Auvergne-Rhône-Alpes, Haute-Savoie
Megève

Ensemble du génie civil : téléférique, télécabine, remonte-pente

Références du dossier

Numéro de dossier : IA74002112
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 : ensemble du génie civil
Parties constituantes non étudiées : gare

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en écart
Références cadastrales :

Historique

En 1932, les habitants du Théveley, à 3 kilomètres de Megève, créent le premier Traineau Ski au Mont d'Arbois : un câble et un moteur lui permettait d'accéder en haut de la pente. Le téléphérique de Rochebrune est construit en 1933, suivi l'année suivante de celui du Mont d'Arbois. 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. Dans les années suivantes, plusieurs remonte-pentes viennent équiper tout le versant de Rochebrune et la crête de l'Alpette. Avec la réalisation de la liaison en 1986 entre le versant du Mont d'Arbois et le versant de Rochebrune (téléphérique du Rocharbois), l'équipement a pu être modernisé, notamment avec la construction du télécabine D.M.C. de la Caboche conduisant ainsi directement au sommet de Rochebrune les skieurs qui démarrent depuis le centre de Megève par le télécabine des Chamois.

Période(s) principale(s) : 2e quart 20e siècle

Description

L´équipement mécanique des pentes est engagé avec le téléphérique du Mont d´Arbois en 1934, le téléski de Rochebrune en 1935 et celui de Mont-Joux en 1937. En 1935, les victoires du skieur mégevan Émile Allais assurent la renommée sportive de Megève et en 1939 la première école de ski est créée. La construction de la télécabine du Chamois en 1983 permet de relier le centre du village aux pentes de Rochebrune. En 1985, une télécabine débrayable atteint le sommet du Mont d'Arbois et s'intègre à la gare d'arrivée de la télécabine de la Princesse, réalisée en 1975 et qui 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. Deux ans après, on réalise la liaison entre les versants de Rochebrune et du Mont d'Arbois, par la construction du téléphérique de Rocharbois qui part au niveau de la gare du Mont d'Arbois.

Eléments descriptifs

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété de la commune

Références documentaires

Documents figurés

- **2158. Megève (Hte-Savoie), alt. 1113 m. - Le remonte-pente vers Rochebrune et le Mt Blanc. Carte**
  2158. Megève (Hte-Savoie), alt. 1113 m. - Le remonte-pente vers Rochebrune et le Mt Blanc. Carte postale Cap, cliché Gardet et Garin, milieu XXe siècle (AD Haute-Savoie. 8Fi 92).

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

Liste chronologique des principales remontées mécaniques de Megève
Sources
BALSEINTE, Raymond. **Megève ou la transformation d´une agglomération montagnarde par les sports d´hiver**. *Revue de Géographie alpine*, t. 47, n° 2, 1959, p. 165, 167.
http://remontees-mecaniques.fr/
En 1932, les habitants du Théveley, à 3 kilomètres de Megève, créent le premier Traineau Ski au Mont d'Arbois : un câble et un moteur lui permettait d'accéder en haut de la pente.
Le téléphérique de Rochebrune, construit en 1933, est le premier téléphérique de France à l'usage exclusif de skieurs. Son ouverture est suivie de celles des :
- téléphérique du Mont d´Arbois en 1934 ;
- remonte-pente de Rochebrune en 1935 (départ à 1170 m, arrivée à 1295 m, dénivelé de 125 m et longueur de câble de 550 m ; 510 personnes à l´heure) ;
- téléphérique de Saint-Gervais en 1936 (départ à 800 m, arrivée à 1850 m, dénivelé de 1050 m et longueur de câble de 5200 m ; 230 personnes à l´heure) ;
- remonte-pente du Mont-Joux en 1937 (départ à 1690 m, arrivée à 1955 m, dénivelé de 265 m et longueur de câble de 950 m ; 510 personnes à l´heure) ;
- remonte-pente de Mouillebeau en 1946 (départ à 1265 m, arrivée à 1555 m, dénivelé de 290 m et longueur de câble de 750 m ; 350 personnes à l´heure) ;
- remonte-pente d´Alpette en 1947 (départ à 1615 m, arrivée à 1870 m, dénivelé de 255 m et longueur de câble de 950 m ; 510 personnes à l´heure) ;
- remonte-pente du Mont d´Arbois en 1949 (départ à 1285 m, arrivée à 1455 m, dénivelé de 170 m et longueur de câble de 850 m ; 275 personnes à l´heure) ;
- remonte-pente de la Croix en 1949 (départ à 1500 m, arrivée à 1850 m (commune de Saint-Gervais), dénivelé de 350 m et longueur de câble de 1050 m ; 470 personnes à l´heure) ;
- télécabine du Mont Jaillet en 1952 (départ à 1120 m, arrivée à 1580 m, dénivelé de 460 m et longueur de câble de 1600 m ; 240 personnes à l´heure) ;
- remonte-pente du Jaillet en 1952 (départ à 1120 m, arrivée à 1200 m, dénivelé de 80 m et longueur de câble de 350 m ; 250 personnes à l´heure) ;
- fil-neige d´Arbon en 1952 (départ à 1120 m, arrivée à 1190 m, dénivelé de 70 m et longueur de câble de 200 m ; 220 personnes à l´heure) ;
- remonte-pente de Communailles en 1953 (départ à 1300 m, arrivée à 1500 m (commune de Saint-Gervais), dénivelé de 200 m et longueur de câble de 900 m ; 470 personnes à l´heure) ;
- remonte-pente du Christommet en 1954 (départ à 1400 m, arrivée à 1820 m, dénivelé de 420 m et longueur de câble de 1650 m ; 400 personnes à l´heure) ;
- remonte-pente de la Croix de Salles en 1954 (départ à 1400 m, arrivée à 1700 m, dénivelé de 300 m et longueur de câble de 1130 m ; 400 personnes à l´heure) ;
- remonte-pente de Super Megève en 1955 (départ à 1800 m, arrivée à 1870 m, dénivelé de 70 m et longueur de câble de 250 m ; 350 personnes à l´heure) ;
- téléski à perche découpable du Petit Vorasset en 1960, constructeur Poma (départ à 1290 m, arrivée à 1451 m, dénivelé de 161 m et longueur de câble de 800 m) ;

