



COSS INFO

Le 10 juin, le funiculaire a redémarré!

Des cabines vertes font maintenant le va-et-vient entre les deux stations pour le plus grand plaisir des utilisateurs. Une page est ainsi tournée, motivant un bref retour sur 117 ans d'existence!

TRANSPORTS 10 juin 2014, quelques passagers se sont levés aux alentours de 5 heures du matin pour faire partie de la première course du «nouveau» funi déambulant avec élégance sur des rails flambant neufs. Les sourires sont de mise et les tracas liés à ces travaux d'envergure quasiment oubliés. Demain, soit samedi 21 juin, l'inauguration officielle des installations aura lieu en présence des responsables techniques, des autorités communales et de toute la population désireuse de se joindre à l'événement!

Les débuts

A la fin du XIX^e siècle, Cossonay est un centre d'affaires régional important. Cependant, son éloignement de la gare et la différence d'altitude qui l'en sépare font naître le besoin de mettre en œuvre un moyen de communication moins pénible et plus rapide que la route. Un comité d'initiative se constitue dans ce but en 1891. L'Assemblée fédérale lui accorde une concession et le 30 août 1892, une société anonyme voit le jour. Cependant, des difficultés aussi importantes qu'imprévues, telles que l'affaissement des talus en remblai sur plus de 100 mètres, compliquent la tâche des précur-



Les plateformes destinées au «conducteur» sont ouvertes.

seurs qui n'abandonnent pas. Le Funi obtient, le 8 octobre 1896, la coopération de la compagnie des «Chemins de fer du Jura-Simplon» pour terminer les travaux.

Première mise en service

Le 28 août 1897, le funiculaire Gare – Ville effectue sa première course régulière. Cette mise en service constitue, à l'époque, un gros événement et un progrès énorme. Quel gain de temps par rapport aux chars à bancs alors utilisés! L'installation fonctionne par contrepoids d'eau, à la vitesse de 2m/s.

Un réservoir de 5 m cube, placé sous le plancher de chaque voi-

ture, se remplit d'eau à l'amont où un grand bassin a été creusé afin de servir de réservoir. La voiture haute étant plus lourde que la voiture basse, il n'y a qu'à descendre le frein à main pour que les deux voitures à caisses en bois de 35 places chacune se mettent en mouvement.

port de personnes et de marchandises s'intensifie. Le Buffet de Gare, véritable belvédère sur le vallon de la Venoge, est fort apprécié. Enfin, le 1^{er} juillet 1930, l'exploitation est confiée à la Société des Auto-Transports du Pied du Jura (SAPJV) qui résilie son contrat à la fin de l'année 1965. Dès lors, l'entreprise du Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher reprend le flambeau.

Première modernisation

En 1966, l'augmentation constante des charges d'exploitation amène la direction à étudier les possibilités d'automatiser intégralement l'installation. Pour réaliser cette transformation, il est souhaité de conserver l'entraînement à contrepoids d'eau, en raison du prix très bas de cette énergie. Entre 1968 et 1969, on procède à ces travaux. Dès lors, les 2 voitures circulent sans accompagnant. Le



Le funi en rouge...!



Le funi en bleu ... plus «conventionnel».

Plus de crémaillère!

L'exploitation est assurée dès le début par la Compagnie du chemin de fer Jura-Simplon, puis par les CFF, leurs successeurs. A cette époque, on met en service des voitures plus légères et, en 1929, on abandonne la crémaillère, source de difficultés en hiver. Le trans-

contrôle des entrées et le comptage des voyageurs se fait par des tourniquets dans les stations. Le remplissage des réservoirs d'eau devient lui aussi automatique. Un moteur électrique fournit l'appoint de puissance nécessaire lorsque la voiture montante est très chargée.

COSS INFO



Ces mesures entraînent d'appréciables économies de personnel, mais ne résolvent pas pour autant le problème technique dans son ensemble. Par exemple, en été, lors de forts orages, les pannes sont courantes et il faut de nombreuses mises au point pour que le funi circule de manière complètement automatique. En 1972, l'entreprise du LEB cesse d'exploiter la ligne du CG et la société du Funi en assure elle-même la bonne marche!

