Rhône-Alpes, Haute-Savoie
Megève
le Théveley

Téléférique du Mont d'Arbois

Références du dossier

Numéro de dossier : IA74002118
Date de l'enquête initiale : 1996
Date(s) de rédaction : 2012
Cadre de l'étude : enquête thématique régionale Stations de sports d'hiver
Degré d'étude : repéré

Désignation

Dénomination : téléférique
Appellation : du Mont d'Arbois
Parties constituantes non étudiées : gare

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en écart
Références cadastrales :

Historique

Le téléphérique du Mont d'Arbois est construit en 1934 pour la Société du Téléphérique de Megève Mont d'Arbois, par les établissements Bleichert de Leipzig (Allemagne). En 1957, l'appareil est modernisé par la Société Neyret-Beylier, de Grenoble. En 1985, le téléphérique est remplacé par une télécabine débrayable construite par les Etablissements Pomagalski, de Fontaine.

Période(s) principale(s) : 2e quart 20e siècle, 4e quart 20e siècle
Dates : 1934 (daté par source), 1985
Auteur(s) de l'oeuvre : Bleichert (ingénieur, attribution par source), Neyret-Beylier (fabricant, attribution par source), Pomagalski (ingénieur, attribution par source), Pierre Duclos (architecte, attribution par source)
Personne(s) liée(s) à l'histoire de l'oeuvre : Société du Téléphérique de Megève Mont d'Arbois (promoteur)

Description

La dénivelée du téléphérique est de 458 m., avec un départ à 1307 m. (hameau du Théveley), et une arrivée à 1765 m. (abords de la Tête Noire). Le câble de 1988 m. est porté par quatre pylônes. Les premières bennes ont une capacité de 20 personnes, avec les skis accroché à l'extérieur, permettant de transporter 120 skieurs à l'heure, puis, dès 1938, 160 voyageurs à l'heure. En 1957, l'installation de deux nouvelles cabines permet de transporter 300 personnes à l'heure. Avec la construction de la télécabine en 1985, la gare d'arrivée est déplacée au sommet du Mont d'Arbois (1825 m.). La dénivelée est portée à 532 m. pour une longueur de câble de 2422 m. Le débit est désormais de 2600 voyageurs par heure. La gare de départ du téléphérique, en béton avec essentage de bois, était construite comme un chalet couvert d'un toit à deux versants. Elle a été intégrée à la gare de la télécabine et accueille les bureaux. La nouvelle gare est composée d'une charpente de bois et abrite l'ensemble de la partie mécanique. La gare d'arrivée du téléphérique est transformée en restaurant. La gare d'arrivée de la télécabine est accolée à celle de la télécabine de la Princesse. C'est un hangar en charpente métallique, dont les parois sont fermées par des planches horizontales.

Eléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : béton ; métal ; essentage de planches

Matériau(x) de couverture : tôle ondulée, bitume
Type(s) de couverture : terrasse ; toit à longs pans ; toit à longs pans inversés

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété privée

Présentation

SYNTHÈSE

1 - Situation

Le téléphérique du Mont d'Arbois est construit en 1934 et mis en service la même année. Son départ est implanté au hameau du Thélevey pour être à proximité immédiate de Hôtel du Mont d'Arbois édifié en 1921 par la Société Française des Hôtels de Montagne (S.F.H.M.), société constituée par le groupe Rothschild en vue de l'aménagement du site du Mont d'Arbois.
Le téléphérique est construit par la Société du Téléphérique de Megève Mont d'Arbois (S.T.M.M.A.), constituée par les capitaux de la S.F.H.M. qui impose par conséquent cet emplacement très excentré par rapport au centre de Megève, mais à la disposition immédiate de sa clientèle et bâti sur des terrains lui appartenant. Pour tenter de remédier à ce handicap, la S.T.M.M.A. fit circuler pendant de nombreuses années un autocar surnommé «le train bleu» qui allait chercher la clientèle à Megève.
L'arrivée est située sur une croupe avant le sommet du Mont d'Arbois et permet d'ouvrir à la pratique du ski de descente l'ensemble du versant du Mont d'Arbois, une année après l'équipement du «versant d'en face», celui de Rochebrune.
Quelques années plus tard, cet équipement sera poursuivi avec la réalisation entre autre du remonte pente du Mont-Joux en 1938 par la S.T.M.M.B., puis par la réalisation par la S.T.M.M. A. de plusieurs téléskis placés en parallèle au téléphérique.
Puis cinquante ans après sa mise en service, en 1985, le téléphérique est remplacé par une télécabine débrayable qui atteint le sommet du Mont d'Arbois et s'intègre à la gare d'arrivée de la télécabine de la Princesse (réalisée en 1975, elle monte depuis le fond de la vallée à partir de Demi-Quartier). On met ainsi en communication directe les domaines de Saint-Gervais et de Megève. Et deux ans après, on réalise la liaison entre les deux versants de Megève, celui de Rochebrune et celui du Mont d'Arbois, par la construction du téléphérique de Rocharbois qui part au niveau de la gare du Mont d'Arbois.

2 - Fréquentation

Hiver

Le téléphérique est destiné à l'origine au développement des sports d'hiver sur le versant Mont d'Arbois exploité par la S.T.M.M.A. C'est la première installation mécanique sur ce versant, qui sera dès lors équipé progressivement.

Été

Le téléphérique fonctionne pendant la saison d'été. Il est emprunté par de nombreux promeneurs qui parcourent ainsi les crêtes séparant les bassins de Megève et de Saint- Gervais. Le développement du V.T.T. et du parapente procure aussi une nouvelle animation importante.

3 - Caractéristiques de l'appareil

Le téléphérique

La dénivelée du téléphérique est de 458 mètres, démarrant à la cote 1307 mètres d'altitude et conduisant aux abords de la Tête Noire avant le sommet du Mont d'Arbois à l'altitude de 1765 mètres. La longueur du câble est de 1988 mètres, porté par quatre pylônes.
En 1934, le téléphérique est construit par les établissements Bleichert de Leipzig (Allemagne). La capacité des premières bennes était de 20 personnes, et les skis étaient disposés dans une nacelle accrochée à l'extérieur comme à Rochebrune, et nécessitant un employé supplémentaire. Le téléphérique se déplaçait à la vitesse de 4,5 mètres par seconde et pouvait transporter 120 skieurs par heure.
Mais en 1938, le débit était déjà augmenté, pour permettre le transport de 160 voyageurs par heure. En 1957 le téléphérique est modernisé par la Société Neyret-Beylier de Grenoble. On remplace les moteurs et la vitesse est portée à 7 mètres par seconde. Deux nouvelles cabines beaucoup plus légères, plus larges et d'une capacité de 30 personnes chacune, sont réalisées par Neyret-Beylier. Le débit est ainsi porté à 300 voyageurs par heure, le trajet durant près de sept minutes.

La télécabine

En 1985, le téléphérique est démonté et remplacé par une télécabine débrayable mise en service le 15 décembre de la même année.
La télécabine est construite par les établissements Pomagalski de Grenoble. Elle emprunte un tracé identique à celui du téléphérique, la gare d'arrivée étant cependant déplacée pour atteindre le sommet du Mont d'Arbois à 1825 mètres et s'intégrer à la gare d'arrivée de la télécabine de la Princesse.
La longueur du câble est de 2422 mètres, pour une dénivelée de 532 mètres.
Les cabines contiennent chacune 10 personnes et sont toutes stockées dans la gare supérieure. Cet appareil permet désormais à 2600 personnes d'atteindre ainsi chaque heure le sommet du Mont d'Arbois, en 8 minutes 45.

