envoyé des messages pleins de gratitude, l'intervention de Téléverbier avait changé leur vie.»

La prévention de l'alcoolisme continue les années suivantes de manière ciblée, assurée par les chefs de secteurs.

CONTRÔLES SYSTÉMATIQUES DÈS 2007

Un nouveau tour de vis est donné en 2007 par le directeur Eric-A. Balet. Sa décision de procéder à des contrôles d'alcoolémie inopinés est largement relayée par les médias, car Téléverbier est la première société de remontées mécaniques romande à prendre une telle mesure. «La loi nous impose zéro alcool au travail pour le personnel pilotant les installations. On doit pouvoir le contrôler. Dans une société de notre taille, ce moyen ne me paraît pas excessif», argumente-t-il dans les colonnes du *Nouvelliste*. En 2015, le Conseil fédéral révisé l'ordonnance sur les installations à câble et fixe une limite du taux d'alcoolémie à 0,5 pour mille. Téléverbier décide toutefois de maintenir la tolérance zéro pour ses employés. Ceux qui y dérogent doivent immédiatement quitter leur poste et se plier aux mesures ou sanctions prévues dans le règlement d'entreprise, selon la gravité du cas. •

La sortie des retraités, une tradition appréciée

Les anciens employés de Téléverbier forment une communauté soudée, qui possède un vécu et des souvenirs en commun. C'est pourquoi la sortie des retraités représente un événement social important pour les personnes concernées et attire une trentaine de participants chaque année. Elle a été instaurée en 1997, après un repas réunissant d'anciens responsables, sur l'instigation de Willy Gabbud et Marcel Gard. La formule a tellement plu qu'il a été décidé de la renouveler chaque année, sous la forme d'une excursion avec visite culturelle et repas.

Les folles excursions et activités sportives des années 1980

Stresa, Schaffhouse, Venise, Rheinfelden, Sanremo, Avignon...

Il fut un temps où Téléverbier organisait des sorties sur un ou deux jours en fin de saison d'hiver. Entre 150 et 200 collaborateurs y participaient. La tradition aurait pris fin en raison de l'introduction du treizième salaire. Téléverbier animait également la vie sportive de son personnel. Tous les jeudis soirs en hiver, un cours de gymnastique était organisé à la salle polyvalente de Verbier. Les amateurs de foot étaient ensuite conviés à

un entraînement sur le terrain de St-Marc. L'unique affrontement du FC Téléverbier contre le FC Bagnes s'est soldé par un échec cuisant, 11 à 1 en faveur du club officiel local.



Les anciens de Téléverbier en vadrouille.



Kick-off et journée de nettoyage

Le démarrage de la saison a pris une tournure festive avec l'arrivée de Laurent Vaucher à la direction de Téléverbier en 2017. Le «kick-off» rassemble tous les collaborateurs (saisonniers et annuels) du groupe, y compris ceux de STA et, depuis 2024, de Télé-Thyon. Après quelques communications sur les nouveautés et points forts, la rencontre se poursuit avec une animation et un apéritif dinatoire. Moins glamour mais tout aussi festif, un deuxième rendez-vous a lieu en juin, sur le thème du nettoyage des pistes avant la saison estivale. À l'ordre du jour, ramassage des piquets de balisage et des déchets, puis barbecue sur la place de Médran.





Téléverbier construit le Relais de Savoleyres en 1955, en même temps que le télésiège.



Mise en valeur de l'offre «snow lunch» en 1979.
(prospectus, Médiathèque Valais-Sion)



La plus haute fondue d'Europe se déguste au Mont-Fort.



Sortir du lit et sauter dans la télécabine, c'est la promesse du Mont-Fort Swiss Lodge, situé dans la gare du Châble.



Le restaurant des Ruinettes au début des années 1960.

Skier, boire, manger, dormir...

et bien plus!

Si le transport de personnes et la création de pistes sont en mains de Téléverbier, les services connexes au domaine skiable lui échappent. La volonté d'élargir les activités traditionnelles du groupe se concrétise au début des années 2000, avec d'importants investissements dans la restauration d'altitude et des participations à des projets de résidences touristiques. Une ambition qui continue de s'affirmer 25 ans plus tard, non pas pour «tout bouffer» à l'instar d'un modèle intégré à l'américaine, mais plutôt dans l'esprit d'assurer un accompagnement de qualité au client durant son séjour de ski.



L'établissement de la Croix-de-Coeur a été construit par Téléverbier en 2008.



Le pari osé de la restauration

Téléverbier se lance dans la restauration en 2003. En moins de dix ans, la société acquiert ou construit une douzaine d'établissements sur les pistes. Malgré les contraintes liées à l'exploitation en altitude, elle a depuis diversifié et élargi son offre.

«La convivialité d'un domaine skiable se mesure à l'aune de la qualité de sa restauration.» C'est fort de cette conviction que le directeur de l'époque, Eric-A. Balet, décide d'impliquer Téléverbier dans les à-côtés sympathiques et lucratifs d'une journée de ski. Pour l'ancien exploitant d'un restaurant d'altitude à Vercorin, la démarche s'impose comme une évidence. En 2003 lorsqu'il prend ses fonctions, seuls deux établissements sont exploités par la maison, Savoleyres et La Côt à Bruson. Il persuade son Conseil d'administration de délaisser La Côt pour construire une buvette au sommet de La Pasay et les nouveaux établissements se succèdent à un rythme régulier jusqu'en 2010: Chalet Carlsberg, Bar 1936, Croix-de-Coeur, Buvette des Établons, Mayentzet, Médran Café. Dans le cadre de la copropriété avec Télénendaz, il obtient les deux igloos des Gentianes et du Mont-Fort, tout en cédant le restaurant de Tortin. Le T-Bar s'ajoute en 2015. Téléverbier maîtrise alors le tiers des «chaises» du domaine skiable.

ANNÉES NOIRES ET REPOSITIONNEMENT

Cependant, le secteur reste intimement lié à la fréquentation des remontées mécaniques, qui accuse une baisse entre 2011 et 2016, en raison d'une météo défavorable et du phénomène du «franc fort». «Nos clients dépensent grosso modo 30% de moins

dans les restaurants d'altitude qu'il y a 5-6 ans», déplorent les dirigeants dans le rapport d'activités de l'exercice 2016-17. Téléverbier entame une réflexion de fond et revoit sa stratégie. La nouvelle directrice commerciale Carole Moos initie un grand chantier de repositionnement des établissements, en dotant chacun d'une identité propre et d'un personnel formé. En 2021, l'igloo des Gentianes propose le meilleur burger de New York sous la franchise Black Tap. En 2022, quatre enseignes viennent enrichir la palette gourmande du domaine: cuisine anglaise à l'arrivée du télésiège du Mont-Gelé, menu bistrannique et self familial aux Attelas, cuisine du terroir à La Pasay dans un restaurant flambant neuf. L'année suivante, l'Inkontro, construction moderne qui remplace le Chalet Carlsberg, devient la table italienne de référence du domaine.



Depuis 2022, le secteur de Bruson possède un restaurant flambant neuf dédié à la cuisine locale.

UNE QUESTION DE VALEUR

Le secteur de la restauration représente 13% du chiffre d'affaires en 2024, mais peine toutefois à être rentable, en raison de ses lourds coûts d'exploitation. Transport des marchandises, gestion des stocks, recrutement du personnel, aléas climatiques... En altitude, tout est plus compliqué.

«Notre moteur n'est pas le bénéfice, mais la valeur que nous apportons à l'expérience vécue par le client sur notre domaine», martèle Carole Moos. Par exemple, les établissements de Télérévier sont les seuls à ouvrir en début de saison, une opération sans bénéfice financier, mais très appréciée des premiers amateurs de glisse.

La joie des moments partagés autour de bons petits plats n'a pas de prix. Sauf celui de la promesse d'une nouvelle journée de ski à Verbier. •

10

**tonnes de frites
servies durant
la saison d'hiver**



Le meilleur burger de New York est servi au col des Gentianes.

De la saucisse-frites au Gault & Millau

C'est la fierté et l'aboutissement d'un travail de longue haleine pour diversifier l'offre de restauration de Télérévier. En 2024, Le Bistrot, adresse gourmande ouverte deux ans plus tôt par le chef Bert de Rycker aux Attelas, fait son entrée dans le prestigieux guide gastronomique Gault & Millau. «En quelques années, nous sommes passés de la culture saucisse-frites à une expérience gustative complète», se réjouit la directrice commerciale Carole Moos.



Le Bistrot, l'adresse gourmande du domaine.

Consciente des limites de ce modèle d'affaires, qui n'est viable que durant les fêtes de fin d'années, elle ne regrette pas d'avoir tenté cette aventure un peu folle, mais très positive pour l'image de Verbier.

«On ne plaisante pas avec les stocks»

Exigeante, minutieuse, parfois acrobatique, la gestion des 14 bars et restaurants situés entre 1500 et 3300 mètres d'altitude ne laisse aucun répit à la responsable «food & beverages» Élodie Blanchet. Chaque établissement a une identité, un emplacement et des pics d'affluence qui lui sont propres. «Nous devons tenir compte de ces particularités, tout en rationalisant les coûts à travers une exploitation centralisée.» Les recettes et portions sont établies à l'avance et au gramme près, afin de planifier les commandes. «On ne plaisante pas avec les stocks, il faut se prémunir des mauvaises surprises en fin de saison.»

Tous les mois, l'hygiène et les dates de péremption sont contrôlées, et des transferts de marchandises sont organisés entre établissements afin d'éviter les pertes. «Cela demande un gros travail d'équipe et beaucoup de communication entre nous.»



