

53

Presses polytechniques et universitaires romandes



Christophe Jemelin

# TRANSPORTS PUBLICS DANS LES VILLES

Leur retour en force en Suisse



SOCIÉTÉ

COLLECTION

Le  
savoir  
suisse

**Christophe Jemelin**

**TRANSPORTS  
PUBLICS  
DANS LES VILLES**

Leur retour en force en Suisse



Presses polytechniques et universitaires romandes

# 1

## L'ENTHOUSIASME POUR LES AVANCÉES TECHNIQUES

*«L'autobus est un véhicule dans lequel  
il y a toujours de la place quand il va dans la direction opposée.»*

Alphonse Allais

Tramways, trolleybus et bus parcourent nos villes, rythment la vie des passagers, animent les rues de leur présence devenue banale. Pourtant leur histoire, leur technologie, et même leur pérennité sont riches de surprises. En Suisse, la création des réseaux de transport public urbain à la fin du 19<sup>e</sup> siècle s'est révélée aussi mouvementée qu'un roman. Lutttes régionales pour obtenir des subventions, batailles entre les promoteurs et les autorités, développements astucieux pour évincer d'abord les chevaux puis la vapeur, faillites, municipalisation des bénéfices privés : tels sont les thèmes, toujours actuels, qui jalonnent cette histoire. Nous évoquerons ses rebondissements. Dans les années 1960 les trams semblaient voués à un irrémédiable déclin et le triomphe de l'automobile les fit apparaître aux yeux des détracteurs comme de la ferraille sur rail. Nous les verrons tomber en obsolescence. Nous verrons naître pour eux un nouvel enthousiasme.

Les transports publics ne sont pas seulement une affaire de planificateurs, d'exploitants et de clients. La Suisse voit souvent intervenir à leur propos le peuple souverain. Les citoyens et citoyennes sont régulièrement appelés aux urnes, par exemple à Zurich pour décider s'il faut construire un métro, à Bâle s'il faut garder les trams, et en maintes autres villes et cantons s'il faut consentir de lourds investissements pour que toute une région bénéficie d'un meilleur service. Ce livre traite d'un pays où la démocratie directe, quelle que soit d'ailleurs la tournure des scrutins, oriente fortement les lignes directrices du développe-

ment – comme l’illustrent dans les années 2000 les votations sur le métro lausannois M2 ou les prolongations de trams à Berne et à Zurich.

En ce début du 21<sup>e</sup> siècle, nous avons le sentiment de retrouver le contexte d’il y a 100 ans : les innovations technologiques sont de nouveau à l’honneur : Lausanne se targue de mettre en circulation un métro automatique sur une ligne qui offre la plus forte pente du monde, Genève inaugure des méga-trolleybus, et une incroyable course aux subventions fédérales est lancée. Dans toute la Suisse, des projets ont avancé au pas de charge afin de bénéficier de financements de la Confédération avant une date-couperet fixée en 2008. Trente « projets d’agglomération » ont été déposés à ce titre impliquant des travaux pour un montant total estimé à 17 milliards de francs.

Les transports publics, il y a quelques années, étaient victimes de l’endettement catastrophique des autorités publiques. Ils risquent d’être victimes de leur succès, car une augmentation régulière de leur utilisation s’observe presque partout. Les politiques urbaines restreignent la circulation des voitures et limitent leurs espaces de stationnement. Le développement de quartiers résidentiels ou la reconversion d’anciennes friches industrielles sont articulés en fonction de nouvelles lignes de tramway. On voit par ailleurs la marche et le vélo gagner du terrain. Enfin, la hausse régulière du prix de l’essence renchérit durablement la mobilité effectuée en voiture.

Les enjeux changent dès lors d’échelle. Quels sont les risques ? C’est par exemple de voir des centres-villes réaménagés (avec des hausses de loyer) et devenus le domaine d’une mobilité autre que celle de la voiture privée coexister avec des couronnes suburbaines ou périurbaines dans lesquelles l’automobile reste, souvent par incontournable nécessité, le mode dominant des déplacements. Le développement de « l’offre régionale » par de nouvelles lignes est donc un impératif. Voilà ce qui maintient et accroît l’attractivité des transports publics urbains ; de plus en plus à l’avenir les exploitants devront aller chercher le client loin du centre. Zurich, Bâle et Berne, qui disposent d’un réseau régional dont la qualité a servi de modèle en Europe, l’ont bien

