

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine

Herausgeber: Suisse magazine

Band: - (2012)

Heft: 279-280

Artikel: Ils ne tiennent qu'à un fil! : Les funiculaires et trains à crémaillère

Autor: Goumaz, Michel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849508>

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: 29.03.2025

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

Ils ne tiennent qu'à un fil !

Les funiculaires et trains à crémaillère

par Michel Goumaz



Le funiculaire du Gelmer, dans l'Oberland bernois

Bien que la Suisse n'ait pas été le précurseur en matière de transport à câble, elle s'illustre aujourd'hui par un bon nombre d'installations spectaculaires qui contribuent à la réalisation des grandes constructions alpines, à l'essor du tourisme montagnard mais aussi à faciliter certains déplacements urbains.

Il est évident que nous n'allons pas vous décrire par le menu les 1 774 installations où le câble joue un rôle essentiel. Les funiculaires (on en dénombre 58) circulent sur des voies fixées au sol, les téléphériques sont suspendus en l'air par un ou plusieurs câbles et effectuent des mouvements de va-et-vient. Les télécabines et télésièges sont à mouvement continu souvent doté d'un système de débrayage. Les téléskis constituent une catégorie à part. Ces trois

dernières catégories qui disposent d'une concession fédérale ou d'une autorisation cantonale forment près de 50 % du parc. Après cette introduction pas particulièrement poétique, partons à la découverte. Commençons par l'exception, la Ficelle née à Lausanne en 1877 pour relier en 15 minutes Ouchy et le bord du lac au centre-ville en passant par la gare. En 1958, on supprima son câble pour la transformer en train à crémaillère et dès lors, on l'appela pompeusement métro, peut-être le seul au monde à circuler entre des jardins fleuris. Rien n'arrête le progrès et, en 2008, en prolongeant la ligne jusqu'à Epalinges sur les hauteurs de la ville, notre Ficelle devint le premier métro automatique de Suisse et parallèlement colonne vertébrale des transports de l'agglomération.

Sur la rive sud du lac de Brienz à la légendaire couleur bleu-vert avec quelques reflets foncés des forêts qui l'entourent, un torrent de montagne, le Giesbach se précipite bruyamment en quatorze paliers vers le lac en formant des gerbes d'écume. C'est là qu'en 1873-74, on a bâti le *Grand-hôtel Giessbach*, mondialement connu. Pour y accéder, on a construit en 1879 un funiculaire, le plus vieux d'Europe encore en activité. On arrive en bateau jusqu'à son débarcadère. On choisira si possible le *Lötschberg*, un antique et authentique vapeur avec ses roues à aubes.

Le funiculaire, en passant au-dessus de la plus belle cascade du pays, va graver les 90 m du lac à l'hôtel en quatre minutes trop courtes. Les voitures rouges, une dans chaque sens, sont telles qu'elles étaient au

premier jour il y a 133 ans, avec des bancs en bois, sans vitres, mais avec des rideaux colorés en guise de protection contre la pluie.

Qui n'a pas entendu parler du Bürgenstock situé à 500 mètres au-dessus du lac des Quatre-Cantons près de Lucerne où les célébrités du monde entier sont venues. En 2014, au cœur d'un paysage de montagne à couper le souffle, on inaugurerait un site hôtelier de tous les superlatifs : le *Bürgenstock Resort* et le fameux funiculaire historique reprendra du service après une révision devenue nécessaire.

Retour sur le bord du Léman pour suivre les traces de Sissi qui se plaisait à aller en bateau de Genève à Territet où elle fit plusieurs séjours de 1895 à 1898. L'histoire ne nous dit pas si elle emprunta le funiculaire

qui monte à Glion, construit en 1893 déjà et fonctionnant par lest d'eau jusqu'à sa rénovation il y a quarantaine d'années où il devint tout automatique. Ce qui est sûr, c'est qu'on a érigé, tout à côté de la station de départ, sur la place des Roses, une statue de l'impératrice en marbre blanc de Carrare.

Le plus court ?

Partant vers le nord, arrêtons-nous dans la cité de Zehringen, où, Sarine oblige, les cultures se rencontrent par le biais du funiculaire Neuveville-St-Pierre de 1899, classé monument historique, restauré tel qu'il était à l'origine. Il est le seul en Europe qui fonctionne encore en utilisant les eaux usées de la cité en guise de contrepoids. Il relie la ville haute à la basse ville au charme médiéval avec ses églises, couvents, fontaines ou ponts et son unique culture populaire, le « Bolze », un savant métissage d'étymologie franco-germanique.

