Le tramway Vevey-Montreux-Chillon

Autor(en): **Desponds, Liliane / Lüthi-Graf, Évelyne**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue historique vaudoise**

Band (Jahr): **112 (2004)**

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-515233

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LE TRAMWAY VEVEY-MONTREUX-CHILLON

LILIANE DESPONDS
ÉVELYNE LÜTHI-GRAF

LOCOMOTION DANS LA RÉGION VEVEY-MONTREUX

En 1823, le moyen de transport collectif le plus rapide, pour qui souhaite longer les berges du Léman, est d'emprunter le *Guillaume Tell*. Le succès de ce premier bateau à vapeur est tel que bateaux et embarcadères deviendront rapidement plus nombreux[1].

Dès son ouverture, en 1861, la ligne de chemin de fer du Jura-Simplon permet des déplacements plus véloces encore. En conséquence, la navigation utilitaire va peu à peu disparaître au profit de celle d'agrément, on se déplacera désormais plus efficacement par le rail.

Dès le début du XIXe siècle, Vevey et Montreux connaissent un intense développement. Deuxième ville du jeune canton de Vaud, située sur les principaux axes de communications nord-sud et est-ouest, Vevey est en pleine expansion économique. Bien qu'encore paysanne et vigneronne, elle s'industrialise[2]. Siège de l'atelier de construction mécanique Benjamin Roy & Cie (les futurs Ateliers de Constructions Métalliques de Vevey), de fabriques de cigares, de farine lactée, de lait condensé et de chocolateries ainsi que des moulins de Gilamont, Vevey donne l'image d'une ville industrieuse et sérieuse, à l'image de la devise de sa Confrérie des Vignerons : *Ora et labora*. La création d'une ligne de tramway traversant le cœur de la cité pourrait contribuer à la vocation commerciale de la ville.

Toute autre est Montreux, création essentiellement touristique. Si chacun sait où est Montreux, peu savent en revanche qu'elle n'existe pas en tant que ville[3]. Le tourisme se charge d'en faire une entité et de lui construire une renommée[4].

---

1 Voir Jacques CHRISTINAT, *Bateaux du Léman, deux siècles de navigation*, Yens sur Morges, 1991, p. 23-49.

2 Le développement hôtelier de Vevey est moins important que celui de Montreux. L'Hôtel des Trois-Couronnes, premier grand hôtel veveysan, a été construit en 1842. Le Grand Hôtel quant à lui date de 1867. Thierry OTT, *Palaces. Une histoire de la grande hôtellerie suisse*, Yens sur Morges, 1990; Joëlle NEUENSCHWANDER FEIHL, « Vevey », dans *INSA* 9, Berne, 2003, p. 423-520.

3 Montreux deviendra une commune à part entière en 1962, lors de la fusion des communes du Châtelard et des Planches (et refusée par Veytaux). Pour comprendre le « phénomène montreusien », voir Roland DUCREST, *Le village de la Rouvenaz: Histoire d'une fraction de commune montreusienne de 1870 à 1930*, Lausanne (mémoire de licence), 1995.

4 La première construction hôtelière montreusienne est la Pension Pilivet (1825). L'hôtel du Cygne a ouvert ses portes en 1837, le Grand Cygne en 1865. En 1855, une

Lorsqu'elle s'ouvre au tourisme, la région de Montreux, dont la vocation est essentiellement vigneronne, est composée de vingt-trois villages qui s'étagent des montagnes au lac et sont répartis en trois communes (le Châtelard, les Planches et Veytaux). Profitant de la célébrité acquise grâce à la publication, en 1761, de la *Nouvelle Héloïse* par Jean-Jacques Rousseau[5] et suite à la visite du poète anglais Byron à Chillon en 1816, elle choisit délibérément de s'orienter vers le tourisme et l'hôtellerie dès le milieu du XIXe siècle.

Afin d'assurer un maximum de services et de détente à sa clientèle, Montreux met dès lors tout en œuvre pour améliorer constamment la palette d'activités et de distractions à offrir à ses hôtes de passage. Ainsi elle élargit sans cesse son réseau de circulation touristique, aménage des lignes de trains et des funiculaires, autorise de folles façades d'hôtels et concocte des programmes de festivités allant des fêtes vénitiennes aux concerts symphoniques de son prestigieux orchestre du Kursaal, en passant par les corsos fleuris de la Fête des Narcisses, ou encore accueillant les grandes représentations théâtrales du moment.

La création d'un tramway permettant de se montrer le long du grand boulevard, face au lac et bordant les vitrines surchargées de marchandises de luxe, va compléter à merveille la panoplie de l'offre touristique...

DES PROMOTEURS DE GÉNIE

Entreprise technique s'il en est, le tramway électrique Vevey-Montreux-Chillon (VMC) est avant tout la réalisation d'un projet pensé et façonné par quelques hommes de la région.

Provenant d'horizons fort divers, leur association a donné naissance à la plus formidable création qu'ait jamais connu celle que l'on nomme aujourd'hui la *Riviera lémanique*. Elle débouchera sur une foule de projets et de réalisations dont ses habitants bénéficient aujourd'hui encore.

Ces hommes sont l'industriel Louis Roussy (1842-1920), l'ingénieur Henri Aguet (1862-1936), l'architecte Henri Chaudet (1845-1931), le mécanicien Ernest Miauton (1853-1942), le notaire Adolphe Dupraz (1834-1900) et l'hôtelier et promoteur Ami Chessex (1840-1917).

Propriétaire du *Moulin de Gilamont* à Vevey, Louis Roussy est actionnaire majoritaire de la *Nestlé & Anglo-Swiss Condensed Milk Co*, dont il préside le Conseil d'administration. Il est, ou sera, également actif en politique (conseiller municipal à Vevey et député au Grand Conseil) et au sein de diverses entreprises comme les chocolats *Peter-Kohler*, la *Banque Suisse et Française* à Paris, la *Société des moulins suisses* à Corbeil, la *Société des Ciments*, à Marseille.

---

auberge de Territet s'agrandit et devient l'Hôtel des Alpes. D'agrandissements (1887-8 et 1895) en transformations radicales (1904-5), il devient un fleuron de l'hôtellerie régionale. La construction du Montreux-Palace débutera en 1904, ses portes s'ouvriront en 1906. Joëlle NEUENSCHWANDER FEIHL, « Montreux », dans *INSA* 7, Berne, 2000, p. 11-137.

5 Rousseau situe son roman à Clarens (les Bosquets de Julie) et à Chillon.

Spécialisé dans l'utilisation alors en vogue du métal, Henri Chaudet travaille à Clarens avec son frère Charles. On lui doit notamment le collège communal du Châtelard, le Marché couvert de Montreux et plusieurs projets de cliniques à Leysin.