Juliette, serveuse surfeuse tout-terrain



Juliette Robin monte depuis Le Châble jusqu'aux Attelas en cabine, puis surfe jusqu'à l'Inkontro.

L'engagement du personnel saisonnier pour faire tourner les 14 buvettes et restaurants de Téléréverbier est un perpétuel défi. D'autant plus que la pratique du ski figure parmi les critères d'embauche. Pour Juliette Robin, Pyrénéenne hyperactive, cette contrainte est une partie de plaisir.

Peut-être l'avez-vous déjà croisée entre Le Châble et les Attelas, planche de snowboard à la main ou sous les pieds, la mine radieuse, toujours partante pour un brin de causerie... Juliette Robin affectionne autant son travail de serveuse à l'Inkontro que le trajet pour s'y rendre. Certes, elle a la glisse dans la peau et adore l'idée de faire du sport pour se rendre au travail. Mais ce qui lui plaît aussi, c'est la configuration de son cadre de travail unique. D'une télécabine à l'autre, elle fait la connaissance d'autres employés de Téléréverbier et ne se lasse pas de découvrir la richesse humaine de l'entreprise. «C'est un grand village, avec plein de gens très différents. Il suffit de s'y intéresser pour en faire partie», constate-t-elle après deux années sur le domaine.

«Téléréverbier est un grand village, avec plein de gens différents.»

L'INTENTION DE RESTER

Contrairement à des collègues plus jeunes, souvent attirés par d'autres horizons – la moitié du personnel ne revient pas d'une saison à l'autre –, elle a l'intention de rester à bord de la société bagnarde le plus longtemps possible. Il faut dire qu'elle a quelques longueurs d'avance en matière d'intégration. Cette globe-trotteuse

hyperactive née dans les Pyrénées pratique le travail hôtelier saisonnier depuis la fin de ses études de droit. Ses affinités avec la communauté de snowboarders de Verbier l'ont amenée à y déposer ses valises en 2015.

DÉNEIGEMENT ET LIVRAISON EN DAMEUSE

Après quelques missions dans les établissements de la station, un arrêt forcé dû à la crise sanitaire du Covid et un emploi dans une pâtisserie, elle a l'opportunité de rejoindre Téléréverbier pour l'ouverture d'un nouveau restaurant en 2023. Avec l'Inkontro, qui remplace le Chalet Carlsberg au milieu des pistes, Juliette explore de nouvelles facettes de son métier, comme le déneigement des accès au petit matin et les livraisons de marchandises en dameuse. Dans ce lieu flambant neuf à l'architecture surprenante, le challenge consiste à fidéliser la clientèle et à créer une ambiance d'équipe. Heureusement, la Française n'est plus tout à fait une étrangère à Verbier et sait apprivoiser les Bagnards.

Après l'entre-saison consacré aux voyages avec son compagnon, Juliette remet le couvert pour l'été à la Croix-de-Cœur. C'est en VTT qu'elle s'y rend, par tous les temps, via les Ruinettes. Et en fin de journée, elle s'offre une belle descente pour rentrer à la maison au Cotterg. Pour cette fan de sport, de relations humaines et de nature, que demander de plus? •

Chez Manu, l'après-ski sans chichis

Deux yourtes plantées dans la neige à 1740 mètres d'altitude, une vue imprenable sur Verbier, un patron chaleureux, des concerts le samedi... En un peu plus de vingt hivers, le Bar 1936 est devenu le spot le plus festif du domaine.

Le premier verre de la journée de ski ou le dernier avant le retour en station, c'est par ici! Situé dans la descente entre les Ruinettes et Verbier, le Bar 1936 cartonne. Son succès ne s'est pas construit en un jour. Manu Amaral y travaille depuis 2007, lorsqu'il a suivi son ancien «chef» du restaurant du Golf Camille Dumoulin sur les pistes. «Téléverbier a repris l'exploitation en 2003. Au début, on faisait des grillades dehors, puis on a obtenu une cuisine équipée dans un cabanon.»

DES CLIENTS À LA PLONGE

La carte des mets s'est étoffée au fil des ans, mais la soupe aux légumes et le vin chaud maison restent des incontournables. Ce qui plaît ici, c'est l'ambiance conviviale, l'intérieur cosy des yourtes avec leurs canapés et le fourneau, sans oublier les somptueux couchers de soleil... Un établissement sans chichis, à la portée de toutes les bourses, où il est même possible de passer la musique de son choix. Une équipe de clients assidus en a fait son stamm et a fondé le «Yourte Club», dont les membres n'hésitent pas à mettre la main à la pâte les jours de forte affluence. «Ils font la vaisselle et nous aident au service, c'est très sympa», explique Manu, qui veille à pousser gentiment les derniers skieurs vers la piste avant que les daineurs n'enclenchent leurs machines. Accessible à pied, le «campement» accueille aussi des soirées privées jusqu'à 100 personnes.

Depuis 2015, les animations musicales du samedi dès 15h font grimper la fréquentation et le chiffre d'affaires. Saxo et disc-jockey emballent des centaines de skieurs devant l'établissement, remplissant la terrasse et le bar.



Manu Amaral assure le dernier ravitaillement des skieurs avant le retour en station.

Accessible à pied, le «campement» accueille aussi des soirées privées jusqu'à 100 personnes.

UN PATRON DISCRET ET POPULAIRE

Même si le patron n'aime pas parler de lui, sa personnalité est pour beaucoup dans la réussite de ce haut lieu de l'après-ski. Les habitués passent au 1936 pour le plaisir de le saluer. Ses collaborateurs l'apprécient pour sa générosité, qui rejaillit sur la qualité de l'accueil. Manu Amaral est arrivé du nord du Portugal à l'âge de 18 ans pour rejoindre son père et ses frères à Verbier. Il s'est immédiatement senti à l'aise dans le milieu paysan montagnard. Au début, il travaillait à l'alpage durant l'été et dans la restauration l'hiver. Aujourd'hui, une fois les yourtes du 1936 démontées, il rejoint les chantiers d'une entreprise de construction à Vollèges. Il l'avoue en riant... Il ne s'est jamais mis au ski, mais son travail sur les pistes lui apporte d'autres satisfactions. «J'aime la vie au grand air. Ici, les fins de journée sont paradisiaques au printemps. C'est un bonheur d'écouter le chant des oiseaux et le bruit du torrent.» •



Comment le T-Resort a traversé deux tempêtes inattendues

La courte histoire de la résidence de La Tzoumaz a été secouée par l'épidémie du Covid-19 et une longue fermeture de route. Des événements sans incidence catastrophique sur le chiffre d'affaires, mais avec d'énormes défis organisationnels à relever.

Téléverbier s'est impliquée dans la gestion de la résidence T-Resort quelques mois avant le déclenchement d'une crise sanitaire mondiale. Le 16 mars 2020, le Conseil fédéral décrète l'état de «situation extraordinaire» selon la loi sur les épidémies. Il ferme les magasins, restaurants, bars, écoles et établissements de loisirs et instaure le contrôle aux frontières. Le secteur de l'hébergement est épargné, mais la saison s'arrête net au T-Resort. Effrayés, les groupes de touristes étrangers qui séjournaient dans la résidence prennent la poudre d'escampette durant la nuit pour passer la frontière avant une éventuelle fermeture. Les affaires ne reprendront que l'été, grâce à une clientèle suisse contrainte de rester au pays, en quête de grand air et d'espaces dépayés pour télétravailler.

LOCATION SOUS CONDITIONS

Durant ces deux années de crise sanitaire, la location des appartements se poursuit au rythme des mesures imposées par le gouvernement. Distanciation sociale, limitation du nombre de personnes dans la même pièce, certificat de vaccination, mise en quarantaine d'hôtes

selon les zones à risque, etc. «Ces règles sanitaires changeaient chaque semaine, c'était compliqué. Il fallait aussi adapter nos conditions d'annulation et se positionner en termes de responsabilité», explique la manager Marine Pietrosanti. Par exemple, il était possible d'accueillir au maximum 5 personnes par logement, à condition qu'elles vivent déjà sous le même toit. Les grands-parents et leurs petits-enfants devaient être séparés, ce qui obligeait les familles à prendre plusieurs appartements. La responsable du front office Catherine Weston se souvient avoir eu quelques sueurs froides avec une équipe de Polonais, qui avait effectué sa réservation via un tour opérateur.

«Ces règles sanitaires changeaient chaque semaine, c'était compliqué.»



Catherine Weston, responsable du front office, et Marine Pietrosanti, general manager, sont passées maîtres dans l'art du «système D».

«Un soir, les policiers ont débarqué dans leur appartement pour cause de tapage nocturne. Interpellés au sujet de leur situation, les touristes ont affirmé vivre ensemble dans leur pays. Ils ont dû en apporter la preuve formelle. Heureusement, c'était bien le cas, ils ont fait parvenir à la police leur bail à loyer le lendemain.»

DÉVIATIONS ET VOYAGE ÉPIQUE

En 2024, Marine Pietrosanti et Catherine Weston affrontent un nouveau coup du sort en pleine saison hivernale. Le 3 février, un tunnel entre Riddes et La Tzoumaz s'effondre, au moment où elles attendent l'arrivée de trois bus remplis d'étudiants belges. La route de déviation par Iséables étant inaccessible aux véhicules lourds, les 200 clients attendus sont redirigés sur Riddes pour prendre le téléphérique. Marine et Catherine empruntent deux minibus, l'un à l'école de ski, l'autre à un particulier, et se dépêchent d'aller récupérer les jeunes au bout du câble à Iséables. «On a fait trois allers-retours avant l'arrivée d'autres bus en renfort. Tout le monde était au T-Resort à 22h. Quelle aventure... C'était stressant sur le moment, mais notre réactivité et l'entraide dans la station ont beaucoup compté.»

