

2VF
2960



1093301546



2VF 2960
O40.45

040
45

040
45

 GROUPE SRE



2VF 2960
Documentation vaudrois ②

Repères

- | | | | |
|---------|--|----------|--|
| 1878 | Projet d'un tramway à air comprimé entre Vevey et Montreux. | 1956 | Implantation d'un poste de couplage et de transformation à Sonzier. |
| 1879 | Projet d'un tramway à traction électrique. | 1957 | Transformation du dépôt de Clarens pour les trolleybus. |
| 1883/84 | Concessions d'achats de terrains divers. | 1958 | Les derniers trams circulent à Vevey. |
| 1886 | Conventions pour l'éclairage, signées avec Vevey, Corsier, La Tour-de-Peilz, Le Châtelard et Les Planches. | 1958 | Reconstruction de la prise d'eau et de la chambre de décantation de Taulan. |
| 1886 | La « Société Dupraz, Chaudet, Miauton et Aguet » devient la « Société Dupraz, Roussy et Cie », puis enfin la « Société Electrique Vevey-Montreux », le 14 août. | 1962 | Fin d'importantes transformations à la centrale de Taulan. |
| 1887 | Début de la production d'électricité à Taulan et premiers éclairages électriques. | 1963 | Deux autobus desservent le réseau urbain de Vevey. |
| 1888 | La première ligne de tramways de Suisse (deuxième d'Europe) est mise en exploitation entre Vevey et Chillon. | 1965 | Aménagement de dépôts à Taulan. |
| 1888 | Rupture du réservoir de Sonzier. | 1965/83 | Multiplés travaux de réfection sur les stations de captage et les canalisations des eaux du Pays-d'Enhaut. |
| 1890 | Construction de deux nouveaux réservoirs dans le rocher. | 1966 | Apparition des premières remorques pour trolleybus. |
| 1895 | Reprise de la concession pour la ligne de chemin de fer « Trait-Planches ». | 1969 | Remplacement du chemin de fer Vevey-Châtel-St-Denis par un service de bus, complété par la ligne Vevey-Nant. |
| 1898 | Lausanne décide d'acheter à la SEVM de l'eau potable venant du Pays-d'Enhaut. | Dès 1970 | Accroissement du parc des véhicules en vue d'une diversification des parcours, d'une amélioration des horaires et des transports scolaires. |
| 1902 | La centrale de Sonzier est inaugurée. Les eaux du Pays-d'Enhaut font tourner ses turbines. | 1970 | Construction du poste de couplage de la Veyre. |
| 1903 | Reprise de l'exploitation de la ligne Chillon-Byron-Villeneuve. | 1972 | Rénovation de la centrale de Sonzier. |
| 1904 | Fondation, avec la Société des Forces Motrices de la Grande-Eau, de la Société Romande d'Electricité. | 1974 | Apparition des appareils automatiques pour la distribution de billets et d'oblitération des cartes. |
| 1911 | Rachat de la ligne Chillon-Byron-Villeneuve. | 1976 | Renouvellement des conventions concernant l'utilisation du domaine public, pour la distribution d'énergie, avec les communes de Blonay, Rivaz, St-Légier et St-Saphorin jusqu'en 2001. |
| 1912 | Accident du « Trait-Planches ». Fin de son exploitation. | 1977 | Reprise du réseau des Entreprises Electriques Fribourgeoises sur territoire vaudois. |
| 1913 | De nouveaux véhicules remplacent les anciens trams avec impériale. | 1978 | Modernisation du canal de trop-plein Sonzier - réservoir de Taulan. |
| 1927 | Mise en service des premiers autobus « Gare de Montreux - Les Planches ». | 1984 | Automatisation de la marche du groupe à la centrale de Sonzier; désormais télécommandée depuis celle de Taulan. |
| 1932 | Mise en service d'une ligne d'autobus « Vevey-Charmontey ». | | |
| 1932 | Inauguration du nouveau siège central de la SRE. | | |
| 1952 | Début du passage de 4 à 10 kV des réseaux de distribution et de l'installation de huit stations. | | |
| 1954 | Fin des travaux d'électrification des hauts de Blonay et St-Légier. | | |
| 1954 | Renouvellement de conventions de distribution d'énergie électrique et de transport en commun avec sept communes: Corseaux, Corsier, La Tour-de-Peilz, Montreux-Planches, Montreux-Châtelard, Vevey et Veytaux. | 1985/86 | Aménagement de deux nouveaux ateliers à la centrale de Taulan. Création de nouvelles lignes de bus. Construction d'abris-bus. Etudes pour la construction de nouveaux dépôts à Clarens. Début du remplacement des stations redresseurs de courant pour les trolleybus. |
| 1955 | Début des travaux d'installation d'une ligne de contact pour les trolleybus. | | |

