

Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 26 (2011)
Heft: 4

Artikel: Le Téléphérique du Salève (1931-1932) : la ville dans la montagne, la montagne sur la ville
Autor: Marti, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-726985>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Par Paul Marti

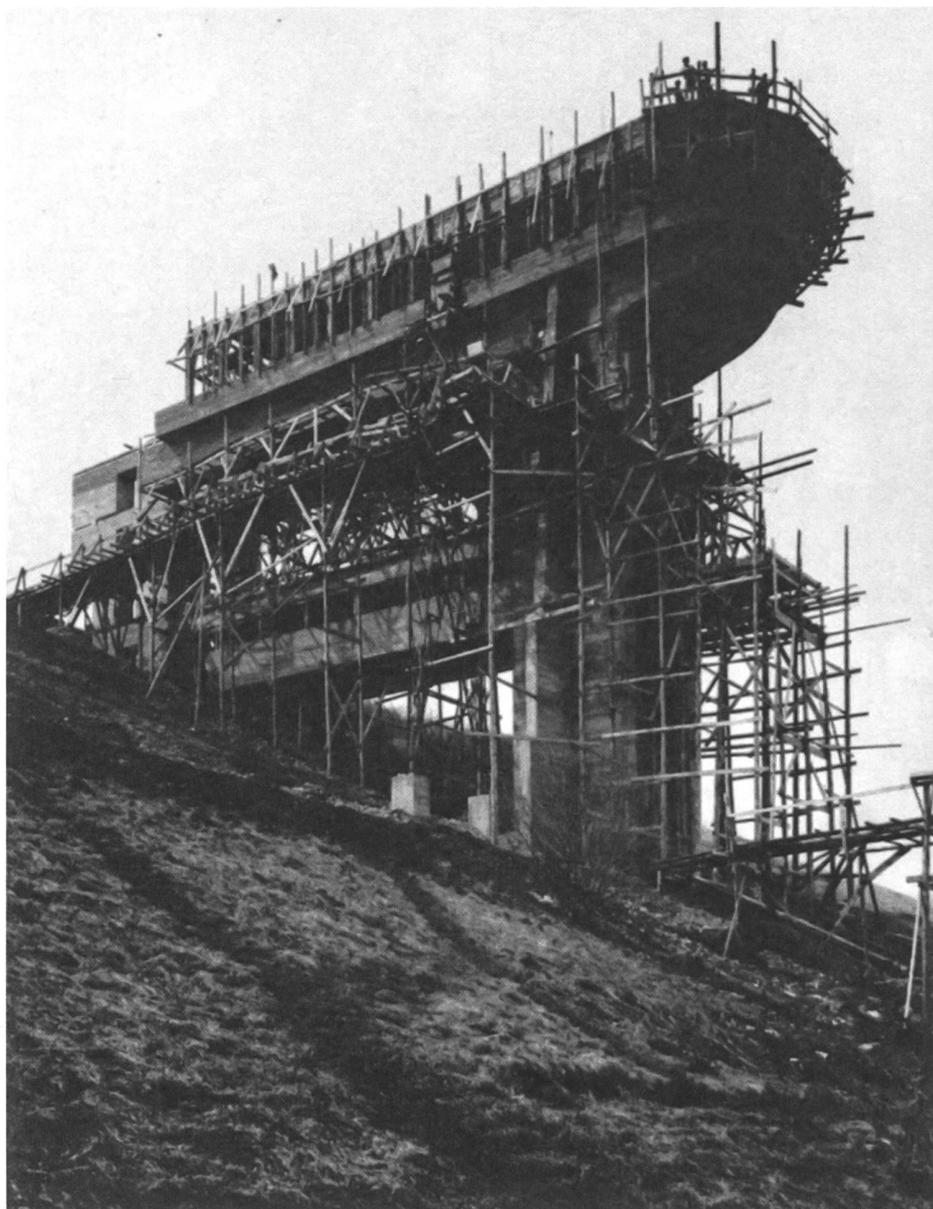
**Singulier, le Téléphérique du Salève l'est déjà par sa vocation:
il se rapproche davantage des traditionnels ascenseurs et
autres funiculaires desservant un belvédère au-dessus
de la ville que des téléphériques de haute
montagne acheminant une clientèle
sportive vers les pistes.**