Rêves de lits chauds

L'offre hôtelière de Verbier s'est réduite comme peau de chagrin durant ces trois dernières décennies. Or, ce sont précisément ces lits «chauds», disponibles pour de courts séjours, qui animent la station et alimentent le chiffre d'affaires de Téléverbier. C'est pourquoi la société s'est mise à rêver de résidences touristiques dès le début des années 2000. Elle s'implique alors dans le développement des Mayens de Bruson aux côtés de la Commune de Bagnes. Le dossier s'enlisant suite au départ d'un investisseur potentiel, elle décide de céder ses parcelles aux autorités qui s'engagent à concrétiser le projet, et rénove le domaine skiable du secteur en attendant. En 2010, elle vend son terrain de Médran à un groupe immobilier pour la réalisation d'un hôtel de luxe de 123 chambres, qui verra le jour en 2013. Téléverbier décide ensuite de s'impliquer financièrement dans un important complexe d'appartements à La Tzoumaz, initié par la famille Burrus: le T-Resort et ses 492 lits, dont elle détient la moitié des parts et assure la gestion. Le prochain démantèlement de la gare et de la télécabine de Savoleyres en 2026 lui permettra de vendre cet espace stratégique des Creux à des investisseurs pour créer des lits touristiques.

Il s'est encore écoulé quatre mois avant la réouverture de la route principale. Pendant cette période, l'organisation des transports des groupes a nécessité une planification minutieuse, «digne d'un aiguilleur du ciel». Dépôt des clients en bus à Riddes, montée en téléphérique, navette entre Iséables et La Tzoumaz, puis retour en plaine par Verbier, via les remontées mécaniques de Savoleyres... Malgré ces inconvénients, aucune annulation n'a été enregistrée. Les hôtes circulant en voiture, qui devaient passer par Nendaz et Iséables, ont bravement fait le détour. «On ne s'attendait pas à des réactions positives, mais la plupart étaient fiers d'avoir dompté des routes étroites et des virages serrés.» •

Resto sans eau

«Le patrouilleur de Téléverbier avait des tâches bien particulières à l'époque. Vers 1960, le restaurant des Attelas (actuel Flocon) fonctionnait sans eau courante. En fait, la toilette du personnel, la propreté de la vaisselle, le thé du touriste ou encore la cuisson des aliments dépendaient des boilles d'eau de 40 litres que nous montions tôt le matin. Nous les remplissions aux Ruinettes pour les charger sur le téléphérique. Pour cette tâche, j'aidais Joseph Fellay, dit Joseph des Plaques, une force de la nature. On se rappelle que c'est en son honneur que l'on a donné son nom au télésiège des Ruinettes, la Ficelle à Joseph. Pour faciliter le travail, nous arrosions le sol gelé de la gare pour y faire glisser les boilles, du robinet à la cabine. Au restaurant des Attelas, l'eau était versée dans un réservoir en ciment prévu pour cela. Je ne sais pas si l'eau était 100% propre, mais en tout cas, elle était fraîche!»

André Guinnard, employé de 1959 à 1962



Le premier restaurant des Attelas à la fin des années 1950. Le deuxième sera construit en 1964.



L'aménagement de pistes pour vélos tout-terrain a donné une nouvelle impulsion à l'exploitation estivale.



Affiche publicitaire, 1982.
(Médiathèque Valais-Sion)



Avant 2006, un petit train touristique assurait la liaison entre les Ruinettes et la Chaux.



Lorsque la montagne devient scène... L'alpage de la Chaux accueille des concerts du Verbier Festival depuis 2017 et le rendez-vous de musique électronique Electroclette depuis 2018.



La liaison Verbier-Ruinettes-Attelas et le télésiège de Verbier-Savoleyres fonctionnent en été dès les années 1950.



Horizon 4 saisons

Star de l'hiver, Téléverbier peine à trouver son public hors de la saison de ski. Les dirigeants cherchent des solutions pour booster l'été dans les années 1960, avant d'abandonner l'affaire, limitant l'exploitation à la période la plus rentable, de juillet à mi-août. À la fin des années 1980, l'office du tourisme décide de renforcer l'attractivité de la belle saison et Téléverbier suit le mouvement, transportant de nouveaux usagers adeptes de parapente et de vélo de descente. L'organisation d'événements sportifs et culturels sur le domaine fait ponctuellement grimper la fréquentation. Ce sont surtout la création d'un Bikepark et la progression fulgurante de la pratique du VTT qui permettent d'étendre la période d'exploitation dès 2010. En parallèle, les vacances d'été en altitude gagnent en popularité auprès des citadins qui fuient les grandes chaleurs, et plus tard en 2020, auprès de nombreux Suisses contraints de rester au pays durant la crise sanitaire du Covid-19.

Grâce au regain d'intérêt pour le bon air et la nature, renforcé par l'engouement pour le vélo, les remontées mécaniques fonctionnent de juin à octobre, permettant à Téléverbier de toucher les quatre saisons et de viser, à plus long terme, une rentabilité dix mois sur douze.



Les randonneurs profitent de la télécabine
Le Châble-Bruson depuis 2014.



Le «bike», moteur de Téléverbier à la belle saison

Les obstacles administratifs et les contraintes du domaine skiable n'ont jamais découragé Trifon, pionnier du VTT à Verbier.

L'essor du vélo tout-terrain (VTT) et la construction du Bikepark ont fait décoller l'activité estivale des remontées mécaniques. Ce succès est aussi dû à la ténacité d'un ancien employé de Téléverbier, Fabrice Tirefort dit «Trifon», directeur de l'association Promobike Verbier.

En deux décennies, Verbier est devenue l'une des plus grandes destinations suisses de mountain bike. Sa clientèle cycliste a augmenté d'environ 20% par année entre 2015 et 2025, et le nombre de passages aux cinq remontées mécaniques du Bikepark a explosé. Une conjonction de facteurs favorables explique cette progression phénoménale, mais c'est avant tout à l'obstination d'un passionné que l'on doit ce succès.

«PERSONNE N'Y CROYAIT»

Fabrice Tirefort, surnommé «Trifon», est un mordu de BMX et de VTT de descente. Au cours des compétitions de haut niveau auxquelles il participe, il prend conscience de l'énorme potentiel de Verbier. Il s'attelle au projet d'un Bikepark dès 2003, en marge de son emploi de graphiste à Téléverbier. «La société m'a prêté une machine et j'ai commencé par améliorer la descente Ruinettes-Médan, unique piste du domaine, qui était un maigre sillon. J'étais tellement motivé que mon chef me laissait faire, j'y travaillais même le week-end.» Le résultat plaît et les vététistes sont au rendez-vous. En 2007, Trifon passe la vitesse supérieure, frappe aux portes des autorités et des acteurs touristiques,

et lance les procédures pour homologuer d'autres parcours. «Il a fallu se battre, personne n'y croyait. De plus, ces démarches d'autorisation sont très compliquées et prennent plusieurs années.»

COMPOSER AVEC LES CONTRAINTES

En 2010, ses financeurs principaux décident de créer un pot commun pour cet investissement en faveur du vélo. C'est ainsi que l'association Promobike, soutenue par Téléverbier, la Commune de Bagnes et Verbier Tourisme, voit le jour. Trifon en devient le directeur et ouvre trois nouvelles descentes l'année suivante. Depuis, les projets s'enchaînent, toujours entravés par les obstacles administratifs et les contraintes du domaine skiable. «Je ne peux pas toucher aux alpages, ni aux forêts, ni aux pistes de ski. Le VTT, c'est un peu la patate chaude dont personne ne veut. Je dois composer avec la place qu'on veut bien nous laisser.» La frustration de Trifon ne l'a cependant jamais empêché d'aller de l'avant. «Cette activité commence à être enfin reconnue, même par les plus sceptiques... sans doute grâce à ma tête de mule!»

«Le VTT, c'est un peu la patate chaude dont personne ne veut. Je dois composer avec la place qu'on veut bien nous laisser.»



DES PARCOURS POUR TOUS LES NIVEAUX

Promobike cherche à toucher une clientèle aussi diversifiée que celle du ski en hiver. Si l'histoire du Bikepark a commencé avec des sportifs aguerris, elle s'est poursuivie au service de tous les niveaux et de tous les types de mountain bike. Dans l'intervalle, l'avènement du VTT électrique en 2020 a donné un élan spectaculaire à la pratique de la petite reine en altitude. Cet afflux de vététistes a perturbé les habitudes de la randonnée durant les premières années. Mais les réactions agacées des marcheurs se sont apaisées au fil du temps. Une partie des sentiers pédestres a d'ailleurs été adaptée afin d'assurer une cohabitation plus sereine. Pionnière dans cette approche en Suisse romande, la station multiplie les messages de sensibilisation, afin que fair-play et courtoisie règnent sur les chemins partagés. •



75

kilomètres de sentiers pédestres spécialement adaptés pour une cohabitation entre vététistes et marcheurs

Les dates clés du développement «bike»

1998

Premier tracé avec petit dual slalom entre les Ruinettes et Médran, utilisé pour l'organisation des Championnats suisses de VTT

2003

Travaux d'amélioration du tracé, dans le cadre d'un projet de Bikepark en partenariat avec un magasin de sport

2007

Début de l'élaboration du projet VTT et des procédures d'homologation

2010

Création de l'association Promobike Verbier

2011

Début de la construction d'un Bikepark, avec trois parcours de descente

2013

Autorisation pour les VTT de circuler sur les sentiers pédestres (Loi cantonale sur les itinéraires de mobilité de loisirs) et mise en place d'une offre liée à cette pratique

2014-15

Construction de deux nouvelles pistes sur le secteur Fontanet-Ruinettes

2019

Inauguration d'une piste de descente «tous publics» sur les hauts de La Tzoumaz

2020

Arrivée et succès du VTT électrique, qui démocratise la pratique cycliste tout public en montagne

2022

Inauguration d'une piste verte de type «flow trail» au sommet de la Chaux

De nombreuses compétitions suisses et européennes de descente VTT sont organisées à Verbier dès 2007. L'E-bike Festival, initié en 2019, attire plus de 3000 participants chaque année. En 2025, il a été renommé Verbier Bike Festival pour s'ouvrir à toutes les catégories de vélo.

