

Histoire d'ici

Chic, le tramway entre Vevey et Chillon roule à l'électricité

En première suisse, la Riviera vaudoise se place au top de la modernité en matière de transports publics

1888

Gilles Simond

Ah, la fée Electricité! Il n'y en a que pour elle en cette proche fin de XIXe siècle. Depuis que l'Exposition internationale de Paris, en 1881, a présenté au monde les merveilleuses applications de cette énergie, tout le monde veut s'y mettre. À Lausanne, depuis 1882, quelques dizaines d'abonnés, dont l'Hôpital cantonal, s'éclairent grâce à des ampoules électriques. En cette année 1888, Martigny va s'y mettre et on y songe à Bex. À Montreux, les essais d'éclairage de la rue du Lac, de 17 à 22 heures, réussissent à la satisfaction des habitants.

Dans la gorge du Taulan, la toute nouvelle usine électrique de Montreux va permettre de faire mieux encore: alimenter un tramway qui reliera Vevey l'industrielle à Montreux la touristique, puis au château de Chillon cher à Lord Byron et donc à tout bon citoyen britannique en goguette sur le continent. C'est une première en Suisse. Une seule installation du genre fonctionne en Europe, à Sarajevo, dans l'Empire austro-hongrois.

Oubliez les chevaux ou le curieux système à air comprimé que le Franco-Polonais Mèkarski proposait pour faire avancer les automotrices (un système adopté à Berne en 1890). Le courant produit par les turbines à partir de l'eau de la Baye de Montreux peut faire plus et mieux: alimenter les trams le jour, éclairer les villes la nuit. C'est génial, on vous dit!

Hôteliers comme Ami Chessex, industriels comme l'actionnaire majoritaire de Nestlé Louis Roussy, mais aussi mécanicien visionnaire comme Ernest Miauton ou ingénieurs comme Henri Chaudet, les promoteurs de l'électricité, qui ont contre eux la puissante Compagnie du Gaz, ont eu le nez fin et obtenu la concession. Leurs calculs indiquent que le coût du kilomètre par voiture via la force hydraulique sera plus bas que celui de la traction par chevaux.

Devant une foule de curieux

Les rails ont été posés en 1887 et, depuis le début de l'année suivante, les premiers essais ont lieu in situ, comme le raconte la «Feuille d'Avis de Vevey» du 13 février: «Sauf quelques petits arrêts inévitables, provenant du frottement des navettes, les résultats, plus que satisfaisants, de cette expérience sont fort concluants pour l'avenir de cette importante entreprise. La voiture attendue par une foule de curieux a fait son entrée en ville vers les 5 heures, au milieu des cris enthousiastes du public. Des nuées de gamins entouraient et suivaient en courant le véhicule jusqu'à son arrêt devant l'Hôtel des Trois-Rois.»

Les navettes en question sont celles du système d'alimentation inventé par Werner von Siemens: des poteaux de 6 mètres 20 de haut portent des tubes de cuivre, fendus sur le bas, dans lesquels coulisent des chariots capteurs reliés aux automotrices.



Au lieu dit Entre-Deux-Villes, devant le Café du Marronnier, entre Vevey et La Tour-de-Peilz, on prend la pose sur et autour de l'un des premiers tramways électriques. On remarque non sans inquiétude la proximité entre les beaux couvre-chefs des passagers de l'impériale et les lignes aériennes. VMCV

Le 2 mai 1888, avec plusieurs mois de retard sur les plans tout de même, par une resplendissante journée de printemps, on inaugure. «L'électricité comme force de traction pour les chemins de fer n'est pas un mythe», constate le reporter du «Nouveliste vaudois». Pour preuve, «trois élégantes voitures», partant de la rue du Simplon, à Vevey, transportent «comme par enchantement les invités à Territet», en moins d'une demi-heure.

L'envoyé spécial de «La Revue» relate que le premier tram a déraillé: «Immédiatement le conducteur intercepte la communication électrique, tout s'arrête, on

remet le wagon dans la rainure du rail, le courant circule, et les voyageurs en sont quittes pour une perte de deux ou trois minutes.» Formidable. Les automotrices séduisent les trois conseillers d'État à leur bord comme les autres éminences vaudoises participant à la fête. Seuls les chevaux croisés en chemin sont sur la défensive.