compris et les résultats suivent. Pour Genève et Lausanne, les retards devraient être comblés dans les prochaines années, avec un «réseau express régional» vaudois (REV) dynamisé par de nouvelles stations, et un RER genevois articulé sur le projet *CEVA* (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse). Lausanne va sans doute revoir des tramways dans ses rues. Ceux de Genève iront jusqu'en France voisine, tout comme ceux de Bâle, où une nouvelle ligne pénétrera par ailleurs bientôt en Allemagne. Zurich continuera de densifier son réseau. Les défis sont multiples et concernent toute la Suisse, avec un nouvel acteur de poids, qui joue pour les villes le rôle d'aiguillon et de coordinateur : la Confédération armée d'un récent article constitutionnel.

Tel est le présent. Ainsi se dessine l'avenir. Mais très brièvement, il faut rappeler le passé en quelques étapes mémorables illustrant la façon dont on s'est déplacé au cours des siècles dans les villes.

### *Les carrosses publics de Blaise Pascal*

Cinq lignes régulières exploitées de 7h à 20h, un départ toutes les 7 minutes et demie, une tarification par zone : nous sommes à Paris en 1662. Le physicien et philosophe Blaise Pascal vient d'inventer les transports publics urbains. Louis XIV lui concède en effet le privilège d'exploiter des carrosses publics, pour un prix unitaire de cinq sols la course. Les voitures partent à heure fixe, quelle que soit leur occupation, et font toujours le même trajet. La sœur du savant, Gilberte Pascal, est enthousiaste : «La chose a réussi si heureusement que, dès la première matinée, il y eut quantité de carrosses pleins et il y alla même plusieurs femmes ; mais l'après-midi ce fut si grande foule qu'on ne pouvait en approcher et les autres jours ont été pareils (...). On ne voyait partout que des visages riants, mais ce n'était pas un rire de moquerie, mais un rire d'agrément et de joie, et cette commodité se trouve si grande que tout le monde la souhaite, chacun dans son quartier...»

Un concept fait déjà son apparition : la qualité de service. Les commentateurs de l'époque mettent l'accent sur «la beauté

des carrosses, la bonté des chevaux, des horaires fixes et réguliers, des cochers adroits, des laquais à bord, un service de police». Mais c'est compter sans la susceptibilité des membres du Parlement de Paris, qui souhaitent conserver leurs privilèges et interdisent l'accès de ces véhicules aux «soldats, pages, laquais et autres gens de bras». La clientèle diminue, le tarif passe alors de cinq à six sols, et les carrosses devenus peu populaires disparaissent des rues quinze ans plus tard.

*En Suisse, les chevaux, l'air comprimé, la crémaillère...*

En Suisse, c'est Genève qui fait œuvre de pionnier, mais bien plus tard. La première Compagnie d'omnibus est créée en 1833, desservant 2,5 km de Genève à Carouge. Vu le succès, le service se développe et, en 1855, intervient une première fusion entre exploitants, qui donne naissance à la Compagnie générale des omnibus de Genève. Selon la légende, le terme d'omnibus viendrait des voitures à cheval du colonel Stanislas Baudry, digne successeur de Pascal, qui a établi un réseau à Nantes en 1825. Les voitures stationnent devant la boutique du chapelier Omnes, à l'enseigne *Omnes Omnibus* («Omnes pour tous»!). Les passagers s'habituent à dire qu'ils prennent l'omnibus...

Toujours à la pointe du progrès, Genève inaugure ensuite, en 1862, la première ligne de tramway à chevaux de Suisse. Elle est la quatrième ville européenne à se doter d'un tel réseau après Paris (en 1854), Liverpool et Londres. Bienne (1877), Zurich (1881) et Neuchâtel (1892) vont se laisser convaincre par ce mode de transport, qui se révèle à la longue peu pratique: selon la topographie, les chevaux se fatiguent vite et ont besoin de pauses régulières, ce qui rend l'exploitation aléatoire et coûteuse. La vitesse commerciale est peu élevée, et seules des petites voitures peuvent être remorquées. Enfin l'exploitant n'est pas à l'abri d'une épidémie qui peut immobiliser toutes ses bêtes de trait, et donc le réseau. En 1890 Berne expérimente dans le centre ville la traction à air comprimé et s'intéresse à la vapeur, solution qui tente Genève, puis Neuchâtel: on y expérimente un moteur à explosion alimenté au gaz, sans aucun succès.