4 - La gare aval

Implantation

En 1934, la gare de départ est construite à proximité immédiate de l'hôtel du Mont d'Arbois. La nouvelle gare de la télécabine débrayable est reconstruite sur les soubassements de l'ancienne gare, une partie de celle-ci étant conservée et utilisée pour les bureaux de la S.T.M.M.A.
La rénovation est l'occasion de repenser l'ensemble du plan masse composé de la gare et de l'hôtel. Implantés en arc de cercle, face à la pente, on les relie par un long bâtiment bas qui abrite la billetterie et des locaux destinés au club de tennis. En fermant la vue sur l'aval, on se protège ainsi des vues et de la vue sur un immeuble haut et imposant construit récemment en contrebas de la route d'accès depuis Megève. On crée un espace refermé et protégé, bordé par la terrasse de l'hôtel et limité en hiver par les champs de neige et en été par la belle pelouse du Golf du Mont d'Arbois.
Malheureusement, l'accès au téléphérique de Rocharbois n'a pas été intégré dans cette belle composition, et emprunte un étroit passage qui longe au nord l'hôtel du Mont d'Arbois.
Description
a.. La gare du téléphérique
La gare d'origine (selon les documents en notre possession) est conçue dans un volume classique d'un chalet couvert d'une toiture à deux versants. L'entrée des cabines dans la gare s'effectue par le mur pignon, ouvert dans son milieu d'une gigantesque baie cintrée. C'est là une solution habituelle à l'époque que l'on retrouve ailleurs, mise en oeuvre différemment (Bellevue-Les Houches, Saint-Gervais, Le Bettex). La construction est d'une conception moderne et soignée. De très larges baies laissent pénétrer le soleil dans la gare, tandis que des bardages bois recouvrent la maçonnerie, disposés avec goût pour souligner les contrastes entre les deux matériaux.
b. La gare de la télécabine
La gare, reconstruite en 1984, repose sur un programme complexe : la vaste gare du coté amont, la billetterie ouverte sur l'aval et l'amont, assurant une liaison directe avec le restaurant du Mont d'Arbois et enfin les bureaux de la société. L'ensemble s'étale au sol. Sans doute le parti pris d'une composition néo-savoyarde, impliquant de nombreuses toitures à double versants, imposée par le maître d'ouvrage, n'a-t-il pas facilité le travail de l'architecte Pierre Duclos.
La gare est composée de deux parties. La partie de l'ancienne gare, tournée sur la route, a été conservée (pour accueillir les bureaux sur trois niveaux), gardant ainsi une partie de la mémoire de l'installation primitive. Il s'agit d'une construction coiffée d´un toit à deux versants, en maçonnerie de béton recouverte en partie par un bardage bois pour s'harmoniser avec le reste.
La partie amont est celle de la gare de la télécabine proprement dite.
Il s'agit d'une vaste charpente en bois posée sur l'ancien soubassement en maçonnerie de la gare primitive. La halle couvre la totalité des parties mécaniques qui reposent sur leurs propres pylônes métalliques. C'est-à-dire que tous les mécanismes de lancement, de freinage et de débrayage des cabines, se trouvent intégrés dans un même bâtiment pour être dissimulés à la vue des skieurs et des promeneurs.
La structure est très largement dimensionnée, peut-être pour exprimer la puissance de l'installation. Et tous les détails sont à cette échelle. Les parois sont fermées par des planches épaisses placées horizontalement dans des feuillures verticales tracées dans les poteaux. La lumière pénètre par de larges baies réalisées simplement par des parois laissées libres. Le poste de pilotage et la billetterie sont réalisés suivant le même principe constructif, s'intégrant ainsi parfaitement dans la structure générale. Par contre, à l'extérieur, le bâtiment est équipé de tous les attributs qui doivent lui permettre de se confondre avec une construction ordinaire : les toitures débordent largement, tenues par d'imposantes consoles pour abriter la sortie directe des voyageurs; des croupes partielles ont été taillées aux deux extrémités de la couverture pour rappeler sans doute un savoir-faire savoyard, et sur l'aval on a rajouté un petit auvent en bois tenu par des béquilles inclinées pour donner un certain élancement à l'édifice. Le contraste est saisissant entre le soin apporté à la réalisation de ce bâtiment et les pylônes, supports des nombreuses poulies, implantés, malgré tout, à la sortie immédiate de la gare.
La conception de la billetterie repose sur le même principe d'un bâtiment en charpente bois, mais les raccordements de toiture restent complexes. Avec la réalisation de cette nouvelle gare de la télécabine du Mont d'Arbois, la S.T.M.M.A. entreprend la rénovation de plusieurs appareils importants de son parc de remontées mécaniques. On verra par ailleurs, pour les autres réalisations situées à des altitudes habitées, la même préoccupation pour traiter les gares de façon semblable à celle-ci : vastes halles en charpente bois qui couvrent au maximum les parties mécaniques. Ce sera le cas pour les gares du téléphérique du Rocharbois, puis pour la télécabine du Bettex Mont-d'Arbois qui remplace aussi un ancien téléphérique. C'est aussi en faisant appel, dans chacun de ces cas, au même architecte, Pierre Duclos, que l'unité de l'ensemble de ces réalisations sera assurée.
La gare est construite en charpente bois, équipée de pièces de bois horizontales. La toiture est à deux versants, couverte en bardeaux d'asphalte de teinte brune, comme l'ensemble des constructions bordant la grenouillère du Mont d'Arbois.
5 - La gare amont
Implantation
La gare d'arrivée de la télécabine a été accolée à la gare d'arrivée de la télécabine de la Princesse. Il s'agit d'un vaste ensemble composé de deux gares d'arrivée et de deux garages pour le stockage des cabines de chacun des deux appareils. Pour éviter un impact trop important dans le site, l'ensemble est couvert par des toitures presque plates. Les abords sont composés d'une vaste esplanade ouverte au sud, sur laquelle donnent les sorties des deux télécabines. Un peu à l'écart disséminées le long de la crête, se dispersent plusieurs constructions, notamment un hôtel trois étoiles récemment construit,

qui profitent de la bonne desserte par téléporté, d'un isolement relatif et d'une vue unique sur toute la chaîne du Mont-blanc et le glacier de Bionnassay.
Description
a. La gare du téléphérique
La gare du téléphérique est aujourd'hui désaffectée, mais a été réutilisée en restaurant pour skieurs. La télécabine survole cette ancienne gare. Le trou béant de la gare, occupé jadis par les bennes et les machineries, a été obturé par des vastes vitrages qui éclairent ainsi de grandes salles.
b. La gare de la télécabine
II s'agit d'un vaste hangar construit en charpente métallique et dont les parois sont fermées par des planches de bois disposées horizontalement pour éviter de donner trop d'élancement à cet édifice que l'on a sans doute souhaité le plus sobre possible. Les façades sont rythmées par la disposition verticale de pièces de bois, aux abouts des planches de bardage, et fixées sur les piliers métalliques, ainsi que par des jours pratiqués dans ces bardages pour laisser pénétrer la lumière naturelle à l'intérieur de ce vaste garage. Enfin en traitant les débords de la toiture, peu pentue, sous la forme de caisson, on «écrase» la réalisation, tout en donnant une certaine épaisseur à cet élément qui paraîtrait sinon bien fragile en regard de la masse du projet.
Par contre la confrontation entre ce hangar, traité sobrement, et les rails de lancement et de freinage des cabines disposées à l'aval de la gare sur un portique en béton armé couvert chacun par une petite toiture en tôles, n'est pas résolu. Il s'agit là de la difficulté majeur de ce type de programme qui reçoit une réponse plus originale dans le cas de la gare supérieure du télécabine du Mont-d'Arbois coté Saint-Gervais, (réalisée par le même maître d'ouvrage, mais six ans plus tard), où l'on a opté pour une solution en partie enterrée, limitant ainsi l'impact du portique dans le site.
La gare est construite en charpente métallique, équipée d'un bardage bois horizontal fixé à la structure. La toiture est à deux versants très faiblement inclinés, couverte en tôles ondulées.

Références documentaires

Bibliographie

- **LYON-CAEN, Jean-François. Téléphériques. Architecture des gares. Inventaire région Rhône-Alpes.** LYON-CAEN, Jean-François. **Téléphériques. Architecture des gares. Inventaire région Rhône-Alpes. Savoie, Haute-Savoie**. Lyon : Délégation régionale à l'Architecture et à l'Environnement, 1990. 2 vol. ; 27 cm t. 2, plans, ill.

