

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 116 (1990)
Heft: 17

Artikel: Où sont passés les tramways?: les Lausannois témoignent
Autor: Gasparo, Charles-Étienne de / Vianin, Patrick
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77280>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Où sont passés les tramways?

Les Lausannois témoignent

Pendant soixante-huit ans, ils ont sillonné Lausanne. On les entendait et on les reconnaissait de loin. Ils nous ont quittés un soir d'hiver 1964, victimes d'une cruelle maladie: la modernisation. Que de services rendus, de joies données, mais aussi que de grincements de dents ils ont provoqués! Tout commença à la fin du siècle passé...

1. La genèse des tramways lausannois

Les tramways à Lausanne sont nés d'initiatives privées. Les premières tentatives de construction de lignes remontent aux années 1869 à 1872. Des voitures automotrices à air comprimé, semblables à celles qui circulaient alors dans les rues de Berne,

PAR CHARLES-ÉTIENNE DE GASPARO ET PATRICK VIANIN, LAUSANNE

avaient été envisagées. En 1882, l'ingénieur Bergeron proposa d'installer un nouveau tramway à câble, système Hallidé employé à San Francisco. Son intention était de relier la gare centrale à la Cité et d'établir ensuite des branchements dans différentes directions [3]¹. La mort de M. Bergeron mit fin à ce projet. La Société lausannoise d'intérêt public nomma une commission spéciale, dont MM. Gonin, Auberjous et Deladoey faisaient partie, pour formuler de nouvelles suggestions au sujet des tramways. La Société pour le développement de Lausanne, qui remplaça celle d'intérêt public, étudia un réseau général des trams pour l'ensemble de la ville, subdivisant celle-ci

¹ Les chiffres entre crochets renvoient à la bibliographie en fin d'article.

en trois secteurs à réaliser successivement, suivant l'importance des quartiers à desservir:

1. Chauderon-Mousquines
 2. Théâtre-gare Jura-Simplon
 3. Place Bel-Air-place du Tunnel
- Place du Tunnel-Pontaise
Place du Tunnel-Sauvabelin
Route Neuve-Faucon-Hôtel
Bellevue
Mousquines-Lutry
ou Ouchy-Lutry

Le fait que la Pontaise soit classée dans le dernier groupe ne plut pas à la Société des amis de la Pontaise qui, dès 1888, étudia l'implantation d'une ligne de tram entre son quartier et la ville. Ce groupe très dynamique voulait aller de l'avant et brusquait les autorités. En mars 1892, il demanda à la Municipalité que le tramway reliant la Pontaise à la ville ne soit pas compris dans le réseau général prévu par la Société de développement. Il s'ensuivit d'interminables discussions sur les frais à payer concernant le tronçon commun utilisé par les deux sociétés (Saint-François-Riponne). Le 16 juillet 1894, les deux groupes fusionnèrent et chargèrent l'ingénieur Adrien Palaz de présenter à la Municipalité une demande pour l'établissement d'un réseau général des tramways.

Le 21 décembre 1894, Adrien Palaz obtenait la concession fédérale. Une année plus tard, il proposait un plan financier et demandait la participation

des autorités politiques lausannoises. L'Exécutif estima que la somme demandée était importante mais considéra cependant que «l'établissement des tramways dans notre ville en accroîtra les agréments et procurera un nouveau développement des quartiers extérieurs» [1].

2. A la recherche de l'énergie nécessaire

Le moment venu d'étudier la faisabilité d'un réseau de tramways (1891), la ville ne disposait pas de l'énergie nécessaire. Cela devait provoquer l'ajournement des travaux d'étude, lorsqu'on en arriva à la conclusion que seul l'emploi de l'électricité était rationnel. Adrien Palaz examina le problème et proposa deux solutions: attendre qu'une entreprise amène l'énergie électrique nécessaire et lui souscrire un abonnement, ou créer une usine indépendante pour l'entreprise des tramways. La première solution impliquait une dépendance du service des tramways et repoussait l'exécution du réseau d'au moins cinq ans. Adrien Palaz ne voyait que des avantages à la deuxième solution, soit notamment l'indépendance des points de vue financier et technique et, surtout, la possibilité de s'atteler immédiatement à la construction du réseau afin de commencer l'exploitation un an plus tard, c'est-à-dire en été 1896 [4]. En août 1895 débutait la construction d'une usine située, pour des raisons économiques, au centre du réseau entre la rue Saint-Martin et le carrefour de l'Ecole de médecine (Couvaloup). Le courant allait être fourni par des moteurs à gaz pauvre et par une batterie d'accumulateurs d'une puissance horaire de 300 kW. Dès septembre 1902, la commune assura par ses propres moyens la fourniture du courant aux tramways. Elle racheta et désafecta l'usine de Couvaloup et en fit un bâtiment d'école.



Fig. 1. – La place Saint-François en 1905 et aujourd'hui.



(Collection AVL/BVA Lausanne et TL.)

Adrien Palaz

Adrien Palaz, ingénieur, bourgeois de Lutry et Riex, directeur de l'école d'ingénieurs de l'Université de Lausanne de 1898 à 1904. Décédé en 1930 à l'âge de 67 ans, il a été le promoteur des Tramways lausannois. Il avait suffi d'une année à cet homme courageux, capable et persévérant pour mener à bien une entreprise qui depuis un quart de siècle faisait l'objet de discussions fastidieuses.

3. Le premier réseau

Le premier réseau se composait de six lignes d'une longueur totale de 7,2 km. L'une était circulaire et empruntait la «Ceinture Pichard» [5] entourant la Vieille Ville. Les autres reliaient les quartiers extérieurs et la gare CFF à Saint-François (fig. 1).

Le choix du tracé posa des problèmes à cause de l'étroitesse des routes et de leur pente. Deux lignes furent au centre des débats. Il s'agissait tout d'abord de la ligne de la Pontaise qui, avec la pente du Valentin à 11,3%, faisait peur à de nombreuses personnes. Des essais de matériel roulant et des tests de freins montrèrent que le passage des trams sur ce tronçon était techniquement possible.

La traversée de la rue de Bourg fut très controversée. Les riverains étaient divisés; certains affirmaient que la rue serait revalorisée par la ligne, d'autres s'y opposaient car le tram empêcherait les piétons de marcher en paix et les ferait fuir. Les habitants de la rue lancèrent une pétition: 25 personnes étaient opposées au passage du tram contre 17 qui y étaient favorables. On retrouve la même polémique au sein du Conseil communal. A la suite d'une votation, c'est le passage par Derrière-Bourg qui fut retenu.

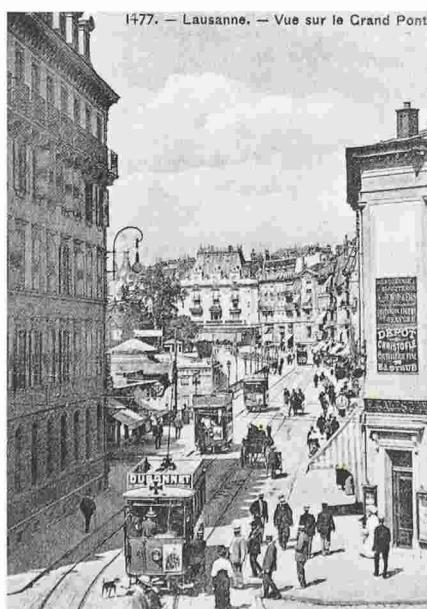


Fig. 2. — Le Grand-Pont en 1905 et aujourd'hui.