*Gare d'arrivée,
peu avant son achèvement.*

Le Téléphérique du Salève (1931–1932): la ville dans la montagne, la montagne sur la ville

«Ce fut comme en avion: les maisons s'aplatirent; le paysage s'élargit de seconde en seconde, le radeau aérien montait, glissant sur cet incroyable fil qui portait notre vie. Grand lac bleu aux courbes sinueuses, campagne d'un vert nourri et tendre, monts qui se découvraient gradin par gradin et, de tous côtés, le ciel, voilà qui s'offrit à moi tandis que couché sur les planches frémissantes, penché sur un beau gouffre qui se creusait davantage à chaque instant, j'interrogeais l'espace. ... Plus près au sommet du Salève, qui est le premier contrefort dressant à pic ses huit cents mètres de rochers sur la campagne genevoise, on apercevait une masse blanche, un bloc qui se détachait du fond sombre, qui s'enlevait sur lui avec la vigueur et la précision propres aux travaux humains et qui ressemblait à un grand phare aveugle. En vérité la vue de ce monument singulier faisait pour moi tout le prix d'une si belle journée.»¹

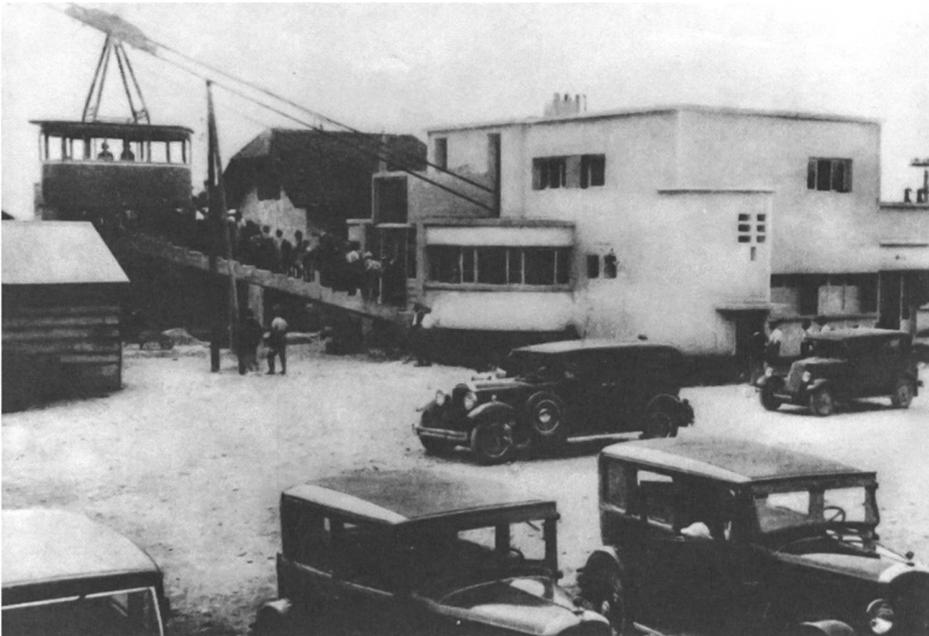
Joseph Kessel



Gare d'arrivée, photo de chantier.

« Ainsi, par la figure d'un restaurant panoramique installé dans la proue de la station supérieure, c'est principalement la ville qui se donne à voir pour les autres (les touristes et les promeneurs) autant que pour elle-même. Par le biais du téléphérique, le cadre montagneux du Salève devient un atout supplémentaire pour la ville qui, par effet de contraste, s'en trouve renforcée dans son urbanité. De même, la présence nocturne du téléphérique, tel un phare dans la nuit, signale le nouveau rivage de l'étendue urbanisée et le caractère citadin du mont Salève.»² Du coup deux territoires jusqu'alors dissociés, l'urbain et le montagnard se rejoignent:

«Au-delà du câble, ou mieux grâce à lui, s'unissent ville et montagne et, par là même, les territoires distincts qu'elles occupent. Coupez mentalement le câble et vous déchirez instantanément dans votre esprit le paysage global que vous étiez tout prêt à constituer: la ville dans la montagne et la montagne sur la ville.»³



Gare de départ, état d'origine.

