Grindelwald

3800 habitants (2008)

3000 lits touristiques

571 000 nuitées / an

Visite à Grindelwald

J’ai eu le plaisir de passer 3 jours dans cette station, et il me semble interessant de partager mes impressions.

Grindelwald est une station touristique 4 saisons, et sur laquelle a commencé la construction d’un TC 3S.

D’abord, quelques informations sur la commune, en comparaison avec Arâches la Frasse

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Grindelwald | Arâches la Frasse | Commentaire Grindelwald |
| Superficie | 171 km2 | 31 km² (dont moitié sur Flaine) | Grindelwald est une très grande commune.  La présentation des activités est commune à 3 vallées, c’est gigantesque, mais une large partie est de la Haute Montagne. |
| Habitants | 3800 en 2008 | 1920 en 2015 | Faible densité d’habitants, mais c’est trompeur car seule une faible partie est habitable.  La partie habitable à moyenne altitude est envahie par une nuée de chalets. |
| Lits Touristiques | 3000 | 13000 | Si le chiffre pour Grindelwald est exact, c’est très faible. Cela signifie qu’une majorité de chalets sont des résidences secondaires non louées, ou louées sans déclaration. |

Mon séjour s'est passé fin mai, donc hors saison d'été et d'hiver, avec une météo déplorable, 2 jours de brouillard et une journée en partie ensoleillée.

Cette station est surtout connue pour sa situation eu pied de l'EIGER, et pour la ligne de chemin de fer qui monte jusqu'au Jungfrau Joch à 3400m d'altitude.

J'ai donc voulu faire l'excursion au jungfrau Joch.

C'était une journée ou toute la montagne était dans le brouillard.

Vous me direz pourquoi y aller un jour aussi mauvais. Eh bien, il faut réserver sa place plusieurs mois à l'avance (dans mon cas en février), et on ne maîtrise pas la météo.

Le jour de la visite, les trains étaient bien remplis, au moins entre 10h et 16h pour le tronçon haut.

Cela s’explique par la venue des passager en bus, depuis une autre localité.

**Le Centre Station**

On trouve dans un rayon de l’ordre de 200m :

- la gare ferroviaire

- l’Office de tourisme

- un golf miniature

- une aire de jeux (plus une deuxième 200m plus loin)

- une salle de sport pour le Hockey sur Glace

- une grande piscine

- un centre de bien-être.

- un super marché COOP et bien des magasins de montagne et de souvenirs

Et bien sûr, une nuée d’hôtels, la plupart plutôt petits, et de restaurants.

**INFORMATION DES TOURISTES**

L’information sur les 3 vallées du massif est rassemblée dans les mêmes documents. Cela donne une vision d’ensemble, mais on s’y perd quand on cherche des détails. Les plans ne sont pas assez détaillés.

J’ai utilisé un pass (à 60 FS / jour) qui donne véritablement accès à tous les transports, train (sauf JungfrauJoch) et remontées mécaniques. Je crois qu’il y avait aussi accès aux navettes mais on n’a pas eu l’occasion de le vérifier.

**FIRST**

Un des deux lieux d’activités touristiques de Grindelwald

Accessible par un TC à 700m du centre, donc accessible à pied.

TC avec 2 gares intermédiaires à BORT et SCHREKFELD

Départ 1034m Arrivée 2168m

Les activités de loisir sont réparties

FIRST sommet :

passerelle suspendue autour d’un éperon rocheux, et point de vue aérien

Départ d’une Tyrolienne à 4 câbles porteurs (et une boucle de câble tracteur).

La tyrolienne à 4 places fait un aller-retour depuis Schreckleld mais ne s’arrête pas en haut.

SCHREKFELD

Départ et arrivée de la tyrolienne 4 places

Arrivée des 4 tyroliennes à 1 place, avec arrêt par des ressorts autour des câbles porteurs d’environ 20m de longueur. Arrêt très bruyant.

Entre Schreckfled et Bort, descente par kart tricycles sur une piste goudronnée. Il y a 3 ou 4 tailles de tricycles, ils ont 1 levier de frein sur chaque poignée, et chacun actionne un frein à disque sur une roue arrière.

Les tricycles sont remontées de façon automatique par des robots qui les accrochent aux portes des cabines. Cela occasionne quand même pas mal d’arrêts de toute la ligne lors du débarquement.