Henri Aguet, qui avait pris part à l'élaboration des plans du pont de la Jonction à Genève, est établi dans la région veveysanne qui l'a vu grandir. Il fait partie de cette génération d'ingénieurs intéressée par la grande transformation provoquée par l'arrivée de l'électricité. C'est ainsi qu'il participera non seulement à la création du premier tramway électrique de Suisse mais aussi au chemin de fer touristique Glion-Naye. Son activité se déploie également dans d'autres domaines, principalement dans la construction de fabriques de ciment.

Après quelques expériences professionnelles diverses (mécanicien dans une sucrerie, auprès de la Compagnie Générale de Navigation (CGN), à la *Société des Produits alimentaires de Montreux* pour laquelle il a monté une fabrique de lait condensé à Cossonay), Ernest Miauton change d'activité en 1880 pour créer un atelier d'appareillage et de serrurerie à Montreux.

Le plus discret de tous, rouage néanmoins essentiel, est indiscutablement le notaire veveysan Adolphe Dupraz.

Un nouveau nom vient rapidement s'ajouter à la liste, indissociable de toute l'histoire hôtelière de la région, celui d'un promoteur touristique convaincu, présent dans toutes les entreprises d'envergure, Ami Chessex[6].

PREMIER PROJET : UN TRAMWAY A AIR COMPRIMÉ

En 1877, Louis Mékarski, administrateur-délégué de la *Société générale des moteurs à air comprimé à Paris*[7], contacte l'ingénieur cantonal Louis Gonin afin de lui présenter les avantages d'un tramway reliant Vevey à Montreux dont « les voitures pourraient être à impériale »[8], ce qui, selon lui, plairait beaucoup au public. Son système fonctionne déjà à Nantes.

Le 31 août 1878, Adolphe Dupraz et Henri Chaudet font une demande de concession des eaux de la Baie de Montreux. Ils ont deux objectifs : l'établissement d'un ascenseur entre Montreux et Glion ainsi que l'aménagement d'un tramway entre Vevey et Montreux. Ils sollicitent l'ingénieur cantonal afin de trouver le mode de traction le plus avantageux :

> [...] il s'agit d'introduire dans la pratique un procédé permettant d'appliquer à la locomotion les forces hydrauliques. La solution de ce problème est, depuis nombre d'années, l'étude constante du département dont vous avez l'honneur d'être le chef ; vous en

---

6 Voir Sabrina MONNIER, *Ami Chessex, 1840-1917*, Lausanne (mémoire de licence), 2003.

7 Le système à air comprimé mis au point par l'ingénieur Louis Mékarski a été breveté en 1872 et la première ville équipée de ce système est Nantes, en 1879.

8 Lettre de Louis Mékarski à l'ingénieur [Louis] Gonin du 31 octobre 1877. Archives de la Société romande d'Électricité (SRE), coffre fort, boîte avec les plans des débuts. Voir également le *Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires de la Société électrique Vevey-Montreux sur la période de construction septembre 1886 à mars 1888* et son « aperçu sur l'origine et la formation de notre Société », Vevey, 20 avril 1888.

comprenez l'immense importance ; elle sera riche en conséquences heureuses pour notre pays où nous trouvons dans nos montagnes les cours d'eau intarissables, c'est-à-dire à côté des obstacles les moyens de les vaincre[9].

Le projet retenu et mis au point pour cette entreprise régionale nouvelle est le tramway à air comprimé utilisant le système Mékarski. Le tracé imaginé pour ce chemin de fer va du Grand-Hôtel de Vevey à la Rouvenaz, grande place vide et pentue située sur la commune des Planches (Montreux). Le dépôt des tramways est prévu à la Rouvenaz, à l'endroit même où sera plus tard édifié le marché couvert montreusien[10]. Le projet ne fait cependant pas l'unanimité :

A cette époque, comme aujourd'hui encore, les avis sur l'utilité d'un tramway étaient bien partagés : les uns disaient que le nombre des trains, des bateaux et des omnibus était suffisant pour desservir la contrée, d'autres estimaient qu'augmenter les moyens de communications à bon marché, c'est supprimer les distances, fournir de nouveaux éléments de prospérité, unir plus intimement les intérêts qui sont, non pas opposés, mais solidaires et concourir ainsi puissamment au développement général[11].

UNE FÉE BIENFAISANTE : L'ÉLECTRICITÉ

L'année 1879 amène une révolution dans le domaine des transports. Suite à l'exposition de Berlin[12], et grâce aux travaux de Werner von Siemens qui y a exposé une locomotive fonctionnant à l'électricité, un tramway à traction électrique est mis en service dans cette même ville. Le courant nécessaire est fourni par l'un des rails.

A la fin du XIXe siècle, les applications à grande échelle de l'électricité en sont encore à leurs balbutiements[13]. Complément aux importants développements industriels du moment, cette nouvelle forme d'énergie devient néanmoins un élément important pour afficher sa modernité. En 1881, l'Exposition universelle de Paris fait sensation jusqu'à l'est du canton de Vaud. Edison y surprend le monde des savants, ainsi que les industriels, avec un réseau électrique complet fonctionnant à merveille. L'invention en Allemagne, en cette même année 1881, de la caténaire achève de mettre le tramway électrique... sur les rails.

---

9 Archives de la SRE, Dossier SEVM, documents historiques. Lettre du 31 mars 1879 de MM. Chaudet et Dupraz au Département des travaux publics.

10 Archives SRE, Plan toilé, profil complet du projet : en long et tracé général (2 documents), boîte SEVM, VMCV 1880-1889. Il est fort probable que c'est ce projet de dépôt qui a retardé la construction du marché couvert de Montreux dont l'idée avait germé vers 1880 et qui ne fut finalement bâti qu'en 1891. A ce sujet, voir René KÖNIG, *Le Marché couvert en la Rouvenaz*, Montreux, 1992.

11 ACV, PP 658/3414, Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires de la *Société électrique Vevey-Montreux*, septembre 1886 à mars 1888.

12 Au sujet de la vogue des expositions universelles, scientifiques et industrielles du XIXe siècle, voir Linda AIMONE et Carlo OLMO, *Les expositions universelles, 1851-1900*, Paris, 1993.

13 Sur l'histoire générale de l'électricité, voir par exemple Wolfgang SCHIVELBUSCH, *La nuit désenchantée*, Paris, 1993 ; Alain BELTRAN et Patrice A. CARRÉ, *La fée et la servante. La société française face à l'électricité, XIXe-XXe siècle*, Paris, 1991 ; Alain BELTRAN, *La fée électricité*, Paris, 1991 (Découvertes). Son développement en Suisse a été étudié par Serge PAQUIER, *Histoire de l'électricité en Suisse, la dynamique d'un petit pays européen 1875-1939*, Genève, 1998, 2 vol. dont les p. 542-544 sont consacrées au tramway VMC. On lira également avec profit Serge PAQUIER, « Contribution à l'histoire des réseaux électriques romands de 1880 à 1936 : l'exemple vaudois », dans *RHV*, 1992, p. 129-172.

Deux ans plus tard, l'Exposition internationale d'électricité de Londres montre que l'électricité pourrait véritablement être l'énergie du progrès et certains imaginent déjà qu'elle pourrait, à l'avenir, jouer un rôle essentiel.