Ingénieries inventives

La signification du Téléphérique du Salève ne se résume toutefois pas à son rôle d'élément d'aménagement du territoire et de balise dans le paysage. Il intéresse également sur les plans technique, constructif et, surtout, architectural.

Ainsi, l'ingénieur parisien André Rebuffel va développer pour le Salève un système mécanique *ad hoc* qu'il ne manquera d'ailleurs pas de faire breveter: un système qui présente la particularité de ne pas avoir de câbles porteurs à strictement parler, mais deux nappes superposées de

trois câbles à la fois porteurs et tracteurs. Ces câbles tracteurs-porteurs constituent, après renvoi par la gare du haut, une piste de roulement qui se meut en sens contraire de la marche. A l'image d'une personne courant à contre-sens sur un escalator, les galets de roulement des cabines avancent sur des câbles circulant en sens inverse. Les cabines se déplacent alors à vitesse constante en montée ou en descente: à 4 mètres/sec., soit environ 14,5 km à l'heure pour 6 min. de trajet.⁴ Ce système inédit permet de regrouper les installations mécaniques dans la gare inférieure (moteurs, roues assurant le report des câbles d'une voie sur l'autre, équipement de tension des câbles, contrepoids, poste de commande) ce qui facilite l'alimentation en énergie et l'exploitation.⁵

Une ultérieure singularité réside dans la gare supérieure, située à 1093 mètres d'altitude, au départ un simple appui vertical de 27 mètres de haut formé de deux piliers en position avancée dans le site afin d'assurer le passage des cabines par-dessus l'éperon rocheux en contrebas. Pour stabiliser cet ancrage vertical, la solution construc-

tive courante aurait supposé le report des efforts des câbles et des cabines sur une structure en hauban ancrée à 45 degrés en retrait. Or les données géologiques vont interdire la mise en place d'un tel dispositif: comme le relate l'ingénieur en charge de la surveillance des travaux, «les fouilles exécutées pour les dites fondations nous causèrent une assez désagréable surprise. En effet, après le rocher assez compact de la surface, nous nous sommes trouvés en présence d'immenses poches (ou l'on aurait pu enfouir une petite villa) dans lesquelles étaient entremêlés de gros blocs de rocher ... Bien entendu, cette nature du sol pouvant atteindre une très grande profondeur, et ne présentant par conséquent pas de garanties suffisantes, nous a obligés à modifier le projet primitif».⁶ Modifier le mot est faible. Dans les faits, Georges Riondel, l'ingénieur civil, va changer de parti constructif: pour franchir la zone instable au plan géologique, il crée un puissant cadre structurel en béton qui lui permet de reporter l'effort exercé par les câbles sur un noyau massif, solidement ancré au rocher, situé loin à l'arrière des piliers.