Annexe 1

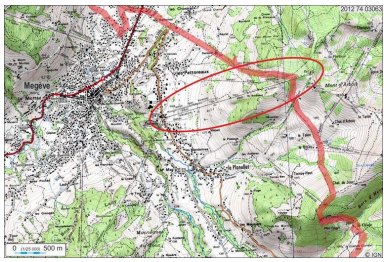
I. **Le téléphérique du Mont d´Arbois. Caractéristiques**
Départ : 1307 m
Arrivée: 1 765 m
Dénivelée : 458 m
Date de construction : 1934
Maître d´ouvrage : Société du Téléphérique de Megève Mont d'Arbois (S.T.M.M.A.)
Ingénieur téléphérique : Bleichert (Leipzig)
Exploitant : Société du Téléphérique de Megève Mont d'Arbois (S.T.M.M.A.)
État actuel : démonté en 1985
Longueur : 1988 m.
Portée : 5
Nombre de pylônes : 4
Vitesse : 4,5 m/s
Capacité cabine : 20 voyageurs
Débit : 120 personnes/heure
Énergie : Électrique
Emplacement des moteurs : gare inférieure

Annexe 2

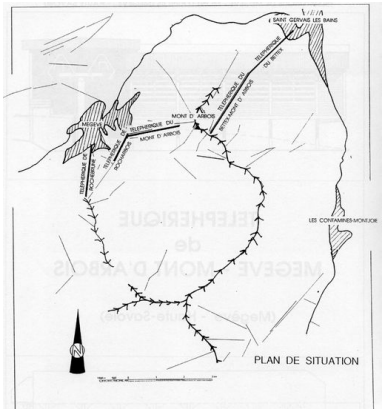
I. **La télécabine du Mont d´Arbois. Caractéristiques**
Départ : 1307 m
Arrivée: 1 825 m

Dénivelée : 532 m
Date de construction : 1985
Maître d´ouvrage : Société du Téléphérique de Megève Mont d'Arbois (S.T.M.M.A.)
Constructeur : Pomagalski (Fontaine, Isère)
Ingénieur téléphérique : Pomagalski (Fontaine, Isère)
Architecte : Pierre Duclos, architecte DPLG, 74120 Praz-sur-Arly
Conception cabines : Pomagalski (Fontaine, Isère)
Exploitant : Société du Téléphérique de Megève Mont d'Arbois (S.T.M.M.A.)
État actuel : en fonction
Longueur : 2422 m.
Vitesse : 5 m/s
Capacité cabine : 10 voyageurs
Garage cabines : gare supérieure
Débit : 2600 personnes/heure
Énergie : Électrique
Emplacement des moteurs : gare inférieure

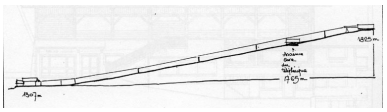
Illustrations



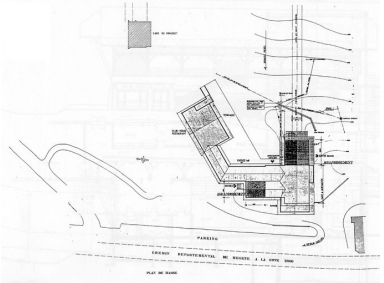
Plan de situation.
Extrait de la carte IGN
Dess. André Céréza
IVR82_20127403063NUDA



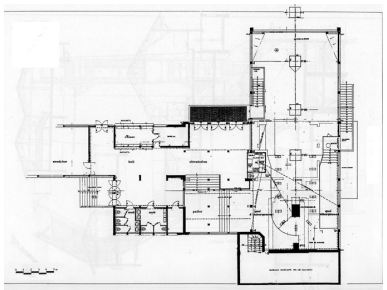
Plan de situation
Dess. Jean-François Lyon-Caen
IVR82_20127401802NUD



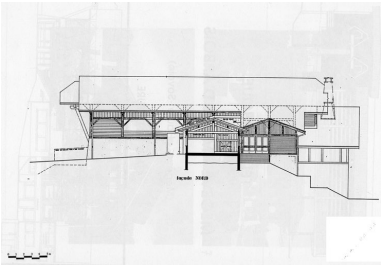
Coupe de principe du dénivélée du téléphérique
Dess. Jean-François Lyon-Caen
IVR82_20127402195NUD



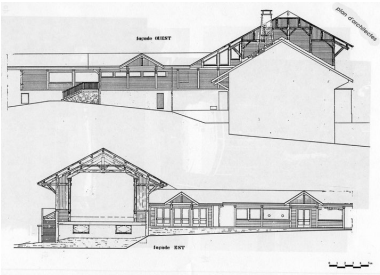
Gare inférieure. Plan masse / [Pierre Duclos, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Duclos Pierre (architecte)
IVR82_20127402187NUC



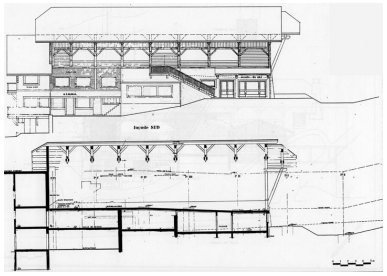
Gare inférieure. Plan au niveau des quais / [Pierre Duclos, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Duclos Pierre (architecte)
IVR82_20127402188NUC



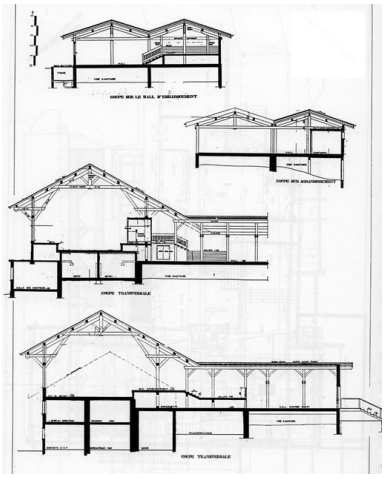
Gare inférieure. Elévation nord / [Pierre Duclos, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Duclos Pierre (architecte)
IVR82_20127402189NUC



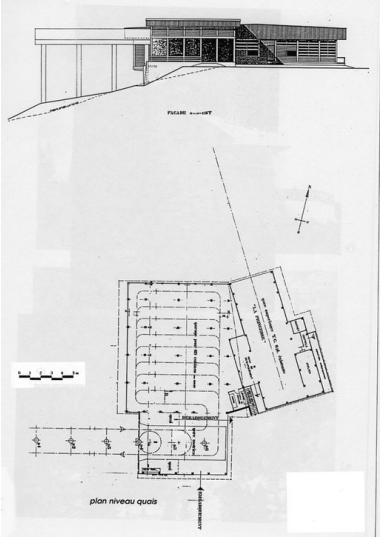
Gare inférieure. Elévation ouest et est / [Pierre Duclos, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Duclos Pierre (architecte)
IVR82_20127402190NUC



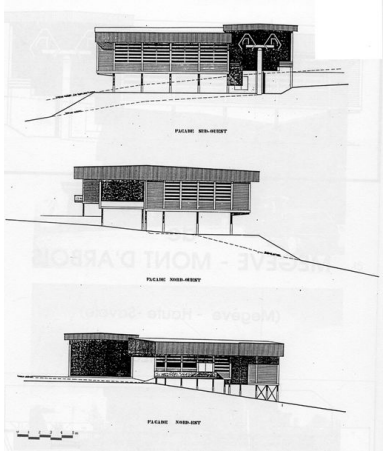
Gare inférieure. Elévation sud et coupe longitudinale / [Pierre Duclos, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Duclos Pierre (architecte)
IVR82_20127402191NUC



Coupes transversales / [Pierre Duclos, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Duclos Pierre (architecte)
IVR82_20127402192NUC



Gare supérieure. Plan au niveau des quais et élévation sud-est / [Pierre Duclos, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Duclos Pierre (architecte)
IVR82_20127402194NUC



Gare supérieure. Elévations sud-ouest, nord-ouest et nord-est / [Pierre Duclos, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Duclos Pierre (architecte)
IVR82_20127402193NUC

Place du Téléphérique du Mont d'Arbois
Phot. Jean-François Lyon-Caen
IVR82_20127401914NUCA

