

Le funi fantôme revivra à travers une balade ludique

Montreux

Les vestiges de l'ancien funiculaire Territet-Mont-Fleuri pourraient être transformés en parc public d'ici à 2024. Pergola, toboggan et point de vue sont prévus pour améliorer l'attractivité des lieux.

| Xavier Crépon |

«Tel un palimpseste avec ses couches superposées, nous allons réinterpréter les infrastructures de ce funiculaire abandonné, à l'instar de ce parchemin égyptien.» Afin de conserver ce patrimoine local, les architectes Jonathan Amort et Nadine Terrier, du bureau aiglon fabriq, proposent de transformer la ligne de l'ancien chemin de fer Territet-Mont-Fleuri en parc public.

Lauréat du concours pour la valorisation du site organisé par la Commune et la compagnie propriétaire TMS SA, leur projet Delirious Mont-Fleuri apporterait une nouvelle identité à ce fantôme d'un autre temps, tout en s'appuyant sur les infrastructures existantes.

Conservé une trace du passé

«Ce funiculaire est malheureusement en retrait par rapport à Territet et donc peu fréquenté. Notre

projet qui s'articule en trois points ira chercher les gens là où ils sont, au bord du lac, grâce à une signalétique qui les dirigera vers la promenade jusqu'au Mont-Fleuri.»

En figure de proue de la ligne, une pergola avec coin détente et plongeur prendrait place à côté du débarcadère. Depuis cette jetée, un cheminement d'un peu plus de 1 km mènerait ensuite le promeneur le long de l'ancienne ligne jusqu'à la station supérieure.

Sur place, le petit appartement du terminal serait libéré de tout cloisonnement pour créer un espace polyvalent utilisable comme salle d'exposition.

«Comme un clin d'œil au pas-

“

«L'idée n'est pas de faire un parc public uniquement réservé aux touristes»

Jonathan Amort,
Architecte

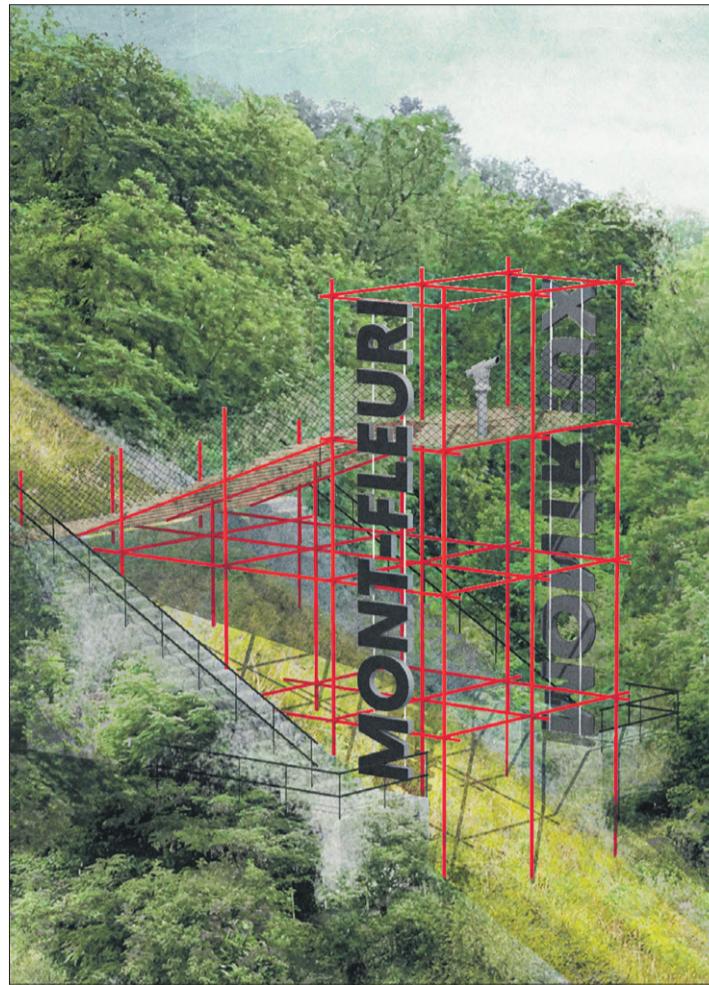
sé, nous voulons aussi faire un trou dans le parquet pour que la machinerie existante et ses rouages imposants deviennent apparents aux visiteurs.» Pour quitter les lieux de manière ludique, un toboggan en spirale se

élancerait ensuite sur la ligne leur procurant une sensation d'impulsion similaire à l'ancien funiculaire.