Ces dernières années:

La plupart des documents reproduits dans cette brochure se trouvent dans les archives de la SEVM. Pour les autres, nous voulons encore remercier MM. Gérald Hadorn, Aigle, Robert Kaehr, Moudon, ainsi que le Bureau vaudois d'adresses, Lausanne (coll. Bogdanski).

SOCIÉTÉ ÉLECTRIQUE VEVEY-MONTREUX

100 ans au service de la région

Une entreprise dynamique regarde toujours vers l'avant. Elle ne se satisfait pas de ce qui a été fait par le passé, mais se doit d'améliorer et de consolider sa situation. C'est une évidence qui concerne aussi bien la gestion que le bilan social.

Cependant, pour fêter un 100^e anniversaire, un retour en arrière s'impose pour mieux comprendre le chemin parcouru depuis les origines de la société jusqu'à ce jour. La connaissance des personnalités qui l'ont animée et la mémoire de l'expérience expliquent l'évolution. La solidarité, entre les générations qui ont su se comprendre et s'estimer, est inscrite en lettres indélébiles dans les fibres mêmes de l'entreprise et en compose son âme.

En la circonstance, nous souhaitons rendre hommage aux pionniers et également porter un regard sur le développement de la SEVM pour relever, à travers l'évolution du temps, le rôle du facteur humain et l'impact de la société sur la région.

En parcourant cette brochure, coup d'œil sur un passé, nous retrouvons avec émotion l'épopée de l'hydraulique et des premiers transports publics. Que de changements sont intervenus, que d'adaptations ont été nécessaires dans les techniques ! Avec la conviction qu'une industrie aussi vitale ne se gère pas comme une administration.

Pour maintenir la vigueur d'une entreprise, il convient de garder le goût d'entreprendre et le souci d'une adaptation constante aux réalités mouvantes de la vie.

Les projets pour demain sont différents de ceux d'hier. Ils n'en sont pas moins exaltants si l'on se prépare à les réaliser avec la volonté d'aller toujours de l'avant. Nouveau défi à long terme, nouvelle aventure quotidienne dans laquelle il faudra que chacun mette du cœur, de l'imagination et de la conviction, afin que les anniversaires du futur ressemblent à celui d'aujourd'hui.

Président du conseil d'administration
de la Société Electrique Vevey-Montreux



Statuts
— de la —
Société Electrique
Vevey-Montreux
adoptés par l'Assemblée
Générale des Actionnaires
Du 14 Août 1886.

— Statuts —

— Chapitre premier —

Dénomination, objet, siège, durée et organes de publicité de la Société.

Article premier

La dénomination de Société Electrique Vevey-Montreux, est prise avec double anneau d'acier pour servir :

A. L'établissement et l'exploitation d'un tramway à Vevey et Montreux, consistant par conséquent à établir un pont de fer de huit cent quatre-vingt quatre mètres.

B. La construction d'un chemin de fer pour transporter les usages, tel que l'énergie pour...

BCU - Lausanne



1093301546
040.45
2UF 2960

10. AOST 1986

DÉPÔT LÉGAL



L'un des tout premiers trams devant le dépôt.

A droite, la « 11 » en pleine course!



Un certain sens de la pose.





La deuxième génération de tram vers 1913.



*L'un des derniers trams à Vevey :
au fond, l'immeuble Nestlé en construction.*

On n'a pas tous les jours cent ans...