- téléski à perche découpable du Grand Vorasset en 1960, constructeur Poma (départ à 1294 m, arrivée à 1771 m, dénivelé de 477 m et longueur de câble de 1350 m) ;
- téléski à perche découpable des Débutants en 1960 (départ à 1290 m, arrivée à 1359 m, dénivelé de 69 m et longueur de câble de 525 m) ;
- téléski à perche découpable du Coin en 1968, constructeur Poma (départ à 1113 m, arrivée à 1249 m, dénivelé de 136 m et longueur de câble de 325 m) ;
- téléski à perche découpable du Tour en 1969, constructeur Poma (départ à 1349 m, arrivée à 1522 m, dénivelé de 173 m et longueur de câble de 750 m) ;
- téléski à perche découpable de Bariaz en 1972 (départ à 1496 m, arrivée à 1550 m, dénivelé de 54 m et longueur de câble de 450 m) ;
- téléski à perche découpable des Etudiants en 1970, constructeur Poma (départ à 1488 m, arrivée à 1835 m, dénivelé de 347 m et longueur de câble de 1100 m) ;
- téléski à perche découpable de la Piste du Village en 1975 (départ à 1343 m, arrivée à 1409 m, dénivelé de 66 m et longueur de câble de 250 m) ;
- télécabine de la Princesse en 1975 (départ à 1300 m, arrivée à 1701 m, dénivelé de 401 m et longueur de câble de 1725 m ; 3000 personnes/heure;
- rénovation du téléphérique de Rochebrune en 1976 ;
- téléski à perche découpable de Jardineige en 1976 (départ à 1300 m, arrivée à 1323 m, dénivelé de 23 m et longueur de câble de 200 m) ;
- téléphérique de Rocharbois en 1977 ;
- nouvelle télécabine débrayable du Jaillet de 6 places en 1978, constructeur Poma (1500 personnes à l´heure) ;
- téléski à perche découpable de la Croix des Salles en 1980, constructeur Poma (départ à 1542 m, arrivée à 1697 m, dénivelé de 155 m et longueur de câble de 681 m ; 900 personnes à l´heure) ;
- téléski à perche découpable des Sept Nains en 1980, constructeur Poma (départ à 1547 m, arrivée à 1609 m, dénivelé de 62 m et longueur de câble de 309 m ; 820 personnes à l´heure) ;
- télécabine du Chamois reliant directement le centre du village au domaine skiable en 1983 ;
- téléski à perche découpable du Moutely en 1983 (départ à 1229 m, arrivée à 1310 m, dénivelé de 81 m et longueur de câble de 375 m) ;
- téléski à perche découpable des Lanchettes en 1984, constructeur Montagner (départ à 1505 m, arrivée à 1892 m, dénivelé de 387 m et longueur de câble de 1525 m) ;
- le téléphérique du Mont d´Arbois est remplacé par une télécabine débrayable construite par les établissements Pomagalski de Grenoble en 1985 (2600 personnes/heure) ;
- télésiège à pinces fixes du Prellet de 3 places en 1985, constructeur Poma (départ à 1125 m, arrivée à 1285 m, dénivelé de 96 m et longueur de câble de 380 m ; 1200 personnes/heure) ;
- téléski à perche découpable de Rochefort en 1985, constructeur Poma (départ à 1680 m, arrivée à 1892 m, dénivelé de 212 m et longueur de câble de 625 m) ;
- téléphérique Rocharbois, téléphérique horizontal, construit par les Ets Pomagalski de Grenoble, suivant une conception générale de l´ingénieur Denis Creissels de Grenoble, cabine dessinée par le designer Yann Misson, en 1986, assurant la liaison Rochebrune Mont d´Arbois (1200 personnes/heure) ;
- télésiège débrayable Idéal Sport en 1987, constructeur Poma (départ à 1488 m, arrivée à 1800 m, dénivelé de 312 m et longueur de câble de 1375 m ; 2400 personnes/heure) ;
- télécabine de la Caboche en 1989, constructeur Poma (départ à 1300 m, arrivée à 1701 m, dénivelé de 401 m et longueur de câble de 1725 m ; 3000 personnes/heure) ;
- télésiège débrayable de Petite Fontaine en 1990, constructeur Poma (départ à 1391 m, arrivée à 1871 m, dénivelé de 480 m et longueur de câble de 1950 m ; 2400 personnes/heure) ;
- télésiège à pinces fixes des Jardins en 1990, constructeur Poma (départ à 1540 m, arrivée à 1869 m, dénivelé de 329 m et longueur de câble de 1500 m ; 2400 personnes/heure) ;
- téléski à perche découpable de Cabochon en 1992, constructeur Poma (départ à 1284 m, arrivée à 1322 m, dénivelé de 38 m et longueur de câble de 350 m) ;
- télésiège à pinces fixes de Côte 2000 en 1993, constructeur Poma (départ à 1669 m, arrivée à 2014 m, dénivelé de 345 m et longueur de câble de 950 m ; 1600 personnes/heure) ;
- télésiège à pinces fixes de Radaz en 1996, constructeur Leitner (départ à 1505 m, arrivée à 1775 m, dénivelé de 270 m et longueur de câble de 1067 m ; 2034 personnes/heure) ;
- télésiège à pinces fixes des Grands Champs en 1996, constructeur Leitner (départ à 1175 m, arrivée à 1328 m, dénivelé de 153 m et longueur de câble de 797 m ; 2400 personnes/heure) ;
- télésiège à pinces fixes de Petit Rochebrune en 1996, constructeur Leitner (départ à 1153 m, arrivée à 1221 m, dénivelé de 68 m et longueur de câble de 434 m ; 2400 personnes/heure) ;
- reconstruction de la télécabine de la Princesse 1 en 2002, constructeur Poma (2 800 personnes/heure) ;
- nouveau télésiège débrayable de 6 places du Christomet en 2004, constructeur Poma (2400 personnes à l´heure) ;
- nouveau téléphérique de Rochebrune en 2004 ;

- télésiège à pinces fixes des Prés en 2004, constructeur Poma (départ à 1413 m, arrivée à 1757 m, dénivelé de 344 m et longueur de câble de 1210 m ; 2400 personnes à l´heure) ;
- réaménagement du secteur de l´Alpette et installation d´un nouveau télésiège débrayable de 6 places en 2005 ; constructeur Leitner ;

Annexe 2

I. LE TÉLÉPHÉRIQUE DE ROCHARBOIS

1 - Situation

Le téléphérique de Rocharbois est mis en service le 8 février 1986. Il s'agit d'un téléphérique horizontal qui est destiné à relier le massif de Rochebrune à celui du Mont-d'Arbois, séparé depuis le commencement de leur exploitation, plus de cinquante ans auparavant (téléphérique de Rochebrune en 1933 et téléphérique du Mont d'Arbois en 1934), par le vallon du Planay. C'est donc un appareil de liaison qui met en communication deux réseaux importants de remontées mécaniques, permettant enfin aux skieurs évoluant sur l'un des deux massifs de se rendre sur le massif «d'en face».
Du coté du Mont d'Arbois le départ est à proximité immédiate de la gare de départ du télécabine débrayable du Mont-d'Arbois (qui a remplacé deux ans auparavant en 1984, l'ancien téléphérique du Mont d'Arbois). Du coté de Rochebrune, la gare est associée avec la gare d'arrivée du télécabine des Chamois qui monte depuis le centre de Megève et qui sera prolongé trois ans plus lard en 1989 par le télécabine débrayable D.M.C. de la Caboche qui monte jusqu'au sommet de Rochebrune. La mise en oeuvre de ce téléphérique n'a été possible que par la création de la Société d'Economie Mixte Rocharbois qui regroupe autour de la Commune de Megève les deux sociétés exploitantes chacune son versant : la Société du Téléphérique du Massif du Mont-Blanc (S.T.M.M.B.) pour le coté Rochebrune et la Société du Téléphérique de Megève Mont-d'Arbois (S.T.M.M.A.) pour le coté Mont-d'Arbois.

