

Cent ans d'histoire du funiculaire

En juin 2006, le funiculaire va reprendre du service. Inauguré la première fois le 1er juillet 1908, son histoire est jalonnée de succès, d'abandons et de remises en route.

La remise en route du funiculaire, prévue pour juin 2006, suscite l'intérêt, et passionne bien au-delà de la région. Il est vrai que l'originalité de ce transport, a contribué, pour une part non négligeable à la renommée de la cité portuaire construite en terrasses jusqu'aux hauteurs des falaises les plus élevées d'Europe.

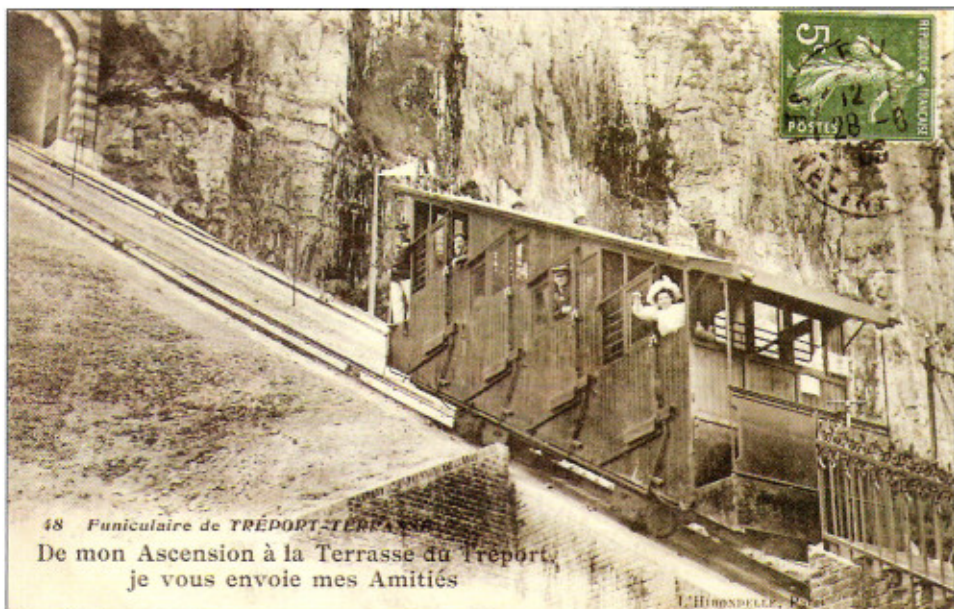
Pourquoi et comment l'idée saugrenue de creuser un tunnel dans la falaise a-t-elle pu mûrir ? Et surtout rencontrer un tel succès populaire ?

Il y a un siècle, la grande vogue était aux tramways électriques. Les trois villes sœurs n'ont pas échappé à ce phénomène. A partir de la ligne qui reliait Le Tréport, Eu et Mers, les élus avaient prévu une ligne se prolongeant jusqu'aux hauteurs de la falaise. Techniquement l'affaire se révèle trop compliquée, la dénivellation est trop forte par la rue de Paris, et une ligne passant route de Dieppe serait plus facile, plus sûre mais trop onéreuse. Le projet reste dans les cartons.



Le futur funiculaire

Mais les propriétaires des terrains situés sur les hauteurs de la falaise entendent bien faire fructifier leur secteur. Ils créent à cet effet, en 1904, la «*Société d'études du tramways de Mesnil Val*». Si le tramways ne peut passer par la route, peu importe il passera dans la falaise, l'idée du funiculaire est lancée. Elle ne rencontrera pas immédiatement un enthousiasme démesuré. La presse, par exemple, fait état des critiques contre



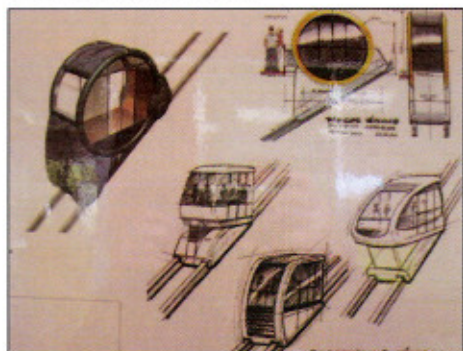
les «*agissements des propriétaires des immenses terrains*» accusés d'être uniquement poussés par un esprit de spéculation. Mais contre vents et marées, l'idée prend corps, un rapport est présenté en 1905 au conseil général. La décision est prise. Les travaux confiés à la société Massiou débutent le 7 janvier 1907. Dix sept mois plus tard, le 29 juin 1908 le premier essai avec voyageurs est effectué, et le 1er juillet 1908, le comte et la comtesse d'Eu, le prince Pierre, effectuent le voyage inaugural. Le succès est impressionnant, deux mille voyageurs vont emprunter le funiculaire durant le premier mois de son activité.

Hubert Devismes, féru de l'histoire de la ville, dont l'arrière grand-père a travaillé au creusement des tunnels, s'intéresse particulièrement aux aspects techniques du funiculaire : «*Son emplacement assez court, 120 mètres, en pente de 62 %, conduit à établir la moitié inférieure du parcours sur un remblai et la moitié supérieure en deux tunnels débouchant en tranchée pour former la station supérieure*».

Les premières voitures qui figurent sur un nombre incalculable de cartes postales pèsent six tonnes. Elles ont une caisse en bois vernis à quatre compartiments disposés en gradins et fermés par des portes coulissantes.

Après 1914, le funiculaire va s'avérer peu rentable. Il exige de nombreux agents et les frais fixes s'amortissent

difficilement sur une période estivale assez courte. De plus, la clientèle aisée qui fréquentait l'hôtel Trianon situé en haut de la falaise, depuis la guerre, se fait plus rare. Utilisé par les Allemands en 1941 qui y installèrent une batterie de longue portée, il ne fut pas remis en service à la libération.



Voitures d'hier et de demain

Dans les années soixante, un télésiège monocâble, équipé de cabines bi places, donnât l'impression que la belle époque pouvait renaître mais le succès ne fut pas au rendez-vous. Le site restera longtemps à l'abandon.

Ce n'est qu'en 1990, que le maire Jean Garraud reprend l'idée du funiculaire. La ville se porte acquéreur du site en 1992. Son successeur, Alain Longuent, est séduit par le dossier. En juin 2004, un groupement d'architectes est choisi. En juin 2006, quasiment un siècle après le voyage inaugural, le funiculaire, cette fois-ci, devrait vivre une nouvelle vie.