Une autre culture du transport par câble



Construit par l'entreprise STA au début des années 2000, le premier porte-vélos se résume à une perche rehaussée d'un crochet.

L'arrivée des vélos a bousculé la routine des remontées mécaniques et celle des agents d'exploitation, instaurant de nouvelles habitudes de transport et d'accueil.

Le transport de vélo n'étant pas dans l'ADN des remontées mécaniques, il a fallu lui trouver des supports adéquats. Ces derniers varient d'une installation à l'autre, selon les consignes du constructeur. Le plus ancien, fabriqué au début des années 2000 par l'entreprise STA sur la liaison Le Châble-Verbier, se résume à une perche rehaussée d'un crochet, fixée dans le porte-skis. Il a dû ensuite être adapté pour répondre aux nouveaux standards des cycles, la longueur des VTT et la taille de leurs roues ayant augmenté de 30% en dix ans! Les cabines récentes, plus spacieuses, accueillent directement les cyclistes dans leur intérieur, avec des supports adaptés.

Dans tous les cas, les usagers ont besoin d'être informés et guidés au moment de l'embarquement.

«Par rapport au ski, c'est une tout autre approche», souligne Fabrice Tirefort, directeur de Promobike.

«Au début, les employés de Téléverbier n'étaient pas très heureux de nous voir débarquer avec nos roues et nos habits sales. Mais depuis l'arrivée de l'e-bike et d'une clientèle moins sportive, ils ont compris que leur aide était indispensable.» •

«Au début, les employés de Téléverbier n'étaient pas très heureux de nous voir débarquer avec nos roues et nos habits sales.»

19

kilomètres équipés
de rampes
et de sauts dans
le Verbier Bikepark





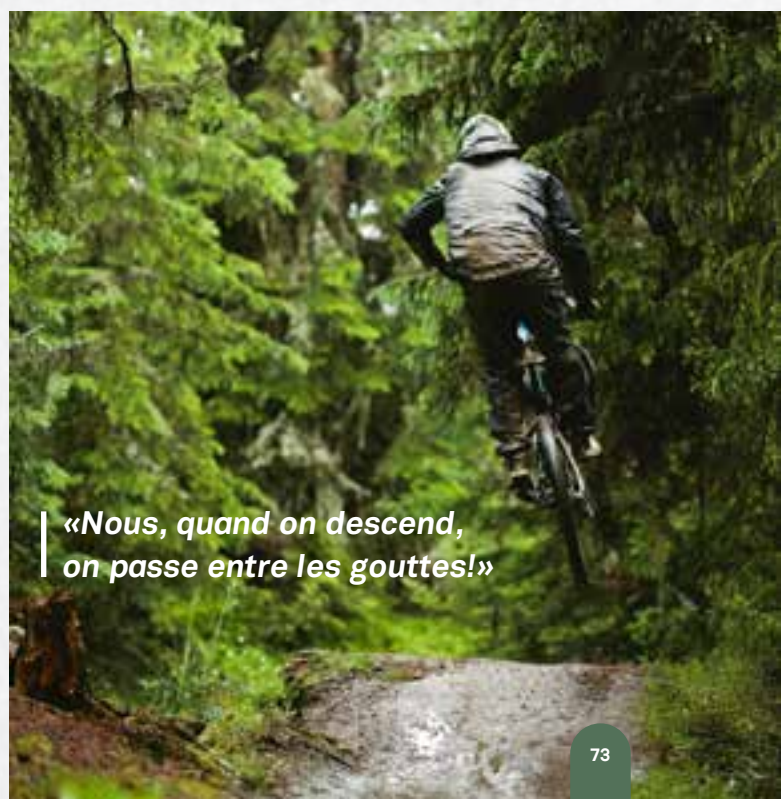
Sur l'installation du Combimix, qui alterne télésièges et cabines, Arlette Maret aide les cyclistes à suspendre leur vélo.

Éclats de rire et de boue au départ du Combimix

Ils déboulent aux Ruinettes ragaillardis par les sensations fortes de la descente et remontent à Fontanet par l'installation du Combimix. Avant d'embarquer, les vététistes doivent suspendre leur «bike» au bras du télésiège. Arlette Maret est là pour les aider. «Il y a deux techniques d'accrochage selon la taille du cadre du vélo. Je les accompagne dans le mouvement, mais je ne pourrais pas porter ces VTT toute seule, ils sont très lourds, surtout les e-bikes!» Cette employée de Téléréverbier, qui travaille en saison hivernale depuis 1991, a pu étendre son contrat à l'année dès 2020, grâce au développement de la pratique du VTT sur le domaine. «Je découvre une nouvelle clientèle et une ambiance très différente de l'hiver. Les gens ont le temps, ils aiment rigoler et discuter, c'est un plaisir!»

Les scènes d'embarquement sont parfois cocasses. Quand il pleut et que ses passagers sont recouverts de boue, Arlette tente de les dissuader d'entrer dans les cabines pour éviter de les salir. «Allons bon, vous ne pouvez pas supporter la pluie sur le télésiège alors que vous venez de vous faire arroser sur la piste?», leur lance-t-elle en riant. La réplique des jeunes vététistes fuse: «Ce n'est pas pareil! Nous, quand on descend, on passe entre les gouttes!»

De guerre lasse, elle leur tend un sac poubelle pour épargner les bancs. La gestion de la boue fait partie du jeu. Les sièges peuvent être rapidement lavés au jet d'eau au fur et à mesure qu'ils se présentent à la gare d'arrivée, alors que les cabines doivent rester en l'état jusqu'à la fin de la journée. Ainsi va la vie des télés en saison VTT.



«Nous, quand on descend, on passe entre les gouttes!»

Les trois vies de la Croix-de-Cœur

Restaurant d'altitude le plus actif du domaine, la Croix-de-Cœur connaît des ambiances très contrastées au gré des saisons. Dominique Valdenaire, gérant depuis 2017, raconte les temps forts des dix mois d'ouverture.

HIVER ET PRINTEMPS: SERVICE AU TAQUET POUR SKIEURS PRESSÉS

Le client donne le rythme! Soucieux de rentabiliser son abonnement, il veut manger vite et bien. Avec mon staff de 10 personnes, on assure trois services d'affilée et 250 couverts par jour. Les pâtes, le burger valaisan et les spécialités au fromage marchent fort. À cela s'ajoutent les aventures liées au transport des marchandises en motoneige depuis la télécabine de Savoleyres. Par temps de brouillard, il m'est arrivé de passer devant le restaurant sans le voir... et parfois, les salades gèlent dans la montée. Ces conditions sont stressantes, car la météo change vite et ne correspond pas toujours aux prévisions. Je ne vous raconte pas le stress quand la terrasse est bondée et qu'il faut rentrer tout le monde!

ÉTÉ: POINT DE CHUTE DES VÉTÉTISTES, RANDONNEURS ET «COUCOUS»

L'ambiance est nettement plus cool, on a le temps de discuter avec les gens. De nombreux promeneurs en provenance de la Pierre Avoi et du lac des Vaux viennent

se ravitailler et utiliser les toilettes. La clientèle vététiste est toujours plus importante et nous réalisons nos plus grosses journées à l'occasion du Bike Festival et du Tour des Stations. L'altiport nous amène aussi des clients, et parfois un peu de spectacle... Je me souviens de ce coucou qui a piqué du nez et s'est retrouvé sur le dos après avoir enfoncé l'une de ses roues dans un trou de marmotte!

AUTOMNE: L'ADRESSE DE CHASSE PRÉFÉRÉE DES GENS DU COIN

Même si je suis employé de Téléverbier, j'ai toujours agi comme si la Croix-de-Cœur était mon propre restaurant. Dès le début, j'y ai mis mon grain de sel en proposant de prolonger l'ouverture sur septembre et octobre pour la saison de la chasse, une spécialité qui a fait la réputation de mon ancien établissement, l'Auberge des Alpes à Liddes. La formule a beaucoup de succès et attire principalement des gens de la région. •



Bagarre et clap de fin pour le projet d'altiport

La place d'atterrissage actuelle de la Croix-de-Cœur était destinée à devenir un important aérodrome alpin dans les années 1970. Mais ce rêve s'est brisé les ailes sur une fronde écologiste inattendue et fort médiatisée, qui restera dans les annales. Rodolphe Tissières avait obtenu une concession fédérale officielle pour la construction d'un altiport en 1971 déjà. Les oppositions émanant de résidents secondaires genevois avaient été déboutées à trois reprises et les travaux avaient pu démarrer au printemps 1976. Mais l'été suivant, le 26 août, Franz Weber s'est invité à l'improviste sur le chantier avec des photographes et des journalistes, reprochant

