

Samedi

Ramzy Bedia fait
partie de la distribution
cinq étoiles de la série
«D'argent et de sang»
sur Canal+. L'un de nos
repérages de la semaine.
Page 23 CURIOSA FILMS



Fini le funi

Il y a 75 ans, l'adieu à un
témoin de la Belle Époque



Histoire d'ici

Inauguré
le 18 octobre 1899,
le funiculaire
Lausanne-Signal
a effectué son
ultime course
le 31 octobre 1948.

Pages 18-19

Vue sur le viaduc
du funiculaire
Lausanne-Signal
en direction de la place
du Vallon, sur une carte
postale de 1907 environ.
MUSÉE HISTORIQUE LAUSANNE

Terroirs

Le morbier,
ce fromage
du Jura
voisin à la
surprenante
ligne noire

Page 20

Réseaux

Les seniors
cartonnent
sur TikTok.
Décryptage
par une
sociologue

Page 21

BD

Le destin
mystérieux
d'un héros
méconnu
de la Table
ronde

Page 22

Illustration

Fanny
Vaucher
dresse une
carte folle
des volcans
du monde

Page 25

Évasion

L'Irlande du
Nord mise
sur «Game
of Thrones»
pour attirer
les touristes

Pages 26-27

Histoire d'ici

Lausanne dit adieu au funicu

Après 49 ans et 14 jours de bons et loyaux services, c'est un funi délabré qui effectue

1948

Gilles Simond

Le dimanche 31 octobre 1948, le funiculaire Lausanne-Signal effectue sa dernière course vers Sauvabelin. La mort de ce témoin de la Belle Époque avait été annoncée. Beaucoup de Lausannois ne s'en sont pas souciés, quelques-uns s'en sont alarmés: «Sauvabelin sera-t-il toujours Sauvabelin sans le funiculaire de poche qui montait ses gens par-dessus un pont, dans un tunnel frais comme une cave pour arriver enfin dans une gare-jardin?» se demande ainsi un lecteur de la «Nouvelle Revue de Lausanne».

Accusée de lui porter le coup de grâce en refusant un subside, la Municipalité a dû se justifier dans un communiqué: «L'autorité locale a toujours accordé une grande sollicitude à une entreprise malheureusement dépasséeC par les événements. [...] Le funiculaire, devenu à la fois désuet et insuffisant, n'a plus d'avenir rentable possible, et la Municipalité, bien à regret, s'est vu dans l'obligation de répondre négativement à la Compagnie du Lausanne-Signal d'où, par inéluctable voie de conséquence, la fin du Lausanne-Signal.»

Le quotidien socialiste «Le Peuple» défend à la fois le porte-monnaie des administrés et la décision de la majorité de gauche (Parti socialiste et Parti ouvrier et populaire) qui dirige la ville sous la houlette du syndic Pierre Graber: «La Municipalité et le Conseil communal ont accordé, en 1944, un subside de 25'000 francs et depuis plusieurs années la Ville alloue une subvention de 1000 francs au Lausanne-Signal, avec, en 1946 et 1947, des subsides complémentaires qui permirent à l'entreprise de verser à son personnel des allocations de vie chère. Mais aujourd'hui, l'Office fédéral des transports exige de nouveaux aménagements dont le coût atteint 300'000 francs pour accorder une prolongation de la concession. La Ville de Lausanne ne peut, cela va sans dire, disposer d'une pareille somme pour une entreprise extrêmement sympathique et chère au cœur des Lausannois mais dont l'exploitation ne répond plus à une nécessité publique. C'est fort regrettable, évidemment, mais il faut se faire une raison.»

Fréquentation en baisse

Car après 49 ans et 14 jours de bons et loyaux services, le funi est en effet, c'est le cas de le dire, à bout de course: l'inspection de la ligne par les services fédéraux a révélé un ballast en très mauvais état, un tablier du pont à refaire, des rails et un câble à remplacer, des infiltrations d'eau, des murs en train de s'effriter. Les deux voitures elles-mêmes tombent en ruine. Et puis les temps ont changé et la fréquentation n'est plus ce qu'elle fut. Aux promenades dans les bois, on préfère désormais le charme des Bains de Bellerive ou celui des sorties en voiture. On ne monte plus patiner sur le lac gelé de Sauvabelin depuis l'ouverture de la patinoire de Montchoisi, en 1942. Impossible donc d'amortir le coût des indispensables travaux et le remplacement du matériel roulant.

Inauguré en grande pompe le 18 octobre 1899 (22 ans après celui du Lausanne-Ouchy, le premier de Suisse), le funiculaire Lausanne-Signal répond alors au goût pour les éminences manifesté par les touristes visitant la Suisse. Partout, on a creusé des tunnels, ouvert des tranchées, lancé des ponts, posé des rails.