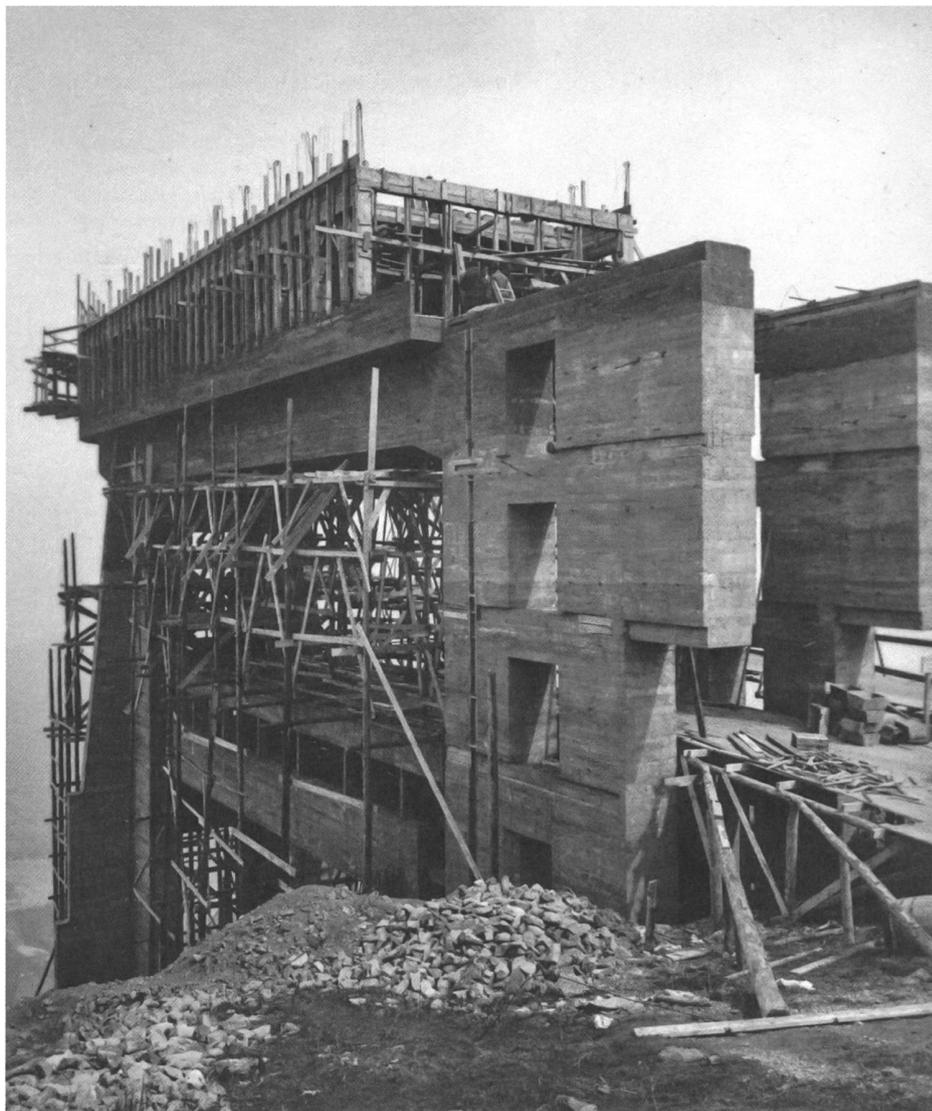
De l'étrier des nuages ...

C'est à ce stade seulement qu'intervient le célèbre architecte et urbaniste genevois Maurice Brailard. En partant du cadre structurel en béton armé, il va développer «un projet qui bannit tout romantisme montagnard».⁷ Il tire parti des potentialités du nouveau matériau – grandes portées, rigidité des structures, porte-à-faux – pour souligner la prouesse de l'entreprise hu-

maine à la conquête de son milieu. «L'allègement progressif de la masse construite, l'élimination des montants intermédiaires ainsi que le travail sur le becquet d'embarquement et l'arrondi du restaurant, en porte-à-faux au-dessus de l'abîme, ne mettent pas seulement la structure à nu: ils l'exhibent – et ils l'exhibent avec d'autant plus de précision qu'aucun élément étranger ne se greffe sur le corps en béton brut de décoffrage».⁸

Concrètement, la fonction statique de la station supérieure dans le dispositif du téléphérique est affirmée: cadre structurel, sommiers, piliers profilés renforcent visuellement la puissance des ancrages. L'hôtel, projeté mais jamais réalisé, accentue encore l'évocation de la force d'inertie: son volume massif aux arrêtes précises bloque, pour ainsi dire, les éléments dynamiques.