2 - Fréquentation

Hiver

Le téléphérique est destiné uniquement à la liaison hivernale des domaines skiables de Rochebrune et du Mont d'Arbois. Mais en reliant Rochebrune au Mont d'Arbois, lui même relié depuis l'origine au domaine de Saint-Gervais, ce sont plus de 200 kilomètres de pistes et plus de 75 remontées mécaniques qui sont offertes aux skieurs, skis aux pieds et avec un forfait commun. Enfin cette réalisation permet aux skieurs de ne plus emprunter leurs voitures pour accéder à l'un ou l'autre des deux massifs.

Été

Le téléphérique ne fonctionne pas pendant la saison d'été.

3 - Caractéristiques de l'appareil

La dénivelée du téléphérique est de 20 mètres seulement, démarrant à la cote 1290 mètres d'altitude côté Rocharbois et conduisant à la gare de la Caboche à l'altitude de 1310 mètres.
La longueur du câble est de 1040 mètres, porté par cinq pylônes métalliques en forme de V, d'une hauteur variable entre 16 et 22 mètres.
Le téléphérique est construit par les établissements Pomagalski (Grenoble) suivant une conception générale établie par l'ingénieur Denis Creissels (Grenoble). Il s'agit d'un téléphérique double mono-câble, mais le câble est unique et forme une double boucle. Les véhicules sont fixés sur les câbles qui sont, sur une même voie, très écartés. Cette solution permet ainsi de mettre en place la cabine sans béquille de suspension. Les véhicules sont directement pendus aux câbles, donnant l'impression "d'un train roulant sur des rails ultra-minces"(l). Cela permet aussi de réaliser des gares de hauteur minimum. Les deux véhicules sont composés chacun de trois modules de 25 passagers, chaque véhicule pouvant transporter 75 voyageurs. Chaque module est indépendant l'un de l'autre et ils ne communiquent pas entre eux. Ils sont reliés par quatre bielles latérales et la distance entre modules est telle qu'à l'horizontale, en gare, les portes coulissantes puissent s'ouvrir sans que celles d'un module masquent l'ouverture du module voisin (d'après Yann Misson.**Le Rocharbois vu par son designer** in *Aménagement et Montagne*, n° 57, avril-mai 1986, p. 40). Les cabines sont conçues par le bureau d'études Denis Creissels et dessinées par le designer Yann Misson. Leur structure est directement dérivée de celle des cabines conçues par le même designer lors de la transformation du téléphérique des Grandes Platières en télécabine débrayable D.M.C. réalisée un an auparavant en 1985. Mais l'allure générale se rapproche de celle d'un véhicule de métro ou de chemin de fer (chaque véhicule est équipé de phares et de rétroviseurs) en raison de son gabarit allongé et de sa disposition posée sur les câbles et non plus suspendue comme le sont les cabines de téléphériques ou de télécabines. La structure est minimum privilégiant ainsi une forme simple et une allure panoramique des surfaces vitrées importantes. "Les grands pare-brises sont conçus à pentes inversés, offrant ainsi double avantage d'une plus grande largeur aux épaules et des parois moins exposées aux souillures des eaux de ruissellement" (d'après notice technique de D.C.S.A.). Chaque véhicule forme un ensemble grâce à l'emploi d'une même couleur homogène gris foncé (plexi glass teinté et structure métallique peinte), rythmée seulement par deux panneaux blancs qui masquent les raccords entre les modules.

4 - La gare aval

Implantation

La gare de départ a été construite à proximité immédiate de la nouvelle gare de la télécabine débrayable du Mont d´Arbois. Mais les bâtiments ne sont pas communs et sont encore séparés par une petite ruelle. La gare est directement accessible par les skieurs qui arrivent depuis les pentes du Mont d'Arbois, et leur entrée s'effectue par un espace étroit et disposé à l'écart de la vaste «grenouillère» du Mont d'Arbois. La gare surplombe de près de 10 mètres la voie de desserte du hameau du Thélevey, mais son implantation en retrait de la falaise rocheuse, la masque à la vue des passants. Aucun parking particulier n'est nécessaire pour cette installation.

Architecture

L'ensemble des parties mécaniques, des quais d'embarquement et des aires d'attente, est couvert par une vaste charpente en bois posée sur un soubassement en béton. Le bâtiment est ainsi totalement indépendant des parties mécaniques. Chaque gare comporte trois quais : l'embarquement s'effectue au centre de la gare alternativement d'un côté puis de l'autre, et la sortie s'effectue sur des quais placés latéralement.

Il s'agit d'un volume compact couvert par une toiture à deux versants et fait de fermes en bois largement dimensionnées. Les parois sont occultées partiellement par des pièces de bois placées horizontalement, en feuillure entre les poteaux. De vastes baies sont laissées libre pour la pénétration de la lumière et la vision sur l'aval. L'accès se fait par un passage également ouvert. C'est 1'absence de suspente pour les véhicules, qui permet de réaliser des gares très basses et par conséquent beaucoup plus compactes que les gares habituelles. Il s'agit donc d'une sorte de préau régulier, auquel a été imprimé un léger renflement sur l'aval, exprimant sans doute ainsi de façon très modeste, une direction privilégiée. C'est l'architecte Pierre Duclos, également auteur de la rénovation de la gare de la télécabine du Mont d'Arbois, qui réalise ces gares.

L'ensemble est relativement cohérent et correspond à une volonté d'intégration totale de ces équipements parmi les autres constructions en camouflant au maximum les parties mécaniques sous des constructions néo savoyardes.

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 du téléphérique a été construite au lieu dit Le Crétet à proximité immédiate de l'arrivée de la télécabine des Chamois qui remonte les skieurs depuis le centre de Megève jusque sur le versant de Rochebrune. Depuis la réalisation du téléphérique de Rochebrune, le télésiège de la Caboche a été remplacé par une télécabine débrayable dont la gare de départ est connectée avec celle de la gare d'arrivée de la télécabine des Chamois. Il s'agit là d'un véritable échangeur pour skieurs dans lequel la gare du téléphérique de Rochebrune reste en partie extérieur, même si elle se trouve accolée.

