

Le réseau de transport le plus aérien de Suisse

Autor(en): **Steiner, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **48 (2021)**

Heft 4

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1052027>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le réseau de transport le plus aérien de Suisse

Aucun autre canton ne compte autant de petits téléphériques bizarres suspendus au-dessus de gouffres béants que le pays montagneux d'Uri. Hier incontournables pour atteindre les fermes d'altitude isolées, ils servent aujourd'hui au tourisme doux.

JÜRIG STEINER

Eggenbergli est une petite terrasse naturelle haut perchée sur l'abrupt ubac de la profonde vallée du Schächen, qui mène d'Altdorf, le chef-lieu du canton d'Uri, au col pierreux et sauvage du Klausen. Autrement qu'à pied, le lieu n'est accessible tout au plus qu'en moto tout-terrain par des paysans de montagne qui n'ont pas froid aux yeux, mais il est relié à Witterschwanden, hameau situé au pied de la route du col, par deux câbles d'acier de 1500 mètres de long. Ce sont là de véritables artères vitales, car ils portent un moyen de transport à la fois historique et innovant.

Les deux petites cabines du téléphérique, construites en 1953 et peintes en vert comme la forêt et les prés, ressemblent à des pièces de musée bien entretenues. Quatre personnes au maximum peuvent s'y encoigner sur deux bancs, les bagages restant à l'air libre. Une suspension à deux bras, fins comme des bretelles spaghettis, relie la cabine aux quatre roues sur le câble. Ce sont les passagers eux-mêmes qui mettent l'engin en branle en insérant un jeton et en pressant un bouton. Quand la cabine, propulsée à l'électricité, s'élance de la station supérieure en direction de la vallée, elle décrit un vif mouvement de balancier vers l'avant... et coupe le souffle un instant à ceux qui s'y trouvent.



Dans cette sorte de deux-chevaux suspendue, on se balance alors doucement au-dessus d'un paysage agricole montagnard: les prés, des îles vert clair dans l'obscur forêt de montagne, sont souvent inclinés de manière vertigineuse et sont parsemés de fermes accrochées au talus entre lesquelles des paysans réunissent le foin séché à l'aide de souffleuses. Il n'y a aucune route d'accès.

Les téléphériques semblent hors d'âge comme celui d'Eggenbergli et le paysage rural façonné par les paysans



Plus haut, plus grand, plus rapide, plus beau? À la recherche des records suisses qui sortent de l'ordinaire. Aujourd'hui: en visite dans la région qui possède la plus forte densité de téléphériques de Suisse.

de montagne uranais ne vont pas l'un sans l'autre. «La construction de nombreux petits téléphériques à Uri, dès la Seconde Guerre mondiale, a été soutenue par le Service cantonal des améliorations foncières», indique l'historien Romed Aschwanden. Il dirige l'institut «Kulturen der Alpen» (Cultures des Alpes), une antenne de l'université de Lucerne à Altdorf, qui étudie, entre autres, les téléphériques uranais. La recherche est originale: le musicologue Michel Roth, par exemple, collectionne les sons des



câbles d'acier qui se balancent dans la vallée du Schächen. Son but: créer une composition avec les sons archivés.

Romed Aschwanden, quant à lui, s'intéresse à la fonction sociale des téléphériques: dans les montagnes uranaises, les petits téléphériques ont accouché du même résultat que les améliorations foncières classiques comme les travaux d'assainissement et de correction des eaux en plaine. Ils ont simplifié l'exploitation des terres agricoles et amélioré leur rendement en établissant un lien avec la civilisation. Une fois les hameaux périphériques accessibles en téléphériques, les enfants ont pu se rendre sans problème à l'école et leurs parents trouver plus facilement un second emploi dans la vallée.

Les «petits bateaux de Niederberger»

Le pays d'Uri étant extraordinairement tortueux et pentu, un réseau de téléphériques dense comme nul autre a été créé, qui compte aujourd'hui encore 38 téléphériques officiellement autorisés à transporter des passagers aux quatre coins du canton. Tout aussi spectaculaire que celui d'Enggenbergli,

on trouve par exemple, le trajet de la mini-cabine ouverte montant de Bristen, dans la vallée de Maderan, à Waldiberg, ou celui qui descend de Musenalp à Chlital, près d'Isenthal.