«Autre point central de notre projet, un promontoire avec vue bidirectionnelle sur le Léman et sur les hauts de Montreux serait placé à mi-parcours où se croisaient les funiculaires, détaille Jonathan Amort. Ce sera l'emblème de la ligne avec des inscriptions géantes Montreux et Mont-Fleuri repérables loin à la ronde.» Afin de conserver un lien avec l'ancienne affectation du chemin de fer, l'ancien tracé serait quant à lui conservé mais se muerait en coulée verte avec le semis d'une prairie fleurie. «Plutôt que de tout démonter, notre expérimentation de paysage fabriqué maintiendra l'aspect naturel du site pour garder une trace de ce bout de patrimoine montreuisien.»

«Un projet raisonnable et réaliste»

«L'ensemble de nos structures seront facilement montables et relativement peu coûteuses», promettent les deux architectes. Avec un budget de 1,5 million de francs comprenant le démantèlement de la ligne et l'installation des infrastructures, «leur projet est raisonnable et réaliste», estime le municipal Jean-Baptiste Piemontesi. Delirious Mont-Fleuri a également convaincu par sa sobriété qui laisse une marge de manœuvre. «Si la Municipalité et le Conseil communal donnent suite – probablement d'ici à la fin de l'année – une étude de faisabi-



À mi-parcours, le promontoire permettra d'admirer à la foi le Léman et les hauts de Montreux.

| fabriq

lité sera menée et inclura des ateliers participatifs afin de prendre le pouls des habitants et des sociétés villageoises», annonce celui qui est aussi membre du jury.

«L'idée n'est pas d'en faire un parc public uniquement réservé

aux touristes. Il est important que la population locale puisse aussi en profiter, assure Jonathan Amort. Si notre projet est confirmé, nous allons donc pleinement les intégrer dans les prochaines étapes.»

En bref

RIVIERA

Averti en cas de nouveau chantier

Alertes-Riviera (service de Cartoriviera) propose d'être automatiquement averti à l'avance lors de nouveaux chantiers et perturbations du trafic sur le domaine public. Il est également possible désormais de recevoir gratuitement des notifications concernant les enquêtes publiques ainsi que les chantiers CFF d'importance. Pour ce faire, il suffit de s'inscrire sur le site: www.alertes-riviera.ch **XCR**

MONTREUX

Pour les petits architectes

Le chantier éphémère des ateliers labac sensibilise les enfants dès 7 ans à un environnement bâti de qualité jusqu'à vendredi. À la Rue du Marché 14, les jeunes pousses peuvent découvrir le monde de l'architecture et de la construction durable grâce à un exercice de modélisation de l'appartement de leurs rêves. Plus d'infos sur: www.labac.ch **XCR**



Trésors d'archives

Katia Bonjour,

Archiviste au Musée suisse de l'appareil photo de Vevey

Territet est le point de départ d'un autre funiculaire, toujours en service quant à lui. Il s'agit du Territet-Glion conçu par l'ingénieur Niklaus Riggenbach. Avec son tracé rectiligne d'une longueur de 632 mètres et de 300 mètres de dénivelé ainsi que sa pente maximale de 57%, le Territet-Glion n'est concurrencé à l'époque que par le funiculaire du Véruve (1880) dont la pente maximale est de 62%. Un exploit salué par la Gazette de Lausanne: «Il semble impossible au profane de faire gravir à des wagons cette rampe dont le sommet ne peut être vu qu'en se renversant en arrière. Il semble surtout impossible que les wagons puissent y descendre autrement que pour se précipiter dans le lac avec une vitesse effroyable et après avoir tout broyé sur leur passage.»