Ce qui n'est alors que supposition se révélera être juste. Lors des deux conflits mondiaux du XXe siècle, alors que le pétrole et le charbon feront défaut, les cours d'eau producteurs de cette « houille blanche » ne cesseront de couler ni d'alimenter les usines productrices d'électricité.

En plein développement industriel et touristique, riche de nombreux cours d'eaux, pionnière dès qu'il s'agit d'innover, la région Vevey-Montreux s'intéresse très vite et naturellement à l'électricité. Il faut cependant vaincre ou passer outre quelques réticences, car la plupart des investisseurs du district ont des intérêts dans la Compagnie du Gaz qui ne voit pas cette concurrence nouvelle d'un bon œil.

La distribution d'électricité n'en est alors qu'à ses balbutiements et pose des problèmes d'aménagement et de coûts. C'est pourquoi les premiers essais et installations sont individuels. En Suisse, l'impulsion est donnée par l'Hôtel Kulm, à Saint-Moritz, qui offre à ses hôtes l'illumination de sa salle à manger au soir du 25 décembre 1878.

La première Exposition internationale d'électricité (Paris, 1881) poussera le lausannois Léon Raoux à fonder la Société vaudoise d'électricité, première société électrique du pays dont l'usine (située à la rue Centrale) entrera en activité en avril 1882. Les débuts ne sont cependant pas fulgurants puisqu'en 1885 on ne compte que cent quinze abonnés à Lausanne, principalement l'Hôpital cantonal, des brasseries, cafés et bureaux[14]. Il n'est pas encore question d'éclairage public ou de réseau urbain, le monopole de la Compagnie du Gaz lausannoise courant jusqu'à la fin de l'année 1895.

La course à l'installation électrique ne démarrera véritablement qu'à partir des années 1890, lorsque les Municipalités de diverses grandes villes du pays (Berne en 1891, Zurich en 1892 ou Genève en 1893) réaliseront leurs usines et aménageront leurs réseaux de transport et de distribution d'énergie électrique.

CRÉATION DE LA SOCIÉTÉ ÉLECTRIQUE VEVEY-MONTREUX

En avril 1882, le Moulin Roussy, situé en Gilamont, dans les hauts de Vevey, effectue pour son propre compte des essais d'éclairage électrique :

> [...] Son éclairage à l'électricité introduit dernièrement marche admirablement. Le temps nous manque pour donner quelques détails intéressants sur cette invention si précieuse, qui va faire une révolution dans l'éclairage public et privé[15].

---

14 Monique SAVOY, *Lumières sur la ville, introduction et promotion de l'électricité en Suisse. L'éclairage lausannois, 1881-1921*, Lausanne (mémoire de licence), 1987 ; Liliane DESPONDS, « Service de l'électricité », dans *Services industriels, 100e anniversaire, 1896-1996*, Lausanne, 1995, p. 29-41.

15 AC Vevey, *Feuille d'Avis de Vevey* du 3 mai 1882.

Dès le mois de mai 1882, la ville de Vevey lui emboîte le pas et va dès lors aussi se lancer dans l'éclairage à l'électricité. La lumière électrique va ainsi apparaître en divers endroits comme la terrasse de Saint-Martin, l'Hôtel du Léman ou encore celui des Trois-Couronnes :

> Nous apprenons que la Municipalité de Vevey est nantie de deux demandes, aux fins de pouvoir établir et distribuer la lumière électrique dans notre ville, nous sommes impatients de voir les résultats de cette application que l'on dit très avantageuse[16].

En août 1882, les ateliers Benjamin Roy se lancent également dans l'aventure :

> Depuis hier soir, Messieurs B. Roy et Cie procèdent à des expérimentations très réussies d'éclairage électrique sur la terrasses de l'hôtel du Léman. Chaque promeneur ou visiteur a pu admirer cette lumière d'une fixité parfaite, dont la clarté à la fois douce et vive, se projetait sur le quai et les terrasses d'alentour. La lumière est reproduite par quarante lampes Swann divisées par groupes de cinq, au sommet de huit candélabres tout à fait rustiques, cette exhibition n'étant que provisoire, cet appareillage va être transporté dans la grande salle de l'hôtel Monnet, afin de procéder à des comparaisons pratiques et positives, avec les soixante à septante becs de gaz qui illuminent cette splendide salle à manger[17].

A la même période, Ernest Miauton, nouvellement installé à Montreux[18] et désireux de développer sa propre entreprise, souhaite installer l'éclairage électrique pour son propre compte. Il est alors intégré au projet de tramway Chaudet-Dupraz. C'est ainsi que, le 13 juillet 1882, Henri Chaudet, Adolphe Dupraz et Ernest Miauton, associés avec l'ingénieur-électricien de Genève Henri Aguet, font une demande de concession au Conseil d'État vaudois. Il s'agit toujours de pouvoir utiliser les eaux de la Baie de Montreux, non plus pour un système à air comprimé mais pour produire de l'électricité destinée à la fois à l'éclairage et à la traction. Cette concession est accordée le 13 février 1883, des conventions étant discutées avec les communes concernées :

> Nous nous engageons à vous fournir, si cela vous convient, l'éclairage public à un prix à débattre qui vous est garanti inférieur à celui que vous payez aujourd'hui et vous n'êtes tenu à aucun engagement envers nous. Vous êtes ainsi assurés de bénéficier de notre œuvre sans vous y intéresser autrement qu'en ce qui touche à son caractère d'utilité publique[19].

En juin 1886, la société *Chaudet, Dupraz & Miauton* change de raison sociale et prend le nom de *Dupraz, Roussy & Cie*. Louis Roussy, actionnaire principal de Nestlé et directeur du Moulin de Gilamont, est désormais associé à l'entreprise. Son expérience des affaires et ses multiples

---

16 AC Vevey, *Feuille d'Avis de Vevey* du 26 juin 1882. *Feuille d'Avis de Vevey* du 9 août 1882, dans les petites annonces : « Grand Orchestre de Vevey / vendredi 11 août / à 8 heures / Concert avec illumination / de la Promenade du Rivage / entrées : / Actionnaires 30 cent. – Non actionnaires 60 cent. / Abonnements suspendus.

17 AC Vevey, *Feuille d'Avis de Vevey* du 25 août 1882.

18 La notice nécrologique du *Journal de Montreux* (16 février 1942) : Ernest Miauton (20 décembre 1853-16 février 1942) arrivé à Montreux en 1882 (sic), y fonda la Maison E. Miauton S.A., commerce de fers et quincaillerie, devint conseiller municipal des Planches en 1888 puis syndic de 1903 à 1917.

