

Le FUNICULAIRE d'Arcachon

L'ascenseur permettant, aujourd'hui, d'accéder au parc Mauresque par le cours Desbiey a remplacé en mai 1950 un funiculaire mis en service en 1913. Pour atteindre le parc Mauresque et le casino, édifié en 1863, il fallait franchir, depuis la ville basse, une dénivellation de 25 mètres environ, soit en utilisant des raidillons qui existent toujours, soit en effectuant, en voiture hippomobile, un long détour par les voies existantes. La solution d'un ascenseur avait été envisagée mais abandonnée du fait de l'insuffisance de la force hydraulique nécessaire, disponible à l'époque.

En 1911, la perspective de la construction prochaine d'une usine électrique permet l'élaboration par Monsieur Blavy, entrepreneur arcachonnais, d'un projet de funiculaire qu'il présente au Conseil Municipal. Le projet consiste en un funiculaire à voie unique avec croisement dont le tracé doit passer en souterrain sous l'avenue Régnaud. La concession est demandée pour 30 ans ; les capitaux nécessaires sont estimés à 85 000 F, les dépenses annuelles d'exploitation à 9 200 F, couvertes par un trafic moyen de 245 voyageurs par jour. Prix des places : trajet simple 0,10 F, aller-retour: 0,15 F.

Une aide financière remboursable est demandée à la Municipalité. Trois employés sont nécessaires pour assurer le service : un à la salle des machines, un dans chaque voiture, percevant aux terminus la recette. La construction doit être assurée par la maison Stigler de Paris. Le Conseil Municipal demande :

- que le funiculaire fonctionne de 7 heures à 21 heures du 1er juillet au 30 septembre ; de 8 heures à 19 heures du 1^{er} octobre au 30 juin.
- qu'il transporte les colis de moins de 20 kg (tarif : 5 centimes par colis) ainsi que les bicyclettes (même tarif).
- un départ immédiat, même pour un seul client.

Le 19 avril 1913, le Conseil Municipal approuve le cahier des charges. Les travaux commencent le 27 août 1913 et la mise en service commence à la grande satisfaction du public.

Description du funiculaire :

La ligne a une longueur de 60 mètres pour un dénivelé de 25 mètres environ ; la double voie de 80 centimètres de large est constituée de rails «Vignole» (type «chemin de fer») sur traverses métalliques posées sur béton. La salle des machines installée sous le terre-plein devant le casino, comporte un treuil actionné par un moteur électrique réversible de 25 chevaux ; à courant continu 600 volts, par vis sans fin et roue dentée. L'installation comporte deux câbles de traction en acier, fixés à l'une de leurs extrémités sur le treuil, et à l'autre sur chacune des voitures et s'enroulant en sens inverse l'un de l'autre. Le mécanicien, dans la salle des machines conduit le funiculaire au moyen d'un « contrôleur » analogue à ceux utilisés sur les tramways, en fonction des indications données par les agents se trouvant sur les voitures ; ceux-ci communiquent entre eux par des sonneries d'appel et le départ est confirmé par un coup de trompe donné au mécanicien par l'agent de la voiture supérieure. Un maximum de précautions ont été prises, et il ne semble pas qu'il y ait jamais eu d'accident. Les voitures, d'une largeur de 1,60 m, comportent trois compartiments équipés d'un banc et une plate-forme à chaque extrémité, avec une capacité de 10 personnes.