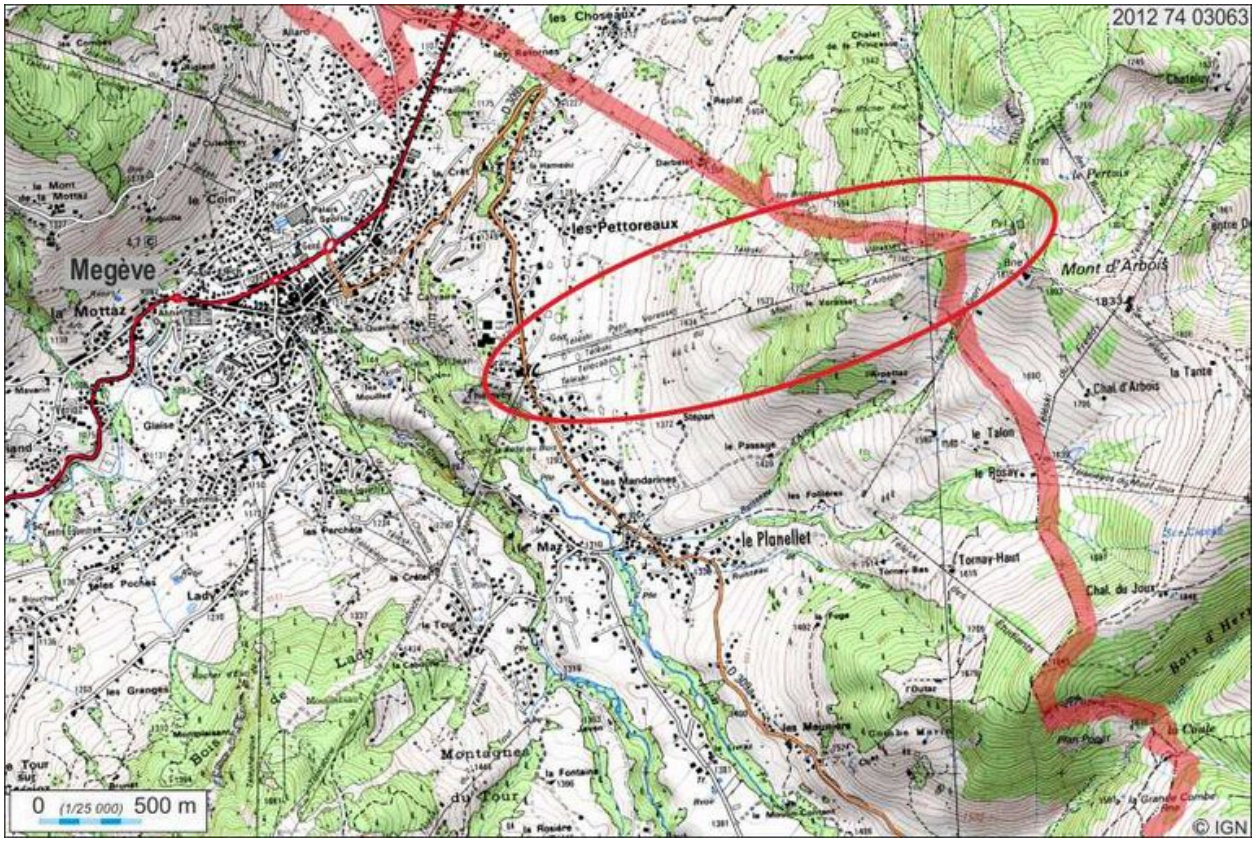
La gare inférieure du Mont d'Arbois et un pylône du téléphérique
Phot. Jean-François Lyon-Caen
IVR82_20127402073NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

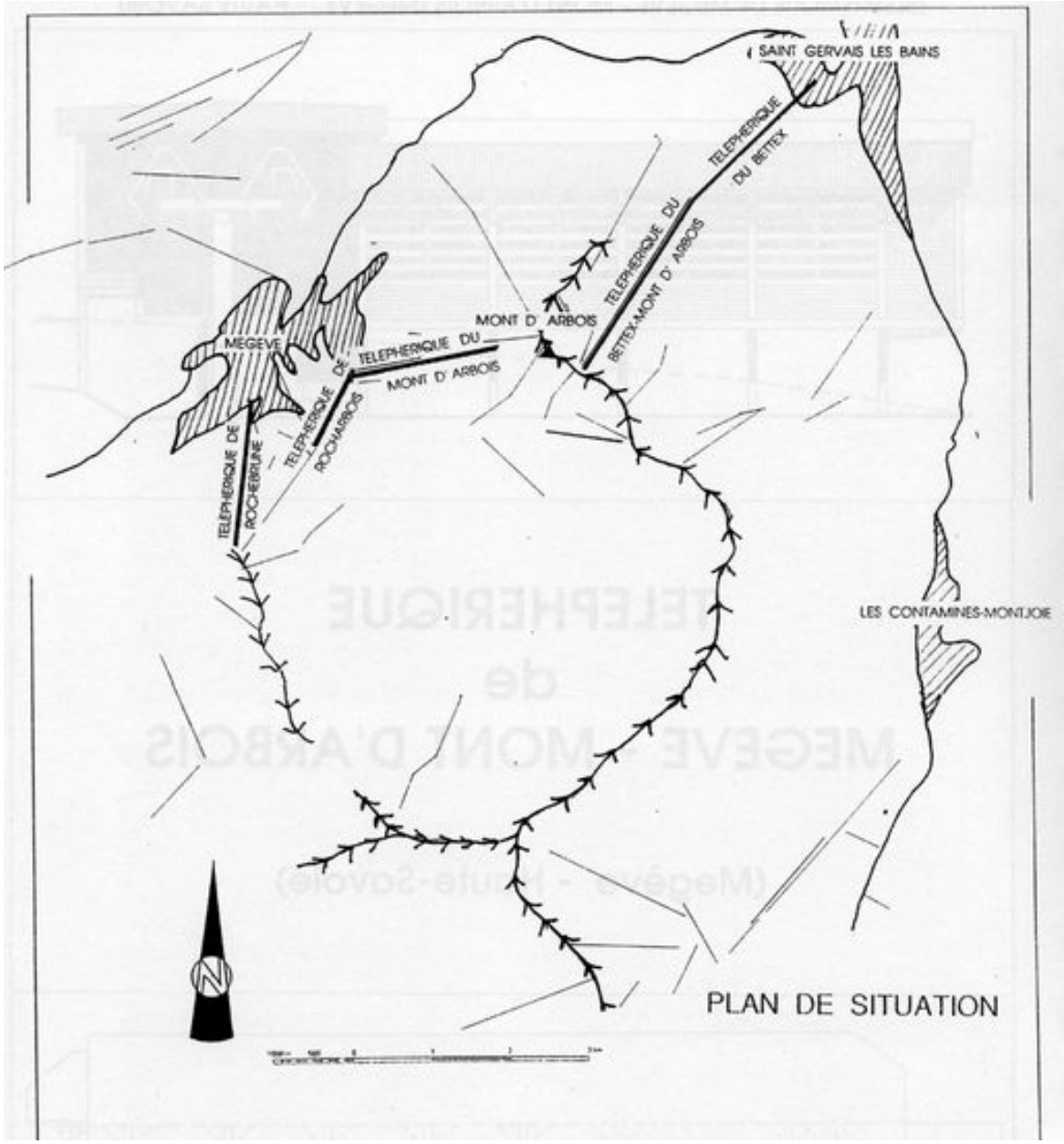
Présentation de l'aire d'étude (IA74002101) Megève
Oeuvre(s) contenue(s) :
Oeuvre(s) en rapport :
Ensemble du génie civil : téléférique, télécabine, remonte-pente (IA74002112) Rhône-Alpes, Haute-Savoie, Megève

Auteur(s) du dossier : Maryannick Chalabi, Jean-François Lyon-Caen
Copyright(s) : © Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel ; © Ecole d'architecture de Grenoble



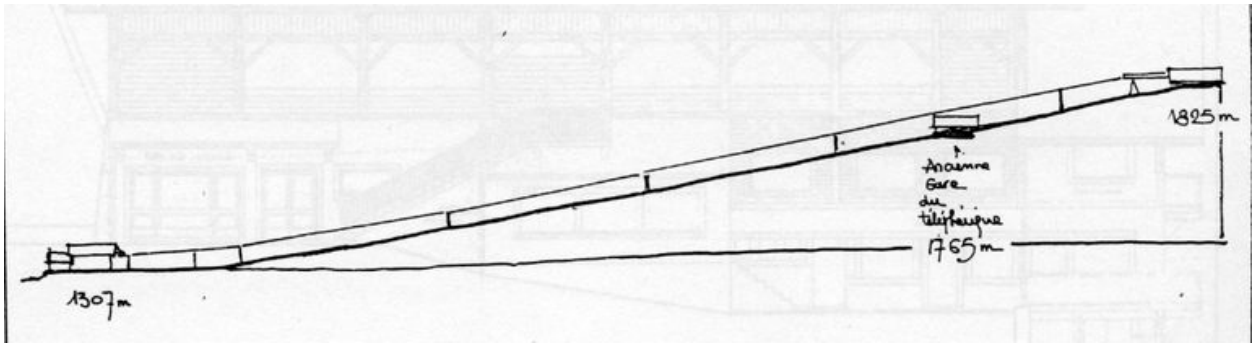
Plan de situation. Extrait de la carte IGN

IVR82_20127403063NUDA
Auteur de l'illustration : André Céréza
Technique de relevé : reprise de fond ; Échelle : 1 : 25000
© IGN
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



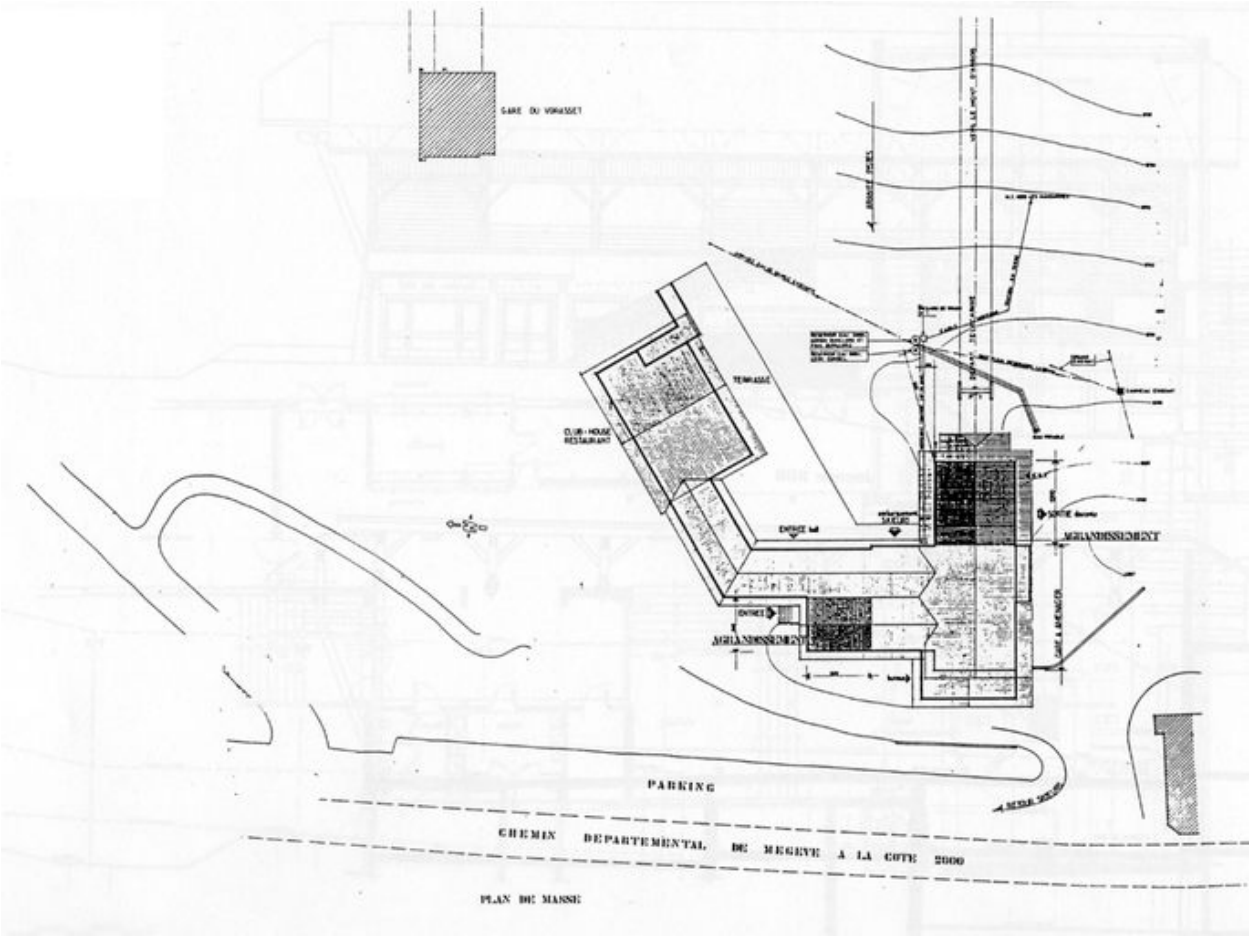
Plan de situation

IVR82_20127401802NUD
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Technique de relevé : reprise de fond ;
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



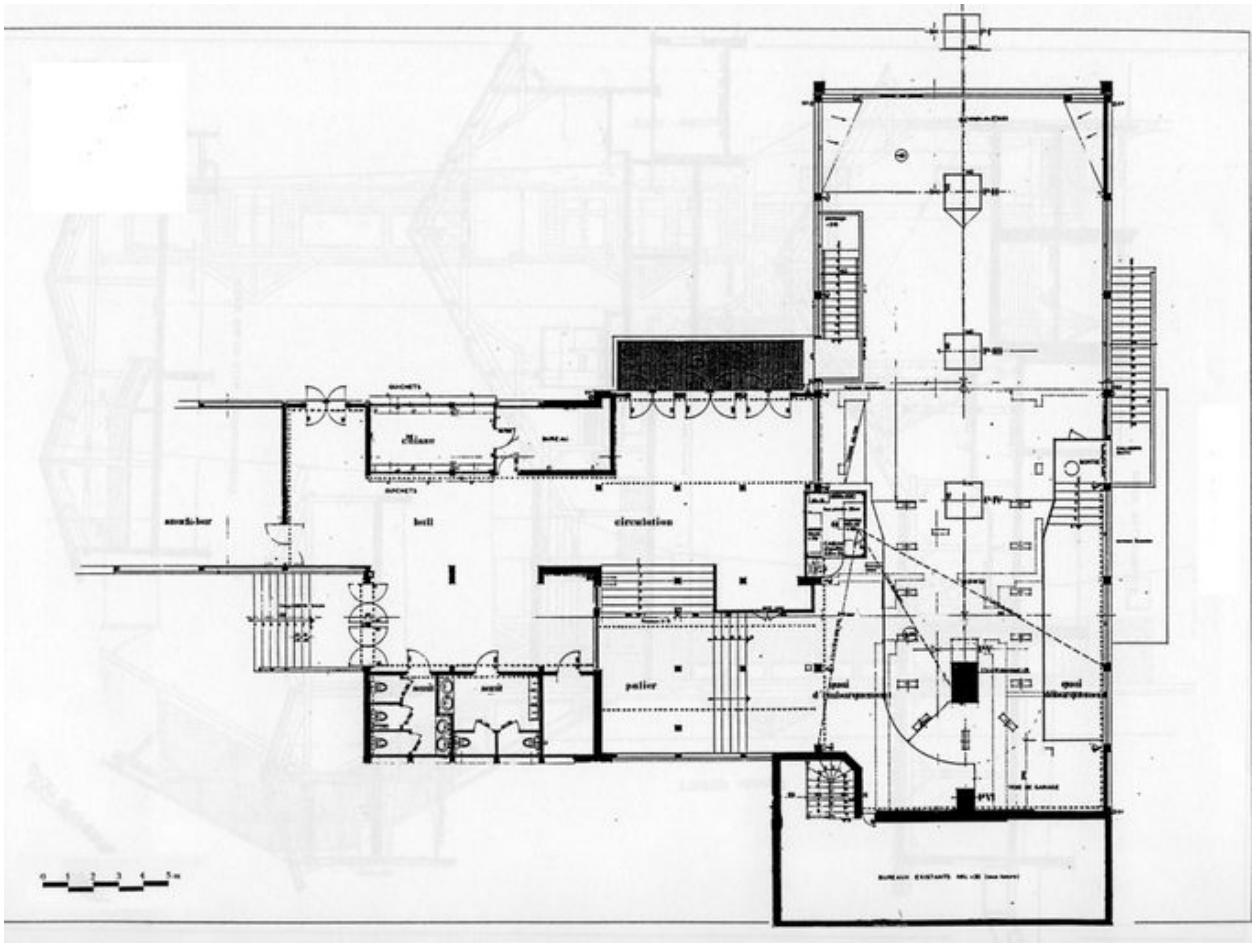
Coupe de principe du dénivélée du téléphérique

