

Les débuts de St-Joseph

Au début du 20^e siècle, Lausanne s'étend vers l'Ouest. Le châtelain William de Charrière de Sévery possède un vaste domaine qui s'étend alors de la route de Prilly jusqu'au ruisseau du Galicien. En 1932, il décide de se séparer de certaines de ses terres.



Inauguration de l'église

Il en offre une part, couverte de bois et vignes, afin que la ville crée le Parc Valency pour le bien-être de la population ouvrière. Il vend à la commune de Lausanne environ 38'000 m² de ses campagnes afin de développer intensément l'habitat dans le quartier.

Il met en vente également une grande parcelle entre l'avenue de Morges et le chemin de Renens, appelée Prélaz-Fontaine, où se trouvent les dépendances du château et un grand parc. C'est la Paroisse Notre-Dame (rue du Valentin) qui va l'acquérir pour Fr.375'000.-. En effet, avec ses 18'000 catholiques, elle qui s'étend à l'époque jusqu'aux limites de Renens et de Prilly, voit là la possibilité de créer, dès 1934, une paroisse-fille, la 4^e de Lausanne, après Notre-Dame, le St-Rédempteur et le Sacré-Coeur à Ouchy.

Le projet

Le doyen Joseph Mauvais, curé de Notre-Dame, confie la création de cette nouvelle paroisse dans l'Ouest lausannois à Jacques Haas, jeune prêtre dynamique de 26 ans, bien connu pour ses émissions religieuses à la radio et télévision.

Une chapelle provisoire est érigée dans les dépendances de la maison de maître du domaine, mais le projet reste toutefois de construire une chapelle dédiée à St-Joseph, une maison paroissiale et des

salles diverses au sein du grand parc.

Les œuvres catholiques de la ville organisent à Beaulieu, en mai 1935, une grande kermesse de bienfaisance en faveur de la restauration et agrandissement de l'église Notre-Dame et la création de la paroisse St-Joseph.

Le célèbre pianiste polonais Paderewski donne également un concert en faveur de la nouvelle paroisse afin de réunir des fonds.

Temps difficiles

Une fois le financement pour une première étape de construction assuré, on met en chantier en octobre 1936 un bâtiment avec des locaux de catéchisme au rez-de-chaussée, une grande salle au premier étage, ainsi qu'une cure attenante.

Les documents munis de la signature des personnalités présentes, des journaux, des photo-

graphies, ont été placés dans une cassette scellée dans la première pierre posée le 15 novembre 1936 et bénie par Monseigneur Besson, évêque de Vaud, Genève et Fribourg. Jacques Haas sera officiellement nommé curé de St-Joseph par le Conseil d'État le 2 juin 1936 et le restera 24 ans durant.

L'abbé Jean-Bernard Matthey, premier vicaire de Jacques Haas, puis curé, décrit la paroisse de l'époque en ces termes : « *Que de misère en terre de Prélaz, c'était la crise avec son cortège de supplications, de démarches, de pauvreté, de révoltes. Les gens avaient faim. C'était aussi le temps de guerres lointaines qui soulevaient le peuple d'indignation. C'est sur cette terre de Prélaz cachant plus de larmes que de joies que s'élevait notre église. Les chômeurs sollicitaient la faveur de faire une quinzaine sur le chantier de la maison paroissiale. Edifier l'église était donner du pain à ceux qui n'en avaient pas* ».



Ancienne église

Les temps sont durs. On remet à plus tard, et on le sait maintenant à jamais, la construction d'une belle

église à un autre endroit du parc. La grande salle du 1er étage est alors aménagée en église et consacrée le 6 juin 1937 par Mgr Marius Besson. Pour poursuivre les festivités d'inauguration, un spectacle en plein air aura lieu le 15 juin 1937, dans le cadre de verdure qu'offre les grands arbres du parc. Il réunit 200 exécutants, acteurs, musiciens, chanteurs, qui ont exécuté pour l'occasion les représentations du « Jeu de la mort de l'homme riche » ou « Jedermann », mystère du 12e siècle de Hofmannstahl devant plus de 1000 spectateurs.