19 Archives de Montreux, Chd, HC 1 électricité, lettre du 12 juillet 1884 adressée à la Municipalité du Châtelard, signée par H. Aguet, E. Miauton, H. Chaudet et A. Dupraz. L'éclairage public s'effectuait alors au gaz, selon une convention datée du 4 août 1865 et valable jusqu'en 1891.

relations se révéleront être un atout décisif pour la nouvelle société qui, lors de son assemblée des actionnaires du 14 août 1886[20], prend le nom de *Société Électrique Vevey-Montreux* (SEVM)[21]. Les concessions de la *Société Dupraz, Roussy & Cie*, à savoir l'usage des eaux de la Baie de Montreux, du tramway en projet VMC, de l'éclairage électrique dans les communes de Corsier, Vevey, La Tour-de-Peilz et du Châtelard[22], lui sont naturellement transférées. En plus d'avoir été le premier dans la contrée à s'essayer à l'éclairage électrique, Louis Roussy a inventé un modérateur pour lampes à incandescence pour lequel il a déposé un brevet d'invention. Il apporte à la SEVM la propriété en Suisse de ce modérateur.

La première Assemblée générale des actionnaires de la SEVM[23] décide de se lancer dans l'établissement et l'exploitation du tramway concédé par arrêté fédéral du 22 mars 1884, de proposer la distribution de l'électricité à domicile pour tous les usages et de construire des machines et appareils électriques (et plus spécialement le modérateur Roussy).

Le rapport technique et financier, effectué en prélude au projet, indique que l'étude de faisabilité et des perspectives de succès de l'exploitation à venir ont été faites sur la base du nombre de voyageurs débarqués par la CGN dans les villes situées sur la ligne du futur tramway ainsi que par la compagnie de trains du Jura-Simplon.

LA LIGNE

Pour audacieuse qu'elle soit, la ligne VMC est, à ses débuts tout du moins, un moyen de transport de luxe. Superflu dans la région, qui est déjà fort bien desservie par la ligne du Jura-Simplon (les principaux arrêts desservis ont une gare) ainsi que par les bateaux de la Compagnie générale, ce tramway réussit le tour de force de s'imposer et de se rendre indispensable, puisque c'est autour de sa silhouette et de ses rails que la région modifiera en profondeur son visage. Première grande réalisation technologique d'envergure, le tramway annonce une évolution que la région Vevey-Montreux continue à suivre aujourd'hui encore, bien qu'en regard du passé elle soit passablement ralentie.

La fin de l'année 1886 voit surgir quelques problèmes avec la Municipalité de Vevey qui accepte le projet à la condition que la circulation dans la rue du Lac (qui était alors la principale rue commerçante) soit interrompue par moments. La SEVM n'acceptera pas cette clause :

> La ligne imposée par la Municipalité étant la Rue du Simplon sera celle qui sera construite. Il sera rappelé à cette autorité que notre désir était de passer d'abord par la Rue du Lac, cela surtout afin d'éviter à son préjudice un déplacement d'intérêts très

---

20 La SEVM remplace désormais la Société Dupraz, Roussy & Cie.

21 Après la Société vaudoise d'électricité, devenue en 1882 la Société suisse d'électricité, la SEVM est ainsi la deuxième compagnie productrice d'électricité de Suisse.

22 ACV, PP 658/3414, SEVM, procès-verbaux n° 1 (11 août 1886 au 22 juin 1888).

23 *Ibid.*, art. 2, le siège de la société est à Montreux-Châtelard, durée fixée à septante-cinq ans dès le 22 mars 1884.

considérables au profit de la Rue du Simplon dans laquelle se fera, une fois le tramway établi, la grande circulation[24].

Le passage du tramway modifiera en effet totalement les données et l'activité commerçante se transférera bel et bien à la Rue du Simplon.

Le 25 mai 1887, une pétition est remise aux autorités veveysannes. Les pétitionnaires[25] trouvent que le tramway est prévu trop près des maisons. Ils craignent des accidents avec les enfants qui jouent sur les trottoirs et avec les grandes personnes « là où les trottoirs sont très étroits ».

> De plus, au moment des vendanges, les vignerons ne savent plus où placer leurs déchargeoirs et leurs bossettes et les propriétaires ou locataires des nombreuses caves qui existent dans ce quartier sont gênés[26].

Malgré cela,

> Les travaux d'installation de l'usine électrique à Montreux, la pose des câbles pour l'éclairage, ainsi que la pose de la voie métallique avec conduite électrique aérienne pour le tramway Vevey-Montreux-Chillon furent menés avec une très grande activité, en sorte que l'exploitation de l'éclairage électrique commença le 25 décembre 1887 [...][27].

AMÉNAGEMENTS

Le 1er février 1888, on discute de la pose des indicateurs « Attention au tramway. Au pas » qui seront placés aux intersections et croisements. La division de la ligne en sections est décidée, le découpage est le suivant :

Grand Hôtel de Vevey/Place de la Gare/Hôtel du Lac/Villa Roussy La Tour-de-Peilz/Maladeyre Clos-du-Lac/Salle de Réunions Clarens/Hôtel du Cygne Vernex/Maison verte au Trait/Territet/Chillon[28]. Il est évident que, bien qu'elles soient toutes de longueurs égales, ces sections obligent le client à payer le tarif maximum pour se rendre d'un point utile ou intéressant à un autre.

Au tout début, aucun arrêt fixe n'est prévu. Le tram s'arrête n'importe où, en fonction des besoins ou des demandes des voyageurs. En 1890, sur demande du Département du chemin de fer, on fixe des endroits en dehors desquels les voitures ne peuvent plus s'arrêter, chaque arrêt étant bien entendu situé dans un endroit stratégique : utilitaire à Vevey, touristique à Montreux. Le tramway relie tout d'abord et aux deux extrémités les Grands Hôtels du moment (Vevey et Territet) et Chillon (l'Association du Château de Chillon a été créée en 1886), le château n'étant alors desservi que par une gare (le débarcadère sera construit en 1939). Le tramway est dès lors un moyen commode et pratique pour les touristes suivant les pas de Bonivard, de Rousseau et de Lord Byron.

---

24 *Ibid.*

25 Parmi ceux-ci signalons l'architecte veveysan Ernest Burnat, lui-même riverain de la ligne.

26 AC Vevey, Boîte 91.05.

27 Louis FLESCH, *Notice sur les installations de la Société électrique Vevey-Montreux*, Montreux, 1896, p. 4.

28 ACV, PP 658/3414, SEVM, procès-verbaux n° 1 (11 août 1886 au 22 juin 1888).

DÉBUT DE L'EXPLOITATION

Le personnel du tramway entre en activité le 16 avril 1888, l'inauguration étant fixée au mercredi 2 mai 1888[29]. Le programme des festivités a été établi par Henri Chaudet. A un trajet en tramway allait succéder une collation, une visite de l'usine électrique de Taulan, l'Assemblée générale des actionnaires et un repas. « Le dîner aura lieu au jardin d'hiver, le repas ne sera pas offert aux actionnaires, trop nombreux. »[30]

Il est étonnant de constater que les journaux locaux sont peu diserts, voire pratiquement muets sur cette inauguration. C'est à croire qu'elle n'est qu'un fait anodin ou qu'il ne s'agit après tout que d'un énième tramway de plus alors que c'est le premier de Suisse ! Il en est de même avec les premières installations électriques : alors que l'on pourrait s'attendre à une liesse bien légitime, les rares lignes imprimées à ce sujet sont d'une discrétion inattendue et décevante pour le lecteur d'aujourd'hui.

