



Mis en service mercredi, le blondin – ou téléphérique de chantier – permettra d'amener 8 tonnes de matériel au sommet en un peu moins de sept minutes. PHOTOS CLAUDE HAYMOZ

Au Moléson, un téléphérique peut en construire un autre

GÉNIE CIVIL. Les travaux préparatoires pour le chantier du nouveau téléphérique arrivent à terme avec la mise en marche du blondin, ou téléphérique de service.

VICTORIEN KISSLING

Le moteur démarre, crachant une légère fumée qui s'évapore rapidement dans le ciel. Le bruit ronronnant détonne dans ce paysage habitué au silence du sommet. Une dizaine de mètres en contrebas de la cime, les poulies grincent sur leur axe. Autour d'elles, les câbles tournent dans un frottement mécanique.

Avant de s'enrouler, comme des boas constrictors, autour du treuil, posé en équilibre sur la cime surplombant la terrasse du restaurant sommital. Sept cents mètres plus bas, sur la route d'alpage menant à Plan-Francey, un «chariot motorisé et radioguidé» se met en branle. Cette impressionnante plateforme métallique d'une tonne et demie est l'élément clé du blondin, ou téléphérique de service, mis en place pour le chantier de renouvellement de la cabine du Moléson, dont les travaux sont prévus jusqu'en automne 2011 (*La Gruyère* du 10 juin).

Car rien de mieux qu'un téléphérique pour bâtir un téléphérique. «C'est en tout cas une solution moins onéreuse (n.d.l.r.:

estimée à moins d'un demi-million de francs) que l'hélicoptère. Surtout sur une si longue durée et à une altitude si élevée», explique Christian Gempeler, manager de l'entreprise Zingrich spécialisée dans la pose de câbles pour chantier.

Descendre le câble à pied

L'installation de ce blondin a commencé au début du mois de juin, avec cinq spécialistes. «On a eu des problèmes avec le temps maussade et le brouillard, au début. Mais autrement, tout s'est très bien déroulé», se félicite-t-il. Dérouler, c'est le cas de le dire. En tout cas pour les câbles, d'une longueur de 1900 mètres chacun, qu'il a fallu tendre sur un dénivelé de plus de

700 mètres. «En fait, on installe d'abord la force motrice au sommet. On y attache un câble léger qu'on descend, à pied, le long de la pente. C'est ce câble qui permet ensuite de treuiller les autres, plus lourds», décrit Christian Gempeler.

Sitôt fixés entre les deux stations par des pieux s'enfonçant de plus de 14 mètres dans le sol, les câbles porteurs sont tendus à l'extrême. «La pression sur chacun d'eux est de 16 tonnes sans charge et passe à 40 tonnes lors du transport.» Au maximum, le blondin peut monter jusqu'à huit tonnes de matériel, d'outils et de machines. Mais c'est surtout au béton qu'il est destiné. Une centrale de fabrication sera ainsi

créée au niveau de la station aval – située quelques dizaines de mètres au-dessus du départ du funiculaire – et le béton prêt sera ensuite acheminé sur le chantier. Une solution qui a l'avantage d'offrir un accès aisé pour les camions et de minimiser la surface nécessaire au chantier au sommet.

Les premiers essais, ce mercredi, ont permis d'obtenir l'homologation orale de l'organe de contrôle du Concordat intercantonal pour les téléphériques et les téléskis. Après six semaines de montage, le téléphérique de service est donc officiellement opérationnel et pourra, dès la semaine prochaine, s'atteler à bâtir son grand frère. ■

LES CHIFFRES

Dénivelé: 760 m
Longueur: 1900 m
Longueur max. entre pylônes: 1700 m
Hauteur maximale: 95 m
Vitesse: 5 m/s
Charge maximale: 8 tonnes
Diamètre des câbles porteurs: 29,7 mm
Diamètre du câble tracteur: 16 mm
Force motrice: 180 chevaux
Consommation diesel: 20 l/h
Tension des câbles à vide: 16 tonnes
Tension avec charge: 40 tonnes
Coût: environ 500 000 francs

Une grue au sommet, en grande première



Installée à 1970 m d'altitude, la grue est capable de résister à des vents de 200 km/h.

L'image est belle. Symbolique même. Pour la première fois de l'histoire, une grue s'est posée au sommet du Moléson. Certes, au contraire de l'emblème de la Gruyère, celle-ci n'est pas faite de plumes, mais de métal, et ses mouvements ne sont pas gracieux et légers, mais plutôt mécaniques et saccadés. Car ce qui a volé vendredi sous les pales du plus gros hélicoptère de Suisse, un Kamov, est bel et bien une grue de chantier. Un mastodonte, ancré dans la roche par des pieux de 8,5 m et capable de résister à des vents de 200 km/h. Installée à 1970 mètres d'altitude, elle se plaît à tutoyer le sommet voisin (2002 m.) par sa hauteur de 30 mètres. Quant à sa flèche, longue de 45 mètres, elle tournoiera sur la région jusqu'à l'automne et la fin des travaux de gros œuvre de la station supérieure du nouveau téléphérique.

L'installation périlleuse du pylône

«Avec le blondin, c'était l'une des plus grosses opérations des travaux préparatoires. Nous pourrions donc tout prochainement commencer le chantier à proprement parler», précise Philippe Castella, contremaître pour l'entreprise Grisoni-Zaugg et conducteur des travaux. Avant de préciser que le dernier point, la création d'une centrale à béton au niveau de la station

aval du blondin, devrait être terminée la semaine prochaine.

Quoi qu'il en soit, la mise en place du nouveau téléphérique est un chantier titanesque qui s'étendra sur plus d'une année. Jusqu'à mi-novembre, les efforts se concentreront sur le gros œuvre de la station supérieure et le pylône. Construction dangereuse s'il en est, ce dernier sera mis en place dès la mi-août, un peu plus haut que le pylône actuel. «Il s'agira d'effectuer un terrassement de 150 m³ là où la pente est la plus raide, explique Philippe Castella. Le pylône sera ensuite acheminé par hélico, tandis que les ouvriers emprunteront soit le téléphérique actuel, soit une ligne de vie descendant directement de la cime voisine.» Ouvrier n'est d'ailleurs pas le bon terme. Funambule serait certainement plus adéquat, tant les conditions de travail seront vertigineuses. Idem d'ailleurs pour la pose d'une conduite d'eau usée et d'électricité le long de la combe la plus raide.

Moins extrêmes, les aménagements intérieurs et la construction de la station inférieure ne devraient commencer qu'au printemps prochain, pour une mise en service espérée à l'automne 2011. Pour rappel, l'ensemble du projet est devisé à près de 15 mio, dont 49% financés par l'Etat et 25% par les communes grüériennes. VK