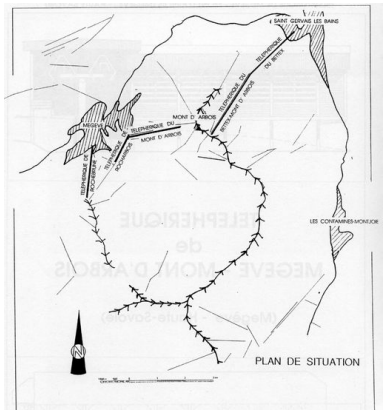
Architecture

La gare n'est pas encore couverte, et les mécaniques restent à l'air libre. Un projet de gare conçu sur le même principe que celle de la gare inférieure par le même architecte n'a toujours pas été réalisé, et le sera au cours de la réalisation de la gare de la Caboche.

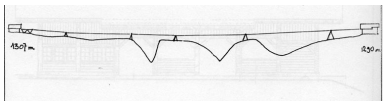
6 - Fiche technique

Départ : 1290 m
Arrivée: 1 307 m
Dénivelée : 17 m
Date de construction : 1985-1986
Mise en service : 8 février 1986
Maître d´ouvrage : SEM Rocharbois (siège social Mairie de Mégève)
Constructeur : Pomagalski (Fontaine, Isère)
Ingénieur téléphérique : Cabinet Creissels, 43 boulevard des Alpes, Meylan (Isère)
Architecte : Pierre Duclos, architecte DPLG
Conception cabines : Cabinet Creissels ; design Yann Misson
Exploitant : Société des Téléphériques du massif du Mont Blanc (S.T.M.M.B.)
État actuel : en fonction
Longueur : 1 042 m.
Portée : 6
Vitesse : 5 m/s
Puissance : Moteur 202 CV, moteur de secours 36 CV
Capacité cabine : 60 voyageurs (véhicule constitué de 3 modules de 20 personnes)
Débit : 1 200 personnes/heure
Énergie : Électrique
Emplacement des moteurs : gare supérieure

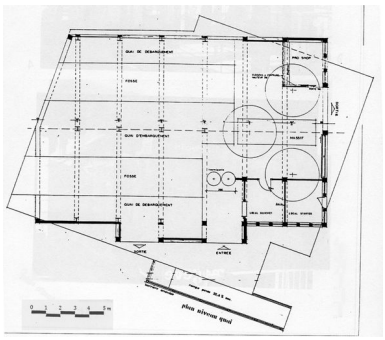
Illustrations



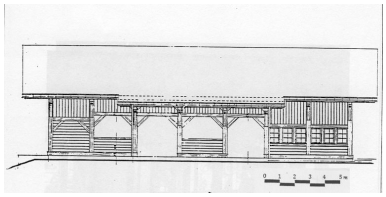
Plan de localisation des téléphériques, télécabines et remonte-pente
Dess. Jean-François Lyon-Caen
IVR82_20127401802NUD



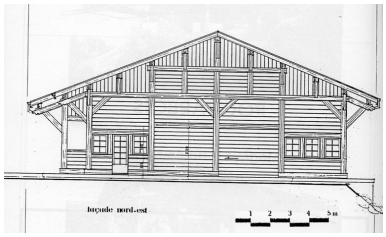
Coupe de principe du téléphérique de Rocharbois
Dess. Jean-François Lyon-Caen
IVR82_20127402196NUD



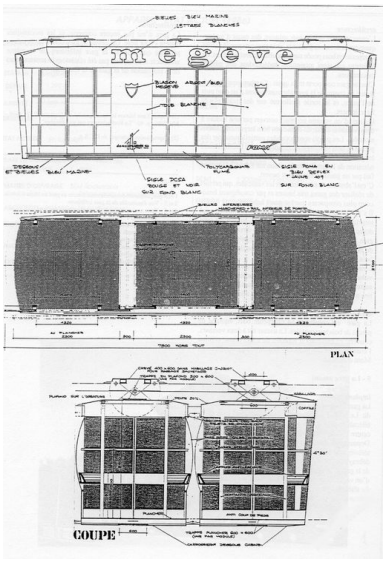
Téléphérique de Rocharbois. Plan de la gare inférieure au niveau des quais / [Pierre Duclos, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Duclos Pierre (architecte)
IVR82_20127402197NUC



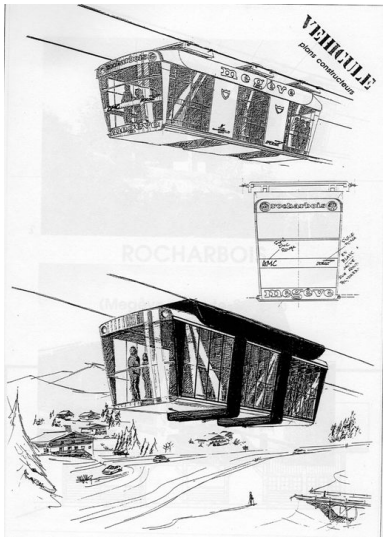
Téléphérique de Rocharbois. Elévation principale de la gare inférieure / [Pierre Duclos, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Duclos Pierre (architecte)
IVR82_20127402198NUC



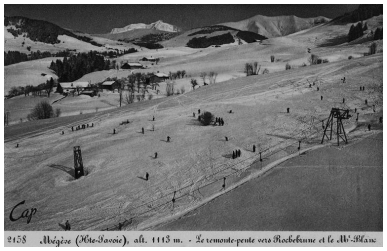
Téléphérique de Rocharbois. Elévation nord-est de la gare inférieure / [Pierre Duclos, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Duclos Pierre (architecte)
IVR82_20127402199NUC



Téléphérique de Rocharbois. Plan, coupe, élévation des cabines / [Yann Misson, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen, Autr. Creissels Denis (ingénieur), Autr. Misson Yann (dessinateur)
IVR82_20127402200NUC



Téléphérique de Rocharbois. Vues perspectives des cabines / [Yann Misson, 1985]
Phot. Jean-François Lyon-Caen,
Autr. Creissels Denis (ingénieur),
Autr. Misson Yann (dessinateur)
IVR82_20127402201NUC



Le remonte-pente vers Rochebrune et le Mt Blanc. Carte postale Cap, cliché Gardet et Garin, milieu XXe siècle (AD Haute-Savoie. 8Fi 92).
Phot. Eric Dessert
IVR82_20117400203NUCB

Rochebrune. Câble à lait et/ ou à bois. La cabine supérieure
Phot. Eric Dessert
IVR82_20107401533NUCA

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. La cabine
Phot. Jean-François Lyon-Caen
IVR82_20127402072NUCA

Rochebrune. Câble à lait et/ ou à bois. La cabine supérieure
Phot. Eric Dessert
IVR82_20107401527NUCA

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. Le câble et le ponton d'arrivée
Phot. Eric Dessert
IVR82_20107401529NUCA

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. Un pylône
Phot. Eric Dessert
IVR82_20107401530NUCA

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. Un pylône
Phot. Eric Dessert
IVR82_20107401531NUCA

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. Un pylône
Phot. Eric Dessert
IVR82_20107401532NUCA

Rochebrune. Le remonte-pente et la gare inférieure du téléphérique, vus depuis le sud
Phot. Eric Dessert
IVR82_20107401560NUCA

Le remonte-pente de Rochebrune, vue depuis le sud
Phot. Eric Dessert
IVR82_20107401561NUCA

Rochebrune. La ligne du téléphérique et celle du remonte-pente au-dessous
Phot. Eric Dessert
IVR82_20107401564NUCA

Remonte-pente de Rochebrune. La station inférieure
Phot. Jean-François Lyon-Caen
IVR82_20127401810NUCA

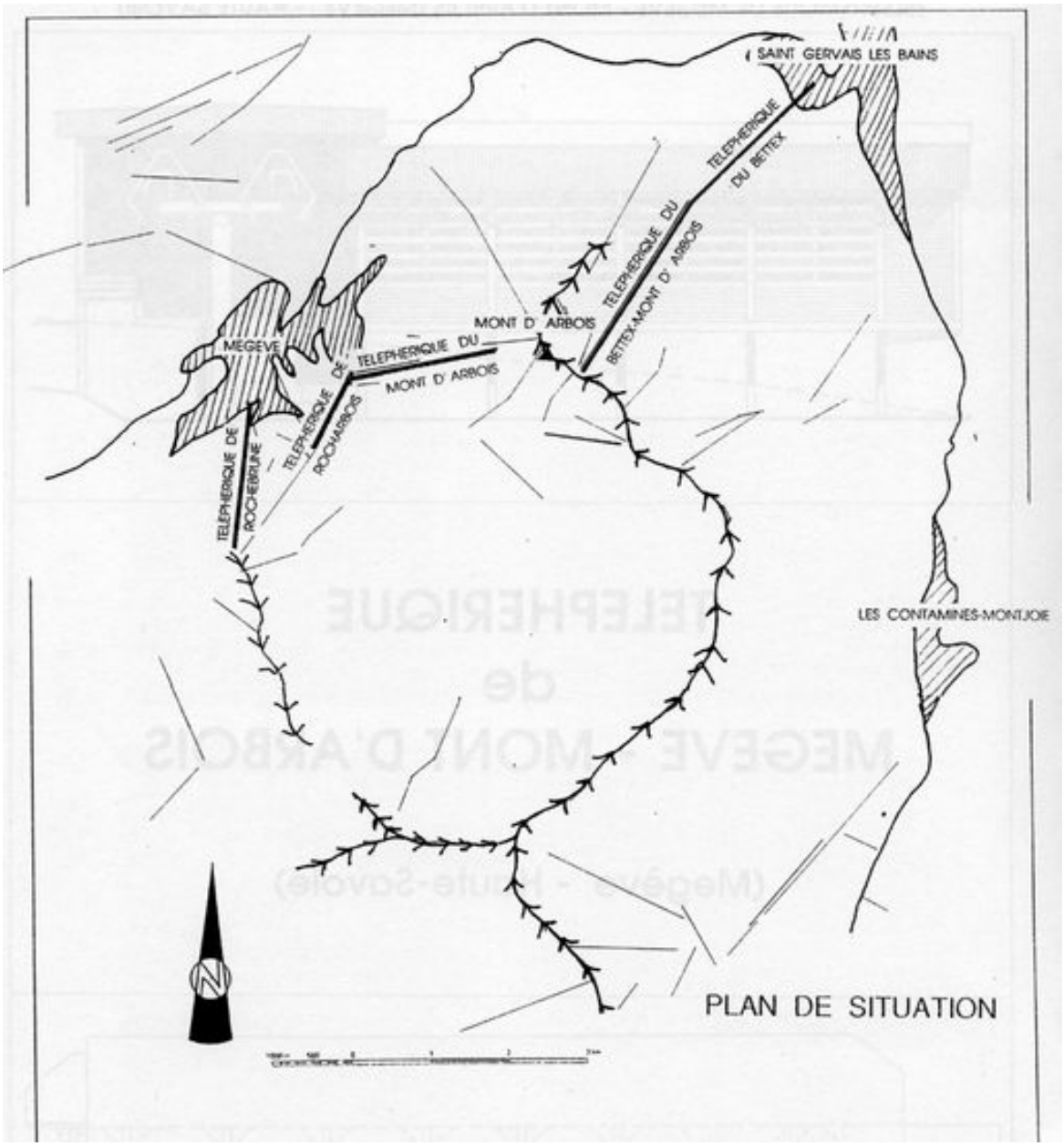
Le remonte-pente de Rochebrune vu depuis un pylône du téléphérique
Phot. Eric Dessert
IVR82_20107401551NUCA

Le télécabine de la Caboche
Phot. Jean-François Lyon-Caen
IVR82_20127402074NUCA

Dossiers liés

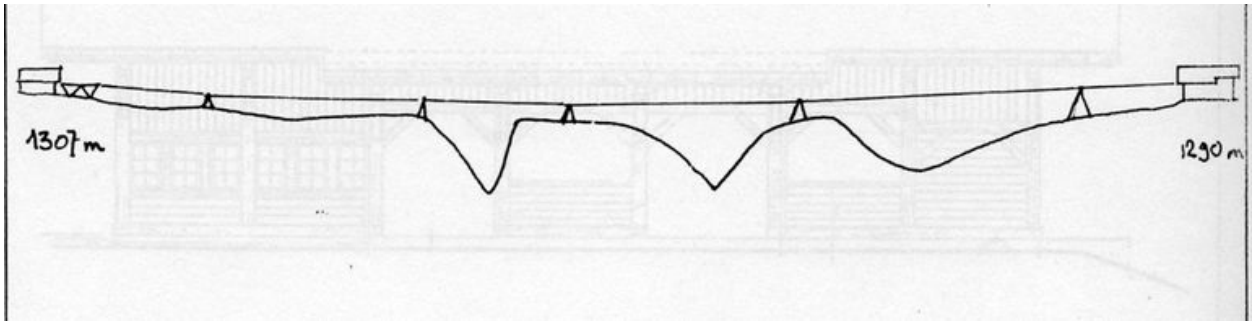
Dossiers de synthèse :
Présentation de l'aire d'étude (IA74002101) Megève
Oeuvre(s) contenue(s) :
Oeuvre(s) en rapport :
Téléférique de Rochebrune (IA74000009) Megève, Rochebrune
Téléférique du Mont d'Arbois (IA74002118) Megève, le Théveley

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



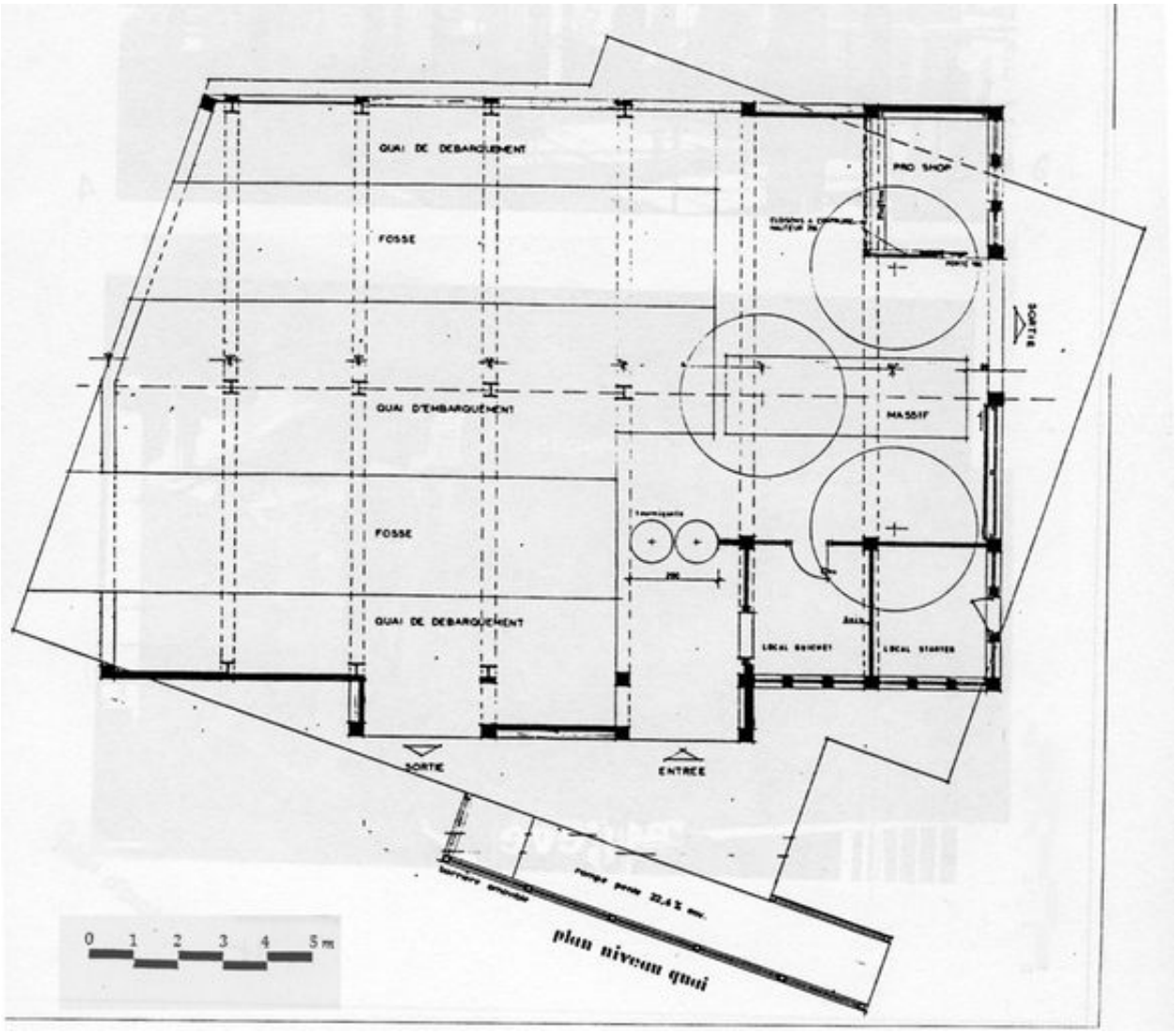
Plan de localisation des téléphériques, télécabines et remonte-pente

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



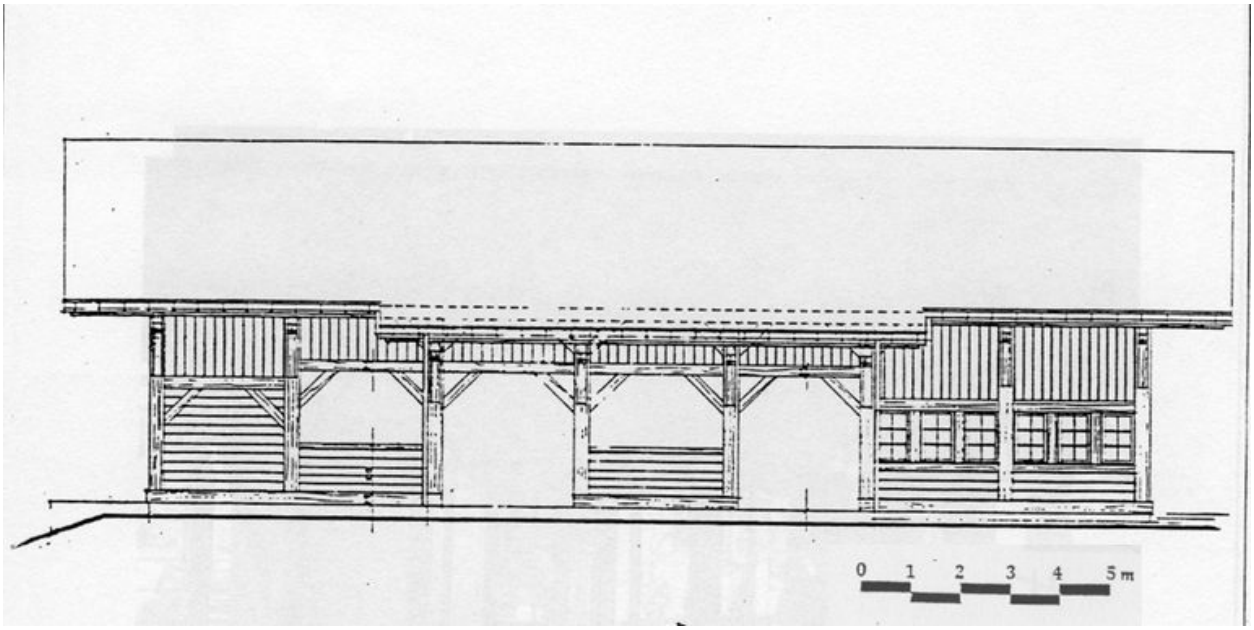
Coupe de principe du téléphérique de Rocharbois

IVR82_20127402196NUD
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



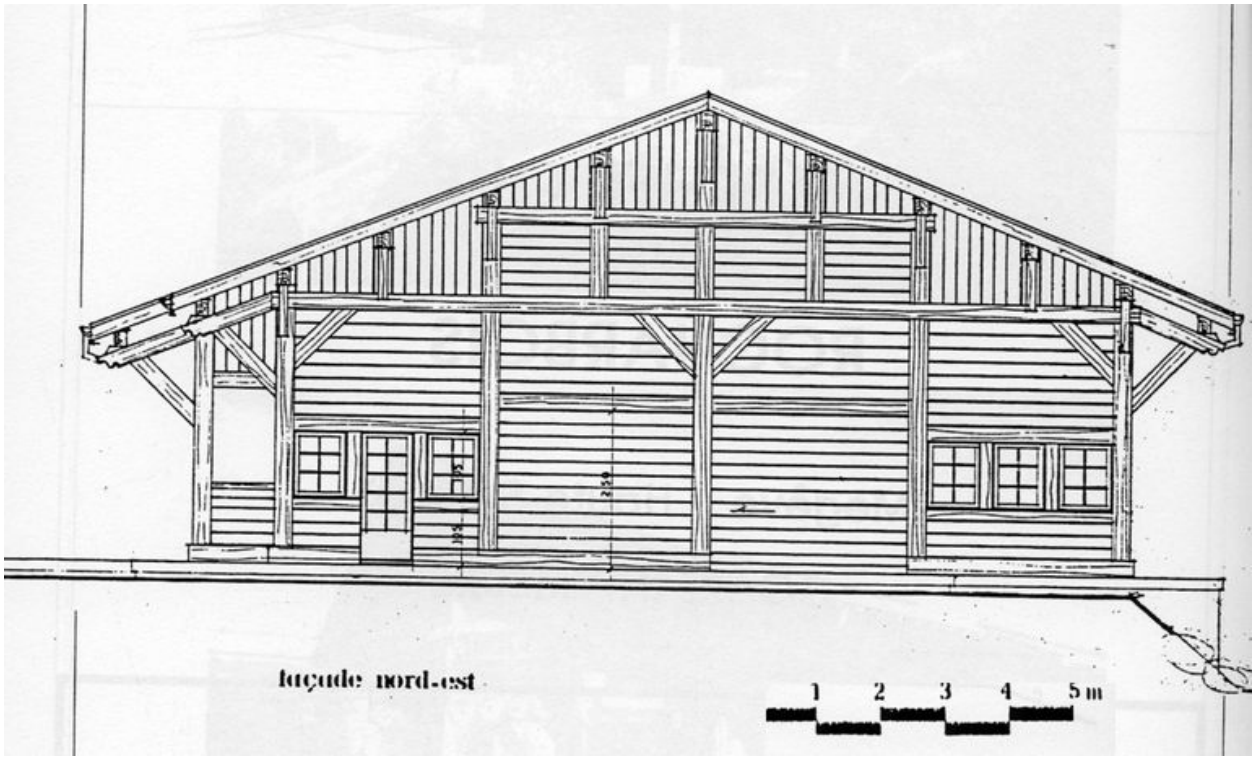
Téléphérique de Rocharbois. Plan de la gare inférieure au niveau des quais / [Pierre Duclos, 1985]

IVR82_20127402197NUC
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



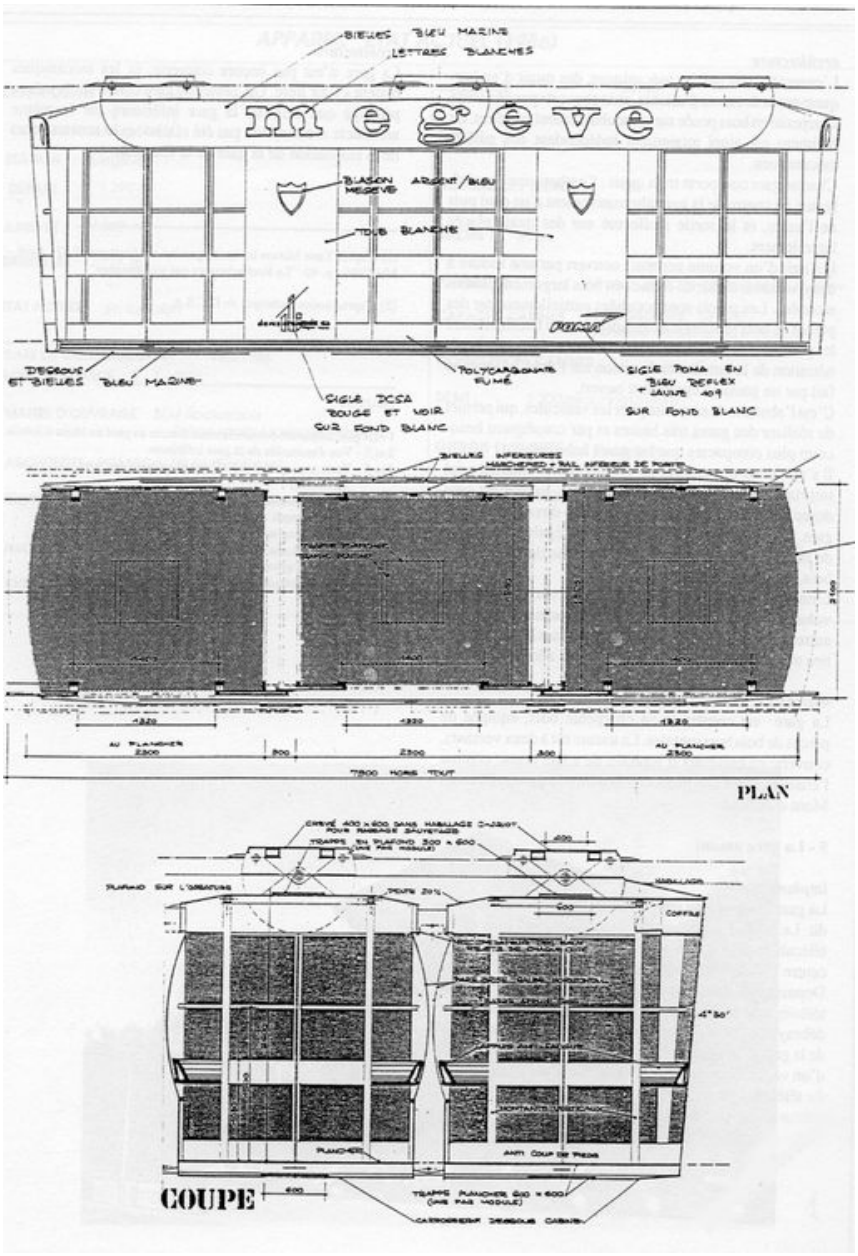
Téléphérique de Rocharbois. Elévation principale de la gare inférieure / [Pierre Duclos, 1985]