Ouvert à l'exploitation dès le 4 juin, le succès du tramway est immédiat :

> Les voitures qui ont fonctionné pour le service des premiers jours d'ouverture ayant été surchargées, des mesures rigoureuses seront prises pour que le maximum de voyageurs prévus pour chaque voiture ne soit pas dépassé. Des ordres sévères seront transmis au personnel et des affiches portant la mention « complet » seront préparées au plus tôt[31].

PRÉCURSEUR EN SUISSE

Premier tramway à traction électrique de Suisse, le VMC a des visages multiples et divers. Selon qu'il traverse Vevey ou Montreux, il ne remplit pas la même fonction. Le Veveysan ou l'habitant de la Tour-de-Peilz s'en sert comme d'un moyen de locomotion utilitaire. Celui que nous appellerons par commodité le touriste « montreusien » l'emprunte pour admirer le paysage lacustre, pour flâner ou se montrer. Le Montreusien se rend volontiers à Vevey pour ses emplettes.

> Et le Marché couvert, que devient-il ? Ce serait le moment d'en reparler si l'on ne veut pas nous tenir plus longtemps le bec et les pieds dans l'eau. Ces temps derniers, à la Rouvenaz, on pataugeait littéralement dans une mer de boue. On comprend le raisonnement de ceux qui profitent des nouveaux moyens de circulation pour aller s'approvisionner à Vevey ; là, au moins, les jours d'averse, l'eau s'écoule et l'on marche sur un terrain relativement sain[32].

Le Veveysan, quant à lui, n'a pas d'autre raison de se rendre à Montreux que la promenade sur les quais, ou la fréquentation d'un concert ou d'un spectacle. A ses débuts, le tramway VMC est assurément un atout touristique.

---

29 *Ibid.*

30 *Ibid.*

31 *Ibid.*

32 Archives de Montreux, *Feuille d'Avis de Montreux* du 2 mai 1889.

LE TOURISME CONTEMPLATIF

A la suite des écrits de Rousseau et de la vague romantique amorcée au XVIIIe siècle et qui caractérise le XIXe siècle, la contemplation du paysage lacustre est entrée dans les mœurs. Deux aspects de la ligne du tram illustrent de fort belle manière cette mode. Par le tracé choisi tout d'abord : lorsque le tram longe une route qui n'offre aucune visibilité sur le bleu Léman, peu importe le côté de la route sur lequel il se trouve ; la ligne s'accommode des besoins locaux (présence d'un trottoir, étroitesse d'une rue, carrefour, etc.). En revanche, lorsque la vue est belle, voire spectaculaire ou pittoresque, comme c'est le cas en approchant de Chillon, les rails sont posés au plus près du bord de la route, à presque tomber dans les eaux lémaniques. La vue est splendide, les touristes ne peuvent qu'admirer et être ébaubis. Le choix des voitures est également révélateur puisque, choisies tout d'abord sans impériale, on adoptera finalement cet élément pour augmenter à la fois l'intérêt touristique et le nombre de places à disposition.

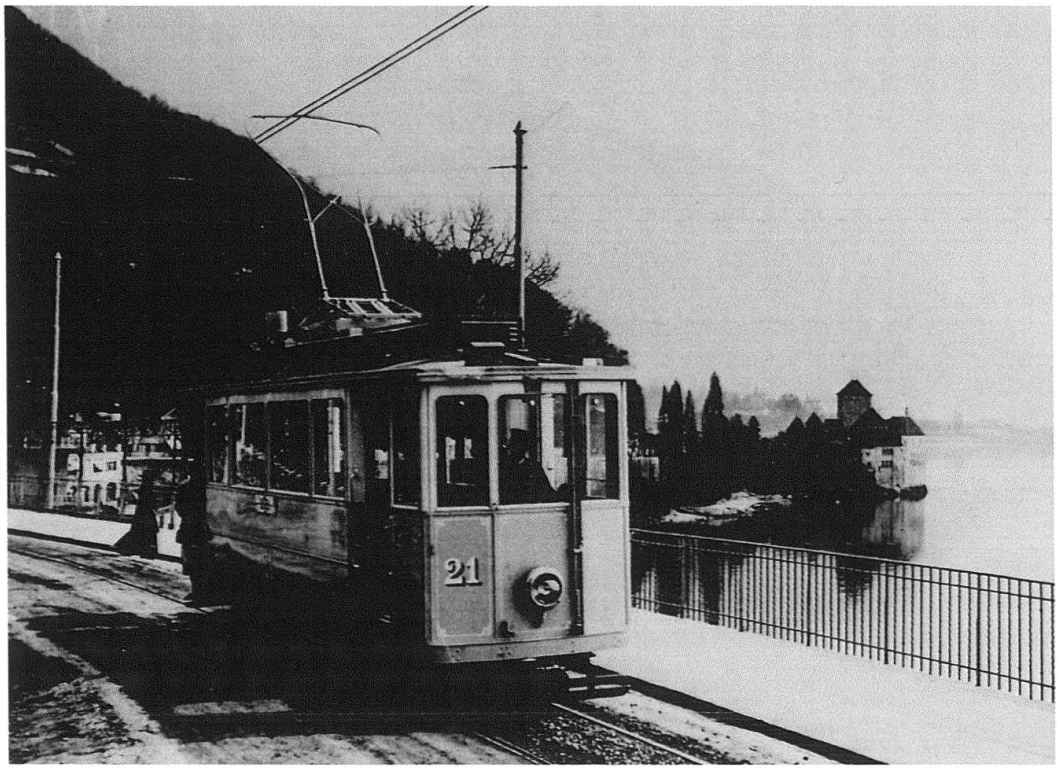

FIGURE 1

En-dessous du village de Veytaux, la voie a été aménagée tout à droite, au plus près du bord de la route, afin de ne pas manquer la vue sur le château de Chillon. ACV, PP 658/3394.

Sans nullement prétendre que le tramway VMC ait été le catalyseur qui a déclenché le tourisme contemplatif[33] à Montreux, il est un maillon important du développement incroyable qu'a connu

33 Replaçons le tourisme dans son contexte historique : le mot lui-même est une importation d'Angleterre. La consécration de tout jeune aristocrate anglais passait par le grand *tour*, soit un voyage en Europe. Cela

cette région au début du XXe du siècle. Pour qui souhaite comprendre les imbrications des hommes et du développement de l'Est vaudois, il est un fil conducteur précieux. Autour de son tracé se met en place et s'articule rapidement et inexorablement une région qui, sans pour autant perdre son âme, change à jamais de visage.