A l'inverse, les formes aérodynamiques, les éléments linéaires et le porte-à-faux suggèrent le mouvement, l'élancement dans les airs et la prouesse du nouvel équipement permettant de vaincre le vide. Dans un jeu de correspondance formelle, la façade arrondie de la gare inférieure et la proue effilée du belvédère renvoient aux cabines. Le restaurant, à l'image d'un étrier, semble suspendu aux nuages; sentiment renforcé par la transparence «littérale» – pas moins de 72 mètres linéaires vitrés en continu – qui découpe l'enveloppe de façade. «La gare du téléphérique évoque moins la vitesse de déplacement propre aux transports modernes qu'elle ne traduit une notion de décolllement et de voyage en apesanteur: suggestion d'un glissement silencieux, sublimation de l'essence mécanicienne du système, suspension des mouvements de la cabine ... Tout ceci se retrouve dans le dessin du restaurant, dont le bandeau vitré fait en quelque sorte décoller les bandeaux pleins ... L'objet architectural se libère de la pesanteur, alors que les volumes portés nous ramènent à une image aérienne d'espace voué à la contemplation panoramique.»⁹



Gare d'arrivée, photo de chantier, vue de l'ancrage à l'arrière du bâtiment.

Enfin, la dimension temporelle de l'architecture à travers le parcours, (plus communément appelé la promenade architecturale) est présente dans le projet. «S'agissant d'un téléphérique, ce thème peut sembler incontournable, cependant le «voyage» ne se limite pas au seul trajet dans les airs. Au Salève, il s'initie déjà au niveau des gares par le biais de séquences liminaires qui préfigurent l'expérience du décolllement et qui accompagnent le promeneur de l'extérieur du bâtiment jusqu'à l'entrée des cabines. ... Au niveau de la gare inférieure, le promeneur progresse dans le bâtiment sur des rampes, coulisse et débouche sur un balcon vitré arrondi puis gravit, à l'air libre, les marches d'un escalier déjà décollé du sol qui mène aux cabines. Au niveau supérieur, il accoste à un becquet en porte à faux sur le vide, puis s'introduit dans l'étrave qui le conduit sur la terre ferme.»¹⁰

Les stations du téléphérique ainsi décrites constituent un cas très particulier dans l'œuvre de Maurice Brailard, à la fois par leur programme et par leur solution architecturale. Surtout, elles n'offrent guère d'analogie avec d'autres stations réalisées avant la guerre même si leur esthétique les inscrit incontestablement dans la lignée des avant-gardes: des Constructivistes russes pour l'expression des structures matérielles, des Futuristes italiens pour la quête de la forme dynamique. «Par son audace, le téléphérique du Salève évoque

un projet non réalisé, mais connu de tous les architectes de l'époque: «le gratte-ciel horizontal» d'El Lissitzky (1924), proposition provocatrice parce que portée à la limite. On pourrait également mentionner un autre projet russe non réalisé «le restaurant sur la falaise» de Ladovski (1922)». ¹¹

... au Prométhée des Modernes

Cinq années fastes et bien des vicissitudes: voici comment on pourrait résumer l'histoire du Téléphérique du Salève. Si durant les premières années, l'équipement a bénéficié de l'engouement du public, la suite fut plus difficile. Interruption du service durant la guerre, reprise tardive après-guerre, première altération des gares dans les années 1950 au moment du renouvellement de l'équipement technique, baisse continue de la fréquentation, rachat par la Ville d'Annemasse et nouvel arrêt de l'exploitation en 1975, seconde mise aux normes de la partie technique et reprise, en 1984, de l'exploitation ... qui reste déficitaire.