Dans la dernière ville citée, les impératifs financiers et politiques vont d'ailleurs aboutir à un choix qui sera déjà dépassé au moment de sa mise en service : il s'agit de la première ligne ferrée reliant le lac à la gare construite en surplomb. Afin de pouvoir profiter de subventions cantonales, en effet, le comité d'initiative a proposé non un tramway mais un chemin de fer régional qui partant de la gare et passant par le bas de la ville, parviendra jusqu'à Serrières, où se trouvent les industries (notamment de chocolat) et à Boudry. Le problème est donc d'assurer un trafic de marchandises, et vu la forte pente, c'est une solution de chemin de fer à vapeur et à crémaillère – en pleine ville – qui est préconisée. On retrouvera cette même frénésie qui s'empare des promoteurs en décembre 2007 lorsque les planificateurs ont bouclé leurs «projets d'agglomération» à l'attention de l'autorité fédérale (nous y reviendrons). Le ton est donné dans un document de novembre 1888, le Rapport du Conseil communal au Conseil général de Neuchâtel sur la demande de subvention en faveur du chemin de fer régional du Vignoble (Gare-Neuchâtel-Cortailod-Boudry) :

« Il s'agit donc, pour les populations et pour les localités qui éprouvent le besoin de se relier les unes aux autres par des voies ferrées, de se décider et de se présenter au guichet de l'Etat [pour une participation fixée à la moitié du devis total] avant qu'il soit fermé. Lorsque les plus intelligents et les plus alertes auront absorbé les deux millions [maximum à disposition], il ne restera aux autres que les regrets de ne pas avoir eu leur part du festin. Ils pourront se consoler en se félicitant de leur prudence, de leur sagesse ; il n'en sera pas moins vrai qu'ils auront payé leur part du dîner et qu'ils n'auront rien eu à manger. [...] Il faut nous hâter si nous voulons avoir notre part des deux millions de l'Etat. [...] Il ne reste plus de disponible que fr. 838 000. Cela doit nous donner à réfléchir, même à ceux d'entre nous qui auraient des doutes sur l'opportunité immédiate de la dépense que nous proposons. » (Huguenin 2005)

Ces arguments emportent la décision. La ligne est construite avec lesdites subventions. Hélas la solution technique se révèle déficiente. L'ouverture d'une gare à Serrières sur le réseau à voie

normale de la Compagnie du Jura-Simplon donne le coup de grâce à l'exploitation des marchandises et rend la crémaillère inutile (elle est supprimée en 1902). La ligne est alors transformée en tramway électrique, innovation qui connaît en Europe une grande diffusion. Citons encore l'appel paru moins de deux ans après le précédent par un autre groupe d'enthousiastes, le Comité d'initiative pour la construction d'un tramway Neuchâtel-St-Blaise :

« Le système des tramways, c'est-à-dire des voitures sur rails placés sur la voie publique elle-même, est le mode de circulation mis le plus pratiquement au service de tous, devant la porte des habitations, au milieu de nos places, s'offrant au piéton à n'importe quel point de sa course [...]. Aussi voyons-nous ce système de transport, installé depuis longtemps dans les grandes villes, s'étendre aussi aux centres plus restreints et gagner peu à peu nos villes suisses, même celles de second ordre. Neuchâtel doit-il rester en arrière et se laisser distancer par d'autres localités importantes ? » (27 février 1890, même source).

### *L'avènement de la traction électrique*

En Suisse, en effet, ce n'est pas une grande agglomération qui met la première en œuvre cette technologie, et ce n'est pas Neuchâtel, mais la Riviera lémanique en plein développement.

L'Allemand Werner Siemens a conçu la première locomotive électrique en 1879. Il a présenté deux ans plus tard un système d'alimentation aérien : deux câbles sur lesquels frotte un petit chariot, relié au véhicule. Tel est le système qui est mis en place en 1888 déjà entre Vevey, Montreux et le château de Chillon puis plus tard Villeneuve. Les concepteurs ont profité de l'établissement d'une centrale hydro-électrique destinée à l'éclairage des rues et aux hôtels de la région pour utiliser l'électricité au bénéfice du premier tramway de Suisse, qui représente une attraction touristique supplémentaire.

Le mot « tramway » vient de Grande-Bretagne où il désigna d'abord dans les mines une voie ferrée étroite sur laquelle circulait un chariot à charbon tiré par un cheval. On l'applique à la nouvelle technique de transport par véhicules urbains sur rails.



« Tram », en anglais, signifiait autrefois « brancard » et le mot est entré comme diminutif dans la langue française au cours des années 1870, quand Paris et Lille mettent en service leurs premiers « tramways ». Ceux-ci n'ont jamais été appelés de ce nom par les Anglo-Saxons qui disent *streetcars*.

Le tramway électrique va se développer dans toute la Suisse : en 1894 à Genève et Zurich, en 1895 à Bâle, en 1896 à Lausanne, Neuchâtel et Lugano, en 1897 à St-Gall, Fribourg et La Chaux-de-Fonds, en 1898 à Winterthur, en 1899 à Lucerne et en 1901 à Berne. L'extension maximale des réseaux urbains suisses de tramways comprendra 489 kilomètres en 1925.

A Zurich, la transformation du réseau hippomobile en réseau électrique (d'autres lignes électriques fonctionnent déjà) donne lieu à l'une des multiples votations relatives aux transports urbains en Suisse : le 19 mars 1899, par 12 790 oui contre 3368 non, les citoyens de la ville acceptent la transformation du réseau. 191 chevaux sont dès lors laissés à l'écurie. Les arguments liés à l'esthétique des lignes aériennes n'ont pas pesé lourd face à l'argument économique (coûts d'exploitation de 1,2 centime par personne et kilomètre en tramway hippomobile contre 0,9 centime en tramway électrique).

A Genève, les travaux seront encore plus radicaux, et menés en deux ans seulement dès 1901 : électrification du réseau de campagne, passage de la voie normale à la voie métrique (largeur de 1 m) pour les tramways urbains, et enfin création de 30 kilomètres de nouvelles lignes (Asséo 1990).

En 1911 apparaît une autre innovation technologique : le premier trolleybus suisse roule entre Fribourg et Farvagny. Impressionné par le système élaboré par la société Mercedes-Electrique qu'il est allé visiter en Autriche, le comité d'initiative Fribourg-Daillettes renonce à demander une concession pour un tramway et opte d'emblée pour le trolleybus. Le réseau comprend trois voitures voyageurs et un camion pour le transport des marchandises. Mais en 1932 tous ces véhicules seront finalement remplacés par un bus, plus confortable. A l'inverse, à la même date, on assiste à Lausanne aux vrais débuts du trolleybus urbain qui finira par détrôner le tramway.

*L'intervention des compagnies privées  
dans les transports urbains*

Actuellement les débats sur la privatisation des services publics sont nourris, mais l'exploitation des transports publics par des opérateurs privés en Grande-Bretagne ayant fait grand bruit dans les années 1980, un retour historique se révèle utile. Ce sont en effet des compagnies privées qui participent, au 19<sup>e</sup> siècle, au façonnement des villes, avec plus ou moins de succès. En 1876, la Société générale d'étude pour chemins de fer et tramways, établie à Paris, fait par exemple une offre spontanée à Neuchâtel et demande carrément une concession. Cette démarche reste sans suite. Les autorités locales considèrent avec méfiance cette incursion étrangère. Mais à l'extrémité du Léman plusieurs entreprises fusionnent pour former la *Compagnie des Tramways de Genève*, qui change sa dénomination en 1876 (*Compagnie des Tramways Suisses*), ambitionnant de développer des lignes de tram dans tout le pays (Primatesta 2005). La seule mise en exploitation hors du canton n'est toutefois qu'une ligne hippomobile de Bienne à Nidau. Les projets genevois sont des échecs tant à Berne qu'à Bâle. Zurich suit une autre voie, offrant avec Lausanne l'exemple très intéressant de compagnies privées intervenant de tout leur poids dans un véritable développement urbain.

A Lausanne, un an après l'inauguration de la gare, en 1857, la Municipalité lance un concours pour renforcer les liaisons par route ou par rail à partir de ce nœud ferroviaire vers le centre ville ou vers le lac. Un projet en 5 kilomètres de lacets est jugé insatisfaisant. C'est alors que la future compagnie privée du *Lausanne-Ouchy* prend une initiative audacieuse et propose un tracé rectiligne, avec véhicules à propulsion atmosphérique (de l'air sous pression par piston sur toute la ligne). Mais cette technologie est abandonnée après plusieurs essais. Finalement c'est un funiculaire qui est construit en 1877. Sa longueur est de 1476 mètres, entre le lac (373 mètres d'altitude) et le Flon (480 m). Le tronçon entre la gare et le Flon est doublé par une navette.

L'impact de ce nouvel axe urbain devient une source de profit très intéressante : dès 1873 la *Société des boulevards* – liée à la *Compagnie du Lausanne-Ouchy* – achète de nombreux terrains sous la gare et planifie un lotissement grandiose qui devra être revu car il ne suit pas les règles d'urbanisme en vigueur. En 1877, alors que le funiculaire transporte déjà ses premiers voyageurs, des convois de matériaux continuent d'arriver au Flon : la construction du tunnel entre la gare et le centre ville a généré d'importants déblais qui servent à combler le parcours du Flon, la rivière qui traverse le centre de Lausanne. La partie inférieure de cette vallée devient un quartier nouveau dont la *Société devenue des entrepôts et des boulevards* a obtenu la propriété, par échange de terrains avec la ville. Ainsi nous voyons des milieux privés, que domine la figure du tanneur Jean-Jacques Mercier, engagés non seulement dans la création d'un nouveau mode de transport mais réalisant en complément d'importantes opérations immobilières :

- la transformation d'une ancienne zone artisanale en quartier industriel, par la construction d'entrepôts dès 1884 ;
- l'urbanisation du vignoble qui s'étendait entre la gare et le lac Léman, par lotissements de part et d'autre de la voie ferrée.

L'envergure de ces opérations frappe d'autant plus qu'elles sont initiées dans une période où la ville ne compte que 25 000 habitants.

A Zurich (60 000 habitants en 1850, 80 000 en 1880), le lancement des premiers tramways hippomobiles, motivé par leur rentabilité économique immédiate, confère une grande attractivité aux quartiers aisés. La première ligne de 8 kilomètres est ouverte en 1882, Zurich-Riesbach-Enge-Aussersihl, construite par une société londonienne, *Meston & Co*. Cette dernière prend à sa charge la moitié des coûts, participe à la création de la nouvelle société anonyme *Zürcher Strassenbahn AG*, puis se retire à la fin de la construction. Le tramway est alors un service de luxe, aux tarifs élevés et sans abonnements. D'autres lignes se développent selon le même processus. En 1894 est créée l'*Elektrische Strassenbahn Zürich AG*. Parmi les membres de la direction, on

trouve Peter Emil Huber-Werdmüller, auparavant directeur de *Zürcher Strassenbahn AG* et de la société de fabrication de machines *Oerlikon*. Bien que la ville possède une centrale électrique depuis quelques années, la société dispose de sa propre usine, dans le but de garder son indépendance. Mais la municipalité zurichoise ne l'entend pas de cette oreille et, en cette même année 1894, prévoit dans son programme politique la municipalisation des tramways... (Galliker 1998).

### *La municipalisation des tramways au tournant du 20<sup>e</sup> siècle*

Les villes souhaitent en effet réaffirmer le contrôle de leur développement. Le contexte législatif est tendu depuis la Loi fédérale sur les chemins de fer de 1852, qui donne aux cantons le droit de concession de toute nouvelle ligne. Mais cette législation est abrogée en 1872 pour mettre fin à des distinctions parfois peu rationnelles entre lignes de chemin de fer et lignes de tramway. Les autorités cantonales zurichoises supportent mal d'avoir perdu une part de leur autonomie. En 1881, un compromis à la manière helvétique introduit en pratique, dans ce domaine, un nouveau transfert de pouvoir aux communes et aux cantons. Mais c'est la Confédération qui reste seule compétente pour accorder formellement une concession. Les entreprises privées doivent au préalable s'être entendues avec les autorités locales.

Une décennie plus tard, Zurich veut aller plus loin, en reprenant en main sa planification. Le passage du privé au public doit permettre l'ouverture de nouvelles lignes non en fonction de leur rentabilité à court terme mais selon des objectifs d'aménagements urbains. Elles devront irriguer de nouveaux quartiers et rendre accessibles de nouveaux logements. En 1896 les citoyens votent la communalisation de la société *Elektrische Strassenbahn Zürich*. Les arguments en faveur du projet sont l'unification du réseau de tramways et son développement, le rachat et l'électrification d'une autre entreprise, les *Zürcher Strassenbahnen*, et particulièrement la reprise en mains publiques de l'usine électrique privée. Le 28 juin, le projet est accepté massivement, par 15 364 oui contre 1764 non. Plusieurs millions de francs sont

immédiatement investis pour racheter les sociétés, transformer le réseau hippomobile, construire un nouveau dépôt et acquérir un nouveau matériel roulant.