Exigences nouvelles

Energie bon marché, la traction hydraulique ne répond plus aux exigences modernes d'une exploitation d'un funiculaire. En cas d'affluence, il devient impossible d'assurer un service ininterrompu car le remplissage du réservoir du véhicule amont nécessite de 5 à 7 minutes, soit le temps d'une course



Des rails «aériens». MAC



Les cabines relookées en vert retrouvent les voies. JLG

supplémentaire. L'introduction de l'horaire cadencé aux CFF exige aussi un mode de traction offrant davantage de courses horaires. C'est ainsi que le 22 février 1982, le «funi hydraulique» effectue sa dernière course. Quatre mois plus tard, le 18 juin, le funiculaire reprend son service, mû par la traction électrique et avec des véhicules tout neufs. Dans la foulée, on procède à des améliorations techniques telles que l'infrastructure de la voie, l'installation de câbles pour assurer une meilleure stabilité, la pose d'un fil de sécurité le long des rails «prévenant» la chute éven-

tuelle d'un arbre et provoquant l'arrêt immédiat de l'installation. Enfin, en 1996, on change les deux distributeurs de billets.

Un gros lifting de plus de 10 millions de francs

En 2010, les Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) se sont vu remettre la direction opérationnelle du Funiculaire. Les normes fédérales en la matière ne permettant plus au funiculaire de circuler, les dirigeants de l'entreprise doivent procéder à une cure de jouvence de l'installation. En fait, il s'agit de tout changer: système électrique, rails et cabines. Ces dernières sont évacuées, au début avril 2012, au moyen d'une grue de 35 m de haut. Les utilisateurs « embarquent » donc dans des bus assurant la navette et les travaux de remise en état de l'installation se poursuivent. Le 20 janvier de cette année, un hélicoptère, affrété spécialement pour l'occasion, commence à déposer la charpente métallique des voies et un des responsables de MBC déclare alors que la volonté est que le funi puisse rouvrir dans le courant du mois de juin. Pari tenu, donc! ■

EN BREF

Office de la population Horaire d'été

Durant les vacances scolaires, l'ouverture tardive de l'Office communal de la population, le jeudi de 17h à 18h30, est supprimée. Cette mesure s'applique du jeudi 10 juillet au jeudi 21 août inclus. La Municipalité remercie la population pour sa compréhension.

Conseil communal Séance du 23 juin

La dernière séance de Conseil communal avant les vacances estivales se déroulera le lundi 23 juin 2014 en l'aula du Pré-aux-Moines à 18h30.

Ce déplacement au Pré-aux-Moines et ce changement d'horaire sont dus à deux circonstances particulières. En premier lieu, un ordre du jour conséquent qui comporte, entre autres, l'élection d'un nouveau bureau, l'actuel bureau, qui comprend un président, deux vice-présidents, deux scrutateurs et deux scrutateurs suppléants parvenant au terme de son mandat de deux ans.

En second lieu, l'apéritif qui sera servi à l'issue de la séance, en l'honneur de Olivier Combes, Président sortant et du nouveau président dont le nom sera connu après l'élection y relative.

L'ordre du jour comprend 13 points; citons en particulier les rapports sur la gestion et les comptes 2013, le rapport sur le nouveau règlement sur la distribution de l'eau, le dépôt de trois nouveaux préavis et comme dit plus haut, l'élection du bureau. L'ordre du jour complet peut être consulté aux piliers publics et sur le site Internet communal. ■

ANECDOTES ET DONNÉES TECHNIQUES

ANECDOTES

On a raconté que...

... En hiver surtout, il arrivait que les pendulaires venant de Lausanne vers 18h étaient contraints de descendre du Funi sur le dernier tiers du parcours, car l'agent de service avait sous-estimé le nombre de voyageurs. En effet, les voitures montantes du soir étant souvent bondées, les voitures descendantes – presque vides – avaient de la peine à faire le contrepois nécessaire, en raison d'un remplissage insuffisant du réservoir.

... Des jeunes gens ouvraient intentionnellement la porte pendant la course, pour descendre et remonter sur le véhicule en marche.

... D'autres «malins» (ou les mêmes!) essayaient de faire «sauter» le fourneau à bois dans les voitures en y introduisant des pétards.

DONNÉES TECHNIQUES

Longueur exploitée: 1'219 mètres	Longueur totale: 1'228 mètres
Dénivelé: 133 mètres	Rampe: de 10 à 13%
Vitesse: 4,5 m/s	Fréquentation : 292'900 (en 2011)
Rénovations: 1929, 1968, 1982, 2013	
Sources: Brochure 100 ^e anniversaire du Funi 1987 - 1997 / Concept: Daniel Quinche - Journal 24Heures du 4 avril 2012 et du 20 janvier 2014 - www.mbc.ch -http://fr.wikipedia.org ■	

Le développement durable c'est:

Renoncer aux barquettes et acheter ses légumes en vrac. Ne pas jeter dans les containers verts des légumes dans un emballage plastique. Celui-ci n'est pas compostable. On en trouve trop souvent dans les déchets verts de notre commune. ■



AGENDA 21