Autour du projet de tramway se sont réunis des hommes. Autour de la ligne du tram va tenter de s'unifier une région. Tel avait été le sentiment du géographe Élisée Reclus :

> Les riches visiteurs étrangers, Anglais, Russes, Américains, Français ont fait la prospérité des villes d'hôtels, Montreux, Clarens, Vevey, qui formeront bientôt une cité continue sur la rive septentrionale du Léman, en face de la bouche du Rhône valaisan[34].

Très vite, le tramway devient un élément primordial du développement industriel et touristique de la région. Les personnalités qui ont initié et mené à bien cette entreprise continueront à avoir des projets communs. Quelques années après avoir créé la SEVM, ces promoteurs s'associeront à d'autres pour former la première holding du pays : la Société Romande d'Électricité (SRE)[35].

Il est à cet égard symptomatique de constater que les hommes qui ont fait le tram sont issus du monde industriel (Miauton, Chaudet, Aguet et Roussy). Leur but était le développement de la région et l'exploitation d'un brevet (Roussy) et, très rapidement, ce nouveau moyen de transport a pris un essor touristique au point qu'Ami Chessex est devenu l'homme-clé de la société. C'est par ailleurs à cette vogue du tourisme contemplatif (le paysage est essentiel, le soleil beaucoup moins, le bain de soleil n'est pas encore au goût du jour et l'été n'est pas encore une saison touristique) que l'on doit, et à Ami Chessex d'ailleurs, la construction, antérieure à celle du tramway, du funiculaire Territet-Glion (1881). Ces quelques vers sont à la fois révélateurs de l'esprit du temps et exemplaires :

> En wagon, tu pourras jouir
> Du charme de ces paysages
> Où l'on voudrait vivre et mourir[36].

---

complétait son éducation. L'origine culturelle du *tour* n'est pas à négliger : le Siècle des Lumières et son rationalisme provoquèrent un immense besoin d'air pur. L'imagination au pouvoir, les sentiments exacerbés et la nostalgie la plus forte devinrent l'essentiel du courant romantique. Celui-ci prit son essor en Allemagne tout d'abord, à la fin du XVIIIe siècle. A la suite de Beethoven, Schiller ou Gœthe, les Anglais découvrirent le « culte du moi », la contemplation esthétique, les ruines et le surnaturel. Le jeune romantique rejetait le mode de vie bourgeois qui l'entourait, idéalisait l'oisiveté et faisait de la paresse une vertu romantique. Pour sortir de la routine, il fallait multiplier les expériences et s'échapper souvent du monde par le rêve. Le voyage faisait partie de cette expérience. Le *tour* de Lord Byron est l'un des plus célèbres et la région montreusienne doit à ses vers (*Childe Harold* et *The Prisonner of Chillon*) une grande part de sa renommée.

34 Élisée Reclus, *Nouvelle géographie universelle*, Paris, 1878, vol. III. Élisée Reclus (1830-1905) était non seulement un excellent géographe, il était également, et surtout, un théoricien de l'anarchisme. Membre de la Commune de Paris, il fut condamné à la déportation, peine transformée en bannissement. Installé à Clarens de 1879 à 1890, il y a construit une maison (*Le Rivage*) et a assisté à la mise en activité du tramway.

35 Fondée en janvier 1904, la SRE regroupe la Société électrique Vevey-Montreux et la Société des Forces Motrices de la Grande-Eau (elle-même fondée en 1895 par Ami Chessex et Ernest Barraud) dans le but de participer au développement économique des districts d'Aigle et de Vevey. Son premier président sera Ami Chessex (de 1904 à 1917) et son premier directeur Henri Payot (de 1904 à 1943).

36 Vers composés par un instituteur de Clarens, à l'occasion de l'inauguration du funiculaire Territet-Glion,

UN SUCCÈS

Touristiquement parlant, le tramway connaît dès ses débuts un immense succès :

> Depuis hier le tramway électrique Vevey-Montreux-Chillon a commencé un service plus complet que celui qui était organisé jusqu'à maintenant ; on pourra ainsi se diriger de Clarens (dépôt) dans chacune des directions toutes les quarante minutes ; malgré ce service de voitures plus rapproché, il était difficile, dans l'après-midi, de voir une voiture sur laquelle ne fut pas attachée l'affiche « complet ». Le temps qu'il fait maintenant est du reste très favorable aux nombreux touristes, citadins et curieux, qui veulent voyager avec ce nouveau moyen de locomotion, qui est des plus agréables[37].

Les chiffres sont éloquents : avec 320'412 voyageurs transportés durant les sept premiers mois d'exploitation[38], le jeune tramway est déjà saturé : la SEVM annonce que les douze premières voitures sont insuffisantes en taille comme en nombre. En 1889, sept nouvelles voitures plus allongées sont acquises, trois nouvelles voitures seront livrées en mai 1890 afin de permettre un service toutes les dix minutes[39] et, en 1890 toujours, la société annonce avoir transporté un million de voyageurs[40].

Désormais, le tramway fait partie du paysage de cette région qui se transforme. Pour ses promoteurs, il est devenu un prétexte à autre chose. Il faut continuer à aller de l'avant, à progresser. C'est un élément clé de la grande affaire régionale qui est le développement. Les hommes, leurs projets et leurs ambitions, sont devenus plus importants que le tramway qui les a réunis.

LES GREFFES (AUTRES TRAMS, FUNICULAIRES ET AUTOBUS)

Le succès rapidement obtenu par la ligne VMC donne des ailes aux gens intéressés au progrès de la région. De nombreuses lignes et projets sont imaginés. Certaines aboutiront à des réalisations concrètes, d'autres ne resteront que des idées en l'air ou posées noir sur blanc[41]. Citons dans le désordre chronologique, et sans tenir compte de leur réalisation ou non, les lignes projetées qui devaient relier Vevey–Bulle–Thoune, un tramway électrique Vevey–Blonay–Châtel Saint-Denis avec liaison Montreux–Blonay[42] et dont les promoteurs disent :

> L'exécution de ces tracés aidera puissamment au développement de la Ville de Vevey qu'il liera intimement avec son beau plateau supérieur sous Chemenin, dans lequel sont prévus des boulevards et où s'élèveront rapidement de nombreuses habitations, si celles-ci

---

dans la *Feuille d'Avis de Montreux* du 4 août 1883, Archives de Montreux. Ce funiculaire fonctionnait selon un système hydraulique : le wagon du haut, rempli d'eau, permettait à celui du bas, vide, de monter.

37 Archives de Montreux, *Feuille d'Avis de Montreux* du mardi 14 août 1888. Chronique locale.

38 ACV, PP 658/100, Bilans et statistiques, 1888-1902.

39 AC Vevey, Boîte 91.05.

40 966'308 passagers en réalité, le million sera franchi en janvier 1891. ACV, PP 658/100, Bilans et statistiques, 1888-1902.

41 Les comptes rendus d'activité du Département des Travaux Publics de l'État de Vaud (CRA-DTP) dévoilent un nombre élevé de projets qui n'aboutirent jamais.