D'Adrien Pichard au Tramway du Sud-Ouest Lausannois en passant par Adrien Palaz

Cet article est le reflet d'un projet «Homme-Technique-Environnement» (HTE) du Département de génie civil de l'EPFL. Le but poursuivi par le travail HTE de l'EPFL est d'inciter les futurs ingénieurs et architectes à situer leur démarche technique par rapport à l'environnement humain, social, économique, écologique et parfois historique dans lequel ils seront conduits à travailler. Chaque étudiant de l'EPFL, quel que soit son domaine d'étude, doit entreprendre un tel projet HTE au moins durant le cycle des études polytechniques.

La présente communication s'inscrit dans une série portant sur l'histoire des transports à Lausanne. Il y a deux ans, Philippe Gasser présentait «Adrien Pichard, ingénieur et premier urbaniste de Lausanne» (*Ingénieurs et architectes suisses*, 20/88).

En 1896, le professeur Adrien Palaz (un autre Adrien...) crée un miniréseau de tramways de 7,2 km, empruntant, pour l'essentiel, la petite ceinture routière lausannoise construite cinquante ans auparavant par Adrien Pichard. Ce réseau a fonctionné durant plus de soixante-sept ans, jusqu'à sa mise hors service le 6 janvier 1964, quelques mois avant l'Exposition nationale de Lausanne. A leur apogée en 1933, les tramways lausannois comptaient 66 km de lignes. Après une éclipse de trente et un ans, le tramway fera sa rentrée en juin 1991 dans la région lausannoise sous la forme d'un métro léger appelé TSOL (Tramway du Sud-Ouest lausannois) ou Métro Ouest. Cette réalisation a été précédée par les nouveaux tramways d'Utrecht, de Nantes et de Grenoble en Europe, de Tunis en Afrique du Nord, de Tuen Mun dans les Nouveaux Territoires de Hong Kong ainsi que de Calgary et Edmonton au Canada et de Portland, San José, San Diego et Sacramento sur la côte ouest des Etats-Unis. Le nouveau tramway de Lausanne devancera de quelques années les nouveaux réseaux des villes de Strasbourg et de Rouen notamment.

Philippe H. Bovy,
professeur à l'Institut des transports
et de planification de l'EPFL

4. Les tarifs

Les tarifs ont suscité maintes discussions, dès la fondation de la Société des Tramways lausannois. Quelques jours avant le début de l'exploitation, on pouvait lire dans la *Gazette de Lausanne* du 26 août 1896: «Nous faisons quelques réserves à l'endroit de ce tarif, qui nous paraît bien compliqué. L'expérience montrera sans doute la nécessité de le simplifier et d'adopter, par exemple, une taxe unique dans le périmètre de la ville. Le public et la

compagnie y trouveront leur avantage.» On verra que cette suggestion de taxe unique aura bien de la peine à aboutir.

Une année plus tard, Louis Emery écrivait dans la *Gazette* du 3 août 1897: «La première et la principale amélioration à réaliser est celle des tarifs. Ceux-ci sont, en général, trop élevés, trop compliqués et, dans plus d'un cas, ils sont supérieurs aux chiffres fixés par le cahier des charges. [...] Il faudrait absolument un tarif plus simple et plus bas. [...] En entrant dans la voie que je viens d'indiquer, non seulement la société des trams faciliterait de beaucoup l'accès de ses voitures au public, mais au bout d'un ou deux ans, elle augmenterait sensiblement le chiffre de ses bénéfices. Il ne s'agit que d'oser.»

Durant l'année 1909, les recettes devaient dépasser pour la première fois la barre du million de francs (Fr. 1 019 539.-). Parallèlement, le Parti ouvrier socialiste lausannois déposait une pétition qui demandait à la Municipalité d'introduire, dans la convention liant la commune de Lausanne et les Tramways lausannois, une clause accordant le transport gratuit des ouvriers lausannois par les tramways aux heures d'entrée et de sortie des ateliers. Les années suivantes virent périodiquement des suggestions et des lettres de mécontentement concernant les tarifs jugés trop élevés et trop compliqués. «Septante ans ont presque passé,



(Collection AVL/BVA Lausanne et TL.)

et la taxe unique est loin d'être adoptée. Et j'avoue que je n'ai pas encore percé les arcanes des billets des Tramways lausannois dont les abréviations mystérieuses m'ont toujours intrigué.» (*GdL*, 7 janvier 1964).²

Le 6 janvier 1961, la *Gazette* révélait que les Tramways lausannois pratiquaient des tarifs sensiblement plus élevés que ceux des principales autres villes suisses. Le prix était en moyenne de 28% supérieur à ceux pratiqués dans les diverses villes du pays. Les Tramways lausannois se défendirent en faisant observer que le prix de l'électricité à Lausanne était le plus cher des villes suisses (8 ct./kWh, contre 5,1 ct. à Bâle et Zurich et 6 ct. à Genève) et que la consommation y était plus importante en raison des fortes rampes. Un calcul démontrait que si l'électricité, représentant 6% des charges totales, était payée 1,5 ct. moins chère, les Tramways lausannois ne seraient pas en déficit. A cette époque, seule la ville de Zurich avait des transports en commun bénéficiaires.

5. Les trams et l'opinion publique

5.1 Les débuts

Doter Lausanne d'un réseau de trams ne passait pas pour une excellente idée aux yeux de bien des gens. «Etablir des trams à Lausanne, [...] mais c'est insensé! Laissez cela aux villes plates, aux artères longues et spacieuses, mais qu'on ne vienne pas nous en parler ici. L'entreprise ne serait pas viable; elle ne couvrirait même pas ses frais. Et puis, quelle succession d'accidents de toute espèce dans nos rues étroites, que de gens et de bêtes estropiés ou broyés!... On ne peut concevoir plus misérable idée!» rapporte le *Conteur Vaudois* du 2 février 1901.

«Ces tramways, ça va occasionner un tas de désagréments, vous verrez! A chaque instant, il y aura quelqu'un d'écrasé!», pouvait-on lire dans la presse après la mise en service des premiers trams. Cette façon de penser n'était de loin pas celle de la majorité, les tramways étant plutôt bien vus, comme l'indique un compte rendu du 29 août 1896, jour de l'inauguration: «A mi-août, les Lausannois étaient "montés" contre le bruit des trains entrant en gare. Pétitions, lettres aux journaux, rien ne manquait. Et les trams alors? Eh bien, les tramways jouissaient d'un tel prestige que leur vacarme charmait les oreilles des citadins. Il berçait même d'une douce illusion les Lausannois qui clamaient leur fierté: "Zurich et Genève n'auront bientôt plus rien à nous apprendre."

La population était véritablement très fière.» «Hier après-midi ont eu lieu les essais du tramway sur la rampe de la Pontaise: ils ont très bien réussi. La voiture verte est montée avec la plus grande facilité, s'arrêtant à mi-rampe et reprenant sa course sans effort. Les habitants du quartier ont suivi avec un intérêt bien compréhensible cette première ascension.» (*GdL*, 28 août 1896.) Ou encore la *Feuille d'Avis de Lausanne* (*FAL*) du 29 août 1896 où on pouvait lire: «Les Lausannois ont pris un grand plaisir à leur tramway... Les voitures de M. A. Palaz, précurseur et fondateur des premiers tramways, sont toujours bondées. Dans un mois, le plaisir sera pris, si bien qu'il faudra un effort de mémoire pour se rappeler le temps où, sans se plaindre, on marchait à Lausanne. Le sentiment des Lausannois est double en voyant les wagons des Tramways lausannois glisser légèrement sur les rails: il est fait de plaisir et d'orgueil. Maintenant nous n'avons plus rien à envier à Zurich et à Genève: Lausanne a passé grande ville [...]. Nos pères ont assis la ville sur trois ou quatre collines et l'histoire nous apprend que de l'une à l'autre on s'est toujours consciencieusement tiré dans les jambes. Le moment est venu de quitter cette tradition qui nous a joué de vilains tours. Si le tram pouvait avoir ce bon effet d'élargir un peu notre horizon et de nous donner cet esprit public qui nous manque, ce serait un grand gain.»

5.2 Le rôle social des trams

Les années suivantes, les tramways faisaient en effet partie de la vie quotidienne du citadin. Ils jouaient un rôle social important. «Nous connaissons les usagers par leurs nom et prénom, par leur surnom; nous n'étions pas encore assez grands pour savoir leurs qualités et défauts. En revanche, nous sautions du tram en marche pour impressionner les fillettes. Les trams unissaient les quartiers à Saint-François, apportaient devant le kiosque les nouvelles d'Ouchy, l'humeur des perches à Lutry, l'état des champignons dans les bois du Jorat, un écho de funérailles à Montoie, les exploits d'un acrobate au-dessus de la Blécherette. [...] Bref, Lausanne vivait par ses tramways.» (*Tribune de Lausanne*, 6 janvier 1964.)

Au début du siècle, le réseau se développa régulièrement. La population était plus ou moins satisfaite de ses tramways et entretenait de bonnes relations avec le personnel d'exploitation. «Hier soir, à neuf heures, le conseil d'administration des tramways a offert, à l'hôtel de l'Ours, un banquet à ses employés. [...] L'interruption du service des trams dès 8 heures n'a pas indisposé les Lausannois qui en sa-

vaient la cause. C'est la meilleure preuve que nos employés de tram ont, par leur assiduité, leur patience et leur complaisance, su gagner les sympathies de leur nombreuse clientèle.» (*GdL*, 15 janvier 1901.) A cette époque, la presse parlait des trams bien différemment qu'elle devait le faire vingt ou trente ans plus tard: «J'aime les trams, parce qu'ils ont apporté, dans notre ville endormie et monotone d'autrefois, une vie nouvelle, des allures réjouissantes et gaies. [...] Les trams, gracieux et alertes, circulent, se faufilent au milieu de tous les autres véhicules avec une légèreté telle qu'ils font oublier ceux-ci par la continue animation qu'ils donnent à notre vieille capitale.» (*Conteur Vaudois*, 2 février 1901.) (Fig. 2.)

5.3 La fusion et le début du mécontentement

En 1910, on a beaucoup parlé de la fusion des Tramways lausannois avec la compagnie des tramways du Jorat. En effet, celle-ci était déficitaire depuis quelques années déjà alors que les tramways lausannois (TL) étaient bénéficiaires. La *Gazette de Lausanne* relate la position du Conseil d'Etat dans ses colonnes du 10 juillet 1910: «Le Conseil d'Etat, qui a toujours considéré cette solution (fusion) comme la meilleure, estime que l'opération est une mesure d'intérêt général. [...] Cette combinaison, dit le Conseil d'Etat, est un acheminement vers la fusion successive de nombreuses compagnies de chemins de fer secondaires vaudois, qui toutes végétent plus ou moins dans leur isolement, alors que réunies, par régions, elles réussiraient non seulement à renter leurs capitaux, mais peut-être à réaliser des bénéfices.»

Le soir du 28 octobre 1913 eut lieu la seule tragédie qui marqua les soixante-sept années d'existence des Tramways lausannois: les freins d'une voiture de la ligne de la Pontaise lâchèrent à la descente du Valentin. Le véhicule s'écrasa contre la façade d'une maison et fut presque entièrement démolie, occasionnant en outre de sérieux dommages à l'immeuble. Il y eut deux morts et deux blessés. On parla longtemps de l'«accident du Valentin» qui frappa vivement les esprits.

A la fin de l'année 1912, les Tramways lausannois étaient alors sur la sellette au Conseil communal, où l'on dit d'eux qu'ils étaient «[...] une entreprise qui met si peu d'empressement à satisfaire la population tout entière et qui, chaque fois qu'elle a remédié à un grave défaut, croit avoir atteint le summum de la perfection. [...] Il faut enfin que la Direction des tramways se persuade qu'il lui reste encore énormément à faire pour mettre son réseau à la hauteur des exigences actuelles...»

² Abréviations des titres de la presse lausannoise: *GdL*, *Gazette de Lausanne*, *FAL*, *Feuille d'Avis de Lausanne*.

On reprochait à l'entreprise privée des Tramways lausannois de ne s'occuper que de l'aspect financier et non des problèmes liés à un réseau que la population trouvait peu pratique. Celle-ci sera de moins en moins favorable aux tramways bruyants et lents, gênant les automobilistes.

Jusqu'au début des années trente, il y eut peu de changements du réseau à cause de la situation économique difficile. Les tarifs des transports en commun augmentèrent; la situation de l'entreprise n'était pas saine. De plus en plus, on se heurte aux difficultés que rencontre une entreprise privée (la commune ayant une participation minoritaire), qui cherche à rester rentable tout en assurant un service public de bonne qualité, utile au plus grand nombre d'habitants possible (fig. 3).

5.4 Le remplacement des trams par des trolleybus

A la fin des années trente, on parle de plus en plus d'un nouveau moyen de transport: le trolleybus. Et c'est à Lausanne que l'on inaugure en 1932 la première ligne de trolleybus de Suisse. Il s'agit de la ligne Ouchy-avenue de la Harpe-gare CFF. A la séance du 11 mai 1937 du Conseil Communal, on lut la lettre suivante:

«Monsieur le Président et Messieurs, »La Société des Tramways lausannois a l'intention de remplacer une partie de son réseau en y introduisant les trolleybus. En effet, les résultats obtenus par l'exploitation de la ligne gare-Ouchy sont concluants, ainsi du reste qu'il en est pour des exploitations similaires à l'étranger. Il s'agit, comme nous le verrons tout à l'heure, surtout des lignes à fortes rampes sur lesquelles l'utilisation des remorques est exclue.

»Les avantages de cette transformation, qui serait réalisée en deux ans environ, sont en particulier les suivants:

- vitesse plus favorable dans les lignes à forte rampe;
- amélioration du service qui, dans certaines rues étroites, ne pourrait être obtenue que par la pose de doubles voies;
- diminution de pertes de temps aux croisements;
- plus grande facilité de modification des tracés de ligne au cours du développement futur de la ville;
- économie dans les frais d'exploitation.»

En plus de ces avantages techniques, les trolleybus ont la caractéristique de mieux s'insérer que les tramways dans

la circulation routière. M. H. Vuillemier, ingénieur, affirme que Lausanne est obligée de passer aux trolleybus car le pourcentage des pentes est tel que les voies s'usent très rapidement à la descente par l'effet du freinage. Il souligne le développement de ce nouveau moyen de transport dans la *Gazette de Lausanne* du 5 avril 1938. «C'est à Berlin, en 1880, qu'eurent lieu les premiers essais de trolley. En 1914, on dénombrait en Europe plus de 30 lignes comptant 100 voitures pour environ 200 km de ligne. De 1925 à 1930, le nombre de trolleybus ne fit rien moins que de quintupler en Angleterre.» Dès 1938, les lignes de trams sont remplacées au fur et à mesure par des trolleybus. Il est important de relever qu'il ne s'agissait pas d'une remise en cause du tramway en tant que transport public, mais plutôt d'une modernisation souhaitée par la population. Les tramways étaient ressentis comme perturbateurs par les automobilistes toujours plus nombreux.

«C'est ce matin que les trolleybus ont fait pour la première fois le service régulier sur la ligne Ouchy-Saint-François, par l'avenue d'Ouchy. Journée importante... Surtout pour les habitants de l'avenue d'Ouchy qui n'ouïront plus le grincement et la ferraille

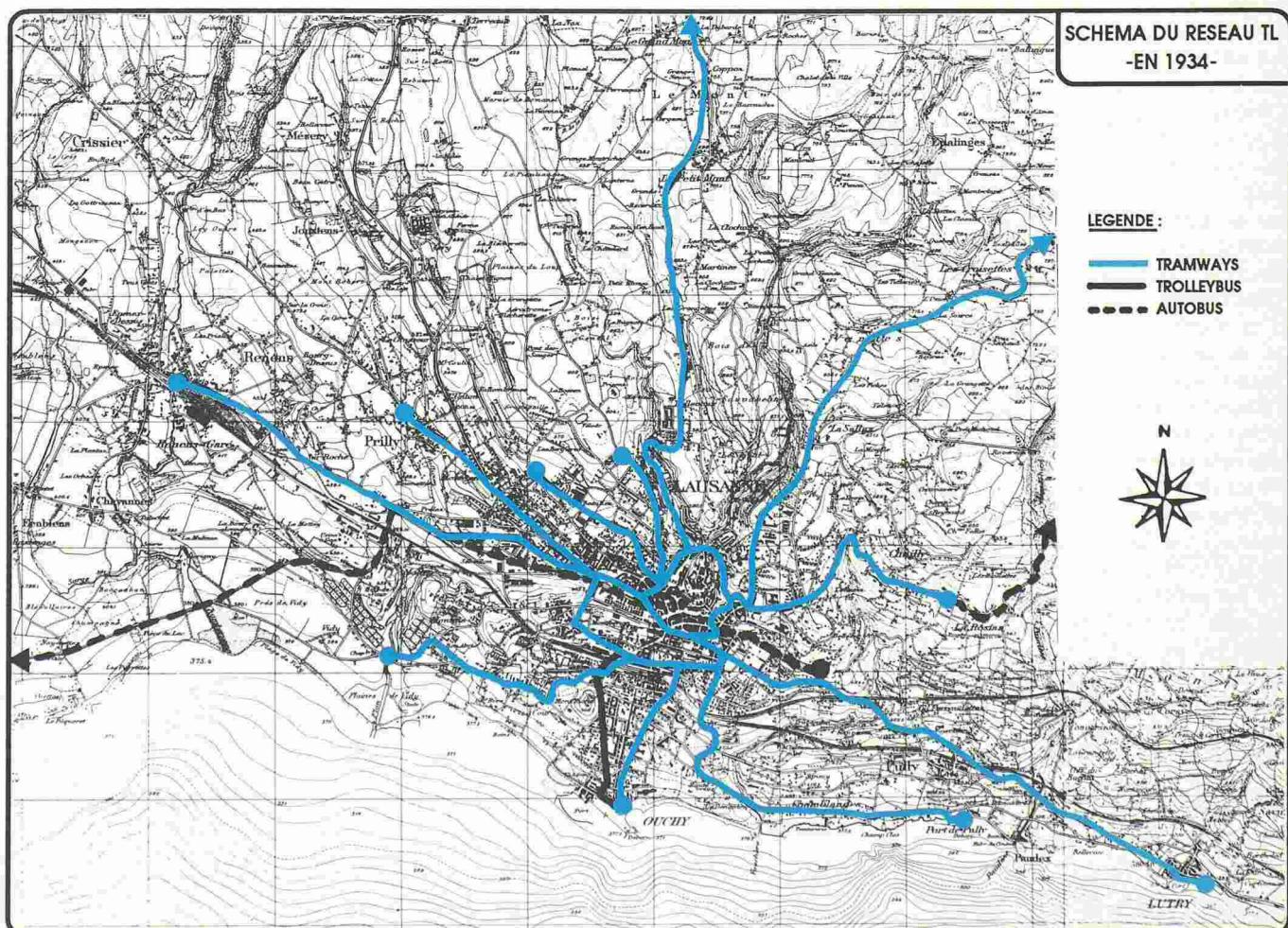


Fig. 3. — Le réseau des Tramways lausannois à son apogée en 1933.

La ligne de trolleybus Ouchy-gare CFF est certes la plus ancienne de Suisse actuellement en service, mais pas la première.

En effet, sur la base des expériences berlinoises, une ligne de trolleybus avait été mise en service entre la ville de Fribourg et Posieux en 1912 déjà. Pour des raisons aujourd'hui difficiles à élucider, l'exploitation de cette ligne fut suspendue en 1932, année d'introduction de la première ligne lausannoise de trolleybus.

Entre-temps, la technique du trolleybus et la qualité du revêtement des chaussées avaient fait suffisamment de progrès pour que ce type de véhicule atteigne un niveau de confort acceptable.

Rédaction

Source: *Fribourg en tram*,
par Sébastien Jacobi.

secouée des trams. [...] Le trolleybus, grâce à sa mobilité, peut s'adapter à la circulation générale d'une ville et la faciliter grandement.» (FAL, 20 juin 1938.) Le confort de ces véhicules était apprécié. « [...] Au cours du voyage, on put se rendre compte combien ces trolleybus, modèle nouveau, présentent de réels perfectionnements sur le

Une technologie de transport en chasse une autre...

Le 29 août 1896, jour de l'inauguration du réseau des tramways lausannois, la population lausannoise est très fière. Après de nombreuses années de discussions et d'études, Lausanne accède au rang de grande ville et entre dans l'ère «moderne», époque des transports en commun accessibles à tous.

C'est le professeur A. Palaz qui a planifié un réseau général de 7,2 km de tramways électriques reliant les différents quartiers extérieurs au centre de la ville, c'est-à-dire Saint-François. Les années suivantes, l'entreprise privée des Tramways lausannois étend continuellement son réseau sous la pression des habitants des quartiers non desservis. Au tournant du siècle, l'entreprise privée des Tramways lausannois (la commune de Lausanne ayant tout de même une participation financière) est bénéficiaire, contrairement à la société des trams du Jorat au bord de la faillite. Suite au rachat de la ligne du Jorat en 1910, les Tramways lausannois deviennent aussi une entreprise de transport suburbaine.

Le réseau des tramways est à son apogée en 1933 avec un réseau de 66,2 km. A cette époque, le trolleybus fait de plus en plus parler de lui. Suite à des résultats concluants sur la ligne d'essai entre la gare et Ouchy (en service depuis 1932), les Tramways lausannois décident en 1937 de remplacer les tramways qui arrivent à bout de vie par des trolleybus. Ceux-ci sont plus maniables, plus silencieux, plus puissants, plus rapides, s'intègrent mieux dans la circulation automobile croissante et permettent la suppression des rails qui gênent les voitures et les deux-roues. Le dernière ligne de tram, Renens-Saint-François-Rosiaz, est remplacée par un trolleybus le 6 janvier 1964, à la veille de l'Exposition nationale.

type précédent, sont rapides autant que confortables. Les secousses y sont presque nulles, grâce à un procédé de double suspension. On peut féliciter la direction de nos Tramways lausannois d'avoir mis au point un véhicule aussi

perfectionné qui, notons-le, est entièrement construit en Suisse.» (GdL, 19 février 1938.) «Enfin les usagers apprendront avec plaisir que la vitesse horaire sur la ligne 17-19 est considérablement augmentée: de 12,5 km/h, elle passe à 15,5 km/h.» (GdL, 18 janvier 1961.)

Les deux dernières lignes de trams (la 7 et la 9) ont cédé la place aux trolleybus beaucoup plus tard que les autres car elles pouvaient être exploitées avec des remorques. Aux heures de pointes, on en accrochait deux.

5.5 La poursuite du démantèlement

Durant la Deuxième Guerre mondiale, on assiste au dernier sursaut des tramways. Étant donné la pénurie de pneumatiques, on remet en service trois lignes:

– gare CFF-Georgette-Saint-François-Chauderon-gare CFF

St François-Georgette-Mousquines-Pully-Lutry	1896	
St François-Ecole de Médecine-Pont de Chailly		
St François-Riponne-Pontaise		
St François-Gare CFF		
St François-LEB		
Ceinture Pichard		
Gare CFF-St François-Tunnel-Hôpital	1898	
Gare CFF-St François-Chauderon-Montétan-Prilly	1899	
Prolongation Pont de Chailly-La Rosiaz		
Prolongation Hôpital-La Sallaz	1902	
Ouchy-Bvd. de Grancy-Gare CFF-Georgette-St François	1903	
Montole-Gare CFF-Georgette-St François		
St François-Chauderon-Malley-Renens Gare		
Tour de ville: Gare CFF-Georgette-St François-Riponne-Tunnel-Caroline-St François-Chauderon-Gare CFF Tunnel-Bellevaux-Le Mont-Cugy	1906	
Prolongation Cugy-Montheron	1907	
Gare CFF-Av.Ruchonnet-Bel Air-Riponne-Bergières	1909	
Ligne du Jorat	1910	
St François-Montchoisi-Port de Pully	1912	
	1922	St François-Mousquines (service partiel)
	1932	Closellet-Epinettes
Prolongement Caserne-Parc des sports	1933	
Prolongement St Jean-Bois de Vaux		
	1938	Ouchy-St François-Port de Pully-St François
	1939	Epinettes-Valentin-Parc des sports Bois de Vaux-Montole-Gare CFF-Bergières Gare CFF-St François-La Sallaz Grand tour de ville
Gare CFF-Georgette-St François-Chauderon-Gare CFF	1942	
Gare CFF-Georgette-St François-Tunnel-La Sallaz	1946	
Gare CFF-Georgette-St François-Riponne-Tunnel-Pontaise	1944	
dimanches et jours fériés	1945	
	1951	Place du Tunnel-Montheron
	1961	Prilly-St François-Pully-Lutry
	1962	Tunnel-Chalet à Gobet-Moudon et Savigny
TSOL/METRO-OUEST : Flon-Hautes Ecoles-Renens CFF	1964	Renens-St François-La Rosiaz
	1991	

Fig. 4. – Chronologie des mises en service et des suppressions de lignes de tramways à Lausanne.

- gare CFF-Saint-François-La Sallaz
- Epinette-gare CFF-Saint-François-Tunnel-Pontaise.

Dès la fin des hostilités, le démantèlement des tramways se poursuit. «On sait combien le tram est gênant, voire dangereux, pour les conducteurs d'autres véhicules avec lesquels il consent à partager l'usage d'une route. Lorsqu'il s'agit d'une route servant à un trafic international comme, chez nous, la route du Simplon, la présence du tram dans le flot des voitures, des autocars, des camions est la néfaste survie d'une époque révolue. Quant aux véhicules à deux roues, motos, scooters ou bicyclettes, ils ne sont pas seulement gênés par l'encombrante arrivée d'une guimbarde qui roule la moitié du temps à contresens; même en l'absence du tram, ils sont constamment en butte aux dangereux pièges qui leur sont tendus par la présence des rails. La vie commune n'est plus possible. Il faut bannir le tram – et enlever ses voies désormais inutiles et nuisibles – de toutes les routes de quelque importance, ou le mettre à part pour lui tout seul.» (GdL, 15 juillet 1956.)

Le remplacement d'une ligne ne passe pas inaperçu, une fête est à chaque fois organisée. «Le tramway est mort, vive le trolleybus. Décoré de couronnes et de serpentins, le dernier tram est descendu de Lausanne à Lutry au soir du 16 janvier 1961. [...] Cette cérémonie à la station des trams Lausanne-Lutry ne fut point un enterrement, mais une fête marquant une étape nouvelle où des véhicules silencieux, rapides et confortables relieraient notre cité rivieraine au chef-lieu vaudois.» (FAL, 17 janvier 1961.)

Durant les années soixante, une bonne partie de la population n'est pas satisfaite de la Société des Tramways lausannois et le fait entendre: «Il semble [...] que l'exploitation de nos transports publics se soit inspirée pendant longtemps essentiellement de la loi du moindre effort. Certes, avec un système de trams rares et chers, on est parvenu à équilibrer à peu près les comptes, mais on l'a fait au détriment du rôle de service public que doivent assumer les transports urbains. [...] On n'a pas voulu prendre de risques, préférant des résultats sûrs mais médiocres. [...] Dans une agglomération de la taille de Lausanne, l'avenir est aux transports publics.» (GdL, 6 janvier 1964.)

On trouve aussi de fervents défenseurs du tramway. Voici la lettre de M. J. Béboux parue dans la *Feuille d'Avis de Lausanne* des 14/15 avril 1962:

«Il est question de supprimer les trams du Jorat et il semble que la totalité de la ligne serait remplacée par un service de trolleybus et d'autobus. Je viens ici

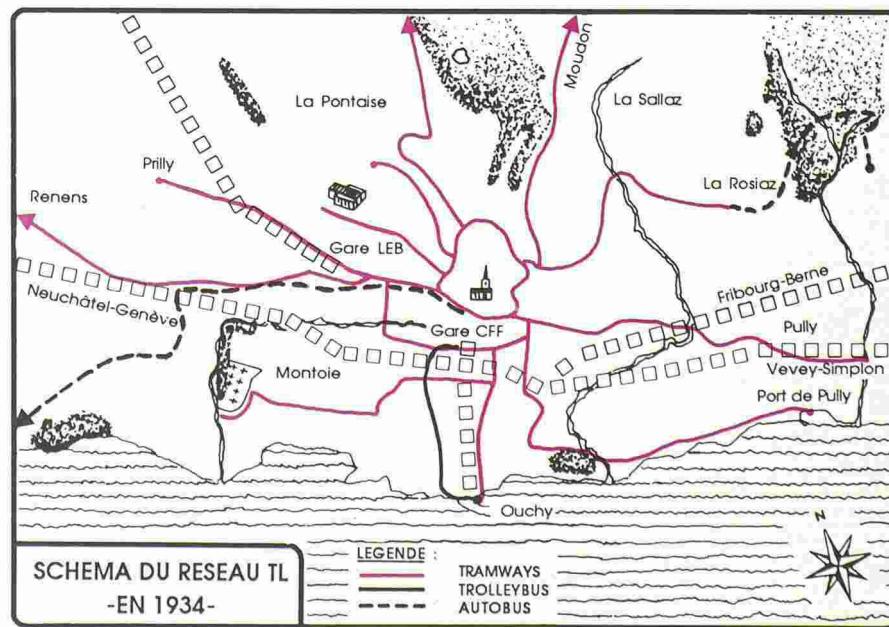
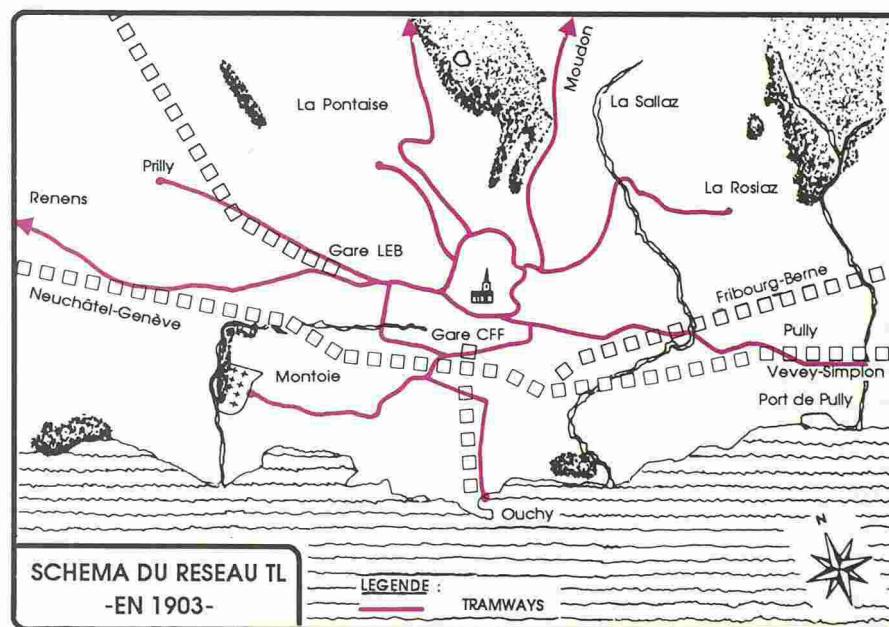
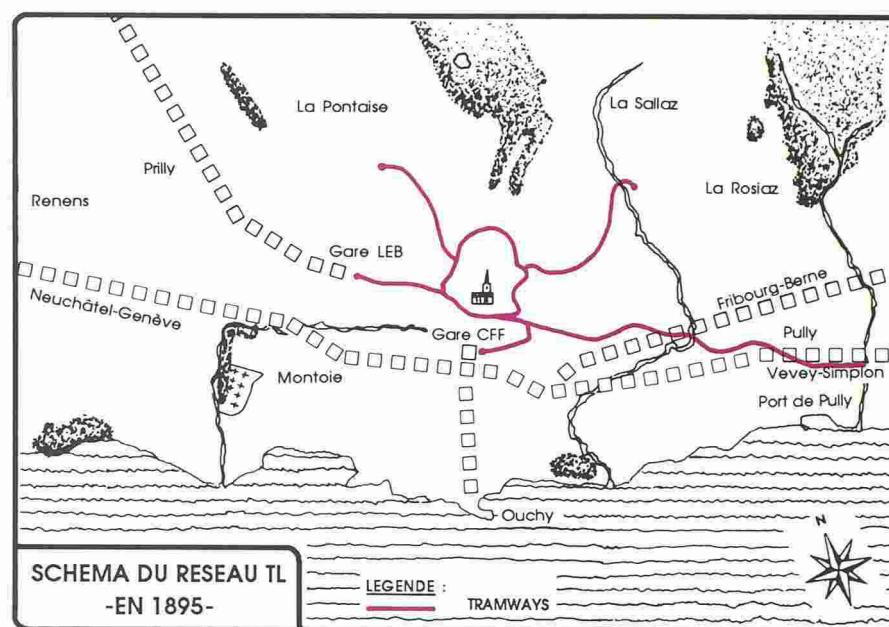
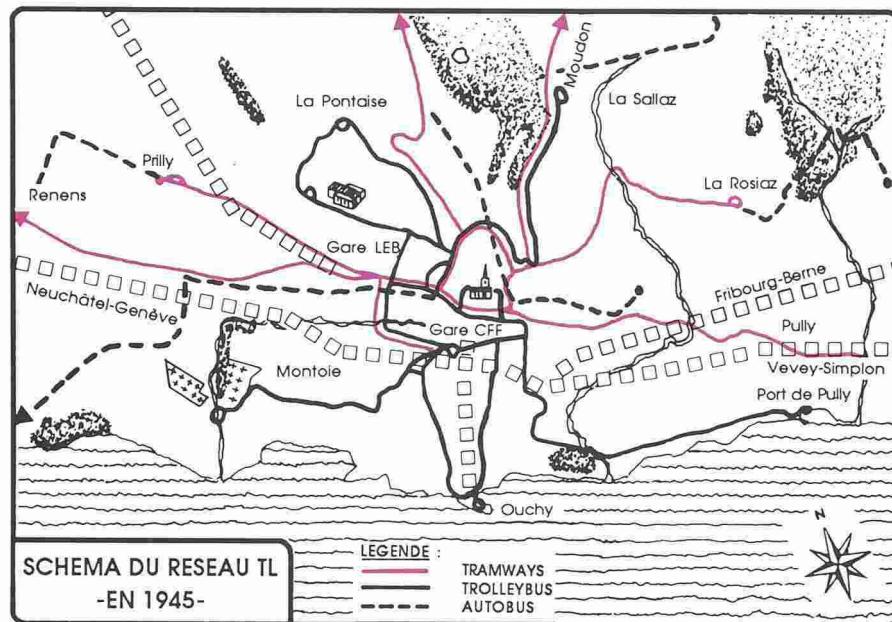
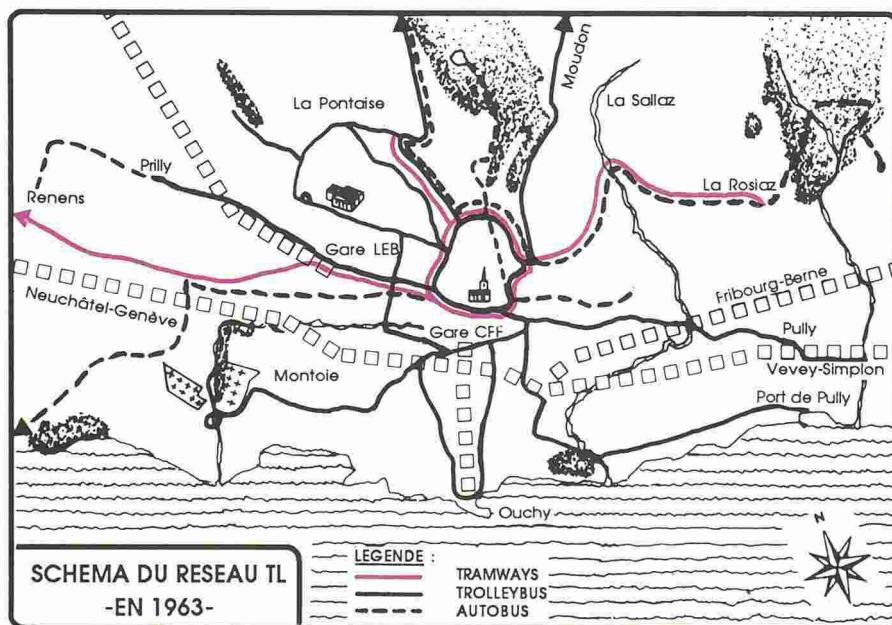


Fig. 5. – Six configurations du réseau des tramways de Lausanne.

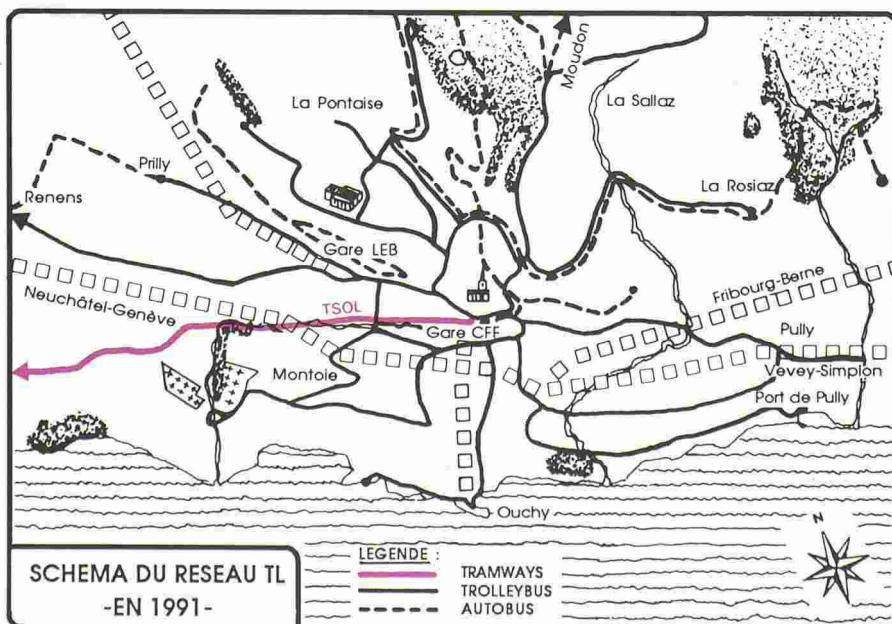


prendre la défense du tram en tout cas sur le parcours Lausanne-Chalet-à-Gobet. Avez-vous vu les convois d'abonnés matin et soir? Avez-vous assisté au passage des trains à plusieurs remorques, de promeneurs les dimanches d'été, de skieurs l'hiver? Les TL prétendent remplacer ces convois par des trolleybus ou autobus. Il en faudra combien? Avec combien d'agents en plus? On sait en effet que par le rail on peut transporter beaucoup plus de passagers que par la route. Une fois de plus, le public lausannois sera coincé, comprimé. Sans compter l'encombrement supplémentaire des lourds véhicules.

»Le tram est actuellement en plateforme indépendante depuis La Sallaz et l'espace gagné par la transformation en chaussée sera largement compensé par des trolleybus qui silloneront l'artère ainsi élargie. D'autre part, pourquoi effectuer de gros travaux sur une route qui deviendra d'intérêt local au moment où l'autoroute entrera en service... A moins que ce ne soit pour nos arrière-petits-enfants. Il est fort probable, pour ne pas dire certain, que la ligne est rentable jusqu'au Chalet-à-Gobet. Pourquoi n'avoir pas institué un service à un agent aux heures creuses (avec des automotrices mieux conçues que celles qui roulent actuellement)? Et pour le service marchandises? Il faudra encore des camions. A l'heure où l'on étudie l'évacuation des transports publics des chaussées, bons Vaudois que nous sommes, nous allons en ajouter! De quoi être la risée de ceux qui nous entourent! La région Nord de la ville se développant sans cesse, il faut également prévoir l'accroissement des usagers. On les transportera au moyen de trolleybus qui devront se suivre à la queue leu leu. Quant au côté rentabilité, il est plus économique d'accrocher aux heures de pointe une ou deux remorques (véhicules bon marché), que de mettre en circulation des bus qui ont chacun un moteur (entretien, frais plus élevés) et doivent être desservis par deux employés.»



En 1964, les impératifs d'aménagements routiers pour l'Exposition nationale (fluidité des artères principales) condamnèrent la dernière ligne. L'adieu, que l'on pensait définitif (fig. 8), de la région lausannoise à ses tramways eut lieu le 6 janvier 1964. L'événement fut abondamment commenté dans la presse. On notait une certaine nostalgie entre l'appel du progrès, du modernisme et l'impression d'abandonner à jamais un mode de transport empreint de pittoresque, incitant à la convivialité.



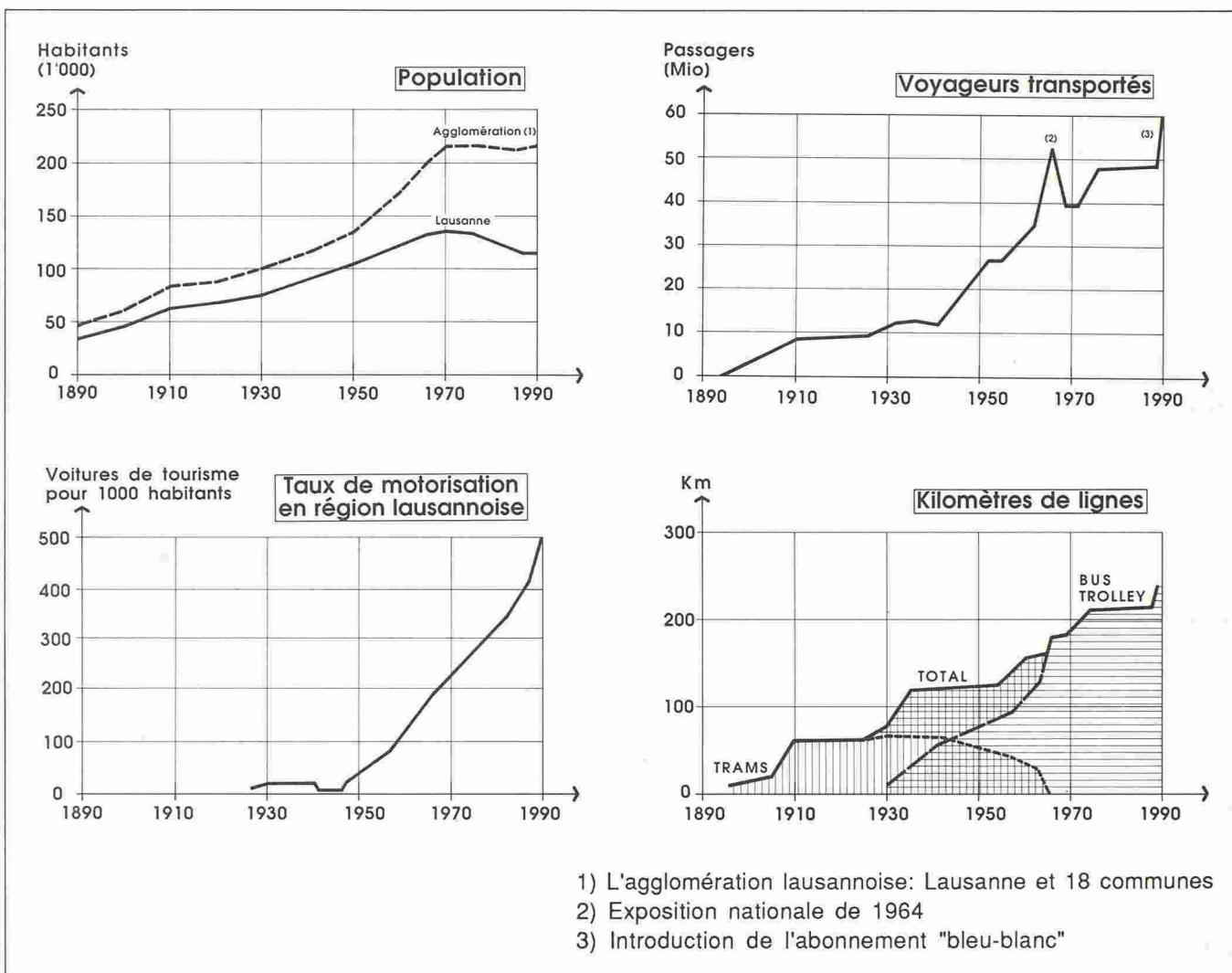


Fig. 6. – Quelques repères statistiques lausannois, notamment les voyageurs transportés par les Tramways lausannois (TL), ainsi que l'évolution des composants du réseau.

6. En guise de conclusion

Les tramways à Lausanne jouaient un rôle qui n'était pas seulement celui d'un transport en commun. Ils étaient bien plus que cela. Grâce à eux, les habitants ont pu identifier leur cité aux grandes villes du pays. De plus, les trams jouaient un rôle social non négligeable; on s'y rencontrait, on y discutait, on y montait le dimanche en famille pour faire un tour de ville...

Le fait que Lausanne soit bâtie sur plusieurs collines, possédant donc de nombreuses rues en pente, n'est pas étranger à l'engouement de la population pour ces véhicules. C'est aussi notamment à cause des rampes que les trams ont disparu du paysage urbain. Etais-ce une évolution inéluctable? Actuellement, il serait possible de gravir ces rampes en tramway avec une vitesse commerciale concurrentielle. Ce n'était pas le cas en 1937. Les trolleybus étaient le seul autre terme de l'alternative si l'on voulait conserver la traction électrique. Au centre ville, il eût été très difficile de séparer le tram de la circulation automobile, la voirie

n'étant pas extensible. En revanche, pour les lignes suburbaines, les arguments qu'avance M. Béboux dans sa lettre sont pertinents et ce fut sans doute une erreur d'y enlever les trams.



Fig. 7. – Croissance rapide, apogée et long déclin du réseau des Tramways lausannois.

Bibliographie

- [1] WILLEMIN, BLANDINE: *La ville et les transports en commun, l'expérience lausannoise de 1895 à 1980*, mémoire de licence, Faculté des lettres, Université de Fribourg, 1985.
- [2] GRANDGUILLAUME, MICHEL; JOTTERAND, JACQUES; MERMINOD, YVES; PAILLARD, JEAN; ROCHAIX, JEAN-LOUIS; STAUFFER, PIERRE; POLLÀ, LOUIS: *Les Tramways lausannois 1896-1964*, BVA, Lausanne, 1977.
- [3] LAVANCHY, CHARLES: «Débuts des transports publics à Lausanne», *Nouvelles Pages d'Histoire Vaudoise*, Imprimerie Centrale, Lausanne, 1967.
- [4] PALAZ, ADRIEN: *Tramways lausannois. Etude technique, financière et administrative*, L. Vallotton, 1895.
- [5] GASSER, PHILIPPE: «Adrien Pi-chard, ingénieur et premier urbaniste de Lausanne», *Ingénieurs et architectes suisses*, 20/88, Lausanne.
- [6] Société des Tramways lausannois, à l'occasion du cinquantième anniversaire de sa fondation, Lausanne, 1945.

LA LETTRE DE LAUSANNE

L'adieu aux trams

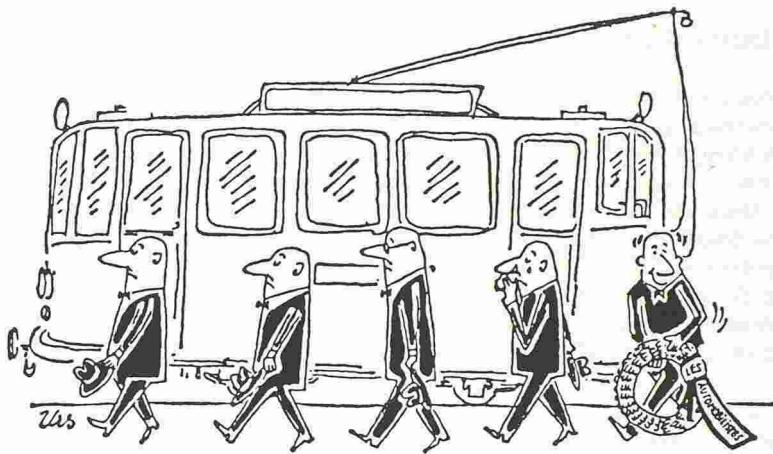


Fig. 8. – «L'adieu aux trams», dessin paru dans la Gazette de Lausanne du 18 janvier 1961.

Institut des transports et de planification
ITEP – EPFL, unité «Transport-
Environnement-Aménagement»
GC-Ecublens
1015 Lausanne

Adresse des auteurs:
Charles-Etienne de Gasparo
Patrick Vianin

Actualité

1992-1995: quelle recherche en Suisse?

Recommandations du Conseil suisse de la science

Le Conseil suisse de la science (CSS) vient de publier ses recommandations en matière de politique de la recherche – recommandations qui ont servi de base au texte *Objectifs en matière de politique de la recherche*, récemment adopté par le Conseil fédéral.

Le CSS relève le développement insuffisant de la recherche en Suisse dans les domaines suivants:

- la protection de l'environnement
- les problèmes socio-politiques tels le vieillissement de la population, la formation et la santé (notamment le sida)
- les nouvelles techniques et leur impact.

Il souligne parallèlement que la recherche fondamentale doit rester la base sur laquelle s'appuient toutes les activités de recherche et développement. Dans ce dernier domaine, la Confédération se doit d'encourager les efforts en Suisse. Dans le paysage européen qui se dessine actuellement, c'est même l'une des tâches primordiales

de notre gouvernement que d'encourager la recherche non seulement pour nos besoins propres, mais également pour nous préserver une position de force au niveau international. Pour atteindre ces objectifs, quels sont en chiffres, aux yeux du CSS, les efforts à consentir sur le plan financier? A l'heure actuelle, le budget de la recherche s'élève globalement à environ 1,5 milliard de francs par an: Fonds national de la recherche scientifique, Hautes Ecoles, recherche menée dans le cadre des offices fédéraux, engagements internationaux, etc., et l'Etat soutient ainsi nettement moins du quart de la recherche en Suisse, l'économie privée se chargeant du reste. Or, fait observer le CSS, cette proportion est l'une des plus basses au niveau international. Le Conseil suisse de la science a enfin tenté de circonscrire le domaine pour lequel l'Etat doit orienter la recherche afin de répondre aux besoins de l'économie et du marché, et le domaine de la recherche qui se doit de

rester libre afin de remplir son rôle essentiel qui est d'apporter des connaissances nouvelles.

Source: *La place scientifique suisse - Horizon 1995*, CSS 1989, Berne, 1990.

Organes de presse: pas de discrimination

Les mesures d'encouragement à la presse ne prévoient pas de discrimination entre presse quotidienne et régionale et presse professionnelle, devait rappeler M. Martin Stadelmann, président de l'Union suisse de la presse spécialisée (USPS), lors de l'assemblée générale de l'association, en juin dernier à Kandersteg. Or la révision des tarifs postaux, telle que l'envisagent actuellement les PTT, prévoit une augmentation des taxes postales qui serait nettement plus importante pour les publications professionnelles que pour les quotidiens, par exemple. L'USPS demande donc instamment que tous les organes de presse bénéficient d'un traitement d'égalité dans la nouvelle ordonnance sur les tarifs postaux.

L'USPS relève d'autre part que si l'intérêt que suscitent à l'heure actuelle les publications professionnelles est à maints égards réjouissant, il conduit aussi parfois à des dérapages

malheureux. C'est ainsi que les «publi-reportages» connaissent une grande vogue mais que, souvent, leur caractère publicitaire n'est pas assez évident pour le lecteur. L'USPS souhaite très vivement que les éditeurs marquent désormais de manière absolument claire ce qui est partie rédactionnelle ou au contraire partie publicitaire dans leur organe de presse. Conseiller en communication chez Comnet SA à Zurich, M. Georg Hess a ensuite parlé sur le thème «Plus de transparence dans la presse spécialisée».

Signalons enfin que M. Frank M. Burgi, démissionnaire, a été remplacé à la vice-présidence de l'USPS par M. Vittorio dell'Era, tandis que M. Ueli Custer, de Lommiswil, a été élu au comité. Les autres membres du comité ont été reconduits dans leurs fonctions pour deux ans.

L'USPS compte 960 membres, dont 320 inscrits au RP.