Au Righi (un chemin de fer depuis 1872), au Bürgenstock (un funiculaire dès 1888) ou aux Rochers-de-Naye (un chemin de fer dès 1892), la vogue bat alors son plein: chacun veut assister sans ef-



Une affiche vantant les mérites du funiculaire du Signal. Lithographie couleur, imprimée par Müller & Trüb, vers 1900. MUSÉE HISTORIQUE LAUSANNE

fort au lever de soleil sur les sommets, privilège jusque-là réservé aux courageux alpinistes. La «réclame» d'époque affirmait que du Signal de Lausanne, on jouit «d'une vue célèbre embrassant toute l'étendue du lac Léman, des Alpes et du Jura depuis le Moléson jusqu'au Chasseron».

Souvenirs et nostalgie

Les «vieux» Lausannois, à l'instar d'un certain J.-C. Mayor, qui confie ses souvenirs à la «Feuille d'Avis de Lausanne» («FAL»), en sont quittes pour la nostalgie:

«Nous n'irons plus au bois... Il n'a que cinquante ans, le petit funiculaire, et il prend déjà sa retraite. Moitié à cause de ses articulations grinçantes, moitié à cause du chômage. Il a commencé son service à une bonne époque, à laquelle on aimait le cadre romantique du lac de Sauvabelin. On y patinait en robe longue (car elles étaient à la mode!) et le bois du dieu Bel était le rendez-vous des bourgeois qui allaient en famille manger sur l'herbette.»

Le correspondant de la FAL ajoute: «1948. Le funi du Signal a eu un petit es-

poir en voyant à nouveau les robes longues. Hélas, ce ne sont plus les mêmes personnes qui les portent. Les élégantes d'aujourd'hui préfèrent les automobiles rapides ou le monte-pente moderne. Alors, délaissé, il transporte quelques fidèles de jadis, rhumatisants comme lui, ou quelque jeune perdu au fond du Val-lon, qui examine curieusement la lampe à pétrole et se barbouille copieusement les doigts en se tenant à la barre d'appui. La vieille voiture se fait lourde au bout du fil. [...] Elle grince, craque, se hisse péniblement, et compte les jours qui la sé-

parent de la Fête du bois, sa dernière fête, son dernier beau jour.»

La Fête du bois, le grand rendez-vous annuel du funi du Signal. Organisée dès 1809 à l'intention des élèves du Collège cantonal, la Fête du bois de Sauvabelin, de son vrai nom, s'ouvre aux écoliers du primaire en 1850. «Des centaines de garçons bien coiffés et de fillettes aux pimpantes petites robes», montent alors en cortège du centre-ville à la place de fête, où les attendent tir à l'arc, jeux (balle au panier, fléchettes et autre jeu de paume), théâtre Guignol, attractions foraines et

Histoire d'ici

laire du Signal

sa dernière course vers Sauvabelin. Récit.

Que reste-t-il du Lausanne-Signal?



Vue sur le départ du funiculaire Lausanne-Signal et le Buffet de la Gare à la place du Vallon, vers 1900.



Le même endroit, en octobre 2023. Récemment végétalisée, la place du Vallon a subi de profonds changements dans les années 50, avec la construction de la première usine d'incinération du vallon du Flon.

Les seuls témoins de l'existence du Lausanne-Signal facilement visibles en 2023 sont deux petits bâtiments situés à la place du Vallon: l'ancienne station inférieure du funiculaire et l'ancien Buffet de la Gare du L.-S., «Au Petit Terminus». Le premier est devenu un dépôt, le second abrite un restaurant vietnamien dont la réputation n'est plus à faire. Si la plateforme où circulaient les deux voitures existe encore plus ou moins, il faut carapater dans le bois en dessous du Signal de Sauvabelin pour trouver son tronçon le plus évocateur,

qui mène au tunnel. Celui-ci, autrefois long de 135 mètres, n'accueillera plus de rave party: il a été définitivement muré récemment. Enfin, on peut apercevoir une sorte d'escalier de béton en dessous de la terrasse du Restaurant Chalet Suisse. En s'approchant, on constate qu'il s'agit de l'ancienne ouverture supérieure du tunnel, obstruée lors de la construction du restaurant, en 1964. On en voit la clé de voûte, gravée de l'année de sa construction: 1899. **GSD**



La date de 1899 taillée dans la clé de voûte de l'ouverture supérieure du tunnel, comblée depuis 1964.