En 1938, pour la 1ère fois à Lau-

sanne, une procession de la Fête-Dieu a pu être organisée, en plein air, sur le terrain privé de la paroisse, alors que les processions à travers la ville n'étaient pas autorisées.

En 1945, le cœur de l'église sera agrémenté d'une fresque de Paul Monnier représentant la Nativité au centre, le massacre des Saints Innocents à droite et la fuite en Égypte sur la gauche. En arrière-plan, on reconnaît le quartier de Prélaz-Valency.

Installée provisoirement depuis 1936, l'église a besoin de faire

peau neuve. Elle sera magnifiquement rénovée en 1994 par l'architecte Georges Tâche. Le lieu de culte a été entièrement repensé quant à sa façade extérieure, ses accès, ses équipements intérieurs et surtout son orientation géographique pivotée d'un quart de tour vers le sud, permettant une position hémisphérique de l'assemblée autour de l'autel. De superbes vitraux d'Hubert Paratte l'agrémentent.

Françoise Duvoisin

Sources:
scriptorium-bcu-lausanne.ch

« Le tram est mort, vive le tram! »*

Pendant 68 ans, ils ont sillonné Lausanne. On les entendait et on les reconnaissait de loin. Victimes de la modernisation, usés, démodés, bruyants, traités de « machines infernales », les tramways ont disparu de notre paysage urbain le 6 janvier 1964, date de l'ultime course sur la dernière ligne subsistante, la n°7, de La Rosiaz à Renens.

« Le dernier tram ne verra pas le printemps. Cette fois-ci, il n'y aura plus d'engins sur rail, avec remorque, frein à main, sonnerie, sifflet du contrôleur. » écrivait-on dans la Tribune de Lausanne en décembre 1963. *« Le nouvel horaire ne parle plus de tramways et on en aura enfin fini de saluer le dernier tram, en d'attendrissantes manifestations qui se sont répétées à chaque cessation de ligne. »*

« Le 6 janvier 1964 est une date historique pour la capitale vaudoise. » titrait la Nouvelle Revue de Lausanne. En effet, ce jour-là, le dernier tram lausannois qui circulait sur la ligne n°7 de La Rosiaz à Renens a vécu son ultime trajet dans les clameurs d'une foule réunie tout au long de son trajet.

Au milieu de l'après-midi, en dé-

pit d'un froid incisif, tout un monde se pressait au terminus de la Rosiaz où l'on avait déjà enlevé les rails du giratoire. Grands et petits, photographes amateurs et officiels, per-

sonnalités politiques municipales, cantonales, fédérales, ainsi que la Fanfare des Tramways, ont voulu immortaliser ce moment par leur présence festive, musicale et leurs



La fin du tram 7



A St. François

discours. Des pourparlers entre communes avaient même eu lieu pour savoir quel syndic prononcerait l'allocution d'adieu au tram, celui de Pully, de Lausanne ou celui de Renens.

Le convoi formé d'une voiture conductrice (motrice n°171) et une remorque (n°127), toutes fleuries et décorées, l'une avec des fanions aux couleurs lausannoises, l'autre aux couleurs vaudoises, ainsi que deux écussons de Pully et les dates 1896-1964, s'est mis en route à 16h.09.

A peine avait-il quitté les lieux que des ouvriers, monteurs de lignes aériennes, faisaient déjà les raccordements pour les trolleybus qui lui succéderaient dès le lendemain.