Berne, la ville fédérale, ne supporterait pas qu'on oublie son funiculaire qui se targue d'être le plus court du pays avec une longueur de 105 m pour une dénivellation de 92 m et qui va des bords de l'Aar au pied du Palais Fédéral. Pour ne pas faire de jaloux, il faut bien sûr mentionner aussi celui de Wabern au Gurten, en un mot la montagne des Bernois devenue parc d'attractions et lieu de gastronomie, pour admirer d'en haut la superbe image de la ville inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco.

Dans l'Oberland bernois, le Niesen, haut de 2 362 m, à l'allure de la pyramide de Kheops, se gravit aisément grâce à son funiculaire rouge qui longe le plus grand escalier du monde avec ses 11 674 marches. On ne vous parlera pas du panorama, il faut simplement y aller.

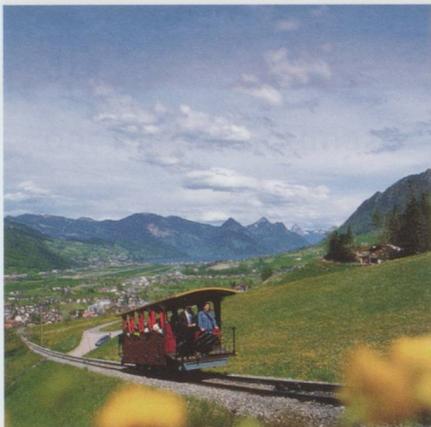
Au pays de Guillaume Tell, en face de la prairie du Grütli, le funiculaire Schlattli-Stoos, un des plus raides d'Europe, vous

emmène jusqu'au télésiège du Fronalpsstock (1 922 m), cime emblématique de Stoos, agréable petite station familiale où les enfants sont rois. Là-haut sur la montagne, la vue à 360° est époustouflante sur une dizaine de lacs dont celui des Quatre-Cantons, le Pilate, le Rigi, le Säntis et les hautes Alpes et même le Jura.

Dans le canton du Tessin, près de la sortie du tunnel du Gothard, le funiculaire monte du village de Piotta jusqu'à l'alpe Piora. Construit en 1921 pour le transport des ouvriers lors de la construction du barrage du lac Ritom, il ne comprend qu'une seule cabine, un chariot lesté faisant office de contrepoids. On pourrait presque dire qu'il s'agit d'un ascenseur sur plan très incliné et particulièrement impressionnant (87 %). À l'arrivée du funiculaire, il faut une quinzaine de minutes de promenade pour accéder au lac Ritom, une magnifique région de tourisme pédestre connue pour la richesse de sa flore et de sa faune. Les courageux n'hésiteront pas à faire encore 1 heure et demie de marche jusqu'au refuge de *Cappanna Cadagno* où sur une terrasse ensoleillée, on vous sert une formidable *polenta brasato* et le légendaire fromage régional. Telle Rio de Janeiro avec le Corcovado et le Pain de sucre, Lugano, la plus grande ville du Tessin connue pour la douceur de son climat, son offre culturelle et architecturale, offre ses deux pics aux yeux admiratifs des passants.

D'un côté le San Salvatore, de l'autre le Monte Bre que l'on gravit sans s'essouffler grâce à leurs funiculaires. Jamais deux sans trois, car il ne faudrait pas oublier le plus ancien construit en 1886, détenteur du record de passagers transportés, qui relie la gare aux bords du lac. Pas loin de là, il faut aller visiter l'église de S. Maria degli Angioli consacrée en 1515 (ndlr : drôle de date et douloureux souvenir) et contempler des fresques uniques, notamment celle de la *Vierge à l'Enfant* de Bernardino Luini (1530).

Ils ne tiennent qu'à un fil



swiss-image.ch / Christian Perret

Funiculaire retro de 1898 sur la ligne du Stanserhorn, sommet de 1 898 m d'altitude



swiss-image.ch / Christof Sonderegger

Le funiculaire de Muottas Muragl

► Le plus raide ?

Si l'on devait désigner un coup de cœur, chose bien difficile à faire vu le nombre de merveilles offertes par nos funiculaires, c'est peut-être Muottas Muragl que nous choisirions. Sur la ligne du Bernina Express ô combien spectaculaire, entre St-Moritz et Pontresina, descendons à la halte de Punt Muragl pour prendre le funiculaire rouge qui monte en une large courbe, tout d'abord dans la forêt, ensuite au cœur des pâturages jusqu'au sommet de Muottas Muragl où la grande terrasse d'un fameux restaurant vous offre une vue somptueuse sur la haute Engadine, les trois lacs de St-Moritz, Sils et Silvaplana. Dans l'après-midi, de nombreux planeurs jouent aux choucas en suivant les ascendances du vent de la Maloja et, à l'heure du crépuscule quand le bleu du ciel devient rose, vous aurez un tableau à jamais gravé dans votre mémoire.