La plateforme du défunt funi et l'entrée, murée, du tunnel.

l'incontournable bal. Le soir venu, on redescend aux flambeaux jusqu'à la Riponne où se tient un joyeux picoulet. Dès 1899, c'est à bord du funi pris d'assaut que les familles, les représentants des autorités et la population accèdent au bois de Sauvabelin lors de la fête. Le 7 juillet 1948, pour sa der des ders, le nombre de courses passe de 28 à 115 (30 ct. la montée, 20 la descente)! «Les premières amours se nouaient, sur la plate-forme avant, à l'ombre du toit de bois et des arbres bordant la ligne», rappelle la «Feuille d'Avis de Lausanne» dans

sa «nécrologie» de la ligne, le 30 octobre 1948. «Plus tard, les mêmes couples et d'autres aussi faisaient leur «voyage sentimental» la main dans la main, sous l'œil attendri des contrôleurs, pour aller échanger des serments au bord du petit lac ou devant le parc aux biches.» La ligne est démontée durant l'été 1949 par une entreprise genevoise à qui sont également vendues voitures, machines et pont. Les terrains et bâtiments sont eux vendus à la Ville de Lausanne et la Compagnie du chemin de fer du Lausanne-Signal est liquidée par la suite. Le

temps des autobus et des trolleybus était venu. En 2023? On peut toujours monter admirer la vue «célèbre» du Signal de Sauvabelin en transport public: emprunter la ligne 16 des TL, arrêt Signal.

Sources principales:
- «Le funiculaire du Lausanne-Signal, récit d'une ligne oubliée», Julien Sansonnens, 2005.
- «Crémaillères et funiculaire vaudois», M. Grandguillaume et coll., BVA, 1982.
- Archives des journaux vaudois, scriptorium.bcu-lausanne.ch

4 funis vaudois encore en activité

Territet-Glion

Depuis 1883, il fait le lien entre la rive du Léman et le belvédère de Glion, «d'où l'on jouit d'une vue unique de toutes les Alpes», comme le dit une réclame de l'époque. Sans oublier l'air pur et les chemins boisés. Ses voitures – celles d'origine étaient pareilles à celles du funiculaire de Giessbach de 1879 – passent à deux reprises sous la route et grimpent en 8 minutes de façon vertigineuse, faisant pousser bien des exclamations aux passagers. Le 11 septembre 1883, l'écrivain français Victor Hugo fit partie des premiers voyageurs. Le Territet-Glion fonctionnait à l'origine grâce à un contrepoids d'eau et freinait grâce à un système à crémaillère. Il est passé à l'électrique en 1975, tout en adoptant un nouveau système de rails avec évitement central. Longueur: 637 m. Dénivellation: 300 m. **GSD**



L'écrivain Victor Hugo fit partie des premiers voyageurs.

Cossonay



On va ainsi de Cossonay à la gare de Cossonay-Penthaz depuis 1897.

Succédant à un service de transport par voiture à cheval bien insuffisant, le funi relie depuis 1897 la ville de Cossonay à la gare CFF de Cossonay-Penthaz, ouverte en 1855. Fonctionnant à l'origine avec un système à contrepoids d'eau et un frein à crémaillère pour 18 courses quotidiennes, il est transformé en 1930

avec le remplacement des voitures, le passage à l'électricité et la suppression de la crémaillère. Le système hydraulique est abandonné en 1982. Entièrement rénové en 2021, il assure désormais 206 trajets quotidiens avec au maximum 60 passagers. Longueur: 1219 m. Dénivellation: 133 m. **GSD**

Le Mont-Pèlerin



La remontée mécanique a été inaugurée en 1900.

Le Vevey-Chardonne-Mont-Pèlerin grimpe à travers les vignes depuis l'été 1900. Il était évidemment exclu que Vevey reste en dehors du mouvement vers les sommets et n'exploite pas la présence du Mont-Pèlerin! Car de là-haut, on admire les cimes aussi bien vaudoises que

valaisannes et savoyardes, au pied desquelles le Léman resplendit. La station supérieure est alors appelée Baumaroche et, en hiver, on y trouve une patinoire. L'installation fonctionnait grâce à l'électricité fournie par deux moteurs à gaz. Longueur: 1578 m. Dénivellation: 427 m. **GSD**

Les Avants-Sonloup



Le funi fait actuellement l'objet d'une rénovation globale.

La «station d'étrangers» des Avants construit le funiculaire entre sa gare du Montreux-Oberland bernois (MOB) et Sonloup en 1910, afin de répondre aux besoins de ses hôtes en été comme en hiver. C'est que le village est devenu une des premières stations de sport d'hiver, avec des pistes de luge et bobsleigh descendant

jusqu'à Chamby. Le funiculaire Les Avants-Sonloup fait l'objet en 2023 d'une rénovation globale de son infrastructure. Réouverture prévue le 15 novembre. Comme ceux de Territet et du Mont-Pèlerin, le funi des Avants est géré par la compagnie MOB. Longueur: 515 m. Dénivellation: 180 m. **GSD**