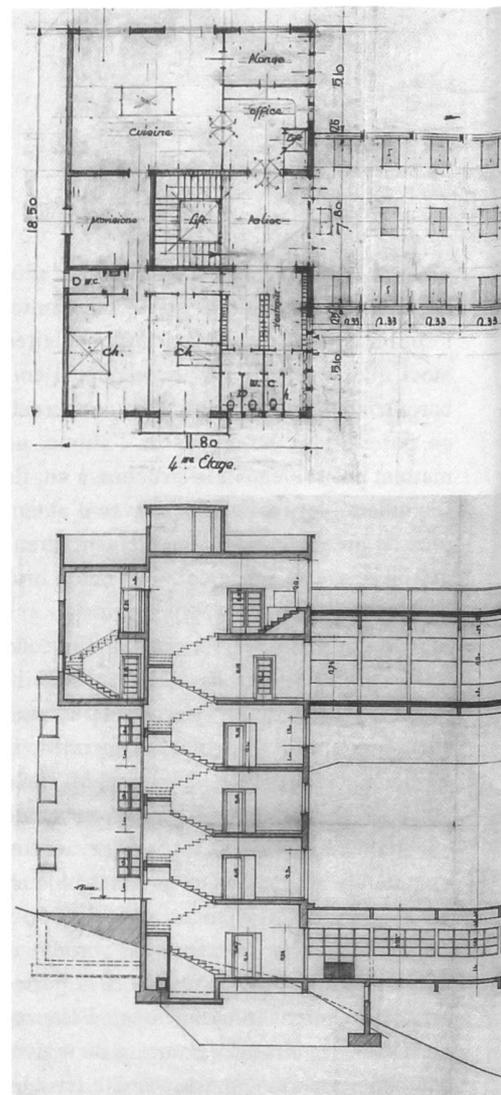
Les gares ne sont pas restées indemnes: la station du bas conçue en correspondance avec celle du haut a été purement et simplement démolie, celle du haut, en partie réaffectée en entrepôt pour des installations radio, conserve l'allure générale et les qualités d'ensemble du bâtiment en proue sur le vide. Mais l'espace destiné à l'origine au restaurant a été équipé de bardages métalliques qui suppriment transparence et légèreté. Sur le corps même du bâtiment, le béton brut est crépi et peint, les vitrages et serrureries du couloir d'accès sont remplacés, le béquet d'embarquement est, pour sa part, fermé. «La tête bridée par une armée de poulies, de lampes et de cabines, l'œil aveuglé par une sorte de sparadrap vert métallisé, le dos câblé et vissé au sol, la gare d'arri-

vée du Téléphérique du Salève (1931-32) m'est apparue, au premier regard, comme un lugubre et pathétique monument dédié au Prométhée des Modernes. ... On soupçonne que la gare d'arrivée a survécu, non pas tant en raison de la reconnaissance de la caractéristique forme de proue imaginée par Braillard, mais en raison de considérations techniques et économiques sans passion. ... Peu d'années se sont écoulées depuis ces événements... Mais comme cela semble déjà loin! Aujourd'hui, ce ne serait pas seulement les architectes et les historiens qui s'interrogeraient sur le caractère inéluctable d'un tel massacre, ce serait le profane». ¹²

Vers une renaissance?

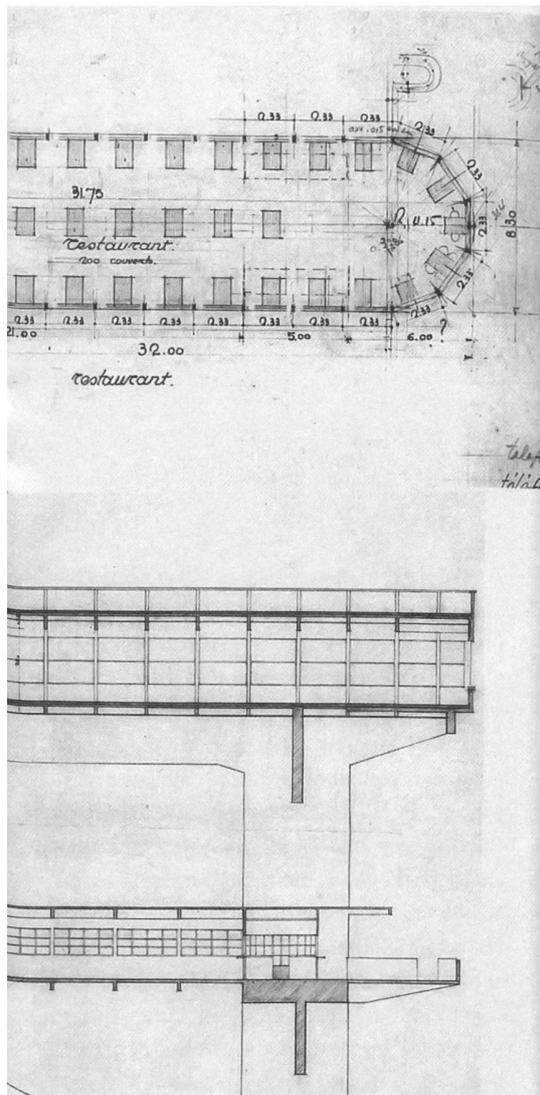
Fait est qu'après 80 ans d'existence et bien des aléas, la valeur patrimoniale du téléphérique est mieux reconnue. En 2000, l'Association pour la réhabilitation du Téléphérique du Salève (ArTS) est fondée, dans la foulée, deux concours sont organisés, portant respectivement sur la réhabilitation du site (en 2000) et du bâtiment (en 2002) ¹³, enfin, le téléphérique obtient le label «Patrimoine du XX^e siècle». ¹⁴