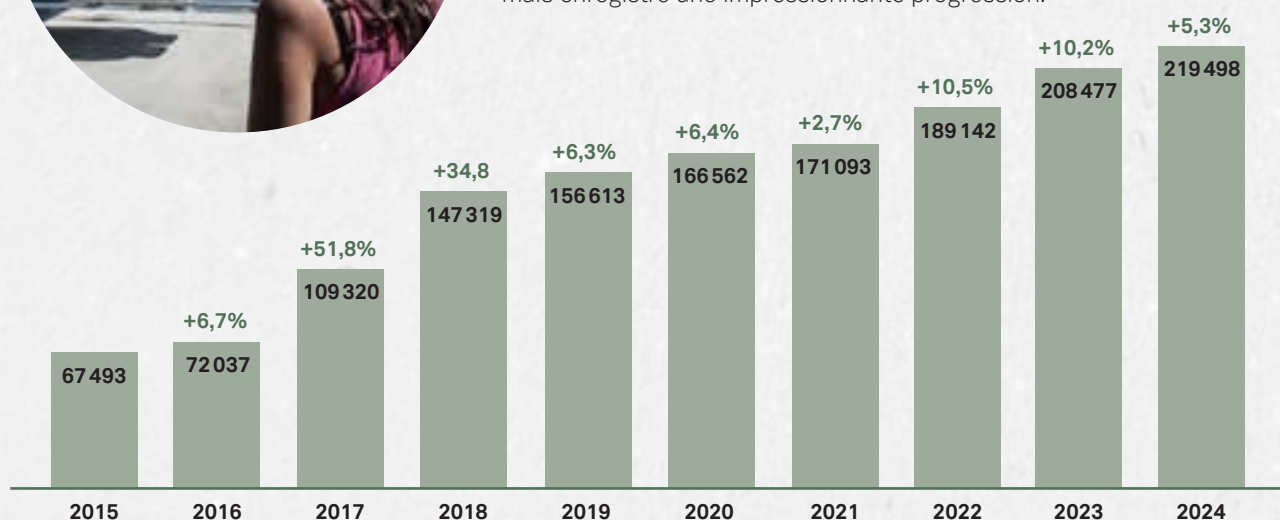
au président de Téléverbier sa recherche de profit et des dégâts au patrimoine pour 50 millions de francs. Entre insultes et tentatives d'expulsion, les deux hommes en sont venus aux mains. La scène fit la une des médias, dont celle du **Nouvelliste** le 27 août 1976, qui fustigea l'attitude provocatrice du défenseur de la nature. Mais cette irruption et ses conséquences finirent par faire capoter le projet. Après quinze ans de conflit avec les milieux écologistes, Téléverbier y renonça. Le nom d'«altiport» est resté, même s'il s'agit aujourd'hui d'une simple piste de 80 mètres, qui permet aux hélicoptères, avions biplaces et parapentes d'atterrir.



Fréquentation estivale des installations

Évolution du nombre de visiteurs (premiers passages)

La fréquentation de juin à octobre ne représente que 5 à 7% du chiffre d'affaires annuel des remontées mécaniques, mais enregistre une impressionnante progression.





Le ski en juillet, mémoire d'un glacier

**L'aventure du ski d'été
au Mont-Fort aura duré
moins de vingt ans.
Elle s'est terminée
en 1999, en raison
du recul du glacier
de Tortin.**

**La préparation
des trois pistes,
l'entretien du téléski
et le transport des
skieurs n'étaient pas
une mince affaire.**

L'homme qui réalignait les pylônes

Entre 1981 et 1999, l'exploitation estivale du Mont-Fort requiert de grandes manœuvres. Il faut un bon mois de préparation pour combler les crevasses, répartir la neige et redonner la forme des pistes sur un terrain en mouvement. En automne, le téléski, malmené par les humeurs du glacier, doit être remis en état pour la saison d'hiver. «Sous l'effet de la fonte, les pylônes fixés dans la glace descendaient de 3 à 4 mètres chaque été et se déplaçaient d'environ un mètre sur la gauche. Il fallait les soulever et les réaligner. Nous étions une équipe de sept personnes et chaque pylône nous demandait trois jours de travail», raconte Christian Dumoulin, ancien mécanicien responsable de cette installation, qui garde un lumineux souvenir de l'ambiance du Mont-Fort en juillet. «Des skieurs connus venaient s'entraîner, comme Erika Hess et Maria Walliser. Ils restaient jusqu'à 13h, la neige était trop molle ensuite. L'après-midi, je créais des bosses et des sauts sur le half-pipe avec la dameuse, qui gelaient durant la nuit et offraient un beau terrain de jeu le lendemain.»

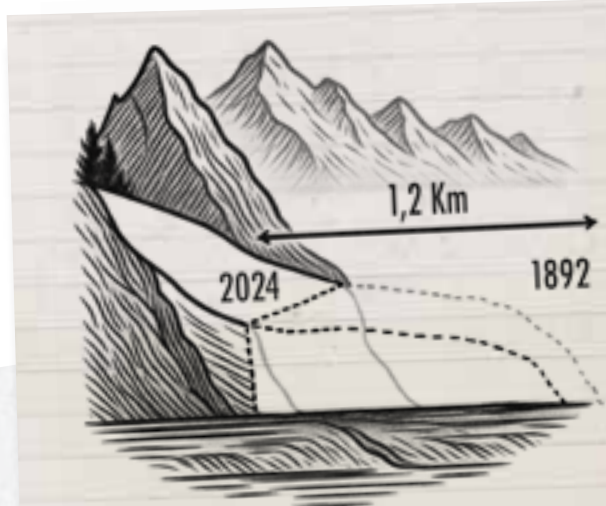
Une belle aventure

L'ancien champion Philippe Roux organisait des camps de ski estivaux à Verbier avec sa collègue Lise-Marie Morerod entre 1981 et 1986. Une centaine de jeunes compétiteurs y participaient chaque année. Le ski au Mont-Fort était au programme le matin, puis d'autres activités sportives, dont la pêche au lac des Vaux, comblaient le reste de la journée. «Ce n'était ni Zermatt, ni Saas-Fee, mais on pouvait tout de même s'entraîner de début juillet à la première semaine d'août», se souvient Philippe Roux, qui est aussi administrateur de Télervier. «Ces pistes demandaient un gros travail de préparation et d'entretien, pour une durée limitée et peu de clients. Ce n'était pas rentable, mais on l'a fait quand même et ce fut une belle aventure. Je ne regrette pas!»

«Ce n'était pas rentable, mais on l'a fait quand même!»

Coming-back exceptionnel en 2013

Le ski d'été renaît de ses cendres le temps d'un week-end en 2013, suite à des conditions d'enneigement exceptionnelles. Télervier ouvre la piste noire du Mont-Fort, les 13 et 14 juillet, entre 10h et 13h pour le prix de 20 francs. Avec Télénendaz, elle enregistre 1200 passages aux installations. Un succès total pour ce «revival du ski d'été au Mont-Fort» en pleine canicule.



La longueur perdue par le glacier de Tortin entre 1892 et 2024.

En route vers les pistes

Les premières années, les skieurs estivaux devaient s'armer de patience pour gagner les pistes. Le trajet de Verbier aux Gentianes durait 1h15. Après la montée aux Attelas par voie de câble, un vieux car 4x4 des années 1950, anciennement utilisé pour les ouvriers du barrage de la Grande-Dixence, les conduisait jusqu'au col de Chassoure. De là, ils descendaient en cabine à Tortin avant de remonter par le téléphérique à destination du col des Gentianes. Le parcours s'est raccourci dès 1987, grâce au téléphérique Jumbo à la Chaux, accessible en bus depuis les Ruinettes.



Le trajet de Verbier au Mont-Fort s'effectuait en plusieurs étapes et durait plus d'une heure.



L'été remonte la pente

Rando, vélo, parapente, panorama, événements, prix réduits...
Les bonnes raisons de prendre de l'altitude se sont multipliées au fil des ans.
Retour sur quelques épisodes marquants de ce développement estival.

Le lever du soleil au Mont-Fort

Le panorama exceptionnel qu'offre la montée au Mont-Fort, avec une vue sur plus de 110 sommets, devient une attraction touristique dès 1987, lorsque le transport est assuré via deux téléphériques depuis la Chaux. L'excursion du lever du soleil avec petit-déjeuner aux Gentianes est un must. Dès 2009,

on peut y déguster une fondue dans le bar-igloo le plus haut d'Europe. En 2020, l'installation d'une tyrolienne de 1400 mètres de long et 383 mètres de dénivelé, la Mont 4 Zipline, attire les amateurs de sensations fortes et deux ans plus tard, une nouvelle plateforme panoramique sécurisée améliore l'expérience des visiteurs. Malgré l'énorme potentiel du Mont-Fort, sa configuration géologique ne permet pas un développement d'infrastructures pour un tourisme de masse comme au Titlis ou au Schilthorn.

L'été plus fort que l'hiver, c'était avant...

Avant le développement du domaine skiable, le nombre de nuitées est plus important en été qu'en hiver. La tendance s'inverse dès la deuxième année d'exploitation de Téléverbier (environ 32 000 nuitées l'hiver contre 27 000 l'été en 1951-52). Le fossé se creuse radicalement et durablement dès 1960, avec une présence touristique hivernale deux fois plus forte que celle de l'été.

Le formidable attrait de la «pompe à couillons»



L'International Lucky Strike Open de 1988, première compétition de parapente à Verbier.

Dans les années 1980, alors que Verbier cherche à relancer son tourisme estival, les parapentistes s'entichent des Ruinettes, un site exposé à de fortes ascendances thermiques si propice au décollage qu'on le surnomme «la pompe à couillons». La station en profite pour organiser un Open annuel dès 1988, et même des Championnats du monde en 1993, des événements qui attirent les meilleurs pilotes du monde, mais également des amateurs qui se déguisent en objets volants déjantés. Grâce à son microclimat, Verbier fait partie des 5 meilleurs sites mondiaux de parapente.

Des journées gratuites à la Fête des familles



Jacky Lagger fut le premier invité de la Fête des familles à la Chaux en 2007. La scène de l'alpage a également reçu Chantal Goya en 2012 et Henri Dès en 2015.