42 Archives SRE, Boîte SEVM, VMCV, 1890-1919, Projet signé Louis Flesch ingénieur et Henri Payot, profil en long daté du 30 juin 1896.

> jouissent d'un moyen de communication facile et peu coûteux. Ces tracés desserviront un grand nombre de villages et de campagnes, dans une des plus jolies, des plus fertiles et des plus peuplées régions du Léman[43].

Ou encore Vevey–Puidoux–Chexbres, Vevey–Chardonne–Mont-Pélerin, Vevey–Plan-Dessus–Plan-Dessous, Montreux–Les Avants–Oberland, Vevey–Blonay–Chamby, Blonay–Les Pléïades, Clarens–Chailly–Blonay, Montreux–Glion, Trait–Planches, Planches–Glion, Territet–Mont-Fleuri, Chillon–Villeneuve, Les Avants–Sonloup.

LES UTILISATEURS

Il est difficile aujourd'hui de savoir qui étaient les personnes qui, régulièrement ou occasionnellement, empruntaient le tramway, car les sources sont lacunaires à ce sujet. Les quelques indications glanées ça et là dans la presse locale ou les procès-verbaux des séances du Conseil d'administration de la SEVM permettent d'en savoir un peu plus sur les utilisateurs du tramway :

> Aux termes de sa concession, le tramway ne transporte que les voyageurs et le bagage à mains, à l'exclusion des marchandises. La voiture ne doit contenir que douze voyageurs dans l'intérieur, huit sur l'impériale, huit sur les plates-formes (quatre sur chacune), total vingt-huit. Le public est instamment prié de se conformer aux ordres des employés qui doivent faire observer les prescriptions ci-dessus indiquées[44].

De nombreuses personnes travaillant dans diverses administrations se croient autorisées à voyager gratuitement sur la ligne. Dès le 1er janvier 1896, un permis de libre-circulation sera nécessaire[45]. Dès le mois de mars 1896, une convention autorise les facteurs à utiliser le tram pour leurs tournées[46].

LES ACCIDENTS

Relativement peu fréquents en regard du nombre de courses quotidiennes effectuées, divers accidents sont néanmoins survenus[47]. On déplore le premier accident mortel le 28 septembre 1890 à Territet, à proximité du croisement avec la ligne de chemin de fer, endroit où la route passe sur une bosse qui empêche de voir le tram arriver. La victime, un touriste français en séjour au Grand-Hôtel de Territet, a été happée et entraînée sous une voiture qui venait de se lancer dans la descente et n'a pu s'arrêter immédiatement. Ces accidents seront heureusement fort rares.

Plus fréquents sont les chutes dans le tram ou lors de la descente avant son arrêt complet, avertissement sonore de l'arrivée d'une voiture non entendu, inattention enfantine, collision ou accrochage avec un cheval, un char, ou une automobile, etc. S'ils occasionnent des dégâts et

---

43 Archives SRE, VMCV, titres et conventions, convention du 30 juillet 1896.

44 Archives de Montreux, *Feuille d'Avis de Montreux* du samedi 9 juin 1888, chronique locale.

45 AC Vevey, Boîte 91.05.

46 Archives SRE, Boîte SEVM VMCV 1890-1919.

47 Les accidents sont consignés dans des registres. ACV, PP 658/3339.

blessures fort divers, ces accidents sont généralement de peu d'importance. Cela débouche néanmoins à chaque fois sur un rapport circonstancié, parfois sur une plainte qui finit devant le tribunal.

La lecture des rapports d'accidents indique que l'on s'habitue peu à peu à côtoyer le tram, et, surtout, elle renseigne sur l'évolution des moyens de transports qui doivent de plus en plus partager la route avec lui.

ÉVOLUTIONS, TRANSFORMATIONS

L'évolution permanente du trafic pousse la SEVM à envisager l'extension de la ligne jusqu'à Villeneuve. Une concession est demandée en 1897, mais diverses exigences de la commune de Veytaux et la correction nécessaire de la route cantonale freinent le projet. Accordée le 1er juillet 1898, la concession sera finalement transférée en 1902 à une entreprise concurrente, la Compagnie du tramway Chillon-Byron-Villeneuve (CBV). En service dès le mois de décembre 1903, cette ligne, qui sera en perpétuel déficit, est exploitée par la SEVM pour le compte de la CBV[48].

En 1912, dans le but de développer encore ses activités et d'éviter aux passagers se rendant à Villeneuve le désagrément d'un transbordement à Chillon, la SEVM propose à ses actionnaires de racheter la ligne de tram déficitaire Chillon-Byron-Villeneuve (CBV) qu'elle exploite de manière indépendante depuis 1903. Le transfert de concession est effectué le 20 décembre et permet de créer l'entreprise Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV) qui existe aujourd'hui encore.

A certaines heures et en haute saison touristique, le trafic des voyageurs ne cesse d'augmenter et les voitures doivent refuser des voyageurs, si bien que la SEVM décide de moderniser la ligne. Un nouveau dépôt est bâti en 1912, la ligne est transformée et vingt-deux nouvelles voitures de couleur bleue sont achetées en 1913, année qui coïncide avec le 25e anniversaire de la ligne[49]. Au cours des années suivantes, les anciennes voitures seront vendues à diverses autres compagnies[50] ou, pour deux d'entre elles, remises au Musée des Transport de Lucerne.

La Première Guerre mondiale viendra momentanément interrompre la croissance continue que connaît la SEVM. Dès 1916 cependant, la ligne bénéficiera de la présence dans la région de nombreux soldats internés et des restrictions de charbon qui entraîneront la suppression de nombreux trains et bateaux puisque ceux-ci fonctionnent encore à vapeur.

---

48 ACV, PP 658/3352. Daniel RUCHET, « Un tramway de Chillon à Villeneuve », dans *Villeneuve, promenade dans son histoire*, édité par la République de la Calabre (Villeneuve), Commission du livre, 1991, p. 225-227.

49 ACV, PP 658/3364. Voir également les deux brochures publiées par la SRE : Edmond CHAUVET (dir.), *1904-1954, Cinquantenaire de la Société Romande d'électricité*, Montreux-Clarens, 1954 ; *Société électrique Vevey-Montreux, 100 ans, 1886-1986*, publié par le groupe SRE, Clarens, 1986.

50 Voir Gérald HADORN, « VMCV, Vevey Montreux Chillon Villeneuve », dans Michel GRANDGUILLAUME *et al.*, *Les tramways vaudois*, Lausanne, 1979, p. 97-152 : les tramways de la Chaux-de-Fonds (TC) achètent deux voitures, le chemin de fer Allaman-Aubonne-Gimel (AAG) deux également, et les tramways genevois (TG) trois.

