Hugo, agent de maintenance et conducteur

Hugo Couturier assure la maintenance des installations du téléphérique. Photo Le DL/I C.

Il a rejoint la régie du téléphérique voilà 5 ans. « Auparavant, j'étais conducteur en station, à Villard-de-Lans. Je cherchais un poste plus stable, où le travail l'été ne soit pas incertain, et où l'on ne craigne pas les hivers sans neige. Comme j'habitais en plaine, le téléphérique m'intéressait, c'était un poste attrayant ». Hugo Couturier a pu rapidement évoluer : il est toujours conducteur, mais désormais, 90 % de son travail s'effectue dans la maintenance. « J'ai un BTS de maintenance industrielle : ce domaine me plaisait, j'avais envie d'y progresser ». Au quotidien, le travail d'Hugo commence à 7 h 15 : « On vérifie la météo, la force des vents. On effectue un contrôle visuel des machines, puis on fait un voyage d'essai à vide. Ensuite, de nouveaux contrôles sont effectués : on écoute les bruits, on vérifie le verrouillage de chaque cabine. Il y a aussi les contrôles hebdomadaires et les contrôles mensuels, qui sont intégrés à notre planning ». Le téléphérique doit être en ordre de marche pour 9 h 15 en été, et 10 h 15 en hiver. Les conducteurs prennent le relais : Hugo en fait partie lorsqu'il faut remplacer un collègue, ou pendant les périodes chargées. Sinon, il rejoint l'atelier, situé en gare haute (Bastille). « Là, on travaille sur l'inspection des cabines, puisque chacune doit être revue tous les 12 000 heures (ou 4 ans) ». Sur les 16 du parc, il y en a toujours une en cours de vérification. Elles sont sorties du circuit, désossées, auscultées et reconstituées, avec changement des vitres, bois, métal et plastiques. « On en traite deux à trois par an », évalue Hugo.
Sa journée se termine à 16 h, « avec un système d'astreinte tournante : un agent reste à disposition de 16 h à la fermeture des bulles, en cas de problème ». Mais les soucis « sont très rares, et se règlent en général au téléphone ». Hugo ne connaît que deux cas graves, qui ont nécessité l'évacuation des voyageurs : « C'était en 1976, le jour de l'inauguration du téléphérique ; et en 2014, à cause d'un déraillement dû à une rafale de vent imprévue ». Le système, heureusement, repère les dysfonctionnements et se met en sécurité immédiatement. « Je sais que certains ont peur : mais le téléphérique est plus sûr que la voiture ou l'avion ! », conclut Hugo.

L'année 2021 a été meilleure que 2020... et la régie recrute pour 2022 !

Comme tous les exploitants de remontées mécaniques, la régie a souffert en 2020 et 2021, à cause des confinements et autres restrictions d'activités. Ainsi, quand 315 000 voyageurs empruntaient les bulles en 2019, ils n'étaient plus que 185 000 en 2020. « Au lieu de 4 000 heures d'exploitation, nous n'en avons effectué que 3 000 », résume Patricia Gallois, directrice. Heureusement, le ciel s'est éclairci en 2021, malgré un premier semestre difficile. « Nous terminons l'année à 270 000 voyageurs, et notre déficit n'est plus que de 50 000 € (contre 640 000 € en 2020) ». Une belle remontée qui permet à la régie d'anticiper une année 2022 pleine, à 4 000 heures d'exploitation.

« C'est pour cette raison que nous proposons un poste de conducteur, à pourvoir tout de suite. Il s'agit en effet de remplacer deux départs (chacun étant à 50 % sur le poste de conducteur) qui ont eu lieu en 2019, mais n'avaient pas été remplacés à cause de la baisse d'activité ».

Idéalement, les prétendants doivent détenir un CQP (certificat de qualification professionnelle) de conducteur de téléphérique, sinon ils suivront une formation en interne, qui peut prendre jusqu'à deux ans selon les disponibilités des encadrants.

Une partie des membres de l'équipe de la régie, avec Patricia Gallois au fond. Photo Le DL/I.C.

Polyvalence

« Nos conducteurs travaillent de 11 h à 18 h 30 (avec pause), et en été, ils se partagent la journée : un fait le matin + la soirée (19 h/minuit), l'autre la journée. Ils tournent aussi sur les week-ends » précise la responsable. Le conducteur s'occupe des bulles, évidemment ; il supervise l'embarquement des voyageurs ; mais il tient aussi la caisse lors des périodes "creuses". La polyvalence est de mise ! « Il est à la fois agent d'accueil et conducteur, et doit évidemment garder un œil sur la machine ». Un superviseur qui, souvent, doit aussi rassurer ceux qui tremblent à l'idée de survoler l'Isère. « C'est lui qui vérifie la météo, et arrête les bulles en cas de vent trop violent (15 m/s de vent perpendiculaire, et 20 m/s de vent dans l'axe). Cela se produit de plus en plus souvent : désormais, le téléphérique, c'est 0 minute d'arrêt pour panne, mais 70 heures d'arrêt par an pour mauvaise météo », précise Patricia Gallois.

I.C.