IVR82_20127402195NUD
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Technique de relevé : relevé schématique ;
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



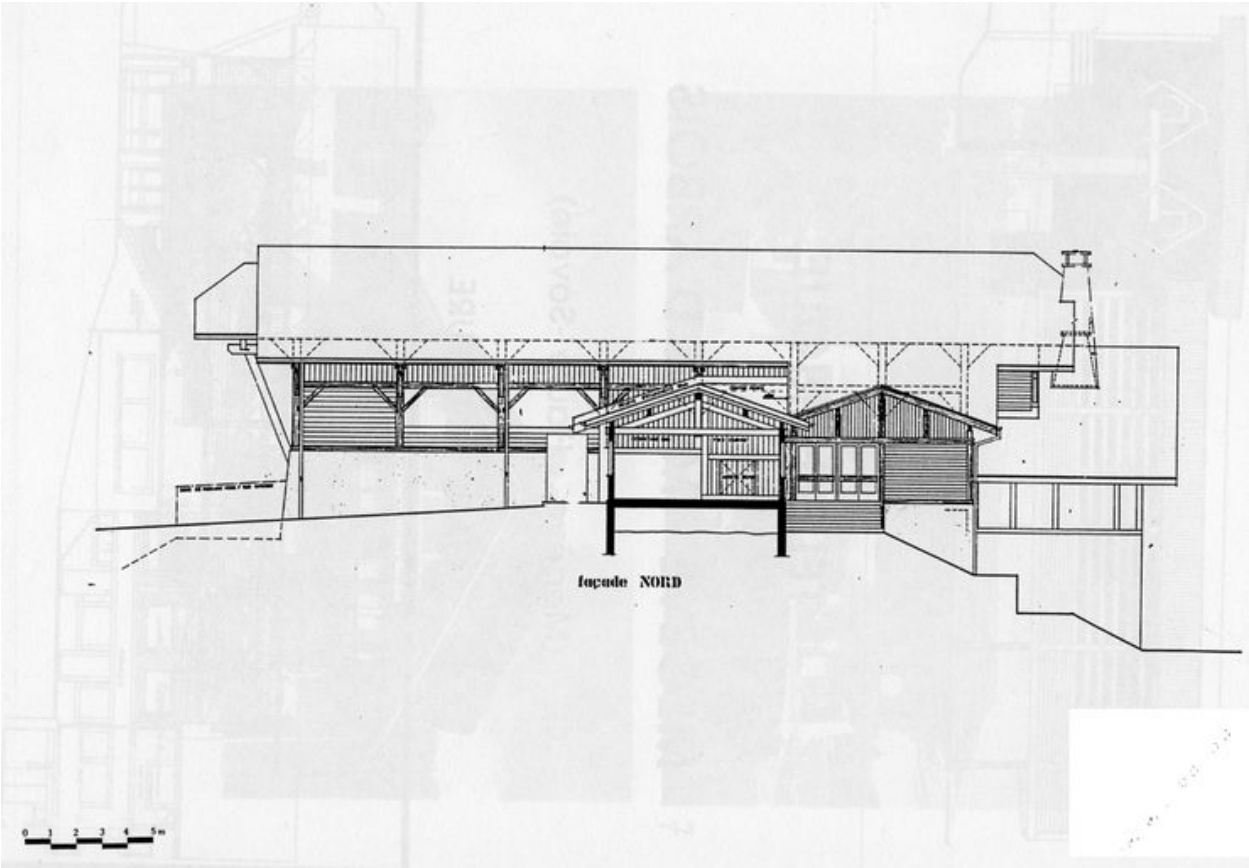
Gare inférieure. Plan masse / [Pierre Duclos, 1985]

IVR82_20127402187NUC
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Auteur du document reproduit : Duclos Pierre (architecte)
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



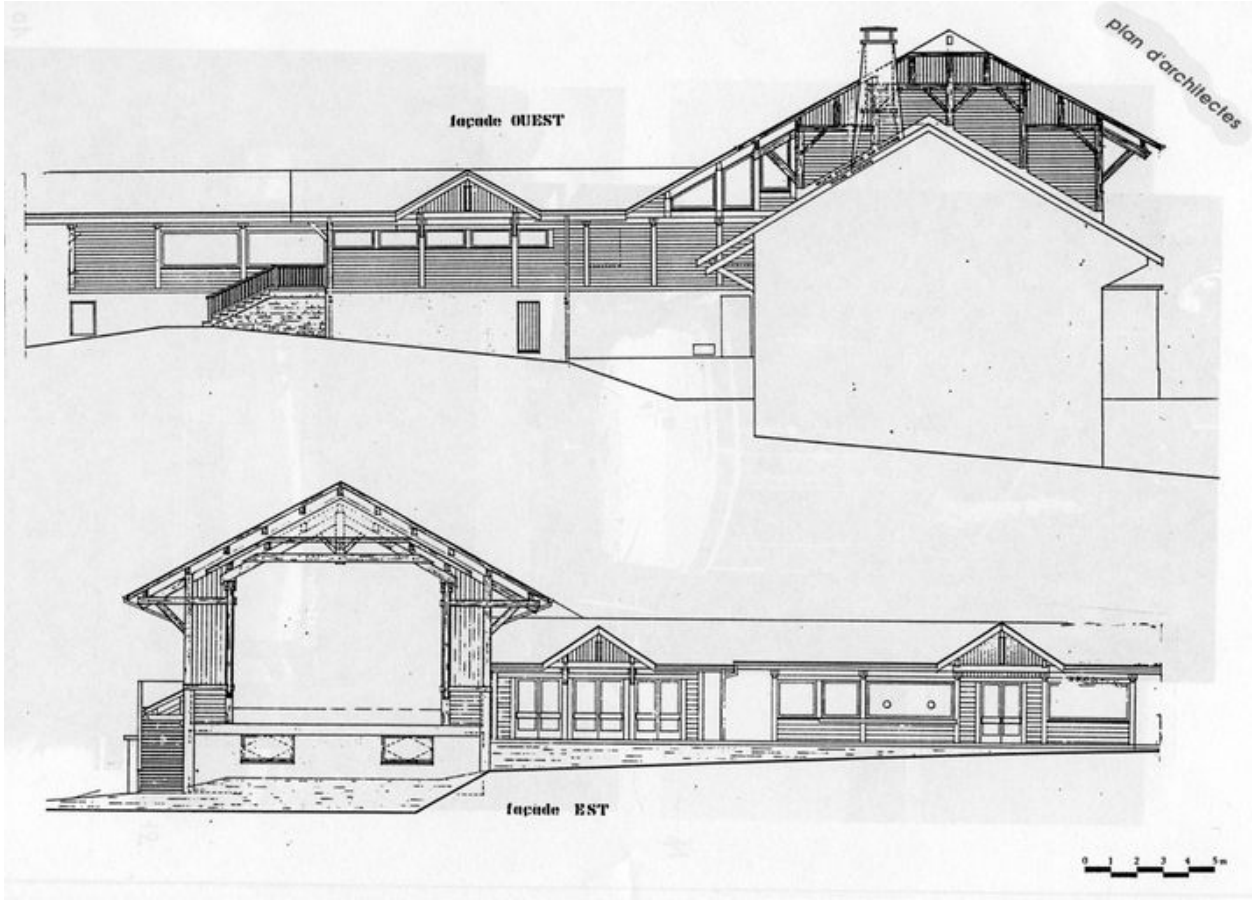
Gare inférieure. Plan au niveau des quais / [Pierre Duclos, 1985]