Riggenbach, à qui on doit également le chemin de fer à crémaillère du Rigi (1871), le funiculaire de Giessbach (1879) ou encore le chemin de fer du Corcovado à Rio de Janeiro (1884), décide d'employer pour le Territet-Glion un système de traction automatique par contrepoids d'eau. Chacun des wagons de 7 tonnes est équipé d'un réservoir d'eau. Celui-ci est soit vidé à la station inférieure, à Territet, soit rempli à la station supérieure, à Glion. Après trois à quatre minutes, lorsque le réservoir est plein, le wagon en amont double alors son poids, entame sa descente régulée par des freins puis entraîne la remontée du wagon en aval. Le trajet est parcouru en sept à huit minutes à raison d'un mètre soixante par seconde.

Le 11 août 1883, soit une semaine avant l'inauguration de la ligne Territet-Glion, il s'agit précisément pour Riggenbach de tester les freins du funiculaire. Un journaliste de la Gazette de Lausanne fait partie des badauds venus assister à la démonstration: «De Lausanne, de Vevey, de Clarens, de Montreux et des environs, on était venus pour voir ce spectacle. Il y avait bien à Territet six ou sept cents curieux échelonnés le long des routes, entassés sur les deux ponts qui dominent la voie, juchés sur le toit en terrasse du nouveau et somptueux café de Territet. Du reste, aucun billet de faveur n'était nécessaire. La ligne étant presque perpendiculaire à l'horizon, il était aussi facile de la voir de partout qu'une éclipse de soleil

ou une comète. [...] Le wagon se met en branle. Sur cette rampe vertigineuse, il s'avance avec lenteur. M. Mayor-Vautier abaisse le drapeau, le wagon s'arrête; il le lève de nouveau, le wagon se remet en marche, toujours de la même allure étonnamment calme. Ce spectacle tient de la féerie. On se demande avec une sorte d'effroi quelle main mystérieuse retient sur l'abîme cette masse énorme, quel phénomène magnétique dompte ainsi les lois invincibles de la pesanteur, qui fixent dans l'espace cette masse de métal qui tombe. C'est à la fois effrayant et admirable. Au bout de trois minutes, le wagon s'arrête. Il est au bas de la rampe. Alors on respire, le danger est passé. On acclame M. Riggenbach, qui a fait cette effrayante expédition, où sa responsabilité se trouvait engagée à un point qui donne le frisson, avec le cigare aux lèvres et de l'air le plus dégagé du monde.»

Ayant passé l'épreuve du frein avec brio, le funiculaire Territet-Glion est inauguré le 18 août 1883. Le succès est immédiat. 480 billets sont vendus le 19 août. Durant le premier mois de la mise en service, 13'699 voyageurs intrépides ont bravé la pente et profité de la vue au prix de 1 franc la montée, 75 centimes la descente ou encore 1,50 franc l'aller-retour. Parmi eux, Victor Hugo en vacances à l'Hôtel Byron à Ville-neuve avec sa famille. L'auteur a même bénéficié le 11 septembre 1883 d'une course spéciale pour ses accompagnants et lui-même.

Si comme lui et tant d'autres vous souhaitez prendre de la hauteur sans vous fatiguer, vous trouverez ici toutes les informations nécessaires: <https://mob.ch/line/funiculaire-territet-glion/>

Et si, une fois à Glion, le changement d'altitude a aiguisé votre appétit ou asséché votre gosier, ne manquez pas le Buffet de la gare: <http://www.glion-buffetdelagare.ch>

Pour les moins téméraires et les amateurs de photographies anciennes, une exposition de photographies noir-blanc en grand format, conçue par les Archives communales de Montreux, est à voir jusqu'au 24 août sur la Place du marché de Montreux. Y figure, entre autres, une magnifique prise de vue du funiculaire Territet-Glion.



v / Ans_14898-08-AL © Collections de la Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois

© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

© Collections de la Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois