

Samedi

En 1923, le chef iroquois Levi General venait alerter la Société des Nations et parler aux Vaudois. **Page 21**

FRED OTTIGER



Terroir

Au concours suisse des produits du cru, les Vaudois sont rois

Page 20

Sciences

Une bulle de galaxies d'un milliard d'années-lumière a été mise au jour

Page 24

BD

L'Américain Miles Hyman met le romancier Musso en bulles

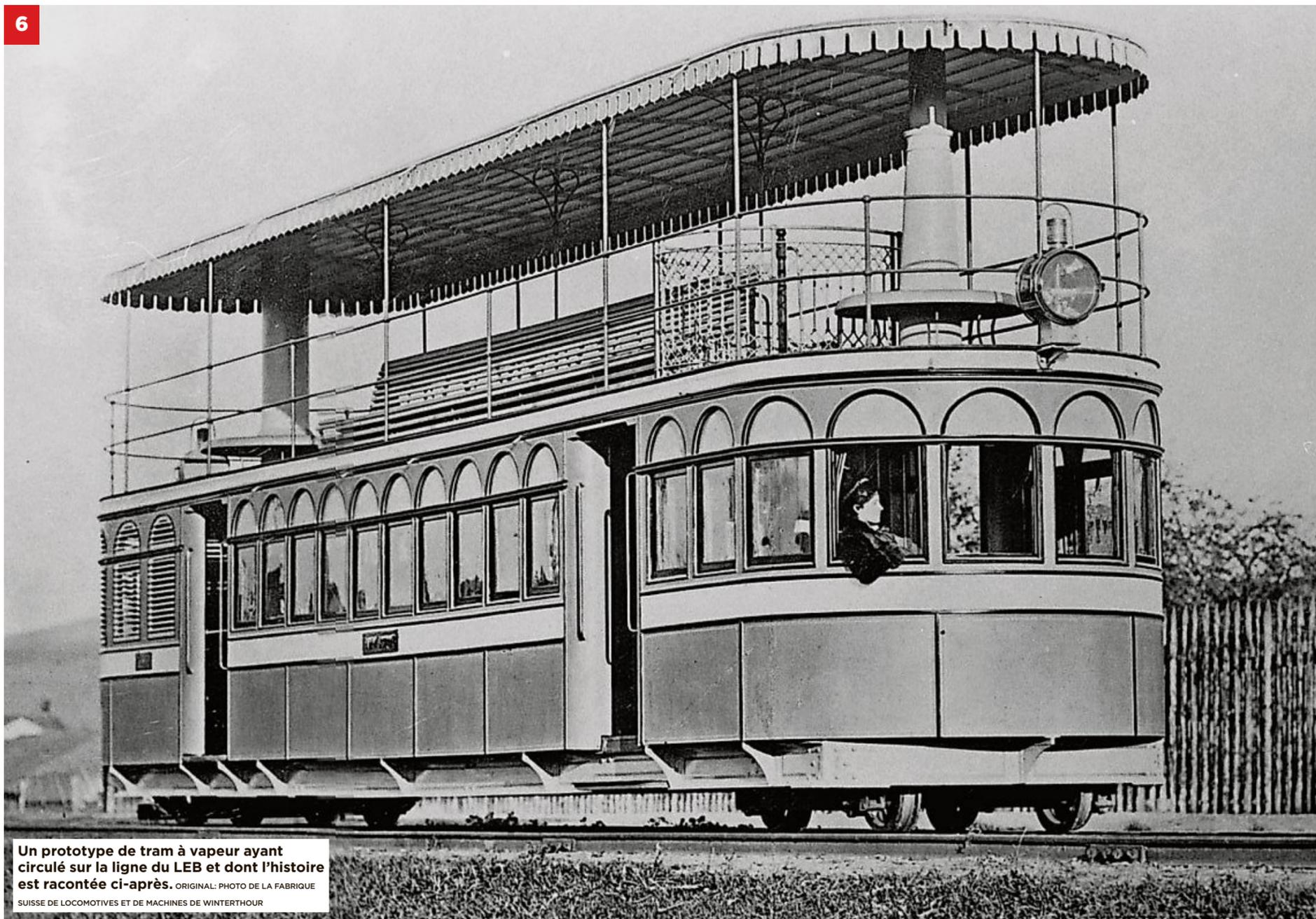
Page 25

Humour

Thibaud Agoston s'offre une tournée romande de 18 dates

Page 32

6



Un prototype de tram à vapeur ayant circulé sur la ligne du LEB et dont l'histoire est racontée ci-après. ORIGINAL: PHOTO DE LA FABRIQUE SUISSE DE LOCOMOTIVES ET DE MACHINES DE WINTERTHOUR

LEB

Petites et grandes aventures d'un pionnier de 150 ans

Histoire En un siècle et demi d'existence, la compagnie du Lausanne-Échallens-Bercher a souvent joué les précurseurs ou trouvé des solutions originales. **Pages 18-19**



Anniversaire

Ces drôles d'histoires que le **LEB** a charriées

Chanson satirique, ascenseur à wagons, système métrique... Retour sur six anecdotes historiques liées à la compagnie ferroviaire, qui fêtera son siècle et demi le 30 septembre à Échallens.

Sylvain Muller

Pourquoi les roues des premiers wagons du LEB ont-elles dû être resserrées? Pourquoi le LEB aurait-il pu s'appeler LEP? Qu'est-ce qu'un téléphérique vient faire dans l'histoire de la compagnie ferroviaire? Qu'est-ce que c'est que ce tram à deux étages qui a sillonné le Gros-de-Vaud? Ou encore pourquoi le LEB ne méritait-il pas son surnom de Brouette?

Grand spécialiste des chemins de fer suisses, Gérard Hadorn* ressort des archives quelques anecdotes historiques à l'occasion des festivités des 150 ans du Lausanne-Échallens-Bercher, qui se dérouleront le samedi 30 septembre prochain à Échallens, puis du 1^{er} au 5 novembre dans le cadre du 44^e Comptoir d'Échallens. «Cette ligne est très intéressante car elle comporte énormément de particularités: c'étaient des précurseurs!» souligne le spécialiste.

1 La mal nommée «Brouette»

Le surnom de «Brouette» colle au Lausanne-Échallens-Bercher comme le sparadrap au doigt du capitaine Haddock dans «L'Affaire Tournesol». La croyance qu'il est dû à la lenteur et à l'inconfort des premiers convois est pourtant fautive: ce surnom provient d'une variante technique étudiée mais jamais retenue. «Il s'agit du système Larmanjat qui utilisait des locomotives avec quatre roues: deux motrices de côté, plus deux roues de guidage, une à l'avant et une à l'arrière, qui suivaient un rail unique. Le système avait l'avantage de pouvoir tracter des wagons capables de rouler sur la route, mais l'inconvénient de ne pas toujours suivre le rail au sol!»

Les premiers wagons, dépourvus d'électricité, de chauffage et même de freinage automatique - des employés de

vaient serrer les freins à la manivelle -, ont toutefois probablement contribué à l'écriture de la chanson satirique «La Brouette d'Échallens» par un certain Ch. Chamay dans les années 20. «Pour voyager rapidement / Sur le train Lausanne-Échallens / Partez à pied, marchez devant / Tout doux, tout doucement!» conseille le dernier couplet.

2 Pionnier de la voie métrique

À l'époque de la pose des voies du LEB, il existait de nombreux écartements de voies. Les responsables de l'époque ont opté pour l'écartement métrique (1 m), probablement par recherche du meilleur compromis. «Plus l'écartement est étroit, plus les trains le sont aussi et plus le rayon des courbes peut être serré. C'est pour cela qu'à la suite du LEB, de nombreuses lignes secondaires et la quasi-totalité des trains de montagne en Suisse ont opté pour cet écartement.»

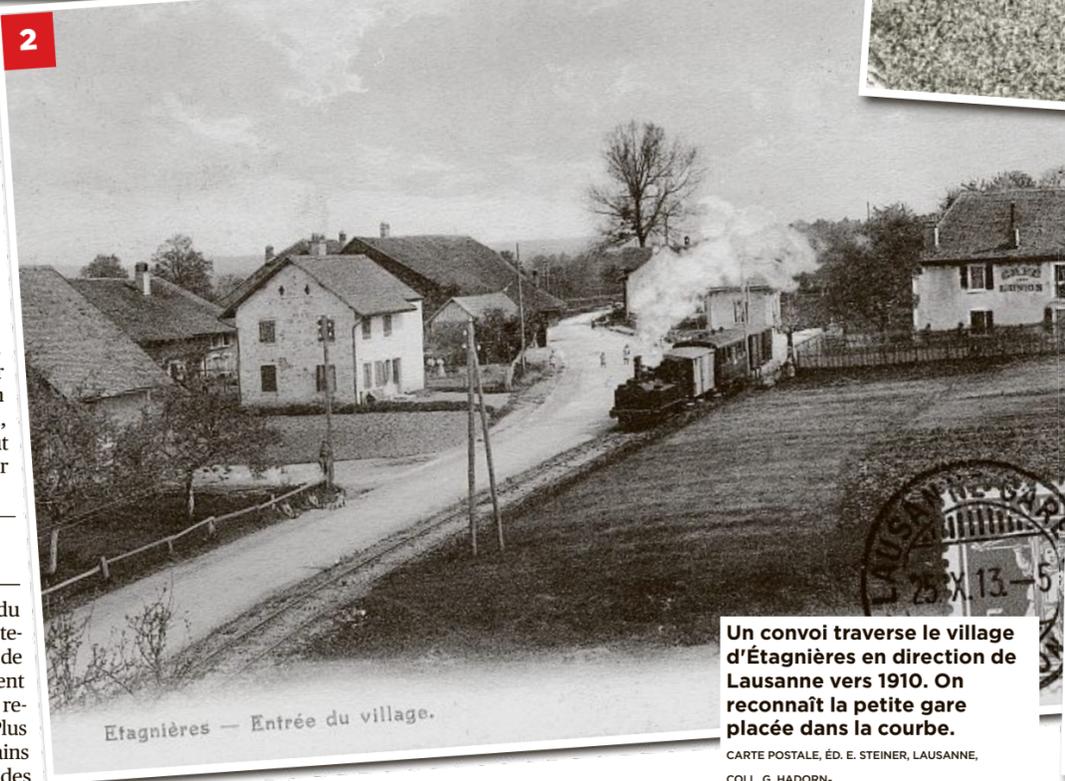
Ce choix a toutefois eu une conséquence fâcheuse: il a fallu adapter tout le matériel roulant racheté pour démarrer l'exploitation de la ligne à la compagnie du Mont-Cenis reliant la vallée de la Maurienne en France et le val de Suse en Italie. «C'était du matériel presque neuf, devenu inutile suite au percement d'un tunnel. Mais son écartement était de 1,10 m. Toutes les roues ont donc été resserrées de 10 cm pour pouvoir circuler en terres vaudoises, mais cela a créé des effets de levier qui ont engendré la casse de six essieux. Il a fallu les remplacer sur toutes les voitures à voyageurs.»

3 Funiculaire aérien Nestlé

Quinze ans après le début de l'exploitation de la ligne Lausanne-Échallens, des



5 9 avril 1970, arrivée à Sébeillon d'un des derniers transferts de conteneurs à céréales depuis Chauderon. Le service marchandises par rail sera supprimé le 1^{er} mai. PHOTO C. BERNARD, COLL. G. HADORN



2 Un convoi traverse le village d'Étagnières en direction de Lausanne vers 1910. On reconnaît la petite gare placée dans la courbe.

CARTE POSTALE, ED. E. STEINER, LAUSANNE, COLL. G. HADORN.

Les festivités

La grande fête populaire aura lieu samedi 30 septembre, de 10 h à 18 h sur la place de la Gare d'Échallens et dans les ateliers du LEB. Au programme: exposition historique, visite des ateliers et de véhicules, présentation de métiers du chemin de fer, présentation des projets futurs, impression à l'ancienne de billets de train, circulation du train à vapeur (complet), animations diverses, jeux pour les enfants et petite restauration. Partie officielle à 11 h. Toutes infos sur www.leb.ch/150ans.

La compagnie du LEB sera par ailleurs l'invitée d'honneur du 44^e Comptoir régional d'Échallens qui se déroulera du 1^{er} au 5 novembre 2023 dans le chef-lieu de district. Voir www.comptoir-echallens.ch. **SMU**

voies sont posées entre Échallens et Bercher par la compagnie du Central vaudois. La jeune entreprise veveysanne Nestlé, alors âgée d'une trentaine d'années, participe au financement de ces travaux car elle exploite en contrebas de Bercher, au bord de la Menthue, une fabrique de lait condensé.

Pour descendre les boilles de lait de la gare à l'usine et remonter le lait condensé, un des tout premiers téléphériques du pays est installé. Le concept est tellement novateur qu'il n'a pas vraiment de nom: on l'appelle tour à tour «chemin de fer aérien», «câble aérien» ou «funiculaire aérien».

La compagnie du Central vaudois ne possède toutefois aucun véhicule, elle confie donc l'exploitation de sa ligne à la compagnie du Lausanne-Échallens, qui finira par racheter sa mandataire pour 1 fr. symbolique en 1913, donnant ainsi naissance à la compagnie du Lausanne-Échallens-Bercher telle que nous la connaissons aujourd'hui. L'usine

Nestlé fermera en 1921, retirant un important manque à gagner à la compagnie ferroviaire.

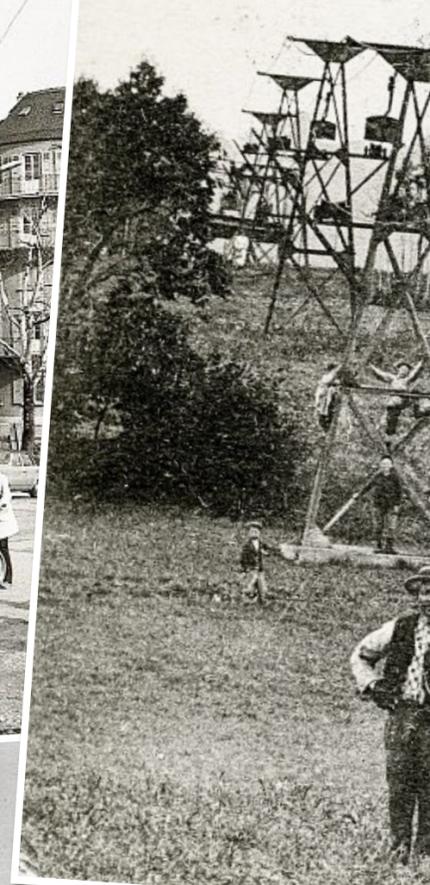
4 Bien plus loin que Bercher

Les discussions précédant la concrétisation de la ligne imaginaient la prolonger jusqu'à Payerne en rattrapant la ligne Yverdon-Payerne du côté de Montet (Glâne). Dans le Gros-de-Vaud, on raconte parfois que la ligne aurait aussi dû passer par Villars-le-Terroir mais que les villageois n'en ont pas voulu. Gérard Hadorn confirme avoir aussi entendu cette histoire, mais sans jamais avoir trouvé de confirmation écrite.

Ce qui est par contre sûr, c'est que le premier tracé du Lausanne-Échallens longeait la route cantonale entre Assens et Échallens. «Ça se faisait comme ça très souvent à l'époque pour, à la fois, éviter de traverser des terres agricoles, limiter les achats de terrain et bénéficier

3

Chemin de Fe



Personnel du Lausanne-Échallens prenant la pose devant la locomoteur N° 4 «Mentue» à Lausanne Chauderon à la fin du XIX^e siècle. ORIGINAL: COLL. LEB



5 novembre 1873

PREMIERS PASSAGERS

La locomotive à vapeur emmène les premiers passagers de Lausanne à Cheseaux.

24 novembre 1889

JUSQU'À BERCHER

La compagnie Lausanne - Échallens exploite les voies posées jusqu'au nouveau terminus de Bercher.

1^{er} janvier 1913

NAISSANCE DU LEB

La compagnie du Lausanne - Échallens absorbe celle du Central vaudois, propriétaire des rails jusqu'à Bercher.

1935

PLACE AUX ÉLECTRONS

Les locomotives à vapeur cèdent la place aux automotrices électriques.



1962

DIX FOIS 100'000

La compagnie franchit pour la première fois la barre du million de voyageurs transportés.

er aérien. — Bercher



Aux environs de 1905, le téléphérique à marchandises reliant la fabrique Nestlé au bord de la Menthue à la gare de Bercher.

CARTE POSTALE, COLL. G. HADORN

Horizon 2030

Tunnel ou doubles voies, des projets pleins les cartons

La mise en service du tunnel sous l'avenue d'Échallens à Lausanne en mai 2022 restera comme une étape marquante de l'histoire de la ligne du Lausanne-Échallens-Bercher. Mais elle ne constituait en aucun cas un point final: la compagnie a encore de nombreux projets dans ses cartons, qui vont s'enchaîner ces prochaines années. «La perspective générale est la poursuite de la modernisation de la ligne et l'introduction de la cadence 10 minutes entre Lausanne et Échallens aux heures de pointe à l'horizon 2030», rappelle le directeur du LEB Olivier Bronner. Pour y parvenir, plusieurs chantiers devront être réalisés, pour un coût total de plusieurs centaines de millions de francs.