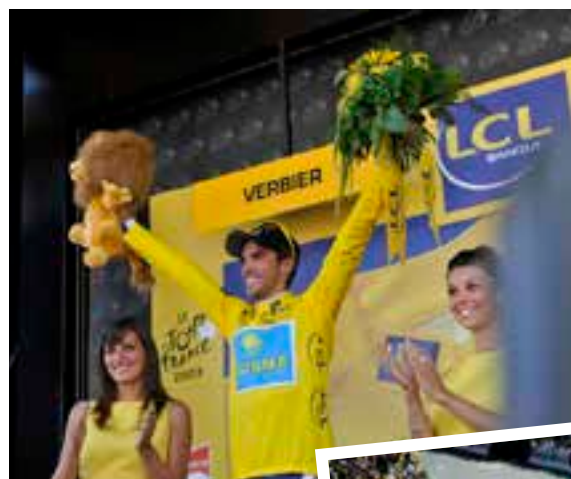
Afin d'inciter les randonneurs à utiliser les remontées mécaniques et à arpenter les sentiers en haute altitude, Télérévier et ses partenaires des 4 Vallées organisent quelques dimanches «portes ouvertes» chaque été, dès le début des années 1990. La gratuité est ensuite abandonnée, et la formule devient «les journées à 10 francs». Ce forfait avantageux fait bouger de nombreuses familles, qui profitent de se balader et de pique-niquer sur le domaine. Pour ce public, dès 2007, suite à la construction du Combimix La Chaux Express, Télérévier lance la Fête des familles, un événement animé par des concerts et des activités pour les enfants à la Chaux. Ce rendez-vous convivial attire chaque année jusqu'à 5000 personnes au mois d'août. La tradition du tarif réduit est restée, avec une adaptation du montant au fil du temps (en 2025, trois journées à 25 francs et une à 15 francs le dimanche du Jeûne fédéral).

«Dans la dynamique estivale, nous remplissons une mission de service et d'employeur à l'année. Les remontées mécaniques sont le moteur, les acteurs touristiques et événementiels le carburant.»

Laurent Vaucher, directeur de Télérévier

Le pass estival qui fait mouche

En 2017, la fréquentation estivale des remontées mécaniques se voit dopée par une nouvelle carte de loisirs, mise en place par la Société de développement en contrepartie d'une hausse de la taxe de séjour. Tous les hôtes bénéficient ainsi de nombreuses activités à partir d'une nuit passée à Verbier, y compris les résidents secondaires. Les premières années, l'accès gratuit aux remontées mécaniques durant l'été est inclus dans le VIP-Pass.



Le Tour de France fait chauffer la télécabine

Le 19 juillet 2009, 100 000 spectateurs envahissent les rues de Verbier pour assister à l'arrivée de la 15^e étape du Tour de France, remportée par l'Espagnol Alberto Contador. On n'avait jamais vu autant de monde dans la station baignarde et Télérévier en a profité. Ce jour-là, la télécabine Le Châble-Verbier a enregistré 7992 montées et 90 000 francs de recettes, un record absolu de fréquentation à l'époque.



Un bus navette à l'arrêt «Carrefour» en 2002.
Téléverbier offre ce service aux skieurs depuis 1974.



Visuel de la campagne publicitaire
pour le train Verbier Express en 2022.



Le lac de Louvie, source d'eau
pour l'enneigement artificiel.



Foule et parking encombré devant la gare de Médran en 1960.
La question de la surcharge de trafic se pose déjà.



À l'ère de la durabilité

La notion de «développement durable» fait son apparition officielle dans la stratégie de Téléréverbier en 2009. Le concept est dans l'air du temps, mais dans les faits, les préoccupations environnementales, sociales et économiques orientent les choix de la société bien avant. Poumon économique de la région, elle œuvre comme entreprise citoyenne dès sa naissance. Le boom de l'industrie du ski l'a amenée à innover en matière de mobilité et la pression des milieux écologistes l'a incitée à ménager le territoire. La volonté de porter les valeurs de la durabilité se traduit ensuite par de multiples actions, validées dès 2014 par le label Valais excellence. Grâce aux progrès technologiques et aux investissements consentis, l'efficacité énergétique des installations et des bâtiments ne cesse de s'améliorer. Des mesures concrètes sont prises en faveur des conditions de travail du personnel et de la réduction de l'empreinte carbone. En 2025, Téléréverbier s'affiche comme une entreprise responsable, soucieuse de contribuer à la protection du climat et au mieux-vivre global.



La Chaux, l'un des huit alpages qui bénéficient d'une convention de collaboration avec Téléréverbier.



Des skieurs embarquent à Romont à bord du VosAlpes Express, train direct sans changement jusqu'au Châble, en fonction depuis 2021.

Mobilité douce avant l'heure

Le développement fulgurant de la station entraîne des problèmes de circulation et de pollution. Pour délester les routes, Téléverbier connecte son domaine skiable au reste du monde par le câble et le rail dès 1975, via la gare du Châble.

Les routes de Verbier montrent des signes de congestion dès le début des années 1960, suite au boom du tourisme hivernal. C'est pour remédier à ce problème qu'une remontée mécanique depuis Le Châble est envisagée. Le projet est porté par Téléverbier, la Commune de Bagnes et la Compagnie de chemin de fer Martigny-Orsières. La concession fédérale est obtenue en 1963. Il faudra quelques années pour négocier le tracé et surmonter les obstacles financiers de la plus longue installation de la région, inaugurée en grande pompe le 29 novembre 1975. Dans le contexte de la crise pétrolière, la relier à la voie ferrée sonne comme une évidence.

LE SUCCÈS DES PREMIERS FORFAITS

Des forfaits vendus dans les gares de Suisse romande permettent aux citoyens de rejoindre les Attelas à 2727 mètres d'altitude avec un seul titre de transport. La formule connaît un tel succès qu'elle doit être interrompue, le débit de la télécabine étant alors insuffisant pour faire face à l'afflux de skieurs qui débarquent (700 à la fois!) au Châble et qui bouchonnent les caisses de Médran, au grand dam des résidents de Verbier. Elle sera relancée de manière occasionnelle au milieu des années 1980, afin de combler «le creux de janvier» et certaines fins de saison. Hors de ces offres spéciales, l'accès en transports publics jusqu'aux pistes demeure un atout à valoriser. Les contraintes pratiques d'un tel déplacement, qui implique un ou plusieurs changements de train avec skis et bagages, sont peu encourageantes.



Gare de Médran, 1975.

NOUVELLE GARE ET TRAINS EXPRESS

Dans les années 2000, les réflexions communales sur l'avenir de la mobilité à Verbier remettent le désengorgement des rues et l'offre plus performante en transports publics au sommet de la liste des priorités. La transformation de la gare du Châble, inaugurée en 2019, marque un pas décisif dans cette direction. Elle offre la première liaison train-télécabine de Suisse à partir du réseau à voie normale. Techniquement, cela signifie que les trains en provenance de toutes les villes peuvent arriver directement au Châble, sans changement à Martigny. La nouvelle gare souterraine peut même accueillir des rames CFF à deux étages. Tous les feux sont au vert pour un nouveau train des neiges performant et régulier. Le premier *Verbier-Express* prend le départ le 21 décembre 2019. Il relie Genève-aéroport au Châble le samedi et le dimanche, ainsi que les jours fériés. Deux ans plus tard, c'est Fribourg qui bénéficie de la même offre, sous le nom de *VosAlpes Express*. En optant pour ce moyen de transport, les voyageurs bénéficient de billets dégriffés avec rabais jusqu'à 70% et d'une réduction de 30% sur leur abonnement de ski journalier. Selon la météo, ces trains spéciaux véhiculent entre 100 et 500 skieurs par jour, une part modeste par rapport à celle représentée par la voiture, mais qui répond notamment aux besoins d'une nouvelle clientèle jeune et citadine non motorisée. •

**Train de sports
L'Etoile des Neiges**

Voitures directes Genève - Le Châble - Genève, chaque dimanche du 12 janvier au 30 mars et les samedis du 1er février au 8 mars 1969 :

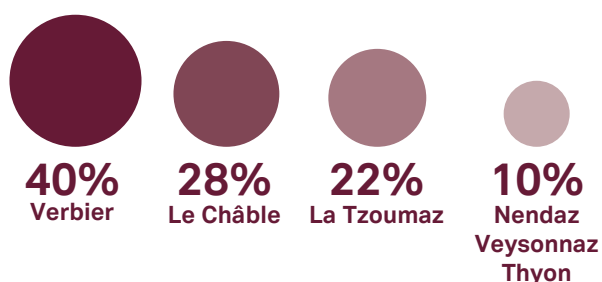
8.00	dp	Genève	ar	19.45
8.35	dp	Lausanne	ar	19.10
9.58	ar	Le Châble	dp	17.42
10.33	ar	Verbier	dp	17.00

La promotion de l'accès à la station en transports publics existe bien avant l'inauguration de la liaison Le Châble-Verbier. (Médiathèque Valais-Sion/Skirama 1968-69)



Les parkings qui entourent la gare du Châble offrent 730 places.

D'où partent les skieurs?



Les trains spéciaux du week-end emmènent les clients de Téléverbier au bas des pistes.

Le franc de trop...