Le chroniqueur de la «Feuille d'Avis de Lausanne» évoque une «force mystérieuse», grâce à laquelle «le véhicule se met en route et s'en va grand train à travers la ville». Jalousie de Lausannois (la capitale attendra son tramway électri-

que jusqu'en 1896)? Il est plus critique que ses confrères: «Qu'il est dommage, pourtant, que le tramway électrique ait été obligé de déparer le chemin par ces affreux câbles qui courent lourdement dans l'air et par ces poteaux qui choquent la vue à chaque instant. Le paysage y a incontestablement perdu en grâce et il n'y a rien gagné en pittoresque. La marche de la voiture est bonne et régulière. La ligne fonctionne à la satisfaction de tous. En 23 minutes on atteint le but, soit Territet, en parcourant sans peine et sans heurt un des plus beaux coins de pays du monde.»

Quelques soucis au début

On a donc inauguré, mais le service régulier se fait encore attendre. Il y a quelques soucis: «Sitôt que le tramway marche, les fils téléphoniques sont pris de fièvre et les communications sont impossibles. On cherche depuis quelque temps le moyen de remédier à cet inconvénient sérieux», rapporte la «Feuille d'Avis de Lausanne» fin mai. La véritable exploitation de la ligne débute le lundi 4 juin, jusqu'à Territet. À la satisfaction des habitants de la Riviera mais surtout des nombreux touristes, on va jusqu'à Chillon en septembre.

Les véhicules comprennent douze places à l'intérieur, quatre sur chaque plateforme et huit sur les bancs posés sur le toit, l'«impériale», à laquelle on accède grâce à un escalier tournant et d'où l'on peut «jouir des charmes du paysage», comme on dit joliment à l'époque. Un moteur de 15 CV leur permet des pointes de vitesse de 19 km/h, hors des villes où la limite maximale est de 9 km/h. Le tarif est

de 10 ct. pour la première section, puis 5 ct. pour chacune des suivantes, indiquées par des poteaux blancs. C'est cher, puisque ça met le Vevey-Chillon aller-retour au prix d'une heure de travail pour un ouvrier.

Près de 1500 passagers par jour

Fin juin, on signale les premiers accidents. Un cheval a pris peur et s'est tué contre l'une des voitures. Un de ses congénères a glissé sur le rail et est tombé sur son cavalier, lui fracturant la jambe. Il y en aura d'autres, mais on n'arrête pas le progrès et le public répond: en août, les véhicules électriques transportent près de 1500 passagers par jour. À la fin de l'année 1888, on est passé d'une fréquence à 40 minutes à des départs toutes les 20 minutes, pour atteindre 320 412 passagers en sept mois.

Le système d'alimentation sera bientôt remplacé, tout comme les automotrices, et la ligne prolongée jusqu'à Villeneuve en 1912. Mais, en janvier 1958, près de 70 ans après sa création, le tramway de la Riviera doit s'avouer vaincu: les automobiles et les trolleybus prennent sa place, les rails sont arrachés et les voitures envoyées à la casse - à l'exception de deux d'entre elles, remises au Musée des transports de Lucerne.

Sources:

- «Les tramways vaudois», Michel Grandguillaume et al., BVA, Lausanne 1979
- «VMCV fête ses 125 ans, 1888-2013», plaquette anniversaire sur www.vmcv.ch
- Archives des journaux vaudois: scriptorium.bcu-lausanne.ch

Les transports à l'honneur

● Dans une nouvelle exposition temporaire, le Musée historique de Montreux consacre plusieurs de ses salles aux transports sur la Riviera. Il rappelle ainsi que, jusqu'au XIXe siècle, d'innombrables bateaux sillonnaient le Léman, avant que l'arrivée du train et sa capacité de transport rapide ne réduisent naus, brigantins, galiotes, cochères et barques au titre de souvenirs.

La période des pionniers du tournant du XIXe siècle a bien sûr droit à sa section. Entre lac et montagnes, on assiste à la naissance de ce qu'on appelle alors «l'industrie du tourisme», fruit de la conjonction du goût des visiteurs pour les charmes de la région, de l'audace des promoteurs et de l'imagination des hôteliers pour garder leur clientèle le plus longtemps possible sur place. Outre

le tramway, c'est évidemment la création des trains à crémaillère et des funiculaires pour gagner les hôtels situés en hauteur et les sites de balade. Un panneau rappelle la frénésie qui saisit la région à l'époque. Outre les installations réalisées bien connues, on y découvre la quinzaine de projets restés dans les tiroirs, comme un funiculaire aérien entre Les Avants, Sonloup et le Cubly, le train qui devait relier Villeneuve à Sonchaux ou encore le téléphérique Sonchier-Glion. La folie des grandeurs...
G.S.D

Musée de Montreux, rue de la Gare 40

«Trotter, rouler, voguer... à Montreux»
Jusqu'au di 4 novembre 2018.
Tij 10 h-12 h et 14 h-17 h.

www.museemontreux.ch