

À l'occasion des 100 ans des Jeux olympiques d'hiver, nous partons chaque semaine sur les traces des premiers JO, à Chamonix. Pas de ski alpin en 1924. Pourtant on inaugura le funiculaire aérien des Glaciers et l'ère du câble (2/4).

Le premier téléphérique de France

Au village des Pêlerins, les élèves de l'école Jacques Balmat savent-ils que sous leurs fenêtres se dresse un monument ? Un bâtiment de granit, pierre de taille et style tyrolien, 114 ans d'âge, qui n'est autre que l'historique gare de départ du premier téléphérique français. En fermant les yeux, ils peuvent imaginer, derrière les murs de la cantine, le 2 février 1924, ces bobsleigists de 380 kilos franchissant la ligne d'arrivée lors de la première semaine internationale des sports d'hiver.

Dans les années 70, Denis Cardoso fut l'un des rares écoliers à se passionner pour le lieu. Son appartement offrait une vue imprenable sur « la gare fantomatique », comme il dit. « Elle était entourée d'épicéas et encore habitée, plus pour longtemps. Il y avait de la lumière au premier étage, un poulailler sous les quais. Un mystère ».

Les bobeurs inaugurent

Tirer les câbles ou les fils de son histoire c'est remonter le temps vers l'ère d'avant le ski roi. Quand en 1905, l'investisseur dijonnais Marc-Fidel Eugster demanda la concession pour rallier l'aiguille du Midi, à près de 3800 m, l'heure est à la frénésie pour équiper la très haute altitude. C'est l'ère de Jules Verne et de la folie des hauts. Les Suisses et leurs trains à crémaillère font école à Chamonix et Saint-Gervais. On rêve d'atteindre les cimes des Alpes, mont Blanc en tête. Or pour s'attaquer aux parois et glaciers, le câble va s'avérer plus adapté que le rail. Aussi à la pose de la première pierre, en 1910, on s'inspire d'un engin pionnier, l'ascenseur à câbles inauguré trois ans plus tôt à Grindelwald en Suisse. La technique du téléphérique est balbutiante. On parle de funiculaires aériens, soutenus par un grand nombre de pylônes et hissés avec force câbles. Les débus de la mobilité «aérienne»...

C'était sans compter la Première Guerre mondiale et une faille. Les infrastructures du premier tronçon, jusqu'à la station intermédiaire de la Parra (1690 m) sont en place. Eugster



Du premier téléphérique de France, ne reste que les gares et des pylônes. Photo Le DL/Greg Yetchmeniza

Y a laissé sa fortune... Il faudra attendre l'armistice pour que huit ans plus tard le projet soit réactivé, à l'initiative du scientifique Joseph Vallot, le glaciologue qui a cartographié le massif du Mont-Blanc. De nouveaux investisseurs intègrent le grand carrousel, créant la compagnie française des chemins de fer de montagne. Et la perspective des premiers Jeux olympiques donne un nouvel élan au chantier dès 1922. Sous ses câbles, sera tracée la piste de bobsleigh, 1 km plus haut sous l'actuelle plateforme du tunnel du Mont-Blanc, à 1240 m d'altitude, où un pylône double fera office de gare intermédiaire provisoire. En novembre 1923, le funiculaire à 30 mètres du sol connaît ses premiers tours de pouille et, deux mois plus tard, transporte les officiels et les VIP au départ de l'épreuve quand les athlètes et leurs bobsleigists utiliseront la ligne de service.

Si le premier téléporté français sera au cœur de l'événement olympique, son usage premier était bien touristique. Ouvert au public en juin 1924, il s'adresse à la clientèle aisée des palaces chamoniards. Comme dans les chemins de fer, les ca-

bines de 18 places à belvédère ont deux classes : la première à l'abri et la seconde sur le toit ! Voilà qu'en août 1927, l'appareil atteint son deuxième arrêt : la gare des Glaciers (2414 m). Et le mot téléphérique intègre le dico. Sauf que sur le versant d'en face, une société concurrente équipe la montagne du Brévent, 100 mètres plus haut, qui plus est accessible depuis le centre-ville. La concurrence fait rage et l'exploitant essuie une deuxième faille.

Sauvé par le ski, avant une deuxième faille

À partir des années Trente, l'essor du ski sauve une deuxième fois le téléphérique racheté aux enchères. En 1933, Megève, à deux vallées de là, ouvre à Rocherbrune le premier appareil dédié aux skieurs. Or depuis la station des Glaciers, on trace en 1935 une piste d'anthologie, une succession de ruptures de pentes en versant nord à l'enchaînement exceptionnel. Les champions de l'époque Emile Allais ou James Coultet s'y distinguent. Ce dernier y remporte le Kandahar avalant la des-

cente à 72 km/h dans une épreuve qui alors tenait lieu de coupe du monde.

Il faudra une deuxième guerre mondiale, une deuxième interruption pour couper définitivement l'élan de cet ascenseur qui ne hissera jamais le public par-delà l'aiguille du Midi vers la vallée Blanche où ses promoteurs ambitionnaient de proposer du ski d'été. Si en 1948, les travaux du tronçon final reprennent, l'amarrage final arrive à 3600 m s'avère fragile, les études géologiques jettent le

doute. Cet appareil qui restera, pour la postérité, le téléphérique des Glaciers, est dépassé. Trop de capitaux ont été engagés dans ce tonneau des Danaïdes. Un nouvel angle d'attaque a été trouvé. Une voie plus rapide et rentable depuis Chamonix-centre pour atteindre l'aiguille du Midi et ses 3842 m. En 1951, le préfet interdit l'exploitation de la ligne. Le nouveau concessionnaire s'en sert pour hisser ses ouvriers avant de la dépolluer de ses pièces pour construire ce qui sera le plus haut téléphérique au monde, transportant encore aujourd'hui un demi-million de visiteurs par an : « Comme la Tour

• **Antoine Chandellier**
"Téléphérique de l'aiguille du Midi, Haute montagne express" et "Les Jeux olympiques dans les Alpes françaises", collection Les Patrimoines, *Le Dauphiné Libéré*.

► Sur le web

Écoutez notre podcast en scannant ce QR code.