Mais aussi ce que l'on pourrait appeler les conditions cadres sont aujourd'hui nettement plus favorable qu'il y a 10 ans. Le massif du Salève bénéficie ainsi depuis peu



d'une des premières directives paysagères de France, un document clairement tourné vers la préservation et la valorisation du site naturel, le maintien des alpages et de l'exploitation forestière avec, pour corollaire, la limitation de l'accès automobile. Pour sa part, le Téléphérique du Salève a reçu, en 2008, avec le Groupement local de coopération transfrontalière GLCT une structure de portage administrative et politique qui est conforme à sa vocation d'équipement d'intérêt transfrontalier. Enfin, la délégation de l'exploitation à Veolia Transdev – un spécialiste du transport régional – a permis un net redressement de la fréquentation.

Reste que le renouvellement de l'actuel équipement technique du téléphérique – il approche le seuil des 30 ans – est aujourd'hui à l'ordre du jour. L'investissement qui doit être consenti ces prochaines années appelle bien évidemment une réflexion de



Gare d'arrivée, plan du restaurant et coupe.

fond portant non seulement sur l'installation technique, mais aussi sur la gare d'arrivée avec sa fameuse salle en étrave et l'environnement immédiat. De notre point de vue l'objectif est triple. Il s'agit d'abord de pérenniser le téléphérique en tant qu'infrastructure de transport, ensuite de réhabiliter la gare d'arrivée afin qu'elle soit à nouveau en mesure de jouer son rôle de témoin de l'histoire technique, sociale et architecturale des années 1930. Enfin, il faut chercher une affectation de la salle haute qui soit cohérente avec les principes énoncés dans la directive paysagère et, plus encore, tire parti de sa position exceptionnelle d'observatoire sur le territoire urbain.