C'est aussi dans l'idée de réduire le trafic automobile que Téléverbier prend en main les transports publics de la station, par la mise en circulation de six bus Saviem. Ces navettes, gratuites pour les skieurs, coûtent 1 franc aux non-skieurs, une transaction source de tracas à l'embarquement, certains devant y renoncer faute de monnaie. Face aux énervements des touristes, les associations locales de propriétaires de chalets (APCAV) et d'agents immobiliers (AGIV) montent au créneau et demandent la gratuité pour tous les usagers. Téléverbier accepte, à condition que le déficit annuel de 25 000 francs soit pris en charge. Le promoteur immobilier André Guinnard, à l'origine de la démarche, se propose de financer le découvert et en contrepartie, obtient l'autorisation d'apposer de la publicité pour son agence sur les bus en circulation. C'est ainsi que, dès l'été 1987, Verbier jouit d'un service de transports publics entièrement gratuit.



Les premiers bus Saviem acquis par Téléverbier en 1974.



Alpage des Grands-Plans.

Entre damage et alpage, un territoire en partage

Les pistes de Télérébier empiètent sur huit alpages différents, gérés par des collectifs d'éleveurs, les consortages. Cette cohabitation, régie par des conventions, repose sur un **équilibre entre les besoins de l'industrie du ski et ceux de l'agriculture**. Jean-Pascal Tornay, directeur d'exploitation de Télérébier, et Laurent Tornay, président du consortage de l'alpage de Moay, échangent leurs points de vue sur les conditions de ce partage de territoire.



Laurent et Jean-Pascal Tornay collaborent étroitement pour que vaches et remontées mécaniques fassent bon ménage.

L'exploitation hivernale intensive a un impact sur le sol et les infrastructures de l'alpage.

Quels sont les risques?

Jean-Pascal Tornay: Avec nos dameuses à treuil de 13 tonnes et le tassement de la neige, nous exerçons une forte pression sur le sol, ce qui entraîne un ralentissement de la repousse de l'herbe. En début et en fin de saison, lorsque la neige manque, nos machines arrachent facilement des mottes ou touchent des sorties de conduite. Tous les dégâts doivent être réparés pour le 20 mai. Nous organisons également une grande opération de ramassage des déchets avant l'inalpe.

Laurent Tornay: C'est vrai, l'herbe fraîche n'arrive qu'en août sur certains versants, mais nous avons d'autres emplacements pour la pâture en attendant. Il y a parfois de la casse avec les dameuses. Je me souviens qu'on a dû remplacer 300 mètres de conduite à purin pour cette raison.

Téléverbier occupe aussi le territoire en été pour des chantiers d'entretien ou de construction. Comment cohabitez-vous?

JPT: Nous devons veiller à protéger les zones d'herbage prévues pour les vaches et planifier les travaux de concert avec les éleveurs. Nous sommes aussi soumis à des normes environnementales très strictes pour préserver la qualité de la terre.

LT: Cela demande des ajustements dans notre organisation, mais nous arrivons toujours à nous arranger.

Ces travaux autour des remontées mécaniques profitent également aux alpages...

JPT: En effet, l'amélioration et l'entretien des routes sont prévus dans nos conventions. Nous drainons les zones marécageuses et redirigeons des cours d'eau. L'épierrement du domaine profite à tous. Par exemple, lorsque nous avons aménagé la piste Philippe Roux en 2013, la zone de pâture a gagné une surface de 10 000 mètres carrés. Nous effectuons également des petits travaux, comme la réparation de clôtures ou la pose de bovi-stops.

LT: Ce qui est très appréciable, c'est le déneigement de toutes les routes du secteur par Téléverbier à la fin de chaque saison hivernale. Depuis 2022 et la construction du télésiège de La Pasay, le consortage jouit d'un nouvel accès réservé à son usage. Il faut aussi rappeler que, historiquement, le développement des remontées mécaniques a permis d'électrifier les alpages, ce qui est précieux pour la traite, le chauffage, le pompage d'eau et le bien-être des bergers.

Vous ne défendez pas les mêmes intérêts, mais vous occupez la même terre. Quelle image avez-vous l'un de l'autre?

JPT: Les alpages étaient occupés bien avant l'arrivée de Téléverbier sur ces terres et ils lui survivront sans doute. Il nous tient à cœur de les traiter avec respect. C'est aussi une chance d'avoir pu profiter des bâtiments alpestres pour le développement de notre secteur restauration.

LT: Téléverbier est un partenaire qui nous apporte du confort dans l'exploitation de l'alpage, mais aussi des clients! Les skieurs et touristes qui emploient leurs installations viennent ensuite acheter nos fromages. Par exemple, la laiterie d'Orsières réalise ses meilleures ventes en hiver, à la fin des journées de ski. •



À la demande des consortages, Téléverbier pose des bovi-stops, des grilles qui confinent le bétail tout en permettant le passage des VTT et des piétons, comme ici, sur l'alpage des Établons de Riddes.



Jeux de pouvoir et arrangements dans les prés

Les relations entre Téléverbier et les collectifs rattachés aux huit alpages sont parfois houleuses. L'ancien directeur d'exploitation Gilbert Simon en sait quelque chose. Entre 2000 et 2015, les chantiers d'enneigement mécanique et le développement du VTT l'ont amené à devoir négocier régulièrement avec les éleveurs. «Comme nous arrivions en demandeurs, certains en profitaient pour exiger beaucoup de compensations. Il s'agissait de courber l'échine pour valider leur pouvoir. Le consortage le plus belliqueux était celui de la Chaux, un ancien employé de Téléverbier en faisait partie et en voulait à notre directeur général.» À force de patience et de persuasion, les arrangements finissaient toujours par se trouver, souvent au milieu des prés, autour d'un verre. «C'est grâce à ces accords avec les consortages que Téléverbier a pu se développer, tout en subventionnant indirectement l'économie pastorale de la vallée.»

Eau et énergie, avec parcimonie

Téléverbier se préoccupe d'efficacité énergétique dès les années 2010, pour des raisons d'abord économiques, puis écologiques. Depuis 2021, des subventions fédérales la soutiennent dans l'acquisition d'appareils moins énergivores. Les enjeux autour de l'eau, apparus avec l'enneigement mécanique, nécessitent une gestion minutieuse des ressources.



Qui va piano...

En abaissant la vitesse automatique d'une installation de 20%, la consommation énergétique diminue de 10%. Le remplacement d'un moteur électrique par un modèle moins gourmand permet encore de la réduire.

Par exemple, pour la **télécabine Tortin-Chassoure**, cet investissement, en partie subventionné par l'Office fédéral de l'énergie, a représenté une baisse de 9%.

Miser sur les énergies «propres»

Au niveau des bâtiments, la société vise 100% d'énergies renouvelables d'ici 2035, par le remplacement des systèmes de chauffage et l'amélioration de l'isolation. Par exemple, la **gare des Ruinettes** était chauffée au mazout jusqu'en 2020. L'installation de deux chaudières à granulés de bois a permis de réduire la consommation énergétique de 20% et les émissions de gaz à effet de serre de 93%.



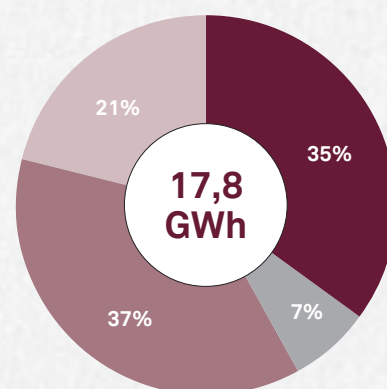


L'or bleu, un trésor à préserver

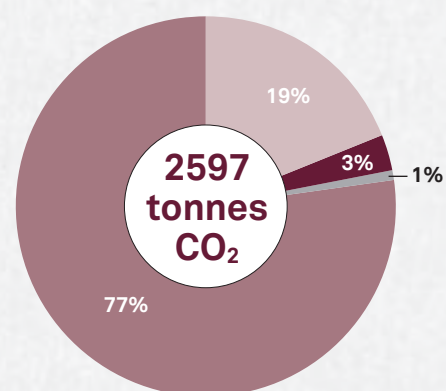
L'eau utilisée pour fabriquer la neige artificielle provient des lacs **des Vaux** et de Louvie, mais aussi de réservoirs construits dans différentes retenues collinaires d'altitude. Prélevée selon les besoins du domaine skiable, elle retourne à la nature en fin de saison au moment de la fonte.

Sa consommation à l'hectare a baissé d'environ 20% entre 2005 et 2025, grâce à des enneigeurs de dernière génération et à des outils de mesure très pointus sur les dameuses, qui permettent de répartir la neige de manière homogène.

Répartition des consommations d'énergie finale

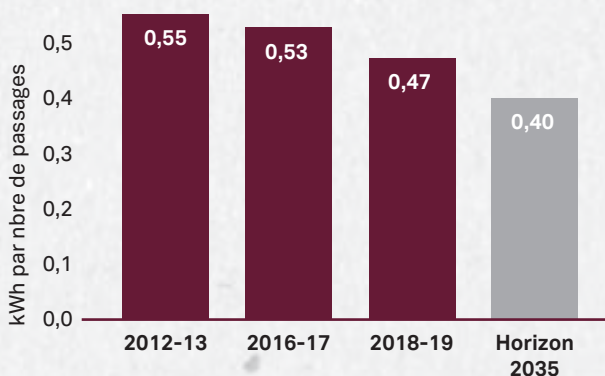


Répartition des émissions de gaz à effet de serre



Efficacité énergétique des remontées mécaniques

L'indicateur de performance énergétique (IPE) met en regard la consommation électrique avec le nombre de passages.



- Remontées mécaniques
- Enneigement
- Damage
- Bâtiments

La durabilité en trois points forts

commentés par Laurent Vaucher, directeur de Téléverbier



«Les montants injectés dans l'économie locale sont de plus en plus importants.»

1. En 2021, la télécabine Le Châble-Verbier devient un transport public régional, en service de 5h15 à 23h50 toute l'année.