Dans la catégorie des records, deux funiculaires revendiquent le droit d'être les plus raides. À la réflexion, ils ont tous les deux raison, car ils sont différents. L'un, à cabine unique que l'on pourrait presque considérer comme un ascenseur à l'air libre, le « Gelmerbahn », l'autre, traditionnel, à deux cabines qui se croisent au milieu du parcours, celui du Châtelard.

Le premier nommé, une merveille de la technique, est le funiculaire le plus raide du monde. Inauguré en 1926 mais ouvert au public depuis 2001 seulement, le funiculaire grimpe en dix minutes, dans un parcours vertigineux, jusqu'au Gelmersee, petit lac artificiel enchâssé dans la mon-

tagne dont on peut aisément faire le tour en un peu moins de deux heures.

Le second en Valais le long de la ligne du « Mont Blanc Express » qui relie Martigny à Chamonix, le funiculaire historique du Châtelard franchit allègrement la pente de 87 % jusqu'au Château d'eau. Pour se remettre de ses émotions et reprendre quelques forces, il faut s'arrêter à la *Chotte*, petit restaurant où raclette et spécialités valaisannes ravissent les palais les plus difficiles.

De là, un mini train à voie très étroite, comme un rêve d'enfant, emmène ses passagers, en rang de deux, le long d'un parcours éblouissant jusqu'au départ du « Minifunic » qui ne s'envole pas jusqu'au ciel comme il en donne l'impression mais s'arrête au-dessus du barrage d'Émosson et de son lac où, en période de basses eaux, on revoit l'ancien barrage de Barberine.

Depuis que les deux tronçons du funiculaire reliant Sierre à Montana-Crans ont été réunis pour n'en faire plus qu'un, entièrement modernisé, il est devenu en même temps le plus long d'Europe et offre une correspondance idéale avec les TGV des neiges.

Il y en a deux qui ont des jolis noms, le « vinifuni » qui donne soif reliant le village viticole de Gléresse sur les bords du lac de Bienna à Prêles sur le plateau de Diesse, dénommé non sans quelques bonnes raisons le balcon du Jura, passant au-dessus des vignobles, des forêts et des prés.

Le « Fun'ambule », c'est à Neuchâtel qu'on le trouve entre la gare et l'université au bord du lac. Il eut ses heures de gloire quant au nombre de passagers transportés lors de l'Expo 02.

Hélas, il avait un si joli nom, le funiculaire des Anges à Lugano (Funicolare degli Angioli) s'est arrêté en 1986 tant le nombre de passagers avait décliné. On a parlé de le remplacer par un escalier roulant. Ce ne fut qu'une idée et le funiculaire attend toujours un miracle. Sait-on jamais quand on porte un tel nom !

Le plus haut ?

Qui n'a pas entendu parler de l'Institut fédéral pour la recherche sur la neige et les avalanches qui chaque hiver diffuse ses bulletins en provenance de la station du Weissfluhjoch sur Davos à l'altitude de 2 662 m. On y accède aisément grâce au funiculaire Davos-Parsenn construit au début des années 1930 pour amener en hiver les skieurs vers le domaine du Weissfluhjoch, un des plus célèbres de Suisse avec la célèbre piste de la Parsenn et en été les promeneurs à la recherche d'un petit paradis. En deux tronçons, il a été entièrement révisé et modernisé en 2002 pour devenir le plus rapide et le plus puissant du pays.

Ce n'est pas parce qu'ils sont cachés qu'il faudrait oublier nos deux métros alpins. À Zermatt, le Sunnegga Express fut le premier à être entièrement en tunnel pour remplacer un télésiège. Avec une capacité de 200 personnes par voiture, un trajet qui dure 3 minutes pour passer de 1 599 m à 2 228 m, il contribue à l'important développement de la région. Il faut dire qu'elle le mérite, car à l'arrivée la terrasse du restaurant, avec une vue impressionnante sur le Cervin, vaut à elle seule le voyage.

À Saas-Fee, une autre station sans voiture, le métro alpin Saas-Fee – Feslkin, le plus haut funiculaire du monde, vous transporte sans effort vers une autre terrasse magique entourée des « 4 000 » de la chaîne des Mischabel.

Pour conclure cette histoire de funiculaires, certes incomplète, un dernier mot sur le benjamin, le seul qui ne monte pas, le seul qui vole sur un coussin d'air et qui pourtant est tracté par un câble. C'est le Skymétro de l'aéroport de Zurich dont l'avenir est réjouissant.

Quant aux téléphériques, il est bien probable que l'on vous en parle prochainement. ■