- 1 J. Kessel. Le radeau aérien. In: Le Messenger, 29 octobre 1932, p. 9.
- 2 B. Manzoni. Le téléphérique du Salève. In: Echos Saléviens Revue d'histoire locale, n°10, 2001, p. 24.
- 3 G. Desgrandchamps. Territoires alpins, un parcours des années 30, le fil de l'eau, un pont et un barrage, trois téléphériques. Ecole de Grenoble CEAA 1987, document dactylographié, p. 2.
- 4 A. Lévy-Lambert. Le funiculaire aérien pour voyageur du Mont Salève, près de Genève. In: Le Génie civil, tome CI, n° 26, 1932, p. 622-624. Aussi in: Schweizerische Bauzeitung 101, n° 2, 1932, p. 24-25.
- 5 Le système présente aussi des inconvénients qui motivent son remplacement au début des années 1950: limitation de la vitesse d'exploitation et donc du débit horaire, usure prématurée des câbles systématiquement retournés.
- 6 Extrait d'une conférence tenue le 3 février 1941 par F. Decock, l'ingénieur en charge de la surveillance des travaux dans les locaux de la Section «Voiron Salève» du Club Alpin français. (Tapuscrit conservé à la Fondation Braillard Architectes à Genève).
- 7 G. Desgrandchamps. Voir note 3.
- 8 P. Marti. Rhétorique du béton armé. In: Maurice Braillard, pionnier suisse de l'architecture moderne. Ed. Fondation Braillard Architectes, Genève 1993, p. 70. Voir aussi: A. Sartoris. Un téléphérique au Salève. In: Das Werk n° 10, 1931, p. 26-29.
- 9 Ibid. 21.
- 10 B. Manzoni. Voir note 2.
- 11 A. Corboz, in: B. Manzoni, S. Oguey, O. Söderström. La fin du téléphérique du Salève? Fondation Braillard Architectes, 2000. Document dactylographié. Ce rapport a déjà été mentionné par: Ch. Bürkle. El Lissitzky, Der Traum vom Wolkenbügel, Zürich 1990, p. 55.
- 12 B. Reichlin. Sauve qui veut! In: Maurice Braillard, pionnier suisse de l'architecture moderne. Ed. Fondation Braillard Architectes, Genève 1993, p. 21.
- 13 Le premier concours, réservé aux étudiants en architecture et en paysagisme, a porté sur la mise en valeur de la mosaïque de sites traversés par le téléphérique, les franges de la ville, les carrières, le belvédère et ses alentours. Il s'agissait de comprendre la formation et la transformation du paysage, de réfléchir aux modalités d'inscription dans le site ou encore d'imaginer les conditions du changement dans le temps. Le second, un mandat d'étude confié à trois équipes de renommées internationales (française: Richard Plattier; italienne: Andrea Bruno; suisse: Patrick Devanthery et Inès Lamunière), a porté sur la revitalisation de la gare d'arrivée.
Au sujet de ces concours voir:
Entre terre et ciel, le site du téléphérique du Salève. Concours d'idées pour étudiants européens. Institut d'architecture de Genève. Ed. Fondation Braillard Architectes, Département cantonal de l'aménagement, de l'équipement et du logement, Département municipal de l'aménagement, des constructions et de la voirie, Observatoire Mont-Blanc-Léman, Genève 2000.
Le Téléphérique du Salève. Un observatoire du territoire. Ed. Fondation Braillard Architectes, Genève 2004.
- 14 Label décerné par la Direction régionale des affaires culturelles de Rhône-Alpes DRAC, circulaire d'application octobre 1999. Ce label ne possède toutefois qu'une valeur indicative.

Resümee

Für die Salève-Seilbahn entwickelte der Pariser Ingenieur André Rebuffel ein Tragsystem, das keine eigentlichen Tragseile aufweist. Stattdessen werden drei Kabel in zwei Lagen übereinander verwendet, welche zugleich als Zug- und Tragseile dienen. Eine weitere Besonderheit findet sich in der Bergstation: Zwei Pfeiler von 27 Metern Höhe bilden eine Stütze in vorgeschobener Position, damit die Kabinen einen Felsvorsprung passieren können. Um diese vertikale Verankerung trotz des geologisch instabilen Untergrunds stabilisieren zu können, schuf der Ingenieur Georges Riondel einen mächtigen Betonrahmen, der es erlaubt, die Zugkräfte der Seile auf einen massiven, fest im Fels verankerten Kern zu leiten, welcher sich weit hinter den Pfeilern befindet. Hier kam die Arbeit des bekannten Genfer Architekten und Stadtplaners Maurice Braillard zum Zug. Ausgehend vom Betonrahmen entwarf er ein Gebäude, das sich jeglicher Bergromantik enthält und stattdessen die Meisterleistung des Eingriffs durch den Menschen hervorhebt. Das ehemalige Restaurant mit seiner aerodynamischen Form und seiner Auskragung suggerierte Bewegung, Geschwindigkeit und die Überwindung der Tiefe dank der Technik.

Die Stationen blieben nicht unversehrt: Die Talstation wurde schlicht abgerissen, die Bergstation, teilweise zum Lager für Sendeinstallationen umgebaut, besitzt noch ihren Charakter des Bauwerks, das dem Abgrund trotzt. Nach 80 Jahren und ihren Zufällen wird der kulturelle Charakter des Gebäudes wieder höher geschätzt. Im Jahr 2000 wurde die Association pour la réhabilitation du Téléphérique du Salève (ArTS) gegründet und die Seilbahn zum «Kulturerbe des 20. Jahrhunderts» erklärt. Derzeit steht die Erneuerung der technischen Einrichtung an die nun an die Hand genommen werden soll.