

04/18 steeldoc

Téléphériques



Editorial



La Suisse est pionnière dans la construction de remontées mécaniques. Leur histoire commence en Suisse il y a plus de 150 ans. La mise en service, en 1866, du téléphérique au-dessus des chutes du Rhin constitue une première mondiale. Aujourd'hui, la Suisse compte 1700 installations de ce type. Les remontées permettent non seulement l'accès des touristes à la montagne, mais elles facilitent aussi le travail, comme à l'origine pour l'usine hydroélectrique de Schaffhouse, sur les alpages et dans les refuges. Le premier funiculaire à usage touristique a, lui, été mis en service en été 1879 au lac de Brienz pour desservir le Grand Hôtel Giessbach. La construction des remontées mécaniques en Suisse a été stimulée par deux évolutions de la fin du XIX^e siècle: l'esprit pionnier des alpinistes anglais décidés à vaincre les Alpes, qui faisait progresser le tourisme de montagne, et l'arrivée du train dans les vallées alpines, qui amenait des flots de touristes sur les sommets. Le souhait de gravir des pentes toujours plus raides, infranchissables en train, a poussé les ingénieurs et entreprises à défier les lois de la physique. Le développement de solutions efficaces, la première étant le funiculaire, a permis de relever ce défi. C'est en 1904 que le premier téléphérique à vocation touristique a été inauguré à Grindelwald. On pouvait dès lors traverser une vallée suspendu dans les airs, libéré de la contrainte du sol, des rails et des ponts. Cette nouvelle expérience a largement fait école. L'essor du ski, dans les années 1930, a aussi contribué au développement des remontées mécaniques, à l'image du funiculaire de Corviglia, inauguré en 1928, développé et construit spécialement pour les skieurs. Sont ensuite apparus les remonte-pente et les télésièges. Le premier télésiège à archet a, quant à lui, été mis en service en 1934 au Bolgen à Davos.

Les téléphériques ont connu un nouveau boom au cours de ces dernières années, devenant une attraction touristique de premier plan. Le tourisme estival dans les Alpes a pris de nouvelles orientations et les régions alpines ont investi dans de nouvelles installations. Les téléphériques actuels, modernes et performants, sont le produit d'une ingénierie élaborée et de l'engagement d'entreprises spécialisées. Travailler au bord du vide à plus de 3000 m d'altitude suppose une bonne conception, une logistique sans faille et des ouvriers courageux.

Les stations de téléphérique sont aujourd'hui mises en scène, leur architecture dépasse l'aspect purement fonctionnel, oscillant entre la tradition séculaire de l'arc alpin et le modernisme des installations techniques. En termes de construction métallique, les pylônes – qui supportent les câbles porteurs et les câbles tracteurs – présentent aussi un intérêt. Récemment, le record mondial du plus haut pylône métallique (127 mètres de hauteur) a été remporté par le téléphérique de la Zugspitze, le plus haut sommet d'Allemagne dans les Alpes bavaroises, construit par le spécialiste suisse Garaventa. S'il ne compte pas parmi les réalisations présentées dans cette revue, il n'en reste pas moins une illustration importante des capacités des entreprises helvétiques. Nous présentons en revanche une gamme étendue de téléphériques, allant des installations classiques dédiées au tourisme à celles, en plein essor, dévolues au transport public urbain, en passant par les téléphériques de service.

Peut-être les exemples présentés vous pousseront-ils à venir les voir en vrai le temps d'un week-end? Bonne lecture!

Patric Fischli-Boson