Cette idée a surgi dans le contexte de la transformation de la gare du Châble et de l'augmentation de la cadence des trains à la demi-heure. Avec le président de la Commune de Val de Bagnes Éloi Rossier, nous nous sommes dit qu'une desserte étendue de la télécabine serait logique et bienvenue, et avons entrepris les démarches afin que l'installation soit considérée comme un transport public régional. Les effets sont bénéfiques pour l'environnement, l'économie locale et la vie sociale. Les résidents et les travailleurs de la station ont complètement adopté ce nouveau moyen de transport. Ils sont d'ailleurs les premiers à se plaindre lorsque la télécabine s'interrompt au mois de mai pour les travaux annuels de maintenance! Quant à nos clients, ils apprécient de pouvoir prolonger l'après-ski et de se mettre en route plus tard pour éviter les bouchons du dimanche sur l'A9.

2. Dès 2018, Téléverbier entreprend de calculer précisément son empreinte carbone. Les activités du groupe produisent 2500 tonnes de CO₂ par année.

Cela correspond à quatre allers-retours Genève-New York pour un avion de 330 passagers. Au vu de l'ensemble des activités déployées, notre empreinte carbone s'avère peu élevée. Nous mettons tout en œuvre pour la réduire, en privilégiant les énergies renouvelables, notamment. Dans le secteur du damage, nous sommes encore dépendants du diesel, car la technologie actuelle ne nous offre pas encore d'alternative. Toutefois, des prototypes à base d'hydrogène ou à moteur électrique avec batteries sont en phase de test.

3. Poumon économique de la région, Téléverbier attribue de nombreux mandats aux entreprises locales (plus de 25 millions de francs entre 2021 et 2025).

Plus de la moitié des salaires (environ 12 millions de francs par an) est versée à des résidents de Val de Bagnes.

Notre politique d'achats donne la priorité aux acteurs de la vallée. Les montants injectés dans l'économie locale sont de plus en plus importants, en raison de la bonne marche de nos affaires et de nos investissements. Nos employés bagnards font tourner les secteurs de la construction, de l'agriculture et du triage forestier en été. Grâce au développement de nos activités, la part d'emplois à l'année a progressé (44% de contrats annuels dans les remontées mécaniques). La politique salariale s'est améliorée, avec des conditions plus élevées que celles en vigueur dans la branche, et la culture d'entreprise a changé. Face à une nouvelle génération d'employés, plus exigeante et plus mobile, nous soignons l'esprit d'équipe et la communication, afin que les précieuses forces vives de Téléverbier soient, elles aussi, appelées à durer. •







75 ANS
1950-2025



Impressum

Édition: Téléverbier SA, 2025

Rédaction: Geneviève Hagmann

Avec les contributions des «mémoires vivantes» de Téléverbier: Elena Ababei, Manu Amaral, Paul-Victor Amaudruz, Eric-A. Balet, Gaston Barben, Julien Beaud, Georgy Besse, Élodie Blanchet, Christian et Jean-Paul Burrus, Raymond Casanova, Gilles Cottet, Christian Dumoulin, Georges-André Favre, Jean-Albert Ferrez, Jean-Luc Gfeller, Paul et Étienne Glassey, André Guinnard, Mathias Hofmann, Claudine Jacquier, Victoria Jamieson, Alain May, Lionel May, Willy Maret, Arlette Maret, Georges Maret, Valérie Maret, Patrick Messeiller, Joseph Michaud, Alain Michellod, Florian Michellod, Louis Moix, Carole Moos, Jean-Pierre Morand, Laszlo Nyitray, Marine Pietrosanti, Philippe Roux, Juliette Robin, Gilbert Simon, Fabrice Tirefort, Jean-Pascal Tornay, Laurent Tornay, Jean-Pierre Troillet, Dominique Valdenaire, Laurent Vaucher, Luc-André Vouillamoz, Catherine Weston

Corrections: Anne Fournier – lepieddelalettre.ch

Graphisme / mise en page: Isabelle Trabelsi – invisu-design.com, Cyril Bays – zekiko.ch

Photographies:

Alp'Images: p. 15 (AG Téléverbier)

Catherine Antonin: p. 9 (télé. Lac des Vaux), p. 13 (télé. Mont-Gelé), p. 14 (AG Téléverbier), p. 18 (C. Burrus), p. 28 (chantier télémixte), p. 31 (gare Mayentzet), p. 32 (télésiège), p. 39 (télé. Jumbo)

Nyl Baczynskyj: p. 2 (J.-A. Ferrez), p. 10 (L. May), p. 16 (frères Burrus), p. 22 (J. Michaud et L. Vouillamoz), p. 25 (ingénieurs Glassey), p. 29 (R. Casanova), p. 30 (L. Nyitray et O. Filliez), p. 34 (J. Beaud), p. 44 (PV Amaudruz), p. 46 (P. Roux), p. 50 (G. Barben), p. 51 (V. Jamieson), p. 54 (E. Ababei), p. 55 (G. Besse), p. 57 (C. Jacquier), p. 64 (J. Robin), p. 73 (A. Maret), p. 74 (D. Valdenaire), p. 88 (L. Vaucher)

Olivier Baillod: p. 27 (Combimix)

David Carlier: p. 9 (Mont-Gelé), p. 86 (télé. Tortin-Chassoure), pp. 90-91 (Mont-Gelé)

CFF: p. 82 (skieurs sur le quai), p. 83 (train au bord du Léman)

Jey Crunch 724: couverture (vététistes sur télésiège), p. 71 (Bikepark), p. 72 (vététistes sur télésiège), p. 89 (Combimix en été)

Photo Dany Verbier: couverture (première télécabine Verbier-Ruinettes), p. 60 (Relais de Savoleyres et restaurant des Ruinettes)

Michel Darbellay: p. 67 (restaurant des Attelas)

Doppelmayr-Garaventa: p. 3, p. 35 (télé. Médran IV)

Ghag: p. 37 (G. Favre), p. 38 (M. Hofmann), p. 65 (M. Amaral), p. 66 (C. Weston et M. Pietrosanti), p. 84 (L. et JP Tornay)

André Guinnard: p. 83 (premiers bus navettes)

Lucia Harrison: p. 87 (lac des Vaux)

Christian Hoffmann: p. 42 (dameuse d'aujourd'hui)

Monique Jacot: p. 42 (sauvetage)

Jubin: p. 12 (ancien télési La Pasay)

Kifcat Photography: p. 68 (vététistes)

Sébastien Métenier: p. 66 (T-Resort), p. 83 (gare du Châble), p. 86 (gare des Ruinettes)

Sedrik Németh: p. 20 (chantier La Pasay), p. 53 (employés sur pylône), p. 80 (visuel Verbier-Express)

Aline Paley: p. 68 (concert Verbier Festival)

Édition Perrochet: page sommaire, p. 35 (première télécabine Verbier-Ruinettes)

Charly Rappo: p. 79 (Tour de France), AC Val de Bagnes, Fonds de l'Office du tourisme

Lise Roduit: p. 84 (alpage Grands-Plans)

Mark Shapiro: couverture (télésiège), p. 32 (télé. Mont-Fort), p. 68 (petit train), p. 72 (cabine avec porte-vélos), p. 76 (skieurs en été), p. 77 (bus et skieurs), p. 78 (Lucky Strike Open, AC Val de Bagnes, Fonds de l'Office du tourisme), p. 79 (concert), p. 80 (bus)

Melody Sky: p. 8 (Bruson), p. 15 (télé. Jumbo), p. 42 (première descente), p. 61 (skieurs en terrasse), p. 62 (terrasse et restaurant), p. 64 (Black Tap et Bistrot), p. 69 (randonneurs), p. 70 (Trifon), p. 75 (randonneuse), p. 78 (lever du soleil Mont-Fort)

Anne Rohweder: p. 6 (carte)

Raphaël Surmont: p. 80 (lac de Louvie)

Verbier Tourisme: p. 81 (vache)

Album personnel famille Burrus: p. 17 (portrait J. et P. Burrus)

Album personnel de Willy Gabbud: p. 22 (cantine aux Gentianes), p. 22 (cabane des ouvriers au Mont-Fort), p. 24 (ouvriers, Willy Gabbud au téléphone, chantier face au glacier)

Album personnel d'Adolphe Monnet: p. 52 (ouvriers au Mont-Fort), p. 58 (ouvriers en pause)

Album personnel de Luc-André Vouillamoz: p. 42 (première dameuse Savoleyres), p. 48

(équipe dameurs), p. 49 (chienne Hella)

Archives STA: p. 40 (gare funitel et pylône), p. 41 (séjour en Serbie), p. 52 (brochette de directeurs)

Archives Téléverbier: p. 17 (télésiège Savoleyres), p. 20 (anciennes images de chantiers), p. 21 (mineurs au Mont-Fort), p. 22 (construction Mont-Fort), p. 25 (carte), p. 26 (funitel d'origine), p. 29 (chantier gare Médran), p. 32 (télési des Ruinettes, télé. Verbier-Savoleyres), p. 33 (file d'attente), p. 36 (travaux de maintenance et télésiège monoplace), p. 43 (skieurs), p. 45 (archives minage et sauvetage), p. 46 (canon à neige), p. 50 (balisage), p. 52 (portrait M. Magnin), pp. 52 et 59 (sorties retraités), pp. 80 et 82 (gare de Médran), p. 85 (bovi-stop)

Recherche documentaire: Catherine Antonin, Julien Beaud, Geneviève Hagmann, Soledad Ruoss, Médiathèque Valais-Sion

Illustrations: Cyril Bays – zekiko.ch

Impression: Ronquoz Graphix, Sion

Imprimé en août 2025





Téléverbier SA
CP 419, CH – 1936 Verbier
+41 27 775 25 11
info@televerbier.ch
verbier4vallees.ch