A St-François, des milliers de personnes étaient massées sur la place et alentours. Arrêt en fanfare. Grâce aux efforts conjugués de la police et des tramelots, la circulation n'a pas eu à souffrir de cette halte d'une demi-heure. Traversée du Grand-Pont, de la place Bel-Air, de Chauderon au son de la clochette retentie très souvent pour bien annoncer que quelque chose de définitif se produisait. Dans la descente de l'Avenue de Morges et à Malley, il y a eu quelques arrêts de service, le convoi cahotant sur sa voie. 17h03. Le «Sept» est arrivé à bon port, à Renens, accueilli par le syndic M.Nicollier, le conseiller d'Etat et président du conseil d'administration

des TL, M. Pierre Graber qui ont salué «*le bon vieux tram qui avait marié au début du siècle Renens campagnard à La Rosiaz des banquiers, professeurs et nouveaux riches*».

L'épopée des 68 années de vie des Tramways Lausannois a été relatée par M.

Abetel, leur directeur. Inauguré au début de l'année 1896, le réseau des tramways avait atteint son apogée dans les années 1930. Il comptait alors 11 lignes qui s'étendaient sur 66,2 km. Mais les années qui ont suivi ont vu l'expansion de concurrents de taille: les autobus dès 1929, les trolleybus dès 1932 et les automobiles individuelles, symboles de modernité.

Les trolleybus, jugés plus adaptés au relief fort pentu de Lausanne, plus maniables, puissants, silencieux, confortables, rapides étaient également moins coûteux à gérer. On estimait qu'ils s'intégreraient mieux dans la circulation automobile croissante et permettaient la suppression des rails qui gênaient voitures et deux-roues.

Si la seconde guerre mondiale a interrompu le démantèlement successif des lignes en raison des pénuries de pneus, celui-ci a repris dès la fin du conflit. C'est ainsi qu'en 1963 la société des Tramways Lausannois s'est alors nommée Transports publics de la région Lausannoise tout en conservant le même

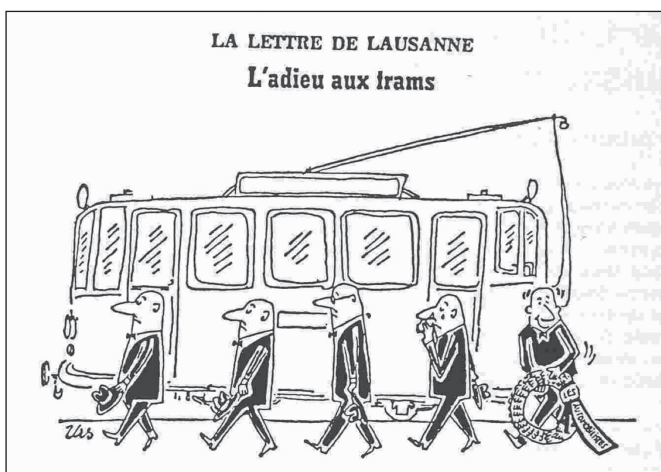
sigle TL. C'est la perspective de l'exposition nationale Expo 64 qui a précipité le démantèlement de la dernière ligne n°7.

Le 23 janvier 1964, dans une envolée lyrique, le Courrier de la Côte publiera ces lignes: «*Le dernier tram va rejoindre dans l'oubli les lourdes voitures qui ont successivement disparu de notre ville. Il a disparu en beauté. La fanfare des Tramways lui a joué ses plus beaux morceaux. Des discours ont célébré la carrière et le trépas de ce vaillant et loyal serviteur. Puis quelques jours après, il a été conduit à Romont, grâce aux bons soins des CFF. C'était bien son tour d'être véhiculé, lui qui avait transporté tant de voyageurs. Hélas, à Romont, une entreprise de démolition lui préparera une fin sans gloire*».

«*Adieu enfin, mon Vieux Tram et d'un coup de gibus*

Te souhaitons bienvenue, oh Prince Trolleybus» (Gil Burlet, NRL)

Françoise Duvoisin



*Tribune de Lausanne, 07.01.64

Pour visionner les images d'archives: <https://notrehistoire.ch/entries/P1bBk9PW3Ew>

Sources: www.scriptorium.bcu-lausanne.ch et www.e-periodica.ch