EN 1878, MM. Adolphe Dupraz, notaire, et Henri Chaudet, architecte-entrepreneur, firent une demande de concession au Conseil d'Etat du canton de Vaud, afin de pouvoir utiliser les eaux de la Baye de Montreux depuis le Pont-de-Pierre jusqu'aux Planches. En fait, il ne s'agissait pas encore pour eux de produire de l'électricité, mais d'obtenir une force hydraulique suffisante pour comprimer de l'air! En effet, c'est après le passage dans le pays de l'ingénieur Mekarski, inventeur d'un système de locomotion à air comprimé, que nos deux compatriotes conçurent peu à peu l'idée de construire une ligne de transport public utilisant ce système. Cependant, l'électricité commençait alors justement à faire parler d'elle : la « Fée », une fois apprivoisée, semblait soudain ouvrir des perspectives d'avenir et de progrès tout à fait merveilleuses... A tel point que cette fée se trouva au centre de l'Exposition universelle tenue à Paris en 1881 : ce fut le « coup de foudre »! Et, du coup, voilà le projet Mekarski oublié chez nous, les recherches prenant une toute nouvelle direction : en effet, l'électricité pouvait non seulement propulser des tramways, mais aussi éclairer des villages, une région entière. Produire de l'électricité, voilà qui rentabiliserait bien mieux les eaux de la Baye qui coulaient encore librement, ne se doutant pas de ce qu'on allait lui faire faire... Un comité d'initiative, constitué de MM. Dupraz, Chaudet, Miauton et Aguet, sollicita l'octroi d'une nouvelle concession qui fut accordée le 13 février 1883. On était pressé, et les études furent menées rapidement grâce au savoir-faire et à la fougue de l'ingénieur Henri Aguet. La même année, les terrains furent achetés ; mais il fallut attendre 1885 pour que d'autres concessions nécessaires fussent obtenues.

LE VRAI travail pouvait commencer, mais l'électricité était chose trop nouvelle ; savait-on, au juste, si ce n'était pas dangereux ? Et puis, elle risquait de faire une vilaine concurrence au gaz, déjà bien implanté. Les capitaux boudaient et, en Allemagne comme en Angleterre, ils se trouvaient déjà investis ou trop chers. La situation ne se débloqua que lorsqu'un directeur de la Maison Nestlé, M. E.-L. Roussy, habile financier et, de plus, inventeur d'un modérateur pour lampes à incandescence, entra dans la société en nom collectif, qui devint alors la « Société Dupraz, Roussy et Cie ». Puis, en 1886, naquit la « Société Electrique Vevey-Montreux S.A. »

(la SEVM) au capital d'un million de francs, et dont le siège se trouvait au Châtelard.

Le 25 décembre 1887, l'éclairage électrique illumina le Grand Hôtel de Territet : en seize mois, l'usine de Taulan, la pose des câbles électriques et l'installation des premières ampoules étaient terminées, sans oublier deux réservoirs construits en amont de la centrale, à Sonzier.

Quant aux trams, ils durent attendre quelques mois, et le 4 juin 1888 (deuxièmes en Europe et premières en Suisse), douze voitures à impériale circulèrent entre Vevey et Chillon.

Mais au début de décembre de la même année, l'un des murs des réservoirs de Sonzier vint à céder par le bas ; les eaux causèrent des dégâts considérables, et même des morts. En dépit des attaques des journaux, deux nouveaux réservoirs furent immédiatement aménagés, mais dans le roc cette fois-ci, et la population sembla y consentir : ces ouvrages donnent toujours satisfaction, depuis leur remplissage en 1890.

L'arrivée de l'électricité coïncida avec le développement rapide du tourisme et de ses infrastructures dans notre région, accompagné d'un accroissement notable de la population. Face à une demande toujours plus importante, un renforcement de la production d'énergie devint impératif en cette fin de XIX^e siècle et, pour y répondre, l'on construisit la centrale de Sonzier. De nouvelles sources, mais aussi de nouveaux capitaux, devinrent donc nécessaires. Dans cette perspective, la SEVM se fit garantir par une concession l'usage des ruisseaux des Chenaux et des Vaunaises, et, en 1895, elle acheta un certain nombre de droits d'eaux du Pays-d'Enhaut : elle entendait en amener une partie à Lausanne, comme eau potable, tout en les turbinant à Sonzier pour produire de l'électricité. La commune de Lausanne, qui avait participé aux travaux, signa, en 1898, l'achat d'un volume moyen de 10 000 litres d'eau à la minute qui, au passage, firent tourner les turbines de l'usine de Sonzier, inaugurée en 1902.

La SEVM poursuivit aussi sa politique d'adaptation dans le domaine des transports, rachetant à M. Léon Perret sa concession pour l'implantation d'un chemin de fer Trait-Planches. Cette ligne de 392 m de long vécut de 1898 à 1912. A l'origine de sa mise hors service : un accident, qui ne fit heureusement aucune victime, mais qui montrait la nécessité de revoir entièrement l'installation, en accord avec de nouvelles dispositions fédérales. De plus, on assistait alors à la mise en chantier d'une route reliant Montreux aux Planches.

EN 1904, les pourparlers entamés l'année précédente avec la Société des Forces Motrices de la Grande-Eau (SFMGE) aboutirent à la naissance de la Société Romande d'Electricité (SRE). Il s'agissait pour chacune des deux sociétés de trouver chez l'autre ce qui lui manquait : la SEVM devait satisfaire une demande croissante, alors que son approvisionnement en eau et en énergie était très limité ; la SFMGE disposait d'une puissance relativement importante, mais sans grand débouché, hormis celui de la Riviera.

La SRE, l'une des premières « holdings » de Suisse, acquit la quasi-totalité des actions des deux sociétés. Son but était de pouvoir fournir les capitaux nécessaires aux nouvelles réalisations, un soutien logistique et technique aux services des installations et des marchandises, ainsi que les avantages dus à un regroupement de certaines tâches administratives. Seule une union d'exploitation souple, efficace et économique pouvait, par exemple, permettre l'implantation de lignes à haute tension reliant non seulement les deux réseaux entre eux, mais, de plus,

contribuant à les désenclaver, leur assurant une meilleure liaison avec les réseaux voisins. La SEVM devait faire face à de grosses dépenses : les voitures commençaient à dater, leur entretien devint toujours plus onéreux ; en 1913, après vingt-cinq ans de bons et loyaux services, les deuxièmes trams d'Europe cédèrent leur place à dix-huit nouvelles voitures ; une transformation de la ligne aérienne et un nouveau dépôt à Clarens furent en outre nécessaires.

En 1911, la SEVM décida le rachat de la ligne Chillon-Byron-Villeneuve qu'elle exploitait déjà depuis 1903. Le 3 octobre 1913, les voyageurs qui se rendaient de Vevey à Villeneuve n'eurent plus besoin de changer de ligne, et, par conséquent, de voiture à Chillon.

La perte de la ligne Trait-Planches ne fut compensée qu'en 1927 par la mise en service de trois autobus Saurer. Puis on mit en service une ligne d'autobus entre Vevey et Charmontey en 1932. La même année fut inauguré le nouveau siège de l'administration centrale de la SRE à Clarens, au Pierrier.



La SEVM depuis 1945 : Plus elle vieillit, plus elle travaille !

DISTRIBUTION D'ÉNERGIE
De 1946 à 1953, de nouvelles conventions furent signées en vue de l'utilisation du domaine public pour la distribution de courant dans les communes de Blonay, St-Légier, Rivaz et St-Saphorin. Elles furent renouvelées en 1976 pour vingt-cinq ans.

On entreprit en 1952 un travail de longue haleine qui dura dix-huit ans : celui du passage de 4 à 10 kV du réseau de distribution. Il nécessita, notamment, l'installation à Taulan d'un appareillage et de deux transformateurs nouveaux. Durant cette période, un certain nombre de sous-stations durent aussi être construites ou rénovées : Copet, La Veyre, Tavel, Les Baumes, Villard et Planchamp.

En 1962 se sont achevés d'importants travaux à la

centrale de Taulan. Un bâtiment a été démoli partiellement et reconstruit, afin de réaliser l'aménagement d'une salle de commande et de différents locaux d'exploitation.

Importante aussi fut l'installation d'un poste de couplage et de transformation à Sonzier (1956), ainsi qu'à La Veyre (1970), suivie de la rénovation complète de Sonzier en 1972.

1977 marqua la reprise des installations des Entreprises Electriques Fribourgeoises situées sur territoire vaudois, dont les communes de Chardonne et de Jongny.

Et pour clore ce chapitre, on procéda en 1984 à l'automatisation de la centrale de Sonzier, avec télécommande depuis Taulan.