BORT

Parc d’attraction.

Départ en TrottiByke vers la gare aval sur un chemin goudronné.

Tout est fait pour que les touristes aient un maximum d’attractions, mais :

- embouteillage sur la passerelle suspendue, déjà en ce début de saison. Il était difficile de doubler les touristes qui s’arrêtaient longuement pour prendre des photos.

- longue attente aux Tyroliennes qui ont un débit ridicule (je dirais 30 à 40 passagers/h fois deux (en comptant la tyrolienne 4 places).

- le télécabine lui-même est ancien avec un débit assez faible, d’ou une queue au départ.

Je pense que les tyroliennes avec un total de 9 câbles sont catastrophiques pour les oiseaux.

Réation d’une Carrozienne : il faudrait que ce soit proche des lignes des remontées m&caniques, pour limiter l’impact visuel et sur les oiseaux..

**LUGE**

Il s’agit d’une luge 2 places sur roulettes sur une piste Half Pipe en acier. Je ne sais pas si cela fonctionne en hiver.

La capacité en luge/h doit être très faible car il ne peut y avoir qu’une seule luge en ligne.

**AUTRES**

Il y a aussi 36 km de luge d’hiver, de multiples chemins de randonnée pour l’été.

**Le projet de TC en construction.**

Il est nommé V-Bahn car il y a 2 TC partant du même endroit (gare de Grund, banlieue de Grindelwald). On n’a pas pu voir la distance de la gare ferroviaire, on a l’impression que le parking 1000 places est entre les deux.

Un TC est un monocâble TC10 avec gare intermédiaire.

Longueur totale développée 6100m. Dénivelée totale 1280m Capacité 1800 personnes/h.

Vitesse 6,5 m/s

L’autre est un 3S sans gare intermédiaire. **Eiger Express**

Longueur 6km, 7 pylônes.

Départ 950m, arrivée à 2330m au point où la ligne de chemin de fer du JungfrauJoch entre dans le tunnel de l’Eiger. Il y a aussi un autre TC qui arrive en ce point.

Vitesse 8 m/s Constructeur Garaventa (Doppelmayr).

2400 personnes/h, cabines de 28 places.

Comparé au Funiflaine, le projet semble un peu plus complexe que le Funiflaine, le 3S est plus simple, mais le TC10 est important. Peut-être 20 à 30 % de plus au total, mais le coût annoncé dans la presse est 5 fois plus élevé (450 Mfs soit 350 M€, nouvelle évaluation de mai 2019).

On a du mal à comprendre.

La main d’oeuvre est probablement plus coûteuse qu’en France.

La construction se fait sans camions, avec un transport par téléphérique de chantier.

Au point haut, tunnel de quelques dizaines de mètres pour le passage des piétons vers la gare ferroviaire.

Il se pourrait que le budget comprenne 1 ou plusieurs restaurants panoramiques.

On n’est quand même pas en très haute montagne, ce n’est pas clair.

2 reportages sur remontees-mecaniques.net. Chercher Eiger Express.

https://www.remontees-mecaniques.net/forums/index.php?showtopic=30760

**AVIS SUR LE FONCTIONNEMENT 4 SAISONS**

Il y a 2 attractions phares :

- la vue de l’Eiger

- l’accès à JungfrauJoch pour lequel il faut s’inscrire longtemps à l’avance (même en basse saison, sans connaître la météo). Mais il semble que la majorité des touristes ne dormaient pas sur place.

Pour le reste, il y a beaucoup d’activités touristiques, mais de faible capacité en été, donc queues.

La multiplicité des activités donne envie de revenir car on ne peut pas tout faite en quelques jours.

Le paysage est véritablement grandiose, avec de nombreux itinéraires pédestres en été (à peine ouverts fin mai.

Cela doit contribuer à attirer beaucoup de clients hiver et été.

On a trouve que la zone de FIRST ressemble à un Luna Park.

On voit dans la presse que des opposants critiquent le tracé du 3S « corde à linge devant la paroi mythique de l’Eiger ».

Nous n’avons vu aucune activité spécifique pour les intersaisons, juste une restriction des possibilités des activités d’été en fonction de la neige.

Les activités que nous avons vues fonctionnant à saturation, il est probable que durant la saison d’été il y a beaucoup de randonneurs.