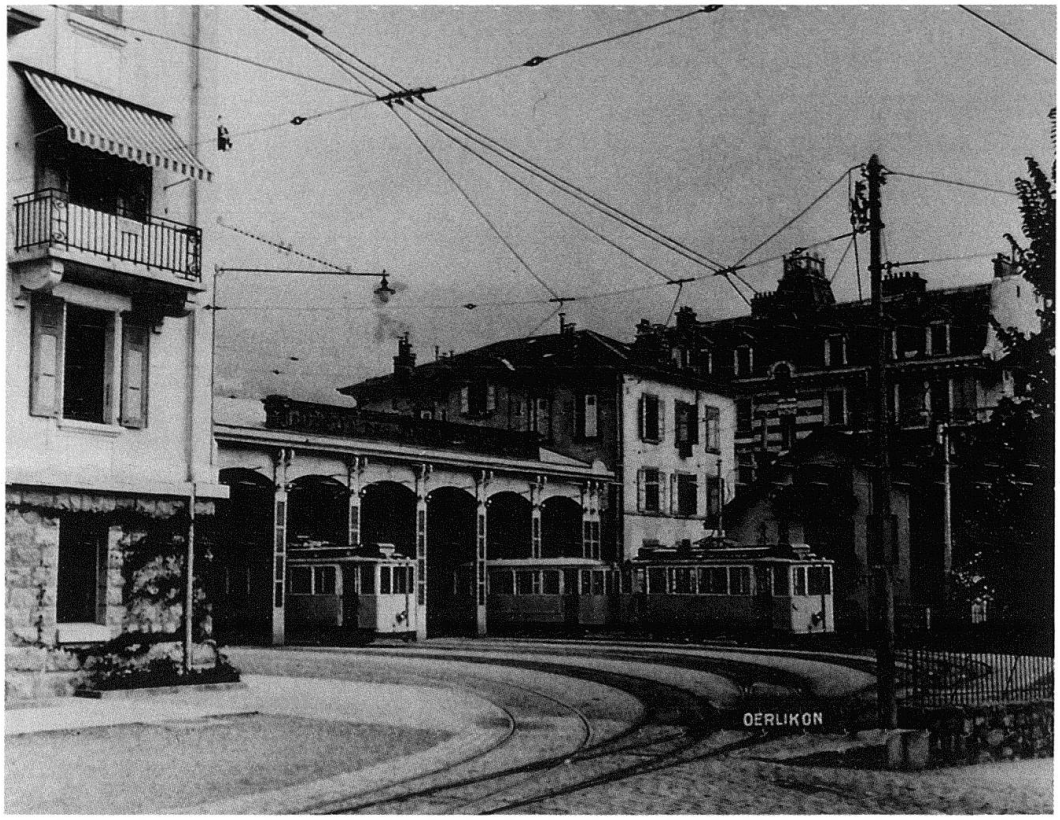

FIGURE 2

A la reprise du CBV et l'aménagement d'un nouveau dépôt en 1912 succède le vingt-cinquième anniversaire de la compagnie en 1913. Le VMCV remplace ses tramways à impériale et s'offre vingt-deux nouvelles voitures qui sont amenées par char de la gare de Clarens au nouveau dépôt.
ACV, PP 658/3394.

Avec l'inauguration de la traction électrique par les CFF, le 23 décembre 1925, un problème se pose pour le VMCV : le croisement des voies à Territet signifie également un croisement des lignes d'alimentation électriques ; or, celles-ci sont incompatibles. Un système ingénieux est mis au point qui permet au tramway de circuler sans encombres. Parfois bien sûr, et pour diverses raisons (le gel en hiver par exemple), le passage ne se fera pas comme prévu, occasionnant des dégâts. Quelques moteurs de tram seront grillés. Il faudra attendre 1952 pour que ce passage à niveau soit remplacé par un passage sous-voies.

L'AUTOMOBILE ET LE TROLLEYBUS

Le début du XXe siècle voit les premiers véhicules automobiles rouler sur les routes. Celles-ci sont encore fort étroites et le tramway en occupe une bonne partie. Pour être au goût du jour et permettre une rapidité et une autonomie accrue, de nombreux hôtels se mettent à offrir un service automobile à leurs clients entre la gare et l'hôtel. Puis les hôteliers avant-gardistes s'équipent en garages pour les véhicules privés de leurs hôtes.

Après la Grande Guerre, les voitures se perfectionnent et deviennent plus rapides. A leurs côtés, le tram, bien qu'il ait été modernisé, donne l'impression d'aller toujours plus lentement. De plus, il occupe trop de place sur la chaussée et ne peut freiner à temps lorsqu'un véhicule automobile survient à grande vitesse face à lui. Il en devient dangereux, d'autant plus qu'en de nombreux endroits le tramway VMCV change de côté de route et se trouve face à la circulation des voitures !

Dès 1938, on évoque la transformation du vénérable tramway en trolleybus et de sérieuses études sont menées à ce sujet[51]. Ces études sont retardées en raison de l'éclatement du deuxième conflit mondial. L'idée sera reprise en 1946 et il faudra presque dix ans pour aboutir à l'octroi de la concession nécessaire.

A la fin des années quarante et au début des années cinquante, alors que la SEVM se trouve face à l'échéance du renouvellement de sa concession, le canton de Vaud vit une période qui est à l'étatisation à tout crin[52]. Pour éviter de devenir un Service industriel et ainsi disparaître dans le giron de l'État, la direction de la SRE se donne fort à faire.

> La population de la région, consultée à travers l'isoloir, accorde sa confiance à la Romande au détriment des politiciens et une nouvelle concession est attribuée à la SEVM. Elle restera indépendante et le trolleybus remplacera le vénérable tramway désormais passé de mode[53].

Pour maintenir un service de transport public pouvant lui garantir l'indépendance, la SEVM s'engage à moderniser celui-ci, à le rendre plus rapide et performant et, surtout, moins dangereux. Le changement se fera en plusieurs étapes depuis avril 1957. Le 19 janvier 1958, après septante ans de bons et loyaux services, le tramway VMCV fait désormais partie du passé.

---

51 ACV, PP 658/F 174/01 et 02. Le 8 juillet 1938, la commission « de la lutte contre le bruit » charge la SEVM de fournir une étude complète sur le coût de remplacement des tramways par des trolleybus (AC Vevey). Le 15 mars 1939, un rapport fut demandé par les communes sur la transformation du tramway VMCV en trolleybus, ce qui constitue un dossier de 55 pages signé par Henri Payot. Le 1er juin 1941, une expertise sur la transformation du tramway VMCV en trolleybus (rapport de 53 p.) est élaborée par Samuel Payot, ingénieur à Lausanne et André Besson, ingénieur à Neuchâtel. Une annexe technique est jointe au rapport. Un exemplaire se trouve aux AC Vevey, un autre aux ACV, PP 658/3348. D'autres documents relatifs à la transformation se trouvent aux ACV, PP 658/3342, 3353-3356.

52 Voir Pierre MEYSTRE *et al.*, *L'État et l'énergie électrique vaudoise*, Vevey, septembre 1951 (Cahiers de la Renaissance vaudoise XXXIII).

53 Entretien avec Pierre Payot (1904-1998), ancien directeur de la SRE, Clarens, vendredi 21 avril 1995.