IVR82_20127402188NUC
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Auteur du document reproduit : Duclos Pierre (architecte)
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



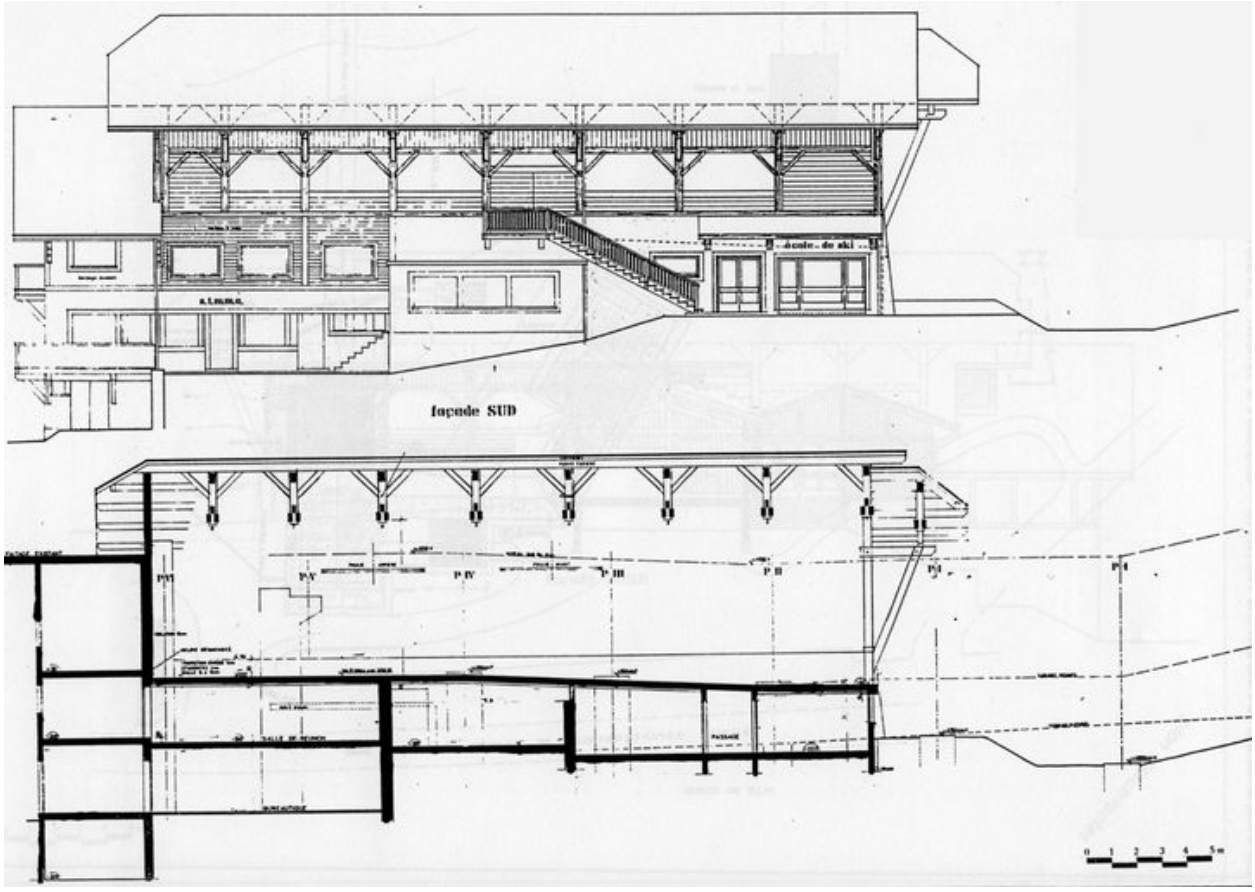
Gare inférieure. Elévation nord / [Pierre Duclos, 1985]

IVR82_20127402189NUC
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Auteur du document reproduit : Duclos Pierre (architecte)
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



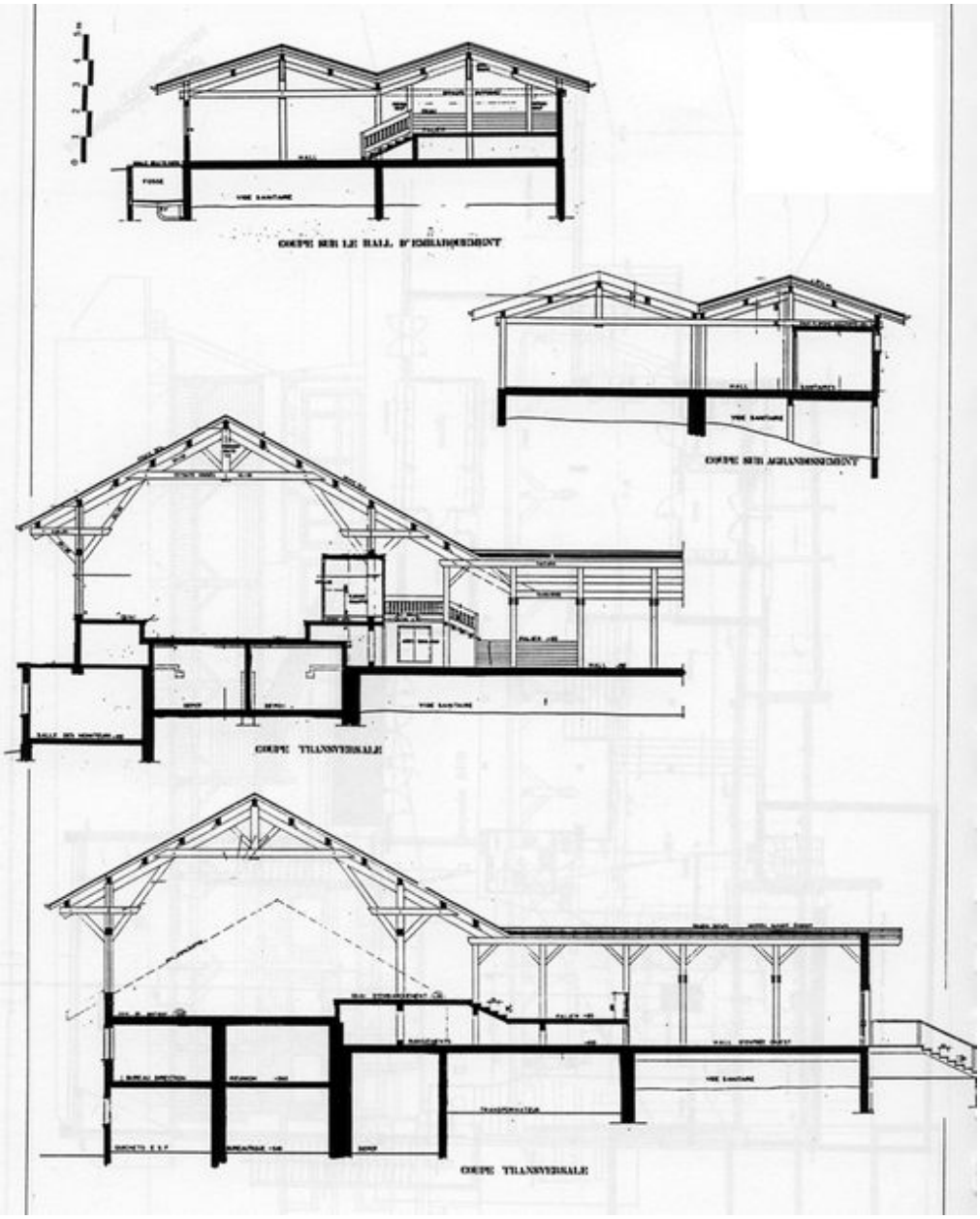
Gare inférieure. Elévation ouest et est / [Pierre Duclos, 1985]

IVR82_20127402190NUC
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Auteur du document reproduit : Duclos Pierre (architecte)
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