La ville développe alors à l'égard des intérêts privés une stratégie qui tourne souvent à son avantage :

- Elle leur refuse par exemple la concession pour la desserte de Wollishofen, préférant construire elle-même la ligne, mais à condition que le comité d'initiative (privé) contribue à une partie des travaux, ce qui est accepté.
- Elle laisse la *Zentrale Zürichberg Bahn*, troisième compagnie privée à voir le jour, exploiter deux lignes (vers Flunten et Oberstrass) qui ne produisent pas de bénéfices. Mais la ville octroie une subvention dès la mise en service. Puis lorsque le quartier Oberstrass se densifie et que la ligne, en 1906, devient rentable, elle est communalisée.
- Le dernier exploitant privé, celui du tramway de l'Albisguetlibahn, lance son exploitation sur des bases chancelantes en 1907, à l'occasion de la Fête fédérale de tir. La ville a prévu, avec raison, que le trafic serait peu engageant. Elle attend la construction de coopératives familiales dans le quartier pour qu'il se développe et en profite en 1925 pour racheter la compagnie.

A Fribourg, l'autorité publique n'hésite pas non plus à engager quelques bras de fer avec les exploitants privés des tramways. Le canton souhaite développer le site de Pérolles, encore désert, mais l'urbanisation est déjà planifiée avec une zone industrielle et une implantation universitaire. La *Société des tramways* n'est pas tentée par des tronçons peu rentables dans un premier temps, mais elle se trouve forcée de construire puis d'inaugurer la ligne en 1900 : l'Etat, détenteur du monopole de la distribution de l'électricité, conditionne la fourniture du courant à la desserte de Pérolles. La *Société des tramways* se voit imposer une autre ligne qui n'est guère plus prometteuse, vers le cimetière de Grandfey, en contrepartie d'une contribution publique au doublement des voies sur les segments les plus fréquentés.

A Lugano, la Municipalité s'est contentée dans un premier temps d'arbitrer deux projets de tramway concurrents. L'un, pré-

senté par un avocat de la place, prévoit un réseau hippomobile, conçu à la hâte : la demande de concession est un simple plan de la ville où ont été tracés quelques traits rouges... L'autre, soutenu par la firme *Bucher-Durrer*, propose un tramway électrique. Le promoteur a pris soin de conclure avec la commune un contrat pour la fourniture d'électricité et l'éclairage public par une usine électrique qu'il construit lui-même... C'est ce deuxième projet qui est retenu, mais la société ne connaîtra qu'une brève existence : elle sera municipalisée en 1918. Entre-temps, en 1905, la commune a déjà repris l'exploitation du funiculaire entre la gare et le centre ville.

Dans d'autres agglomérations, les confrontations public-privé sont moins vives. A Bâle, le premier tramway « public » de Suisse – et même d'Europe – commence à circuler en 1895. A Lausanne le développement des tramways est d'emblée en mains publiques (contrairement au funiculaire Lausanne-Ouchy) et il implique en préalable d'importants travaux de voirie. De fortes déclivités mettent en effet le réseau urbain au défi. En 1880, l'ingénieur Bergeron étudie la mise en service de *cable-cars* comme à San Francisco mais ces projets disparaissent à la mort de leur auteur. Il est donc nécessaire d'envisager la construction de nouvelles voies de circulation routières ou d'aménager les anciennes, afin de ne pas dépasser la déclivité que peut franchir ce mode de transport. La Municipalité se montre favorable à de nouvelles lignes, mais au centre ville et non vers l'extérieur, afin d'éviter – déjà – un exode de la population. La création de nouvelles avenues au départ de la gare et de la place Saint-François permet effectivement la construction de plusieurs lignes de tramway, dont 11 kilomètres sont inaugurés en 1896. La presse est dithyrambique : « Les voitures [...] sont toujours bondées. Dans un mois, le pli en 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 TL glisser allègrement sur les rails : il est fait de plaisir et d'orgueil. Maintenant, nous n'avons plus rien à envier à Zurich et Genève : Lausanne a passé grande ville... » (Grandguillaume *et al.* 1988)