IVR82_20127402198NUC
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



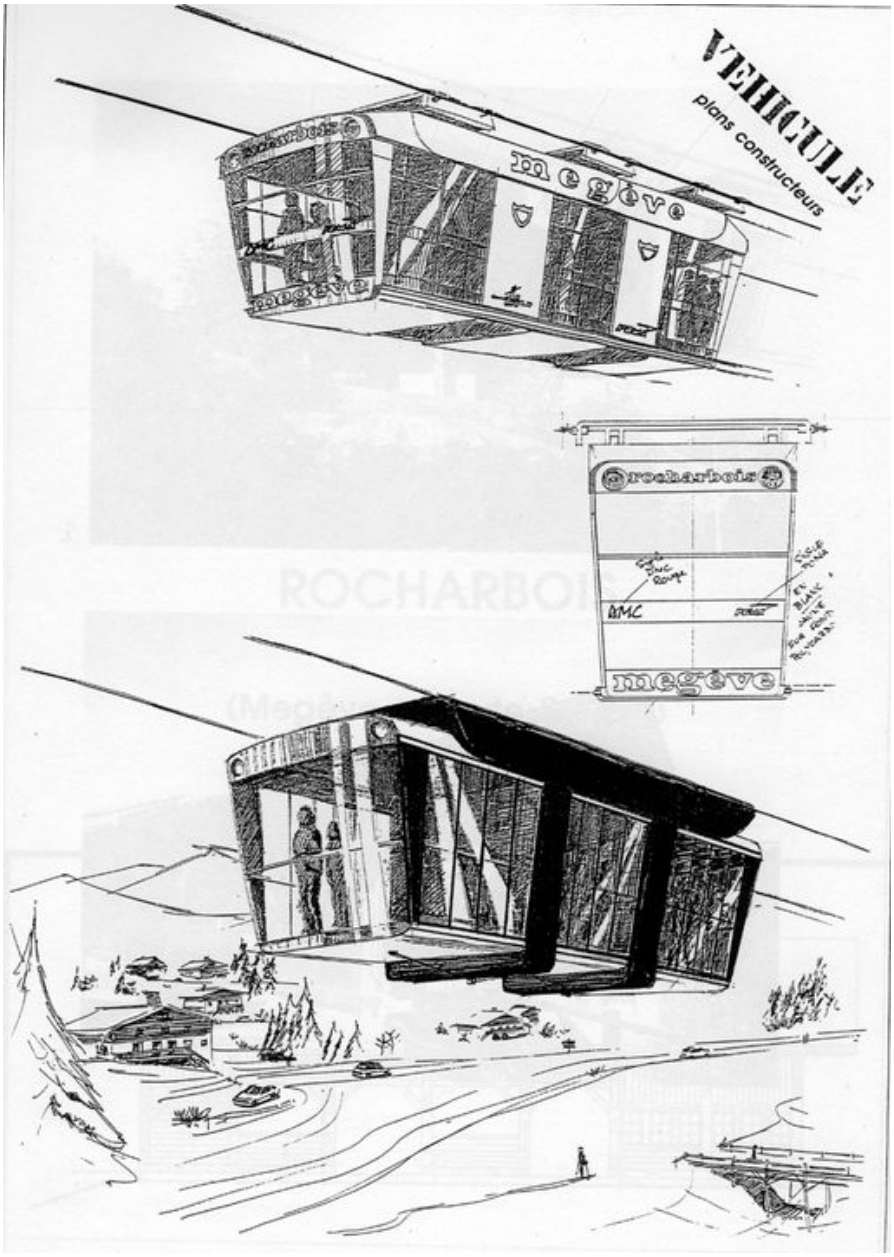
Téléphérique de Rocharbois. Elévation nord-est de la gare inférieure / [Pierre Duclos, 1985]

IVR82_20127402199NUC
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



Téléphérique de Rocharbois. Plan, coupe, élévation des cabines / [Yann Misson, 1985]

IVR82_20127402200NUC
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Auteur du document reproduit : Creissels Denis (ingénieur), Misson Yann (dessinateur)
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Téléphérique de Rocharbois. Vues perspectives des cabines / [Yann Misson, 1985]

IVR82_20127402201NUC
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
Auteur du document reproduit : Creissels Denis (ingénieur), Misson Yann (dessinateur)
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Le remonte-pente vers Rochebrune et le Mt Blanc. Carte postale Cap, cliché Gardet et Garin, milieu XXe siècle (AD Haute-Savoie. 8Fi 92).

Référence du document reproduit :

- **2158. Megève (Hte-Savoie), alt. 1113 m. - Le remonte-pente vers Rochebrune et le Mt Blanc. Carte**
  2158. Megève (Hte-Savoie), alt. 1113 m. - Le remonte-pente vers Rochebrune et le Mt Blanc. Carte postale Cap, cliché Gardet et Garin, milieu XXe siècle (AD Haute-Savoie. 8Fi 92).

IVR82_20117400203NUCB
Auteur de l'illustration : Eric Dessert
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. La cabine supérieure

IVR82_20107401533NUCA
Auteur de l'illustration : Eric Dessert
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. La cabine

IVR82_20127402072NUCA
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

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. La cabine supérieure

IVR82_20107401527NUCA
Auteur de l'illustration : Eric Dessert
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. Le câble et le ponton d'arrivée

IVR82_20107401529NUCA
Auteur de l'illustration : Eric Dessert
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. Un pylône

IVR82_20107401530NUCA
Auteur de l'illustration : Eric Dessert
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. Un pylône

IVR82_20107401531NUCA
Auteur de l'illustration : Eric Dessert
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Rochebrune. Câble à lait et/ou à bois. Un pylône

IVR82_20107401532NUCA
Auteur de l'illustration : Eric Dessert
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Rochebrune. Le remonte-pente et la gare inférieure du téléphérique, vus depuis le sud

IVR82_20107401560NUCA
Auteur de l'illustration : Eric Dessert
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Le remonte-pente de Rochebrune, vue depuis le sud

IVR82_20107401561NUCA
Auteur de l'illustration : Eric Dessert
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Rochebrune. La ligne du téléphérique et celle du remonte-pente au-dessous

IVR82_20107401564NUCA
Auteur de l'illustration : Eric Dessert
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Remonte-pente de Rochebrune. La station inférieure

IVR82_20127401810NUCA
Auteur de l'illustration : Jean-François Lyon-Caen
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Le remonte-pente de Rochebrune vu depuis un pylône du téléphérique

IVR82_20107401551NUCA
Auteur de l'illustration : Eric Dessert
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Le télécabine de la Caboche

IVR82_20127402074NUCA
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