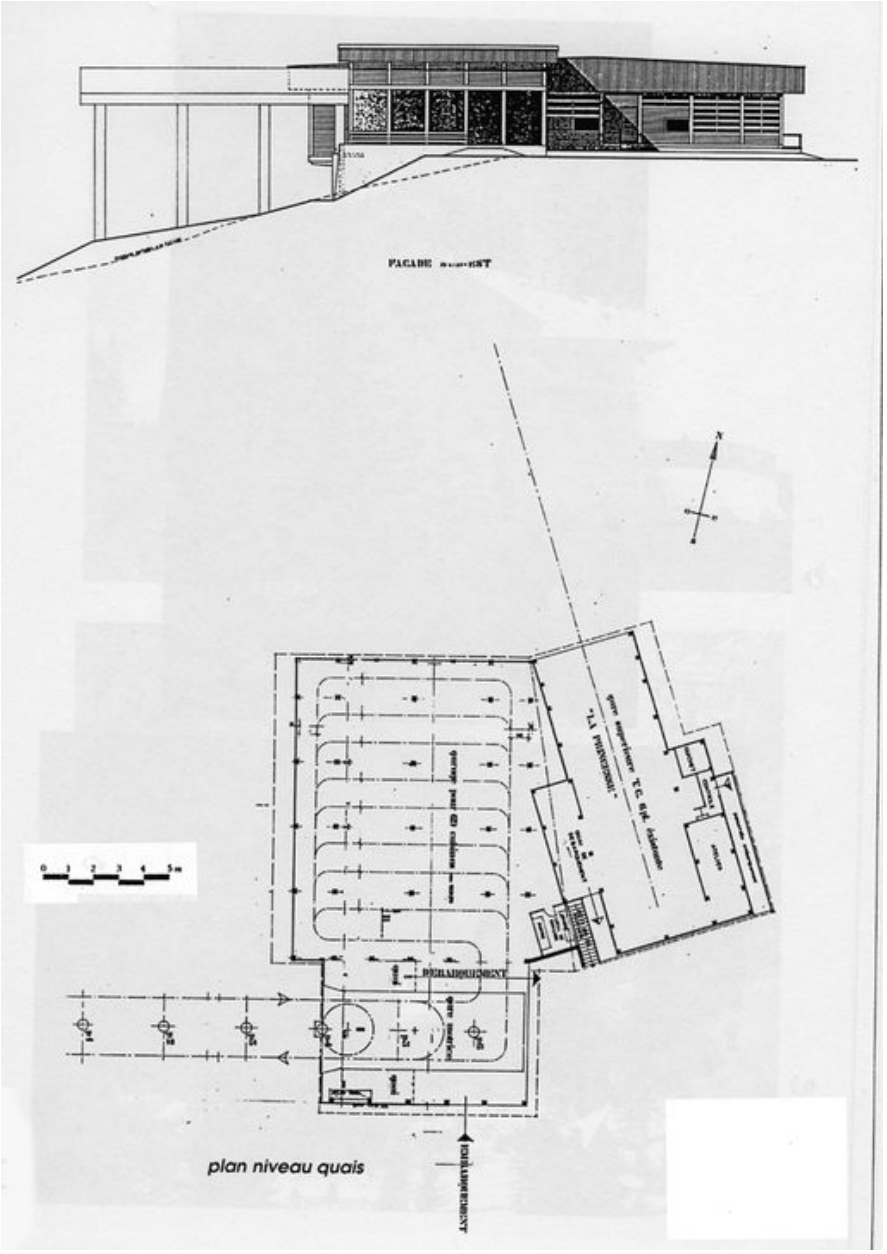
Gare inférieure. Elévation sud et coupe longitudinale / [Pierre Duclos, 1985]

IVR82_20127402191NUC
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Auteur du document reproduit : Duclos Pierre (architecte)
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



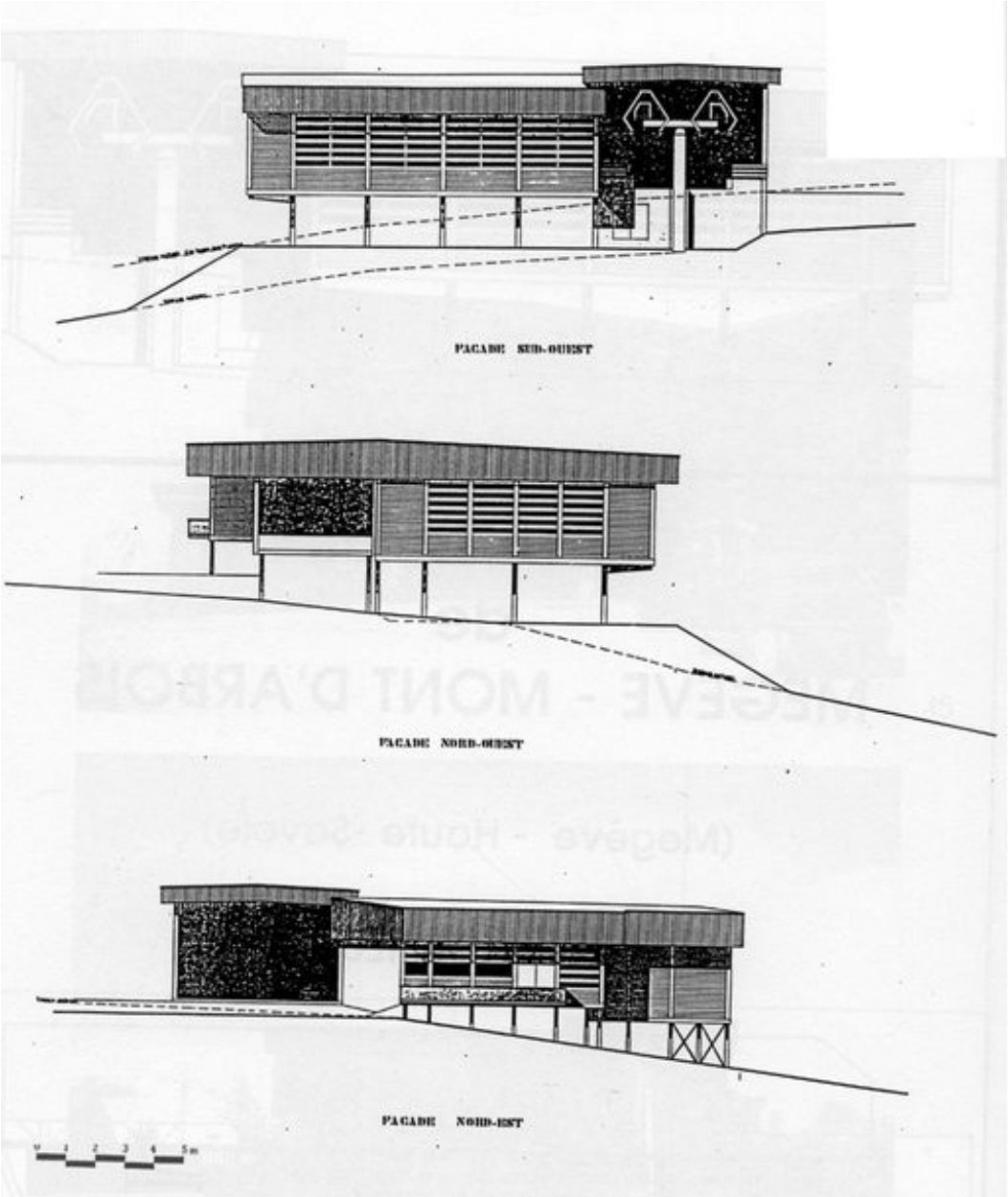
Coupes transversales / [Pierre Duclos, 1985]

IVR82_20127402192NUC
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Auteur du document reproduit : Duclos Pierre (architecte)
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Gare supérieure. Plan au niveau des quais et élévation sud-est / [Pierre Duclos, 1985]

IVR82_20127402194NUC
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Auteur du document reproduit : Duclos Pierre (architecte)
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Gare supérieure. Elévations sud-ouest, nord-ouest et nord-est / [Pierre Duclos, 1985]

IVR82_20127402193NUC
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Auteur du document reproduit : Duclos Pierre (architecte)
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Place du Téléphérique du Mont d'Arbois

IVR82_20127401914NUCA
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Date de prise de vue : 2010
Technique de relevé : relevé manuel ;
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

La gare inférieure du Mont d'Arbois et un pylône du téléphérique

IVR82_20127402073NUCA
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Date de prise de vue : 2010
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation