

Disposition schématique du téléphérique.

Pour une vue aérienne : LE TELEFERIQUE

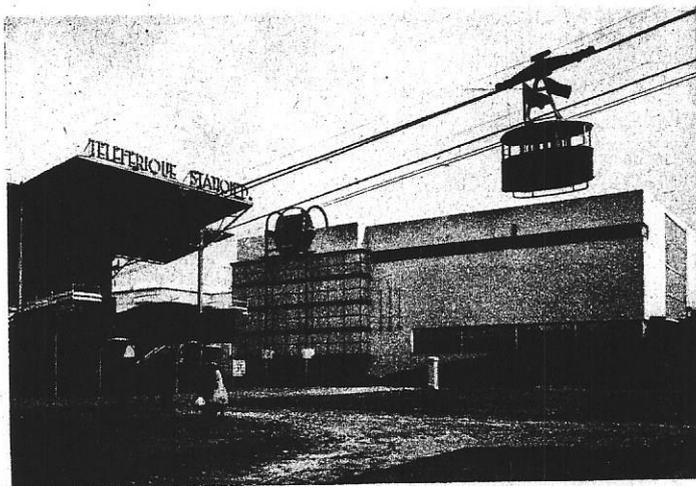
L'un des grands succès de l'Exposition Internationale de l'Eau, c'est le téléphérique. Il permet de prendre une vue non pas cavalière, mais aérienne de l'ensemble des pavillons, des jardins, du fleuve et des admirables paysages vers les horizons : à gauche la fresque géante des terrils de Herstal, à droite les hauteurs admirablement boisées de Kinkempois, plus près le large plan d'eau de Monsin, et toute la vallée de la Meuse en aval, toute la ville de Liège en amont. Certes, pour passer d'une rive de la Meuse à l'autre, les visiteurs peuvent emprunter, vers Liège, le beau pont de Coronmeuse, qu'une décoration d'inspiration nautique (mats à vergues, étamines colorées) rend infiniment plaisant, ou vers l'île Monsin le pont puissant et paré pour la fête qui franchit le canal Albert. Ils peuvent également emprunter les fines et claires vedettes automobiles dont le succès fut grand lors de la dernière Exposition Internationale de Paris. Celles-ci ont retrouvé en Meuse des eaux cousines de celles de la Seine. Mais ni la promenade pédestre, ni la promenade nautique n'égalent ici la promenade aérienne permise par un câble long de 1300 mètres, conduisant sans heurts les usagers au sommet d'un pylône central à 100 mètres au dessus du niveau de la berge, point élevé d'où ils jouissent de la plus large vue panoramique.

Le téléphérique traverse la Meuse en biais ; partant d'une station d'embarquement en face du LIDO, le voyageur est assez rapidement élevé à 25 mètres au-dessus du niveau du sol puis est lentement acheminé vers le pylône central situé au bord de la Meuse, rive droite. Là il séjourne, puis reprend la cabine pour redescendre lentement vers la rive gauche en parcourant en altitude un chemin exactement symétrique du premier. Le service est assuré au moyen de quatre cabines faisant, deux à deux, le voyage aller et retour d'une station terminale au pylône central. A une extrémité se trouve la station motrice, à l'autre la station de renvoi qui contiennent les éléments tendeurs ou contrepoids des câbles porteurs.

Afin de permettre la circulation locale, à 100 m. des stations, les câbles passent sur des pylônes en charpente métallique hauts de 25 m. entièrement boulonnés. Les calculs des charpentes furent effectués en tenant compte des sollicitations de compression et de flexions les plus défavorables. Le pylône central, un maître travail, est une tour métallique portant les câbles à mi-course. A son sommet se trouve la plate-forme circulaire qui reçoit les voyageurs. Les sollicitations de cette charpente sont importantes. Outre un poids mort de 360 tonnes, il faut compter avec les effets d'ébranlement du vent, les tractions opérées par les câbles et les cabines, etc. Ces tractions sont inégales étant donné les diverses positions dissymétriques des cabines en cours de circulation. Il y a enfin la torsion qui résulte de cette dissymétrie.

Le pylône offre la forme d'un tronc de pyramide carrée dont le côté de base mesure 25 m. et le côté de tête, immédiatement en dessous de la plate-forme d'arrêt des voyageurs, 6 m. 25 ; les membrures sont droites. La charpente est constituée par quatre grandes palées situées dans les faces du pylône. Le treillis est, comme on le voit, extrêmement élancé ; la première maille n'a pas moins de 60 m. de hauteur, les deux diagonales ont une longueur de 62 m. 50. Grâce à une ferme polonceau dessinant un treillis secondaire greffé dans le treillis principal, les longueurs de flambage des membrures comprimées sont réduites. Ce genre de treillis, déjà appliqué par M. l'ingénieur Dubois dans d'autres constructions élancées, se révèle particulièrement économique et léger. Il donne une construction élégante et hardie du meilleur effet. Le boulonnage de la charpente métallique permet le démontage ultérieur et le transport de la construction.

La construction et le montage de cette remarquable charpente sont l'œuvre du Service des Ponts et Charpentes de la S. A. Ougrée-Marihaye, dont les puissants chantiers s'étendent non loin de Liège.



Le pylône central du téléphérique se signale par l'extrême légèreté de sa construction, laquelle ne nuit pas à sa robustesse. Dans le pylône du téléphérique est installé un ascenseur de secours, de 100 m. de hauteur, construit par la firme spécialisée « Ascenseurs Daelemans », S. P. R. L., plaine Falcon, 16, Anvers. L'une des stations de départ et d'arrivée du téléphérique. Arch. Falise et Kondracki. Au fond, le Palais du Grand-Duché de Luxembourg. Architectes : Thill, Montrieux, Ronche, Snyers et Selerin.