L'ordre chronologique prévu actuellement mais qui pourrait encore varier en fonction de l'avancement de chaque projet prévoit dès l'an prochain la modernisation de la voie entre Assens et Échallens, et la création d'un quai provisoire à Étagnières. Devraient ensuite être mises en place les nouvelles installations de sécurité entre Le Flon et Cheseaux. La réfection de la gare de Jouxkens-Mézery et la construction d'un pont à la hauteur du Lussex s'enchaîneraient. Il s'agira ensuite de construire le nouveau tunnel sous Étagnières avec sa nouvelle gare souterraine, et de doubler la voie jusqu'à Assens en améliorant son tracé. En parallèle, le LEB prévoit d'acquiescer des rames supplémentaires, de construire un nouveau dépôt-atelier à Bercher et d'adapter la gare d'Échallens aux nouveaux besoins, y compris à terme à l'arrivée des gymnasiens. **SMU**



1



Vers 1910, la première gare d'Échallens, semblable à celle de Chauderon, en bois et en culs-de-sac. Elle sera remplacée en 1915.

CARTE POSTALE, ED. A. BLUM, COLL. G. HADORN.

«Cette ligne est très intéressante car elle comporte énormément de particularités: c'étaient des précurseurs!»

Gérald Hadorn, spécialiste des trains

de l'accès par la route pour les travaux.» Conséquence de cela, les trains entraient de l'autre côté dans la gare d'Échallens, qui était donc en cul-de-sac. Et ils rebroussaient chemin pour repartir en direction de Bercher.

5 Ascenseur à wagons

La première arrivée d'un train du LEB à la gare souterraine du Flon à Lausanne a été célébrée en grande pompe en l'an 2000. Mais l'idée était beaucoup plus ancienne.

«Elle était prévue dès le début, mais en passant par le flanc de la vallée, qui n'était pas encore couvert de bâtiments. Le but était d'assurer la continuité du transport de marchandises jusqu'aux voies CFF en passant par le funiculaire Lausanne-Ouchy mis en service en 1879. Le passage sur l'avenue d'Échallens et le terminus à Chauderon ont toujours été considérés comme provisoires!»

Le provisoire aura donc duré plus de 120 ans! Mais il aura provoqué l'émergence de deux solutions de remplacement: un ascenseur à wagons installé du côté de Bel-Air et une liaison ferroviaire en direction de la gare de Renens. Les wagons marchandise du LEB étaient alors tractés par les trams des TL jusqu'aux voies CFF.

6 Prototype de tram à vapeur (photo page 17)

Le véhicule ayant circulé sur les voies du LEB durant l'hiver 1876-1877 a dû faire tourner bien des têtes. Capable de circuler dans les deux sens et autonome avec sa chaudière à vapeur intégrée, il offrait surtout aux passagers la possibilité de voyager sur son toit, sur une impériale.

«C'était un véhicule très avant-gardiste, imaginé par le bureau d'ingénieur des frères Brunner à Winterthur. Ce «charmant omnibus à va-

peur», comme il était appelé, devait remplacer les tramways urbains tractés par des chevaux. Il a été testé à Winterthur sur une voie circulaire, puis dès décembre 1876 sur la ligne du LEB. Des passagers ont pu l'emprunter jusqu'au printemps, mais la compagnie a renoncé à l'acquiescer, notamment à cause de ses performances sur la rampe entre Prilly et Romanel.»

Ruinés par ce projet, ses concepteurs ont fait faillite et le prototype a fini sa vie sur la ligne Marlieux-Châtillon au nord de Lyon, mais sans son impériale qui sera donc restée une exclusivité pour les passagers du Gros-de-Vaud.

*Gérald Hadorn est, entre autres, l'auteur de «LEB, cinquante ans de traction électrique» paru en 1986 et d'un article de plusieurs pages et richement illustré sur les 150 ans du LEB dans le numéro de septembre 2023 du magazine «Eisenbahn Amateur».

Évolution du logo



De 1963 à 1966



De 1966 à 2010



De 2010 à 2017



Depuis 2017

1^{er} mai 1970

VOYAGEURS UNIQUEMENT

Arrêt de l'activité de transport de marchandises en raison des difficultés à Lausanne.



G. HADORN

28 mai 2000

NOUVEAU TERMINUS

Cinq ans après l'arrivée souterraine à Chauderon, le LEB arrive au Flon.

6 septembre 2013

TL AUX COMMANDES

L'exploitation de la ligne est confiée aux Transports publics lausannois.

14 mai 2022

SOUS L'AVENUE D'ÉCHALLENS

Mise en service du tunnel sous l'avenue d'Échallens après une solution provisoire qui a duré plus de cent vingt ans.



FLORIAN CELLA

30 septembre 2023

FÊTE DES 150 ANS

La compagnie ferroviaire fête son 150^e anniversaire sur la place de la Gare à Échallens.