L'essor des téléphériques a été initié par le pionnier de l'industrie nido-walldois Remigi Niederberger, forgeron de métier, qui s'est rendu compte du potentiel de ce mode de transport au tournant du siècle. Avec ses fils, il a développé, comme le raconte l'historien Romed Aschwanden, une construction spécialement adaptée aux rudes régions montagneuses: une toute petite cabine, réduite à l'essentiel mais protégeant des intempéries, dont le dispositif d'accrochage court permettait de conserver des pylônes bas. Les «petits bateaux de Niederberger» tels que ceux qui montent à Enggenbergli font aujourd'hui partie du patrimoine industriel et culturel de la région.

Transports publics à la verticale

Sur un trajet divisé en deux sections, une petite télécabine mène de la vallée du Schächen au haut plateau de Ruogig, qui sert d'alpage. De petites fermes s'éparpillent loin à la ronde au-

Le «petit bateau de Niederberger» qui mène à Enggenbergli ressemble à une pièce de musée.

Photo Uri Tourismus



Dans le cockpit de la cabine, les passagers doivent apprendre eux-mêmes à mettre le téléphérique en mouvement.

Photo Jürg Steiner

tour des stations intermédiaire et d'altitude: elles sont reliées en étoile à l'axe principal par de plus petits téléphériques servant au transport de matériel. Le lait et le foin sont ainsi rassemblés et envoyés dans la vallée, et des biens de consommation courants peuvent être acheminés jusque dans les fermes. «La culture uranaise des téléphériques se caractérise aussi par le désenclavement fin des hameaux dispersés», souligne l'historien. On pourrait parler d'un réseau de transport public aérien à la verticale.

Le point faible de ce système est son manque d'économicité. «L'exploitation des nombreux petits téléphériques aux faibles fréquences ne peut guère être rentable», confirme Toni Arnold, directeur de l'association des téléphériques d'Uri. Les exigences de sécurité croissantes sont un aspect primordial. Même si ces petits téléphériques ont l'air, de prime abord, de constructions provisoires mal entretenues, ils sont soumis aux intervalles de contrôle fixés par la loi. Tous les ans, l'instance responsable procède à un contrôle technique de chaque téléphérique en soumettant son câble à une radiographie spéciale. Ces dernières années, seuls quelques accidents ont été recensés avec des téléphériques de transport de matériaux dans lesquels des passagers avaient pris place de manière indue.

Concurrence de la route

Toni Arnold espère que la croissance du tourisme de plein air donnera un coup de pouce financier aux petits téléphériques d'Uri, d'autant plus que la plupart des cabines sont équipées d'installations permettant le transport de VTT. En même temps, l'homme ne cache pas que les connexions routières, en plu-



sieurs endroits, remettront en question les petits téléphériques historiques à moyen terme. Et cela, comme il le fait remarquer, «bien que la route ne soit pas supérieure au téléphérique à tous les égards». Certes, un accès routier s'avère souvent plus confortable et plus simple. Mais lorsqu'il y a du verglas en hiver, le téléphérique est clairement plus pratique. De plus, avec ses capaci-

tés limitées, il constitue une barrière contre l'afflux massif de visiteurs et représente le garant d'un tourisme doux et écologique aujourd'hui très prisé. L'hiver, les petits téléphériques desservent une niche touristique particulière en transportant les skieurs de randonnée jusque sur des pentes vierges alors que, plus haut, le risque d'avalanche est important.

À gauche: le petit téléphérique menant d'Amsteg au lac d'Arni franchit 790 mètres de dénivelé. À droite: le téléphérique menant de Hofstetten à Wilerli est un véhicule particulièrement aérien.

Photos Uri Tourismus

Martin Gisler a beau ne pas être un touriste, mais un agriculteur, il ne veut pas entendre parler d'une route. Il est responsable de l'exploitation du téléphérique menant de Witterschwanden à Eggenbergli, qui assure un service de transport public bien particulier. Tous les cinq pylônes, les passagers peuvent presser sur un bouton pour demander l'arrêt. Cinq familles vivent toute l'année aux abords du téléphérique, et chaque arrêt dessert une maison. Martin Gisler vit près du cinquième pylône. Il apprécie le téléphérique surtout en hiver, lorsqu'il neige et qu'il est occupé toute la journée à déblayer seul le sentier menant à sa ferme.

La vallée du Schächen, dans le canton d'Uri, compte un nombre particulièrement élevé de petits téléphériques. Ils sont représentés par des lignes rouges sur la carte.

© Swisstopo