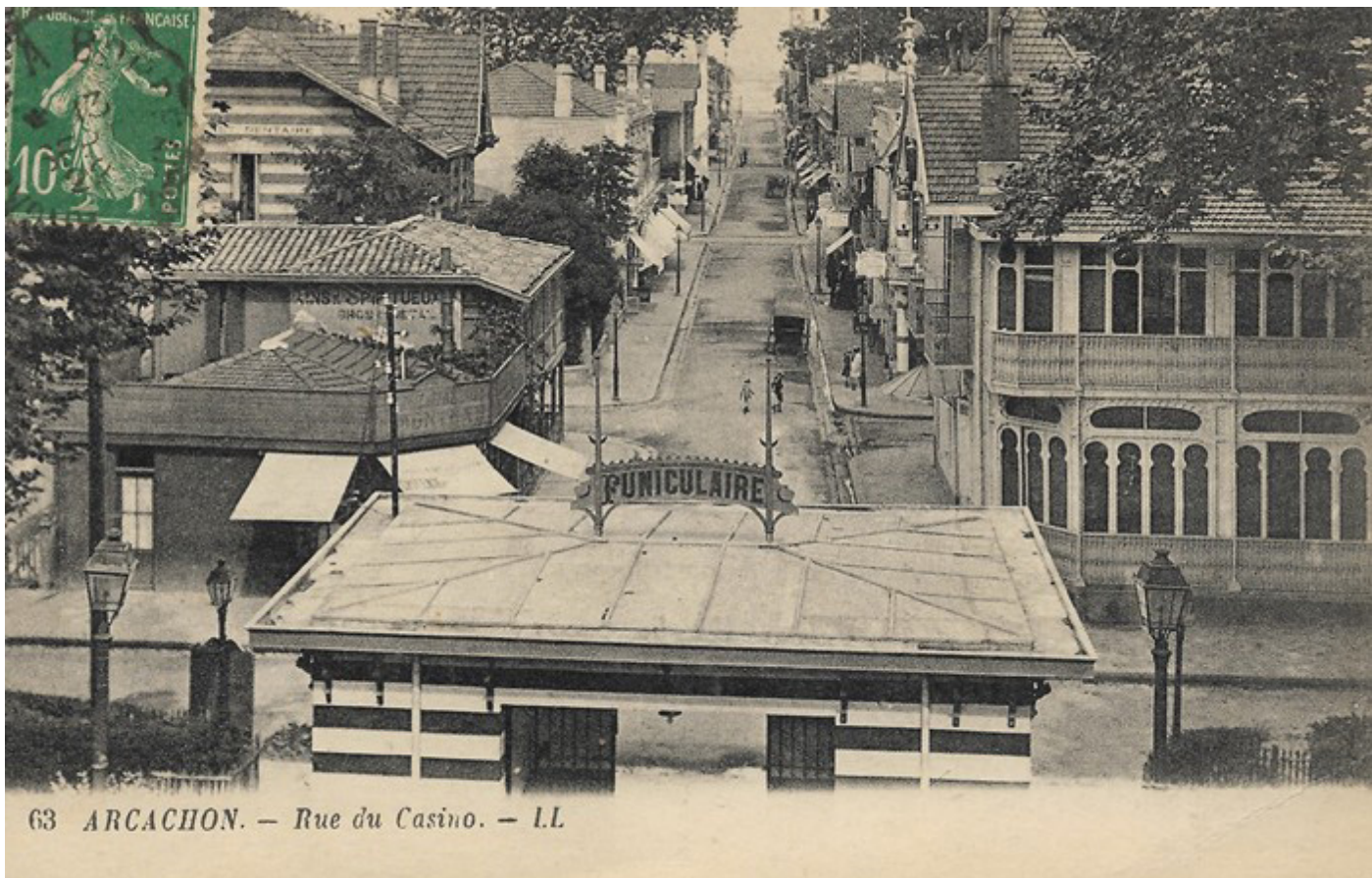
Exploitation avec la guerre, les touristes et les joueurs pour le casino se font rares et ce dernier est bientôt converti en hôpital militaire. L'après-guerre ramène un peu de clientèle, mais en 1932, avec la suppression du tramway, la Société du Gaz et Electricité fait savoir qu'elle ne peut pas continuer à assurer la fourniture de ce courant pour le seul funiculaire. L'exploitation du funiculaire expire le 1er mai 1932. Le 4 août 1934, devant les réclamations des habitants, le conseil municipal demande l'étude de diverses solutions : réparation, modernisation ou ascenseur. Finalement, le 27 avril 1936, le Conseil décide la remise en état du funiculaire mais le manque d'entretien, provoque de nombreuses pannes, et à la veille de la guerre, l'exploitation cesse à nouveau. Un essai de remise en service en 1940 restera sans suite.

En 1948, le Conseil municipal décide le remplacement du funiculaire par un ascenseur : les établissements Roger Nègre remportent le marché.

Du funiculaire, il nous reste les photographies présentées ci-après ainsi qu'une roue dentée en acier exposée à l'entrée du couloir d'accès à l'ascenseur.

Nota : cette chronique s'appuie sur l'article paru dans le bulletin de la SHAAPB no 112 de 2002, écrit par Claude ROBIN et intitulé : Les Transports sur rail au début du 20e siècle à ARCACHON.





192 ARCACHON - Le Funiculaire - C.B.

