Zeitschrift: INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Städte = Inventaire suisse d'architecture, 1850-1920: villes = Inventario svizzero di architettura, 1850-1920: città

Band: 9 (2003)

Artikel: Vevey

Autor: Neuenschwander Feihl, Joëlle

Kapitel: 2: Développement urbain

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-10098

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

2 Développement urbain

2.1 Une ville active

Deuxième ville du canton après Lausanne par le nombre de ses habitants et son poids économique, la commune de Vevey possède au milieu du XIXe siècle un territoire relativement exigu. Limitée à l'ouest par le torrent de la Veveyse et à l'est par le ruisseau de l'Oyonne, anciennement Ognonnaz, la zone littorale est surplombée d'un plateau, sur lequel se dresse depuis le XIe siècle l'église St-Martin; celui-ci se prolonge au nord-est par un territoire mamelonné planté principalement de vignes (fig. 12). La ville médiévale s'est développée en bordure de lac sur la rive gauche du delta de la Veveyse, à quelque distance du cours d'eau. Située à un carrefour de voies importantes dès l'époque romaine, elle est un centre d'échanges sur lequel convergent les produits d'un vaste arrière-pays; dès 1470, quatre foires annuelles, qui se tiennent sur la grande place du Marché à l'ouest de la ville, lui confèrent un large rayonnement, appelé à durer; à la fin du XVIIIe siècle en effet, elle passe «pour la ville la plus commerçante du canton»[6].

Ville industrieuse, elle bénéficie de la force hydraulique de la Monneresse, bief mentionné dès 1225. A partir de la fin du XVIIe siècle, celui-ci trouve son origine en Gilamont, coule le long de l'actuelle rue des Bosquets, traverse la ville en empruntant les rues de la Clergère et du Conseil avant de se jeter dans le lac à la place de l'Ancien-Port. Il avait son pendant sur la rive droite de la Veveyse, la Monneresse rive droite[7]. C'est sur leur tracé que s'installent et se développent les moulins puis les premières manufactures. L'essor du secteur industriel est favorisé par l'arrivée massive des réfugiés Huguenots à la fin du XVIIe siècle et se poursuit au cours des siècles suivants.

L'industrie des étrangers s'y développe également, dans une moindre mesure qu'à Montreux cependant. Avant la naissance du tourisme moderne, Vevey possédait une déjà longue tradition d'accueil[8], mais l'ouverture en 1842 de l'Hôtel des Trois Couronnes, dont le luxe n'a rien à envier aux établissements analogues de Lausanne et Genève ou même d'Europe, inaugure une forme d'hospitalité davantage axée sur la villégiature que sur le commerce (fig. 13). Les guides touristiques vantent en premier lieu la vue sur le lac et les Alpes, tout en insistant sur la salubrité du climat, très agréable, particulièrement en automne et en hiver. Ceinte d'un rideau de collines et de montagnes qui la protègent de la rudesse des vents du nord, la ville bénéficie d'un ensoleillement maximal et d'une absence presque complète de brouillard qui lui valent d'être reconnue comme station climatérique[9]. Aux vertus thérapeutiques du climat, s'ajoutent celles de la cure de raisins et de petit lait, très à la mode à partir des années 1860 et qui se pratiquait à Vevey depuis des temps reculés[10].

Au cours de la première moitié du XIXe siècle, à l'exception de l'établissement d'une nouvelle voie au nord de la ville en 1840–1842 – les actuelles rues des Chenevières et du Clos –, la tendance urbanistique est davantage à l'amélioration de la ville existante qu'à son extension. L'événement

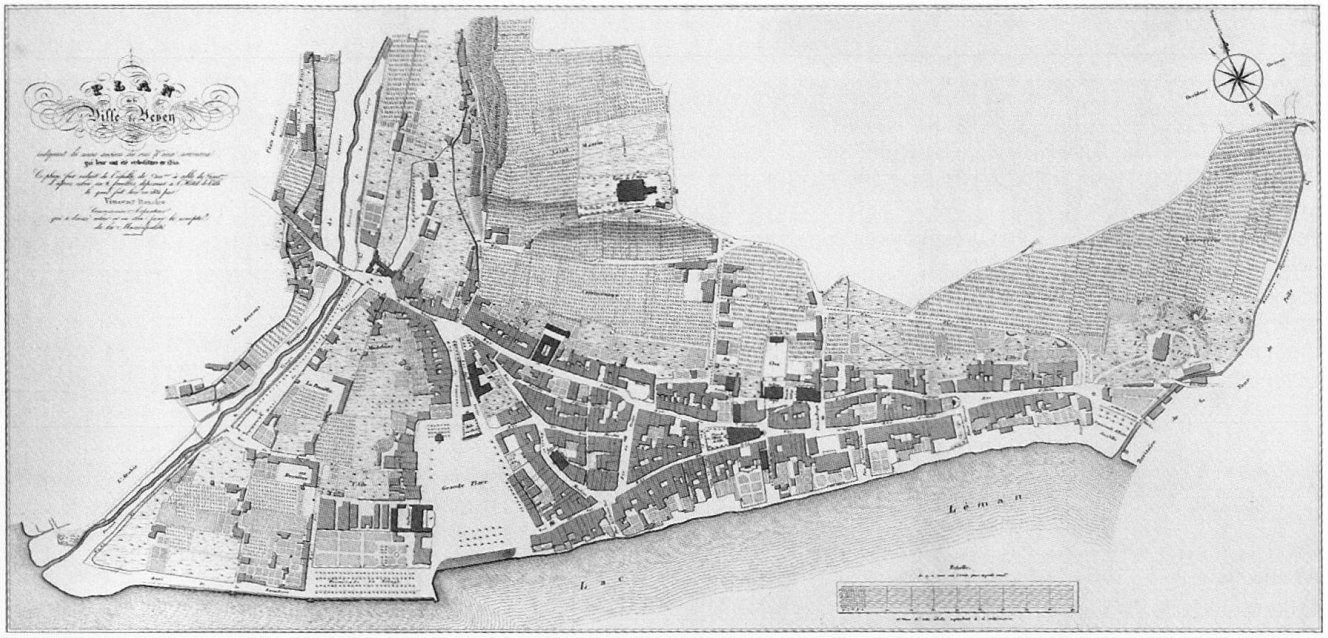

Fig. 12 *Plan de la Ville de Vevey indiquant les noms anciens des rues et ceux nouveaux qui leur ont été substitués en 1840*, dressé en 1842 par le commissaire arpenteur Vincent Rossier.

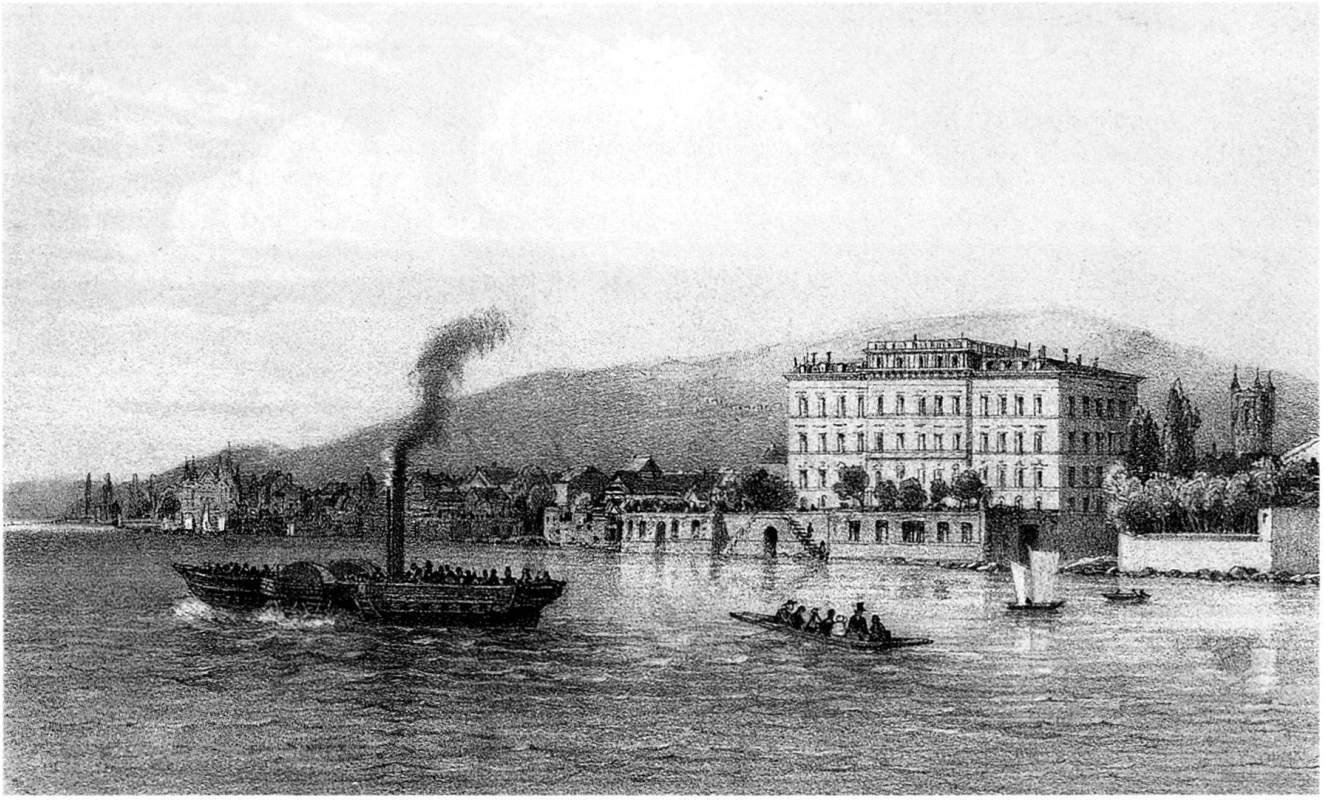

Fig. 13 Le rivage veveysan avant la construction des quais avec l'Hôtel des Trois Couronnes et, à l'extrême gauche, le château de l'Aile. Gravure de J. Jacottet, vers 1850.

marquant de la période, qui aura des répercussions tout au long du siècle, est la donation que Vincent Perdonnet fait en 1839 à sa ville natale[11] et par laquelle il souhaite s'acquitter d'une dette envers les Veveysans; en 1797 en effet, ceux-ci lui avaient prêté la presque totalité du montant dont il avait besoin pour sortir sa maison de commerce de difficultés passagères; ils lui permirent ainsi de sauver son honneur et de jeter les bases de sa fortune. Perdonnet offre une somme de 200 000 francs destinée «aux dépenses d'embellissement, d'agrément, de propreté et de salubrité de la Ville»[12]. Au reproche de frivolité qu'il ne manquera pas de s'attirer – consacrer une telle somme à l'embellissement et à l'agrément, et non à une œuvre de charité –, il oppose que son geste contribuera indirectement au développement économique en créant des occasions de travail et en favorisant le séjour d'étrangers. Il estime en effet que pour retenir ces derniers, il faut «rendre la localité, où l'on désire qu'ils s'arrêtent, captivante par ses lieux publics, par ses promenades, par sa bonne police, son ordre, sa propreté, par l'urbanité, la complaisance et la probité des habitants, enfin par ce *comfort* général, qui rend à chacun la vie agréable, douce et légère»[13].

Sa générosité est assortie de toute une série de conditions obligatoires et facultatives. Au chapitre des premières, il exige la modification de tous les noms de rues «la plupart bizarres»[14], l'entretien convenable des espaces publics, la pose de pierres milliaires, de boute-roues, de poteaux indicateurs et de bancs, la modernisation des cadrans des horloges; il demande la création d'un square à la Grande Place, la suppression de la porte de Bottonens qui fermait la rue d'Italie, la construction d'une tour d'horloge à la place Orientale et celle d'une glacière, la démolition de la maison du marguillier et l'installation d'une table d'orientation sur la terrasse St-Martin; il souhaite aussi que soient dressés un atlas des propriétés communales et un plan d'agrandissement de la ville. Au chapitre des secondes conditions, il suggère de rénover les bassins de fontaines, de démolir le clocher de la Grenette, de construire un bâtiment pour recueillir les noyés, des bains publics ainsi qu'un nouveau stand; il aimerait encore que la terrasse St-Martin et les chemins en général soient élargis et que soit établi un réseau de distribution d'eau, grâce à l'édification d'un réservoir d'eau potable en amont de la ville. Il accompagne ces conditions de vœux relatifs à la réalisation d'une buanderie, d'un quai et d'un port. Un bon nombre de ces souhaits et même de ces exigences ne verront pas le jour. Cependant, jusqu'au début du XXe siècle, les autorités se réfèrent inévitablement à Perdonnet, dès lors qu'il avait évoqué le projet dont elles débattent.

2.2 La bataille pour l'emplacement de la gare

En 1846 déjà, les autorités communales avaient favorablement accueilli un projet, resté sans suite, de chemin de fer de Châtel-St-Denis à Vevey et de là à Lausanne[15]. La question du chemin de fer réapparaît dix ans plus tard lorsque le Conseil d'Etat, qui a signé une convention avec la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest Suisse pour la construction d'une voie de Jougne à Massongex, sollicite la participation des communes intéressées. A Vevey, la Municipalité est convaincue que la ville a tout à «gagner à la prompte possession d'une telle source de vie industrielle»[16] et propose d'offrir à l'Etat le terrain que la Commune possède au Pré de la Ville, «seule propriété communale qui pourrait convenir à une gare»[17], et qui a en outre l'avantage d'être «aussi rapproché qu'on peut le désirer du centre de la Ville et particulièrement de la partie commerçante»[18], tout en n'entravant pas l'extension future de la cité. Le Conseil communal non seulement suit son exécutif, mais encore alloue un don de 15 000 francs[19].
Or, malgré la cession gratuite de ce terrain – qui correspond à l'emplacement de la gare des voyageurs actuelle –, le projet que la Compagnie de l'Ouest Suisse entend soumettre à l'approbation du Conseil d'Etat en été 1858 prévoit les gares de marchandises et des voyageurs en Plan, sur la commune de Corsier. L'ingénieur et administrateur de la Compagnie, William Fraisse, qualifie ce site d'«emplacement désigné par la nature pour une gare satisfaisante»[20], lorsqu'il relate en 1863 les innombrables difficultés politiques et économiques auxquelles avait dû faire face la Compagnie dans l'établissement de son réseau, parmi lesquelles la gare de Vevey figure en bonne place. Les ingénieurs ferroviaires avaient étudié, peut-être sous l'impulsion d'Auguste Perdonnet, principal promoteur de la Compagnie et fils de Vincent, une alternative qui consistait à implanter le bâtiment des voyageurs au Pré de la Ville et le service des marchandises sous la terrasse St-Martin. Cette seconde solution avait été toutefois abandonnée, car elle entraînait une augmentation de la dépense sans offrir un espace suffisant. Il était inconcevable pour les Veveysans que la deuxième ville du canton ne possède pas une gare sur son propre territoire. La Municipalité obtient du Conseil d'Etat qu'il sursoie à sa décision, puis charge l'ingénieur genevois J.-C. Wolfsberger d'une analyse comparative des emplacements proposés[21].
L'expert critique le site choisi par la Compagnie, qui «présente le grave inconvénient de concentrer tout le mouvement des voyageurs et des marchandises en dehors de la commune et à une des extrémités de la ville»[22], et craint que la partie orientale et même le centre de la ville ne pâtissent de cette situation «tant par le déplacement inévitable du commerce que par la réduction de valeur des immeubles»[23]. Il se prononce en faveur d'un troisième projet, variante du deuxième dans lequel le bâtiment des voyageurs est situé sous la terrasse St-Martin et celui des marchandises au Pré de la Ville, soit «le plus près possible des centres de mouvement correspondants, savoir les rues du Centre et du Lac, d'un côté, et la place du Marché de l'autre»[24]. Les autorités communales se rallient à l'avis de l'expert et demandent en septembre 1858 au Conseil d'Etat d'adopter cette solution[25], ce dont celui-ci s'acquitte en août 1859 seulement. Mais la Compagnie refuse d'édifier le bâtiment des voyageurs sous St-Martin, en raison du manque de place et d'une augmentation du coût d'établissement de la ligne, due pour partie au creusement d'une tranchée plus profonde pour permettre le passage de la voie ferrée sous un pont à la rue du Panorama, travaux qui présentent de surcroît des risques d'éboulement. Elle propose à ce moment-là de réunir les deux gares au Pré de la Ville[26]. Bien que ce dernier projet ait été établi à la hâte et que l'on en connaisse ni les tenants ni les aboutissants, la Municipalité est d'avis qu'il faut entrer en négociations avec la Compagnie[27]. Or au mois de novembre 1859, sur la base de plans établis par le futur ingénieur cantonal Louis Gonin à la demande de la Commission des travaux publics du canton, le Conseil d'Etat reconduit son choix de l'été. Cette décision relance la polémique.
En janvier 1860, Auguste Perdonnet adresse aux habitants de Vevey une lettre qu'il a fait imprimer en 1500 exemplaires, dans laquelle il fustige l'emplacement sous St-Martin. «Occasion de bruit et de trouble au milieu de notre paisible Vevey»[28] écrit-il, la gare fera davantage fuir le public qu'elle ne l'attirera. Préférant le site de Corsier, il défend pourtant la solution du Pré de la Ville, «*gare de conciliation* [...], donnant satisfaction aux susceptibilités des habitants, qui tiennent à ce qu'elle soit placée sur leur territoire»[29], et qui peut être agrandie, contrairement à l'autre. Ce texte provoque la publication de la *Réponse d'un simple citoyen*[30] pour qui le caractère central de la gare est primordial. En mars 1860, Auguste Perdonnet réplique. L'argument de la centralité ne le convainc pas:

«Le commerce et l'industrie n'ont réellement rien à gagner à ce que cette gare soit de cent à deux cents mètres, soit de deux à trois minutes, plus rapprochée du centre de la ville, et le public de Vevey, composé en partie de paisibles rentiers et en partie d'étrangers qui cherchent le repos, aurait beaucoup à perdre [...]. L'activité commerciale de Vevey en sera augmentée tout

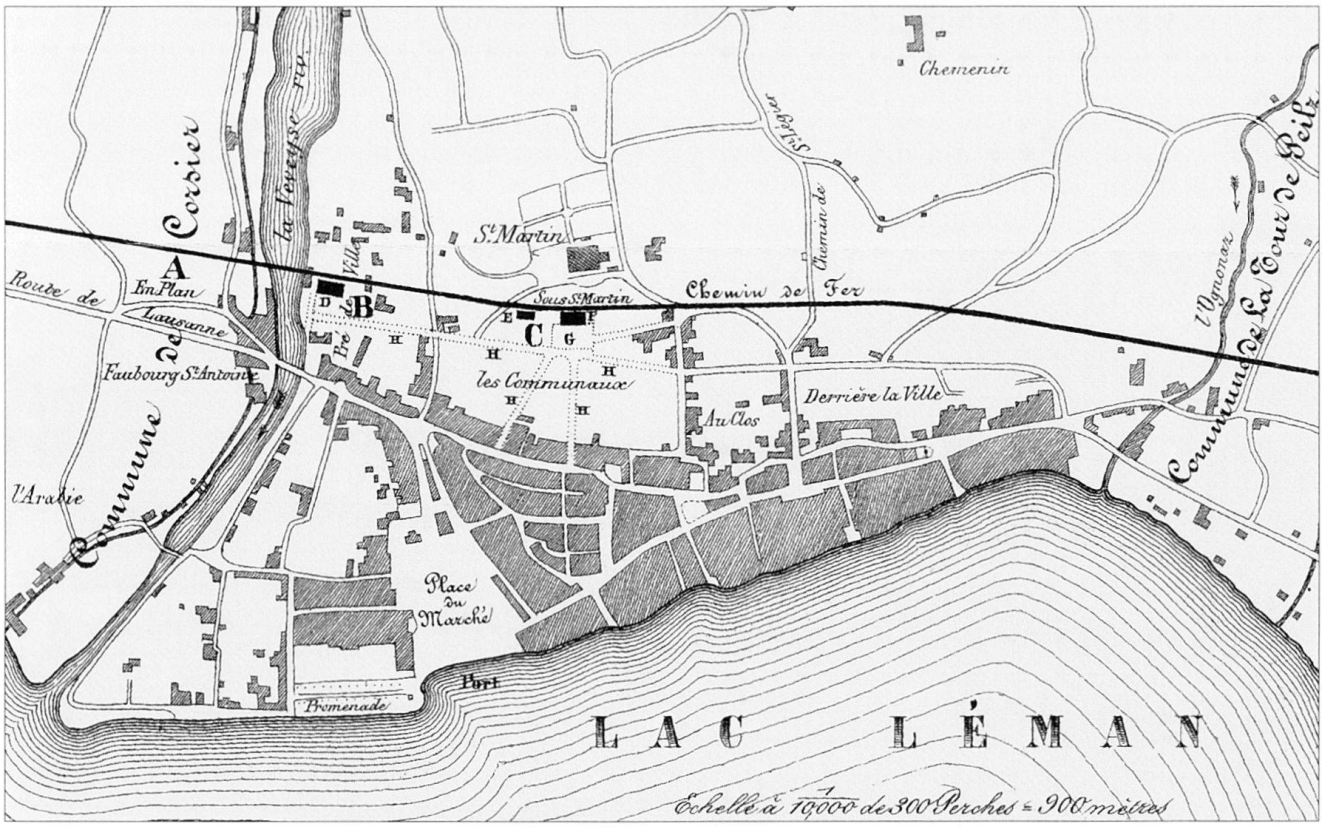

Fig. 14 *Projets de Gares du Chemin de fer de l'Ouest-Suisse à Vevey* publié en 1860, récapitulant les diverses propositions en présence: A) En Plan, projet primitif de la compagnie; B) Au Pré de la Ville, emplacement proposé en 1860 par la compagnie avec un entrepôt en Plan pour les marchandises encombrantes; C) Sous-St-Martin, emplacement plébiscité par les Veveysans; installation composée d'une gare des marchandises au Pré de la Ville (D), d'une remise des locomotives (E) et du bâtiment des voyageurs (F) sous le temple, précédé d'une cour (G); ce projet implique la création de nouvelles voies de communication (H) entre la ville et la gare des voyageurs ainsi qu'entre cette dernière et la gare des marchandises.

autant que si la gare était placée sous Saint-Martin; il n'y aurait cette différence seulement que le grand mouvement, au lieu de se produire dans la plus belle partie de la ville, se produirait dans un autre quartier.»[31]

De son côté, la Compagnie prend la décision, en forme d'ultimatum, de demander un arbitrage pour une gare en Plan si le Pré de la Ville n'était pas accepté[32] (fig. 14). La Municipalité est d'avis qu'il vaut mieux traiter à l'amiable et admettre ce dernier emplacement que de chercher à imposer celui de St-Martin. Mais la commission du Conseil communal ne l'entend pas de cette oreille. Dans un rapport circonstancié produit en mars 1860, elle reproche à la Municipalité de s'être rendue trop rapidement aux désirs de la Compagnie; «considérant qu'il est d'un immense intérêt que le mouvement produit par la circulation de l'homme soit porté le plus possible sur le centre de gravité de la population de Vevey, [...] que la gare des voyageurs placée sous Saint-Martin maintiendra la circulation sur le centre de la ville, d'où elle s'étendra facilement sur toutes les parties, [...] que le commerce de détail, les artisans à demeure fixe ont été et demeurent à la base de la prospérité de Vevey, et que le transport de la circulation à une des extrémités de la ville serait la ruine de la ville entière par le déplacement des intérêts»[33], la commission conclut au rejet de la proposition municipale; le Conseil la suit par 59 voix contre 29[34]. Le Conseil d'Etat réitère son soutien aux Veveysans, mais autorise tout de même la Compagnie à débuter les travaux d'établissement de la voie[35]. En avril, la Municipalité, qui avait refusé le dépôt des plans parcellaires nécessaires aux expropriations, est obligée de se soumettre sous peine d'être traînée en justice par la Compagnie qui pourrait réclamer des dommages et intérêts[36].

Partisans et opposants des divers emplacements se battent à coup d'arguments techniques, économiques et bientôt religieux. Dans une brochure anonyme, publiée en avril 1860, est exprimée la crainte que les foules descendant du train le dimanche au moment du service religieux n'en troublent le bon déroulement et qu'aux abords de la gare, donc du temple, ne s'édifient estaminets et autres lieux peu recommandables!

«Qu'on se représente le bruit inévitable, les rencontres, les entraînements, les moqueries, les scandales peut-être, – en tout cas, nous ne craignons pas de le dire, le mauvais exemple et les profanations du jour du repos, aux portes mêmes du sanctuaire.»[37]

Fig. 15 Vue de la gare vers 1870; à droite le bâtiment des voyageurs; à gauche, celui des marchandises masquant partiellement la remise des locomotives.

Après d'ultimes tentatives de négociations, le gouvernement cantonal se rend aux arguments de la Compagnie et approuve le site du Pré de la Ville en octobre 1860; mis devant le fait accompli, les Veveysans ne peuvent que s'incliner[38]. La ligne est ouverte à la circulation le 10 avril 1861 alors que le bâtiment des voyageurs est encore en chantier (fig. 15).

2.3 Extension urbaine

2.3.1 La rue de la Gare

La configuration du territoire communal laisse peu de possibilités d'extension urbaine. Un secteur toutefois s'impose d'emblée: les terrains situés au nord de la ville médiévale que les Veveysans avaient espéré dévestir et par conséquent valoriser en plaçant la gare sous St-Martin. Un premier pas dans ce sens avait été réalisé au début des années 1840 avec l'établissement des rues des Chenevières et du Clos qui voient s'élever, sur leur front amont, quelques villas puis, en 1872, l'église catholique bientôt rejointe par les chapelles anglaise et orthodoxe. Bien que cette nouvelle artère permette depuis Entre-Deux-Villes de rejoindre le quartier oriental des Bosquets, en passant par les rues du Panorama et des Communaux, elle ne constitue pas une véritable liaison entre les deux extrémités de la ville; le passage obligé reste, à un moment où les quais n'existent pas, la route cantonale soit l'axe médiéval des rues d'Italie, du Simplon et de Lausanne (fig. 16). C'est pourquoi en 1846 déjà, on se préoccupe d'achever l'évitement de la ville ancienne, en prolongeant la rue des Communaux jusqu'au pont St-Antoine, mais le projet se heurte à la gourmandise des propriétaires[39]. Avec la construction de la gare au Pré de la Ville, la nécessité de cette liaison s'accroît fortement et il n'est pas d'année sans qu'il en soit question. A plusieurs reprises, les autorités refusent de vendre des parcelles de vignes que la Ville possède dans le secteur, de crainte que de nouvelles constructions n'empêchent l'exécution du projet. Celui-ci se concrétise en 1872, au moment où l'on décide que le collège des jeunes filles sera construit derrière l'Hôpital. Comme les accès sont inexistants, la Municipalité entend profiter de cette occasion pour établir un plan d'alignement et «favoriser suivant les besoins qui se manifestent l'exploitation des quartiers sous St-Martin»[40].

Pour sa part, le Conseil communal demande que l'on étudie le prolongement de la rue du Clos jusqu'à la place de la Gare[41]. Les plans sont établis et en novembre de cette année-là, le législatif non seulement adopte la construction de l'actuelle rue du Musée et celle du tronçon de la rue du Clos jusqu'à la future école, mais retient aussi un projet de tracé pour la poursuite de cette dernière, «travail à exécuter plus tard, mais dont la possibilité d'exécution doit être assurée dès aujourd'hui»[42]. Le chantier de prolongement de la rue du Clos débute en 1873[43].

Toutefois, la connexion avec la place de la Gare va faire l'objet de nombreuses tergiversations. En 1878, le commissaire arpenteur Emile Glappey dresse le plan du prolongement de la rue du Clos dès le collège jusqu'à la Clergère[44] en vue d'une enquête dont on ne sait si elle a effectivement été ouverte, car l'année suivante, la Municipalité indique qu'elle ne perd pas de vue la question, mais qu'elle attend des contributions suffisantes de la part des propriétaires, pour l'heure peu empressés[45] (fig. 17). Début 1881, les autorités posent un premier jalon en acquérant les immeubles situés au sud de la fabrique Cailler[46], à l'actuelle rue de la Clergère; il s'agit pour la Commune de ne «pas laisser échapper cette occasion de devenir maintenant propriétaire de maisons qui faciliteront d'une manière ou d'une autre l'exécution de la nouvelle voie projetée lorsque les moyens en seront formés»[47]. Au même moment, le legs de Fanny Jenisch en faveur de la construction d'un musée des Beaux-Arts sur un terrain devant être mis à disposition par la Ville donne une nouvelle impulsion au projet. En effet, les seuls terrains dont dispose la Commune se situent dans le secteur que doit emprunter la future voie dont il convient de fixer le tracé définitif si l'on veut pouvoir désigner l'emplacement du futur musée[48]. Les études reprennent et aboutissent à la proposition chiffrée de trois tracés qui sont soumis aux propriétaires concernés en 1885. Alors que dans la ville «qui a tout intérêt à prendre le plus de développement possible, chacun désire que la belle voie longitudinale créée derrière la ville soit prolongée jusqu'à la Place de la Gare»[49], les prétentions des propriétaires rendent l'opération «presque inexécutable»[50]; la Municipalité se résout par conséquent à soumettre à l'approbation du Conseil communal uniquement l'exécution de la solution la plus économique, soit le projet No 3 qui consiste à rélargir la rue des Com-

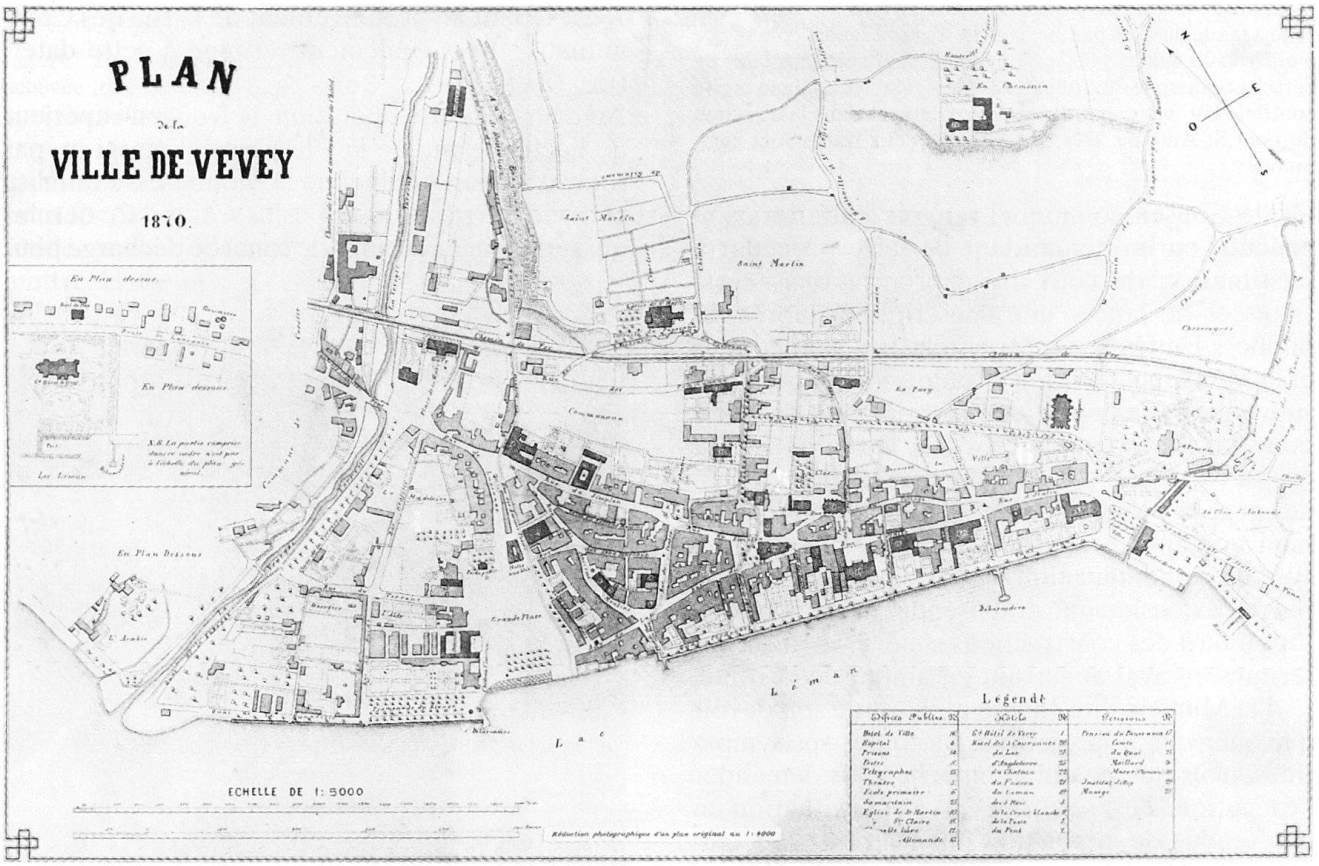

Fig. 16 *Plan de la Ville de Vevey 1870*, dressé par le commissaire arpenteur Jules Gallandat. En vignette, détail d'une portion du territoire de la commune de Corsier. On remarque l'absence de liaison entre la rue du Clos, qui bute perpendiculairement sur la rue du Panorama, et la gare.

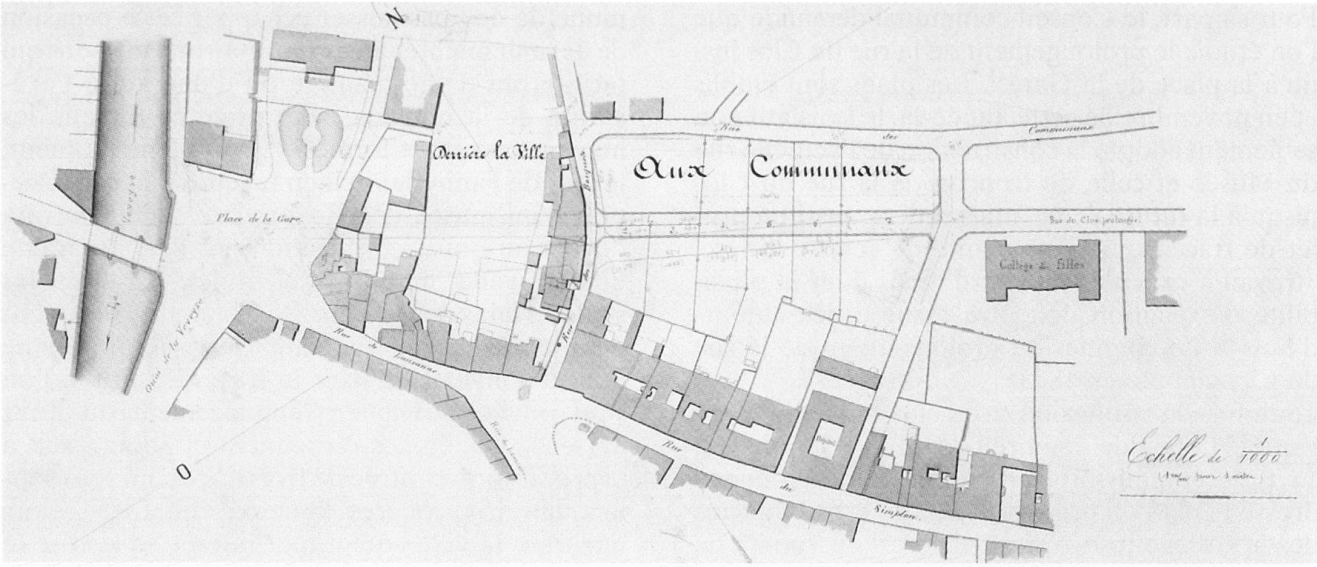

Fig. 17 *Plan pour servir à l'enquête administrative ouverte au sujet du prolongement de la rue du Clos dès le collège des filles à la rue des Bosquets Aux Communaux Vevey*, dressé par le commissaire arpenteur Emile Glappey le 22 juin 1878. Placé dans l'axe de la rue du Clos, le projet est plus septentrional que celui qui a été réalisé; le tracé ajouté au crayon en aval correspond au projet No 1 de 1885.

munaux et à la prolonger jusqu'à la place de la Gare, tout en lui demandant, en vue d'une réalisation ultérieure, de se prononcer sur le principe de l'un des deux tracés suivants:

«Le projet No 1, qui n'est que la continuation de la rue, traverse en ligne oblique les vignes en Communaux et arrive contre la façade des bâtiments de la Clergère. Le projet No 2, qui serait relié à la rue du Clos par une courbe à grand rayon, commence à environ 20 mètres plus bas que le premier soit dans l'axe de la face occidentale du Collège des filles et arrive en ligne droite contre le bâtiment communal de la Clergère dans la direction du pont St-Antoine. Dès Clergère, les deux tracés sont communs.»[51]

Or, le Conseil communal renvoie l'affaire à son exécutif en lui demandant de faire procéder à l'estimation du coût des expropriations nécessaires et de lancer une souscription auprès du public[52]. En février 1886, les chiffres sont connus et la Municipalité, qui n'a toujours pas obtenu de subventions de la part des propriétaires, se voit à nouveau contrainte de proposer la réalisation du projet No 3. Consciente que «l'exécution de l'un des grands projets donnerait satisfaction à l'opinion publique, que la création de cette superbe voie de communication ajouterait un échelon de plus à l'extension que doit prendre notre ville, que tôt ou tard des constructions s'élèveraient sur les terrains en aval et surtout en amont de la route, [...] la Municipalité estime qu'il est de son devoir d'avouer que le projet No 1 a toutes ses sympathies, mais que ce qui l'empêche d'en demander l'exécution, c'est son coût élevé et la situation un peu tendue de la position financière de la Commune»[53]. Or, à une courte majorité, le Conseil communal se détermine pour l'exécution immédiate des projets Nos 2 et 3, ce dernier revu à la baisse; il émet aussi le vœu que la Municipalité négocie avec les propriétaires un «plan d'alignement des constructions qui pourraient s'élever en amont et en aval»[54]. Le chantier commence au début de l'année 1886[55]. La nouvelle rue de la Gare est baptisée et ouverte à la circulation en octobre 1887. Quant au prolongement de la rue des Communaux, il est également terminé à cette date[56] (fig. 18 et 19).

Au cours de cette opération, le tronçon supérieur de l'actuelle rue de la Clergère est élargi et, par souci d'hygiène, le bief de la Monneresse canalisé et dévié dès sa sortie de l'usine Cailler. Ce dernier qui sert en même temps de canal de décharge pour

Fig. 18 La nouvelle rue de la Gare accueille en 1889 le marché, déplacé de la Grande Place en raison de la Fête des Vignerons.

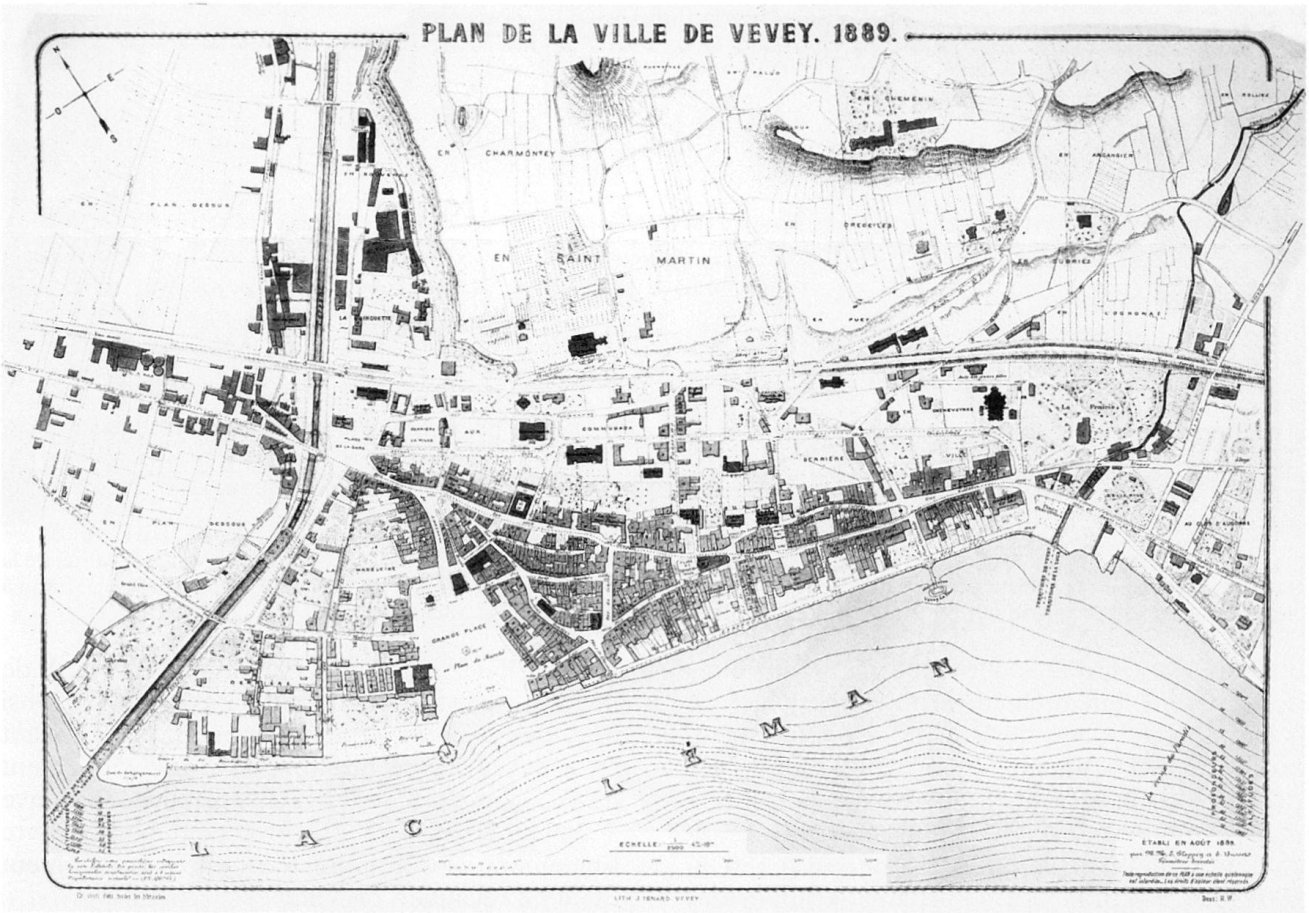

Fig. 19 *Plan de la Ville de Vevey. 1889*, établi par Emile Glappey et E. Busset, géomètres brevetés. La rue de la Gare récemment achevée met en relation les quartiers septentrionaux et la place de la Gare. Le futur boulevard St-Martin est amorcé à l'est sur quelques mètres.

les usines en amont de la rue du Simplon et d'égout pour les habitations riveraines dégage «une odeur fétide et désagréable qui ne peut que compromettre la bonne réputation de salubrité de [la] ville»[57]. Un canal de béton armé ovoïde de 1,3 sur 1 mètre est établi sous la nouvelle voie; il débouche dans la Veveyse immédiatement en aval du pont St-Antoine.

La Municipalité étudie la possibilité de fixer l'alignement des bâtiments qui seront édifiés le long de la nouvelle rue. Or, en l'état de la législation, celui-ci ne peut être imposé qu'en expropriant le terrain entre la rue et la façade, démarche qui nécessite l'approbation de l'Etat que la Commune n'obtiendra probablement pas. Les autorités tentent un arrangement à l'amiable avec les propriétaires, mais ceux-ci, s'ils reconnaissent l'avantage d'un plan d'alignement, refusent catégoriquement de grever leur terrain d'une servitude de non bâtir[58]. Elles vont dès lors négocier au coup par coup les alignements d'une part, le type des constructions d'autre part. Ainsi, le propriétaire du futur No 14 s'engage à ne construire «ni écurie, ni fenil»[59]. Les Cailler, dont le mur méridional de la fabrique était mitoyen de la maison de la Clergère, démolie pour laisser le passage à la rue, acquièrent de la Commune à un prix presque symbolique les quelques mètres carrés de terrain leur permettant de reconstruire la façade selon l'alignement de la voirie et acceptent d'établir un pan coupé au carrefour[60].

L'affaire de l'immeuble No 20, qui se solde par un échec, est significative des difficultés rencontrées par les autorités pour obtenir une rue présentant une certaine ordonnance. En avril 1887, l'entrepreneur Henri Dénéréaz dépose les plans d'un bâtiment qui sont acceptés[61]; en août, ayant déjà commencé les travaux, il met à l'enquête un nouveau projet comprenant une forge et des remises pour le maréchal-ferrant Loetscher. Désireuse de «donner à ce nouveau quartier un cachet d'ordre et de propreté»[62], la Municipalité s'oppose à l'installation d'un tel équipement, allant même jusqu'à faire arrêter le chantier[63]. Mais, suite au recours du propriétaire, elle est déboutée par le Conseil d'Etat[64].

L'établissement de la rue de la Gare va donner une impulsion à tout le secteur oriental de la ville

Fig. 20 Le front sud-est de la place de la Gare vers 1920. A gauche l'Hôtel de la Gare, suivi de l'immeuble No 25 de la rue de la Gare qui fait l'angle entre cette dernière et la rue de Lausanne. A l'arrière-plan, les bâtiments bordant l'avenue Ceresole. Enfin à droite, l'immeuble démoli qui se trouvait à l'emplacement du No 39 de la rue de la Madeleine.

qui subit au cours des deux décennies suivantes de nombreux remaniements. Tout d'abord le front oriental de la place de la Gare est reconstruit, notamment le bâtiment en tête de l'îlot formé des rues de Lausanne et de la Gare dont la rotonde marque l'entrée de la ville[65]. Puis c'est au tour du côté nord de la rue de Lausanne qui est rebâti en 1904–1905 d'immeubles urbains comportant d'importants espaces dévolus au commerce. En 1909–1910, suite à la création de la nouvelle avenue Ceresole et au rélargissement de la rue de la Madeleine, le front méridional de la place de la Gare voit l'érection d'un immeuble d'architecture et d'échelle métropolitaines[66]. Pour le voyageur qui franchit le pont St-Antoine comme pour celui qui descend du train, Vevey offre alors l'image d'une cité prospère et moderne (fig. 20 et 102).

2.3.2 Le «boulevard du nord de la ville»

Implantée à flanc de coteau, la route cantonale de Vevey à St-Légier et Blonay, exécutée entre 1873 et 1879, remplace avantageusement les chemins pentus – avenue du Major-Davel et chemin du Petit-Clos actuels – qui accédaient au plateau de St-Martin. La Municipalité voit d'un œil favorable cette réalisation, estimant que les terrains acquerront «une plus grande valeur par cette dévestiture en s'offrant comme emplacements à bâtir»[67]. Afin de poursuivre la mise en valeur des vignes surplombant la nouvelle route, les autorités chargent en 1882 l'ingénieur lausannois Emile de Vallière «d'étudier un projet d'ensemble pour la construction de boulevards dans les terrains au nord de la ville»[68]. A cette date, dans le secteur de St-Martin et Crédeilles ne s'élèvent que la maison de la famille Palézieux, immédiatement à l'ouest de l'église, le petit bâtiment de l'abbaye de l'Arc, ainsi que deux villas sises En Subriez; édifiées peu avant 1878, celles-ci préfigurent le futur développement du site; plus haut, mais à bonne distance, se trouve aussi l'Hôtel Mooser[69]. Le projet que Vallière livre finalement en décembre 1884, après que l'on eut dû le lui réclamer, prévoit:

> «La construction de deux boulevards sur le plateau de Crédeilles dont l'un, celui du nord s'étend du carrefour des routes de Blonay en Subriez jusqu'au plateau de St-Martin. Un second boulevard, au sud éloigné du premier de [?] mètres paraît pour le moment d'une nécessité moins absolue. Il serait à désirer que les propriétaires des vignes sur le parcours du boulevard du Nord se formassent en comité ou consortium pour faciliter la construction de cette grande artère qui donnerait de superbes parcelles de terrain à bâtir dans une position ravissante.»[70]

En mars 1885, Auguste Mayor met à l'enquête une villa au chemin des Philosophes dont un des boulevards projetés emprunte une partie du tracé. Des négociations sont alors menées dans le but d'établir un trottoir et des arbres à l'entrée du chemin et créer ainsi l'amorce du boulevard dont l'inspecteur des travaux Glappey est chargé de tracer la ligne sur le terrain[71]. Mayor et son voisin oriental cèdent le terrain nécessaire en 1887[72]; la nouvelle voie est alors établie sur quelques mètres, bien que le plan général soit toujours en phase d'études (fig. 19). En 1892, le Conseil communal est enfin appelé à se prononcer sur le principe du projet afin d'éviter que des constructions ne viennent en empêcher la réalisation. En l'absence de plans, nous ne pouvons que rendre compte de la description sommaire contenue dans le préavis municipal[73]. Le projet prévoit plusieurs artères: le boulevard principal, soit l'actuel boulevard St-Martin, de 15 mètres de large; à environ 100 mètres

au nord de celui-ci, un second boulevard correspondant approximativement aux actuels boulevards Paderewski et Dapples; une voie transversale pour les relier. Le boulevard St-Martin serait prolongé en direction de l'ouest jusqu'à l'Oyonne et à l'opposé jusqu'au pont de Copet, par un chemin traversant les Bosquets de Rouvenaz. Enfin, une rampe décrivant deux lacets établit la communication entre la rue du Panorama et le temple. Le Conseil communal accepte le plan dans son ensemble, à l'exception de la prolongation occidentale du boulevard qui est abandonnée. Quelques modifications sont ensuite apportées aux différents tracés, notamment à la demande de l'hoirie Palézieux; propriétaire de l'unique immeuble empiétant sur le tracé du futur boulevard St-Martin, celle-ci demande avec succès que la ligne de celui-ci soit reportée de 2 mètres en amont afin d'éviter la démolition partielle de la maison d'habitation[74]. A la suite de l'approbation définitive du projet le 14 juin 1893[75], plans et devis pour l'exécution du boulevard St-Martin sont établis. En septembre 1896, la Municipalité propose de réaliser une première étape des travaux soit les tronçons occidental et oriental à l'extrémité desquels deux propriétaires offrent gratuitement du terrain; cette étape représente une distance de 405 mètres. La section intermédiaire d'une longueur de 135 mètres, qui franchit la combe du ruisseau de Merdasson, serait reportée pour des raisons financières à une date ultérieure; elle est en effet très coûteuse car elle nécessite la construction d'un pont et de murs de soutènement de 8 mètres de hauteur, ainsi que d'importants remblais[76]. Mais les conseillers communaux ne veulent pas d'une réalisation échelonnée; ils demandent que soient reprises l'étude du pont et les négociations avec les propriétaires en vue de réduire le coût de l'opération[77].

Fig. 21 Le pont permettant au boulevard St-Martin de franchir la combe de Merdasson qu'emprunte l'actuelle avenue du Major-Davel, photographié en 1941.

La Municipalité soumet aussi à l'approbation du Conseil un règlement spécial des constructions. Formé de trois articles seulement, ce dernier est peu contraignant, mais constitue tout de même une innovation à Vevey. Il règle la hauteur des clôtures et l'alignement des bâtiments qui ne pourront être élevés, à l'exception de pavillons de jardins à claire-voie et de dépendances d'une hauteur maximale de 2 mètres, à moins de 3 mètres de la limite du boulevard. Il définit surtout, à l'article 3, le type des constructions que l'on souhaite voir s'élever dans le quartier: «Les maisons d'habitation comprendront au maximum un rez-de-chaussée, trois étages et des mansardes.»[78]

En juin 1897, la Municipalité revient devant le Conseil avec un projet global dans lequel «la traversée du ravin de Merdasson se fera au moyen d'un remblai soutenu par deux murs épais de maçonnerie à mortier et d'un pont voûté de 5 m 30 d'ouverture. (La voûte est un plein cintre qui sera recouvert d'une hauteur de terre de 58 centimètres ce qui sera suffisant pour le passage des canalisations et pour amortir les trépidations lors du passage des gros chars)»[79] (fig. 21). Crédits et règlement sont acceptés en septembre; les travaux sont adjugés le mois suivant[80]. Le chantier met au jour les vestiges d'un cimetière antique, qui est fouillé en mars et avril 1898 sous la surveillance du futur archéologue cantonal Albert Naef et de l'architecte Ernest Burnat[81]. Le boulevard est achevé en septembre 1899[82]. Le règlement spécial sera respecté et confère une certaine homogénéité à la rue à vocation résidentielle, à une exception notable, celle d'une fabrique de biscuits dont la construction, mise à l'enquête en juillet 1898, soit deux mois avant l'approbation du règlement, ne put être prohibée[83] (fig. 22 et 128).

Aucune des autres voies dessinées sur le plan général de 1893 ne verra le jour avant les années 1930, au moment où le boulevard nord sera établi selon un tracé similaire à celui prévu initialement. Pourtant, le prolongement du boulevard St-Martin à ses deux extrémités est souvent évoqué, notamment dans le cadre d'un projet de traversée du territoire communal établi en 1899; pourtant, de la place Bergère, l'artère projetée traverse le quartier de Plan-Dessus et les Bosquets de Rouvenaz, puis emprunte le boulevard St-Martin, avant de redescendre en direction de la place d'Entre-Deux-Villes par Subriez[84]. La Municipalité entend la réaliser par section, et ne la soumettra jamais en tant que tel au Conseil communal. Adopté en 1906 comme fraction du plan d'extension, le «boulevard de Subriez», dont le point de départ se situe au carrefour avenue de Blonay/boulevard St-Martin, découle peut-être de cet ambitieux projet; il se dirige vers l'est

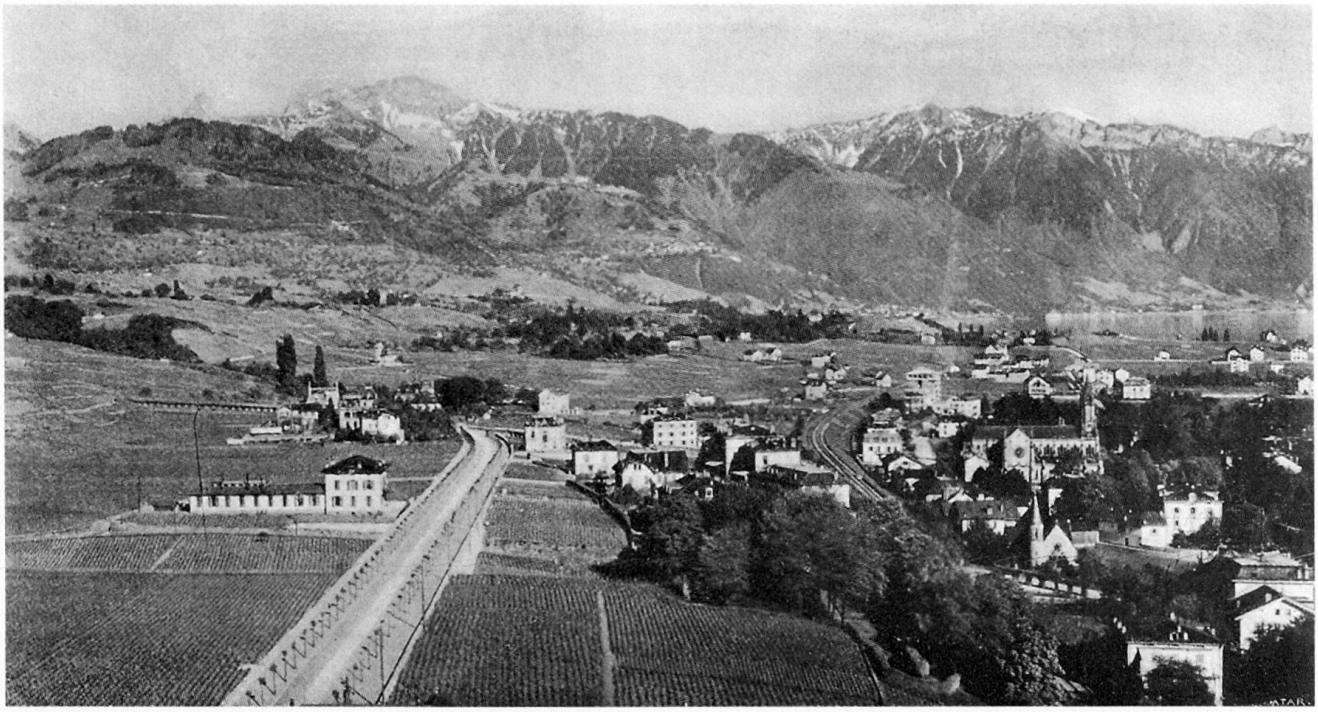

Fig. 22 Vue générale des quartiers orientaux de Vevey prise depuis le clocher de St-Martin, en 1905. A gauche, sur le tout récent boulevard St-Martin, la fabrique de biscuits contraste avec les villas visibles à l'arrière-plan.

avant d'opérer, au niveau du chemin de Rolliez, une grande courbe qui lui permet, après avoir franchi le chemin de fer, de rejoindre l'avenue de la Prairie dans l'axe de l'avenue des Pléiades[85]. Il est complété l'année suivante par un embranchement en direction de l'Oyonne, la Commune de La Tour-de-Peilz s'étant engagée à le poursuivre sur son territoire[86]. Quant au prolongement occidental du boulevard St-Martin jusqu'au pont de Copet, il fait l'objet, en 1907, d'un avant-projet élaboré à la demande du Conseil communal; le passage au travers des Bosquets de Rouvenaz nécessite la construction d'importants murs de soutènement. Reconnaissant qu'il «est incontestable que le boulevard St-Martin manque de dévestiture suffisante»[87], la Municipalité déconseille pourtant la réalisation de cette voie et s'interroge: «Mais est-ce bien du côté des Abattoirs qu'il faut chercher à prolonger cette belle avenue?»[88] Le projet est alors abandonné, mais réapparaît en 1916 lors du concours pour le plan d'extension.

2.3.3 Le plan d'extension

«Je profite de l'occasion pour manifester le désir qu'il soit dressé un plan de la Ville telle qu'elle est, telle qu'elle devrait être, et telle qu'elle serait étant agrandie, plan qui serait, pendant une ou deux années, soumis aux observations du public, mûrement discuté en Municipalité et en Conseil Communal, plan qui signalerait les rues, ruelles et places à élargir, à redresser, à ouvrir, à supprimer; celles à créer sur les terrains encore à bâtir, leur alignement, et les dimensions à leur donner.»[89]

Ainsi s'exprimait Vincent Perdonnet en 1839. A partir de 1855, les élus multiplient les interventions en faveur de l'établissement d'un plan général de la ville prévoyant le percement des rues nouvelles et la correction des anciennes[90]. Mais, comme l'explique la Municipalité en 1862, il serait vain de dresser un tel plan tant que les autorités n'ont pas le pouvoir d'imposer des servitudes d'interdiction de bâtir à long terme, ni les moyens de réaliser d'un coup les modifications souhaitées[91]. La négociation de nouveaux alignements au gré des reconstructions, dont la rue du Lac offre un bon exemple[92], constitue le principal instrument de gestion urbaine de la ville ancienne. Pourtant, suite à l'expérience de la rue de la Gare, les autorités entendent dès les années 1890 se donner les moyens de diriger l'extension des quartiers en formation.

C'est pour le quartier de Plan que la Municipalité propose en février 1895, et ceci pour la première fois, un projet de dévestiture de grande envergure, qui s'apparente à un plan d'extension:

«Vous voyez chaque année des bâtisses s'élever dans les nouveaux quartiers et il est de toute nécessité de prendre des mesures en mettant dans les mains de la Municipalité une arme pour s'opposer à toute construction qui pourrait faire obstacle à la création de voies rationnelles de communication.

Un plan d'ensemble à exécuter lentement au fur et à mesure des besoins est reconnu nécessaire. Pour cela il faut prohiber pour une durée illimitée toute construction sur les terrains destinés à passer au domaine public. Nous savons que quelques villes en Suisse, St Gall, Lucerne, Bâle, Bienne, ont déjà adopté des dispositions spéciales pour leurs plans d'extension.

Le plan d'alignement que nous vous proposons aura pour premier avantage de favoriser le développement de la Ville en créant des routes convenables pour desservir des quartiers qui sont encore vierges de moyen de communications.» [93]

La tâche des autorités est facilitée, trois ans plus tard, par l'entrée en vigueur de la nouvelle loi cantonale sur la police des constructions qui introduit «l'interdiction de construire ou de modifier des bâtiments pendant vingt ans sur des terrains où des voies de communication doivent passer»[94]. Les Veveysans élaborent dans la foulée leur propre Règlement du plan d'extension[95]; les tracés nouveaux ou les rectifications d'alignement sont dès lors adoptés comme fractions du plan d'extension, sans que Vevey ne dispose toutefois du plan d'ensemble ou plan directeur d'extension réclamé depuis des décennies, et que Lausanne, par exemple, possède dès 1905[96].

L'idée de dresser un tel plan se concrétise à partir de 1915. En même temps qu'une motion en faveur du prolongement du boulevard St-Martin et d'un plan d'extension pour le secteur Arcangier-Chaponneyres-Ognonnaz[97] est prise en considération, est instituée une commission chargée de déterminer parmi «les 38 plans de projets de routes, élargissements de rues etc., déposés par la section des travaux quels sont ceux qui peuvent être rendus plus immédiatement exécutoires pour obtenir un développement de la ville et de ses abords et amener des constructions nouvelles à Vevey»[98]. Son analyse débouche sur la proposition d'organiser un concours d'idées pour l'étude d'ensemble du territoire situé au nord de la voie ferrée où «en plus du tracé des artères, places ou carrefours, MM. les concourants devront faire figurer les alignements de constructions et l'indication des zones d'ordre contigu, dispersé ou mixte»[99].

Réservé aux personnes qualifiées établies à Vevey, le concours est ouvert en décembre 1915; le jury

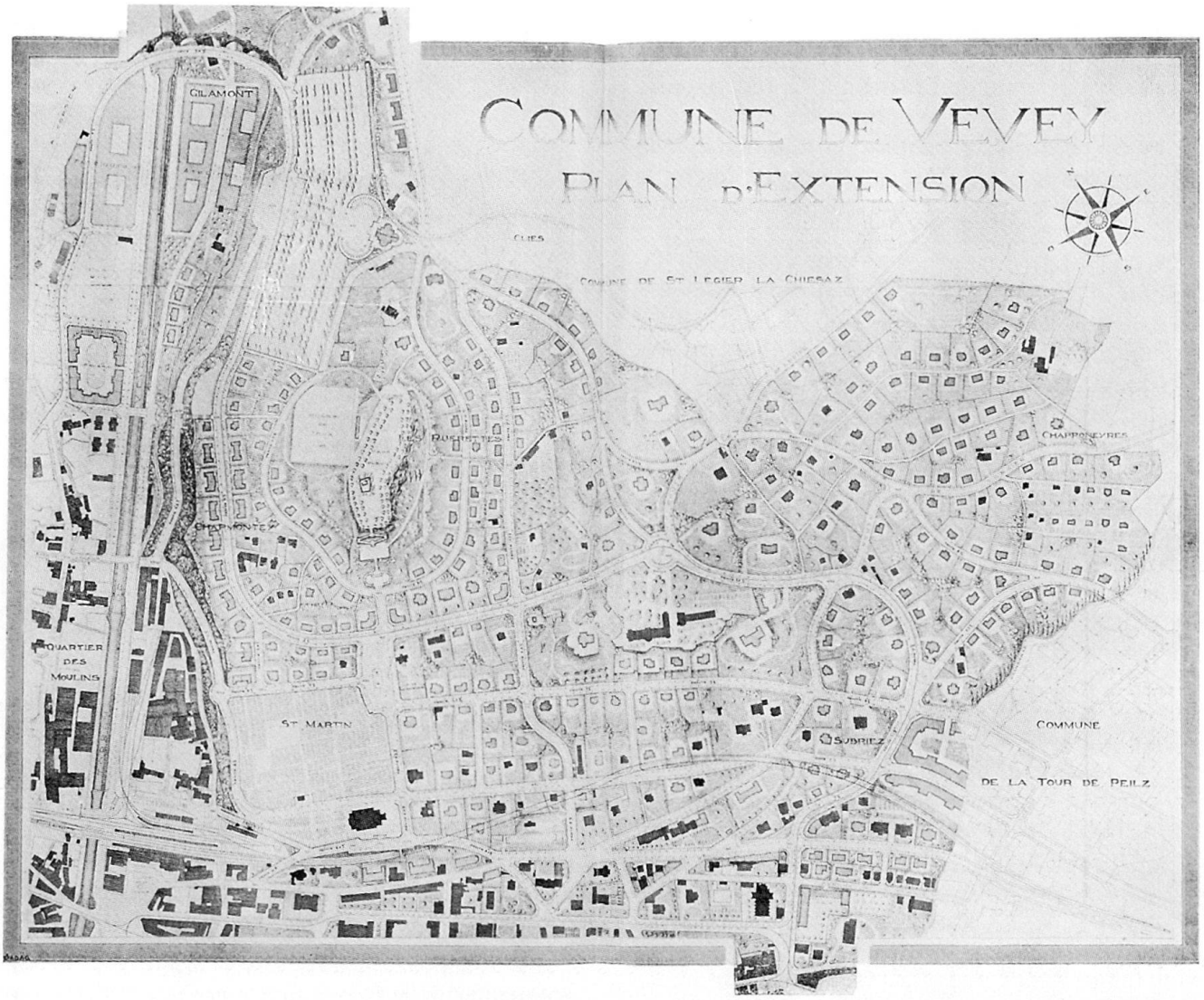

Fig. 23 Projet lauréat du concours d'idées de 1916 pour le plan d'extension de la partie nord du territoire veveysan, par les architectes Charles Gunthert et Henri Franel, associés à l'ingénieur John Vittoz.

rend son verdict en avril 1916 et attribue le 1er prix au projet «Le Tunnel», œuvre de l'architecte veveysan Ch. Gunthert, de l'ingénieur J. Vittoz, directeur des travaux de la Commune des Planches (Montreux) et d'H. Franel, architecte à Paris[100] (fig. 23). Leur plan se distingue en premier lieu par «le déplacement de la voie ferrée et son passage en tunnel. Cette solution est audacieuse, mais très intéressante; c'est évidemment la seule façon radicale de relier intimement le nouveau quartier avec la ville»[101]. Le jury recommande vivement de ne pas écarter cette proposition qui présente de tels avantages et qui est «techniquement facile à réaliser»[102], sans l'avoir soigneusement examinée. Trois projets installent un, voire deux boulevards parallèles à celui de St-Martin; la plupart d'entre eux intègrent, parfois en le modifiant, le «boulevard de Subriez» voté en 1906. Quant au projet lauréat, il imagine «une large avenue avec ligne de tramway»[103] partant de l'église catholique en direction du nord-est, bifurquant à l'ouest à la hauteur du carrefour actuel route de St-Légier/route de Blonay pour se diriger vers Charmontey et de là suivre le chemin de Praz avant de redescendre au moyen d'une grande courbe sur Gilamont et Copet. Cette artère constitue non seulement un axe circulatoire important, mais encore «divise le terrain en deux partie égales, facilement desservies par des voies secondaires»[104].

Vittoz est chargé de procéder à une étude de faisabilité du tunnel, qu'une commission consultative, nommée en 1918 pour poursuivre l'établissement du plan d'extension, rejette d'emblée en raison de son coût[105]. Cette dernière juge par contre prioritaire l'exécution des quatre artères suivantes: le «boulevard de Subriez», de la Prairie à l'extrémité orientale du boulevard St-Martin qui serait prolongé jusqu'en Plan-Dessus, par les Bosquets; le boulevard Sous Chemenin, parallèle à celui de St-Martin; une route partant de Subriez, passant par Chemenin et Gilamont et aboutissant en Copet; la correction de l'actuelle avenue du Major-Davel[106]. L'étude de détail de ces voies est alors mise en soumission auprès des participants au concours et des techniciens de la ville, avant d'être adjugée à Vittoz. Le projet de ce dernier est ratifié par la commission en juillet 1919, puis mis à l'enquête[107]. Il suscite de nombreuses oppositions. Il est ensuite remanié à plusieurs reprises par Vittoz lui-même, puis par l'ingénieur Hentsch. Parmi les voies réalisées à la fin des années 1920 et au début des années 1930, certaines sont directement inspirées du projet primé en 1916, d'autres sont le résultat de nouvelles études. A la première catégorie appartiennent le boulevard de Charmontey et le rélargissement de l'avenue du Major-Davel exécutés en 1928–1929, les boulevards Louis Dapples et Paderewski ainsi que les avenues transversales Levade et de Crédeilles, établis en 1930–1932, enfin le boulevard Plumhof de 1935; le boulevard d'Arcangier, dont le crédit est voté en 1927 et qui est achevé l'année suivante, fait partie de la seconde catégorie[108]. Projetés dès le début des années 1890, réactualisés à la suite du concours d'idées et toujours à l'étude en 1929[109], le prolongement du boulevard St-Martin en direction du pont de Copet, de même que son pendant oriental, ne verront par contre jamais le jour.

2.4 Extension territoriale

2.4.1 L'annexion

A l'origine, le territoire de Vevey s'étendait uniquement sur la rive gauche de la Veveyse. Au cours du XIXe siècle, la partie inférieure de la commune voisine de Corsier, constituée du cône de déjection du cours d'eau, connaît un développement écono-

Fig. 24 *Vevey. Faubourg St Antoine. Plan Dessus et Plan Dessous*, soit la portion du territoire de Corsier annexé en 1892. Plan établi en janvier de l'année suivante par le Bureau des Travaux de la Ville de Vevey.

mique similaire à celui de Vevey. Le canal usinier de la Monneresse rive droite favorise l'implantation d'ateliers et de manufactures; de nombreuses maisons d'habitation et plusieurs industries, en premier lieu l'usine à gaz, s'édifient aux abords de la route cantonale conduisant au pont St-Antoine.
En avril 1891, trois cents citoyens de Corsier, las des continuels conflits d'intérêt qui les opposent aux habitants de la partie rurale et villageoise de leur commune, demandent par voie de pétition le rattachement des quartiers inférieurs à Vevey. Les deux autorités communales accueillent favorablement la démarche[110] et, malgré une contre-pétition réunissant 63 signatures, engagent des pourparlers qui aboutissent à une convention de partage soumise au Conseil communal de Vevey en octobre 1891. La transaction concerne 1674 personnes – soit plus de la moitié de la population de Corsier qui en compte 2700 – et 58 ha de surface (fig. 24 et 25). Bien que financièrement défavorable à Vevey, l'annexion s'impose pour les raisons suivantes:

«Les quartiers de St-Antoine, de l'Arabie et de Plan forment le faubourg naturel de Vevey. Ils se sont peuplés et se développent rapidement, grâce à l'activité industrielle et commerciale de Vevey. Ces quartiers de Plan voient leur développement suivre une marche toujours plus rapide et dans quelques années ils formeront une petite ville dont les intérêts commerciaux et autres seront les mêmes que ceux de Vevey.
D'un autre côté, [la] commune resserrée dans d'étroites limites entre la Veveyse et l'Ognonnaz est gênée pour beaucoup de services publics et l'annexion procurera à Vevey de superbes emplacements à bâtir.»[111]

Adoptée le 2 décembre 1891 par Corsier, le 9 par Vevey, la convention est ratifiée par le Grand Conseil le 19 février 1892. Le rattachement est effectif dès le 21 juin de la même année[112].

2.4.2 Un réseau de routes en Plan-Dessus

Le vaste secteur situé au nord de la voie ferrée sur la rive droite de la Veveyse est pratiquement vierge de construction au moment de l'annexion. Quelques bâtiments épars s'élèvent aux abords des routes qui circonscrivent ce vaste quadrilatère de 160 000 m². Une des raisons de l'annexion consistait à procurer à Vevey de nouveaux terrains à bâtir. C'est pourquoi, très vite, les autorités se préoccupent de dresser le projet de dévestiture des zones non construites détachées de Corsier, qu'elles soumettent au Conseil communal en février 1895; le maillage plus ou moins serré des routes à créer résulte de l'application des principes suivants:

«Afin de pouvoir fixer la position, la direction et la largeur des rues d'un nouveau quartier, il est nécessaire de prévoir – dans la mesure du possible – le genre des constructions qui y seront élevées ainsi que l'activité qui règnera dans le quartier.
Pour la partie du territoire à occident de la Veveyse, il est à croire qu'en amont de la voie ferrée on verra s'installer l'industrie, les ateliers, les constructions ouvrières et de grandes maisons à loyer. En aval de la route cantonale de Lausanne à Saint-Maurice, on peut supposer que des villas et des propriétés d'agrément formeront la nature générale des constructions. En Plan-Dessus, les rues devront donc être plus rapprochées que dans l'autre quartier; les constructions industrielles demandent moins d'espace entre elles que les propriétés d'agrément qui sont en général entourées de jardins et de dépendances.
La largeur à donner aux voies publiques dépend non seulement de l'importance de la circulation, mais aussi de la hauteur des bâtiments bordiers; plus les constructions à front de rues seront élevées, plus la rue devra être large, afin de laisser pénétrer l'air et la lumière.» [113]

Adopté de principe en juin 1895, le plan prévoit, pour le secteur de Plan-Dessus, la réalisation de six nouvelles voies:

«Une première route [...] est établie le long et en amont de la voie ferrée; son utilité est motivée par le fait qu'elle est la conti-

Fig. 25 Vue générale de Vevey depuis le Mont-Pélerin entre 1867, date de l'inauguration du Grand Hôtel à droite et 1873, date de l'établissement de l'actuelle avenue Nestlé. Au premier plan, le territoire qui sera rattaché à Vevey, lorsque seuls les abords de la route cantonale, au centre, étaient bâtis.

nuation de la rue de l'Entrepôt et qu'elle mettra en communication le quartier de la Guinguette et des Bosquets avec la Place Bergère, en évitant les passages à niveau. [...]
La seconde voie en importance est celle du centre [...] se dirigeant au pied de la rampe du Châtelard pour se relier au réseau de routes à construire sur les terrains vagues de l'ancien lit de la Veveyse. Vu l'importance de cette voie, sa largeur a été arrêtée à 12 mètres.
Les deux autres rues parallèles à celle-ci ainsi que les routes transversales sont des dégagements qu'il faut prévoir dès l'origine, avant que des constructions ne viennent en entraver la direction naturelle.»[114]

Les plans définitifs de l'artère longeant la voie ferrée, la future avenue Reller, et des trois routes longitudinales, soit les actuelles rues Gutenberg, de Fribourg et du Nord, sont adoptés en 1898 et mis à l'enquête l'année suivante[115]. Le chantier de l'avenue Reller débute aussitôt, car il doit être achevé en même temps que celui de la gare de marchandises de Plan dont la création vient d'être décidée[116]. En mars 1900, le Conseil communal est appelé à se prononcer sur le tracé des voies transversales, ainsi que sur un règlement des constructions spécifique au secteur qui stipule que les bâtiments devront être élevés en front de rue, perpendiculaires à l'axe de celle-ci et en ordre contigu[117]. Ce texte exprime la volonté de voir se constituer un quartier de type urbain à forte densité. En vigueur dès 1901, il ne sera mis en pratique que peu de temps puisqu'en 1904 déjà, on propose son abrogation. Il est d'une part avantageusement remplacé par le règlement général du plan d'extension et d'autre part, les conceptions urbanistiques dont il découle sont périmées:

«Le principe qui a guidé les auteurs du règlement de 1900 ressort très clairement de ses 3 articles: obliger les propriétaires à utiliser le plus possible leurs terrains pour des constructions, ce qui devait avoir forcément pour résultat de rendre les habitations très denses.
Ce principe est très discutable. On considère actuellement une rue avec maisons en bordure, comme allant à l'encontre d'une saine esthétique et de l'hygiène publique. Dans un quartier aussi peu central que celui de Plan, il faut faciliter les aménagements d'espaces libres, de jardins, etc.
[...] Supposons que tout un quadrilatère se construise conformément au règlement. Les maisons forment un square fermé. A l'intérieur reste une cour sans issue et sans espace. Cette cour appartient en fait à plusieurs propriétaires. C'est là le plus sûr moyen de créer à l'intérieur d'une ville ces cours fermées qui deviennent des nids de désordre, qui échappent à la surveillance des autorités et qu'on aimerait tant pouvoir supprimer dans les parties anciennes de la Ville.»[118]

Entre l'adoption du règlement et son abrogation en 1904, les autorités avaient entrepris une enquête sur les conditions du logement, sur le modèle de celle qu'avait initiée l'avocat André Schnetzler à Lausanne en 1894[119]. Il est probable que les résultats de celle-ci, publiés en 1901, influèrent sur la décision de supprimer des règles relevant davantage d'un souci d'ordonnancement de la voirie que de préoccupations hygiénistes. En effet, si le rapporteur de l'enquête veveysanne relève qu'en «regard de celle d'autres villes, la situation de Vevey, au point de vue de la salubrité et des conditions sociales et économiques de l'habitation, peut-être considérée comme étant plutôt favorable»[120], il fait aussi état d'une pénurie de logements bon marché et d'une forte densité d'occupation des appartements: «sur les 2719 ménages établis à Vevey, 1321 seulement, soit moins de la moitié, ont l'avantage d'avoir un salon ou une chambre rangée»[121].

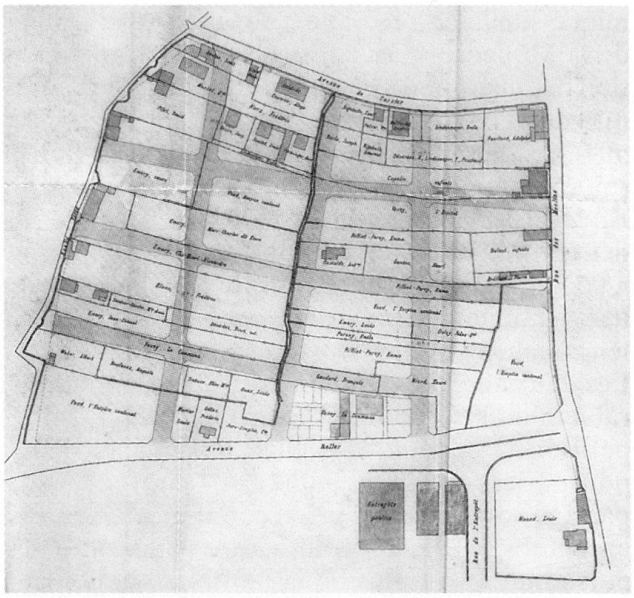

Fig. 26 *Vevey. Projet de routes en Plan Dessus*, plan non daté, probablement établi en vue de l'exécution de la voirie en 1903.

Les artères transversales, soit les futures rues du Jura, des Marronniers et des Tilleuls, sont mises à l'enquête en août 1900[122]. Le projet d'origine prévoyait des pans coupés aux carrefours d'une largeur de 7 mètres, qui est réduite à 3,5 mètres en 1901, suite à l'intervention d'un conseiller communal[123].
Après avoir fait estimer la valeur des terrains concernés, la Municipalité sollicite le crédit d'exécution de l'ensemble du projet, qui est accepté à l'unanimité le 26 décembre 1902[124] (fig. 26). Les travaux débutent en mai 1903; à la fin de l'année, «le nouveau réseau de routes en Plan-Dessus est presque entièrement terminé. Ces 1500 mètres de routes de 12 mètres de largeur sont pourvues de canalisations d'eau, de gaz et d'égouts»[125]. Le long des nouvelles rues, baptisées en 1906, 282 arbres d'essences différentes sont plantés[126] (fig. 27).
A peine le chantier des routes de Plan-Dessus est-il ouvert que les autorités proposent de prolonger l'actuelle rue de Fribourg jusqu'au quai de Copet; réalisée en deux étapes, celle-ci est terminée en

1907[127]. Cette année-là voit aussi l'achèvement de l'aménagement de la place publique de Plan-Dessus, dont le principe avait été approuvé en 1900 par le Conseil communal sur proposition de sa commission et dont l'emplacement, le quadrilatère le plus central d'une surface de 3400 mètres, avait été choisi l'année suivante[128]. Planté de tilleuls, d'érables et de marronniers rouges au moment de l'établissement des rues, le pourtour de la place est agrémenté d'une seconde rangée d'arbres – des marronniers – pour créer une allée périphérique. Enrichie de quelques bancs et dotée d'un urinoir et d'une borne-fontaine[129], la place voit en 1909 l'installation en son centre d'une fontaine provenant du corps de garde démoli à la rue de Lausanne, dont le bassin remonte à 1876[130].

2.4.3 Nouvelles dévestitures en Plan-Dessous

Lors de l'annexion, le secteur de Plan-Dessous, qui s'étend de la route cantonale au lac, est très peu bâti. A proximité du rivage, à l'exception du Grand Hôtel édifié en 1867–1868[131] et des installations de la marbrerie Doret à l'Arabie, les terrains sont exempts de construction. Quelques maisons d'habitation, hangars et ateliers se rencontrent aux abords du canal de la Monneresse et le long de chemins reliant la route cantonale à l'actuelle avenue Nestlé. Celle-ci, primitivement baptisée avenue du Grand Hôtel, avait été établie peu de temps après l'ouverture du Palace à l'initiative d'un comité regroupant des propriétaires du secteur sous la présidence de David Doret-de la Harpe. Sollicitées, les autorités veveysannes souhaitent encourager un projet qui valorisera le quartier de Derrière l'Aile et mettent gratuitement à disposition une parcelle de terrain appartenant à l'Hôpital de Vevey[132]. L'artère est établie en 1873–1875[133]; un pont en ciment, inauguré en octobre 1874, assure la jonction avec la rive gauche de la Veveyse[134] et remplace le «Pont-Rouge», passerelle de bois installée vers 1840 un peu plus en aval. Dans la foulée s'établissent les voies reliant la nouvelle artère à la route cantonale, simples chemins privés ou véritables avenues, comme la rue du Midi.

Dans le projet de routes de 1895, celles-ci dessinent un quadrillage plus large en Plan-Dessous qu'en Plan-Dessus dans la perspective de voir s'élever dans ce quartier des villas entourées de vastes jardins plutôt que des immeubles de rapport[135]. Le plan prévoit l'élargissement du chemin conduisant au débarcadère du Grand Hôtel ainsi que le prolongement des rues du Midi et de l'Union jusqu'au lac; cette dernière, ancien chemin du Gaz appartenant à la Société éponyme, avait été intégrée au domaine public en 1893, puis baptisée ainsi en souvenir de l'annexion[136]. Occupées à finaliser le réseau de voies en Plan-Dessus, les autorités ne se soucient pas du secteur riverain avant 1903, date à laquelle le conseiller communal Emile Gaudard relance la question[137]. Pour «mettre en valeur ce beau quartier»[138], un projet de dévestiture est alors élaboré et adopté en mars 1904. Comme celui de 1895, le plan prolonge les rues du Midi et de l'Union jusqu'au rivage où le quai, en projet depuis 1892, serait relié à celui de la Buanderie par un large pont; il prévoit aussi la poursuite du quai de l'Arabie jusqu'au lac et, surtout, l'établissement d'une voie parallèle à l'avenue Nestlé qu'un pont en biais raccorderait

Fig. 27 Vue générale de Vevey depuis le Mont-Pélerin en 1905 sur laquelle les nouvelles routes en Plan-Dessus, encore dépourvues de plantations et de constructions, dessinent un quadrillage régulier.

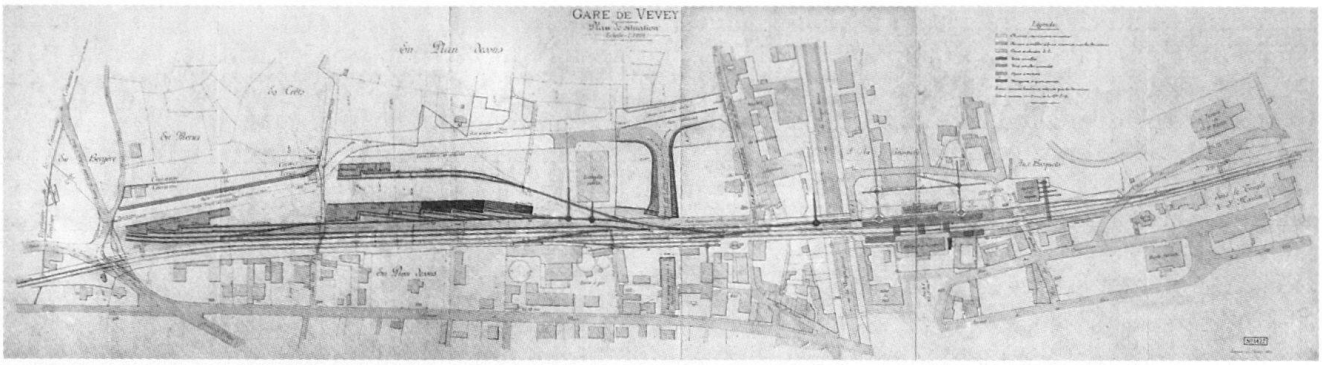

Fig. 28 *Gare de Vevey. Projet général d'aménagement avec installation de service de marchandises en Plan-Dessus. Plan de situation*, dressé par l'ingénieur A. Gautschi le 18 mai 1899. Au centre, le nouveau passage en sous-voie de la route des Entrepôts.

à la rue Louis Meyer. Une première étape, représentant 900 mètres de chaussée d'une largeur de 12 mètres, est réalisée en 1906; elle concerne la continuation des rues du Midi et de l'Union et l'établissement de l'avenue longitudinale, future avenue Ruchonnet, jusqu'au parc de l'Arabie[139]. Sur l'impulsion du conseiller communal et architecte Charles Gunthert, la Municipalité soumet, en 1906, au Conseil communal un règlement spécial des constructions car elle estime qu'il est essentiel «de donner à ce nouveau quartier de Plan-Dessous un aspect aussi esthétique que possible, en obtenant que les constructions soient édifiées d'une manière symétrique et à des distances déterminées d'avance»[140]. Or, le Conseil refuse le texte. L'absence de règlement spécifique explique certainement la présence, dans ce quartier *a priori* résidentiel, d'une importante imprimerie[141] dont les ateliers ont pu, dès 1906, se développer jusqu'à occuper une surface bâtie de 10 000 m^2.

2.5 Extension ferroviaire

Le tournant du siècle est le théâtre d'importants remaniements du domaine ferroviaire, conséquences de la création d'une gare de marchandises en Plan ainsi que de l'établissement de nouvelles lignes ferroviaires.

2.5.1 La gare de marchandises en Plan

Lors de l'établissement de la voie ferrée au début des années 1860, la Compagnie avait initialement décidé de placer la gare en Plan pour des raisons techniques et spatiales. L'emplacement de conciliation désigné en définitive offre peu de possibilités d'extension, le développement des voies comme celui du bâti étant limité au nord par le coteau de St-Martin et au sud par le bâtiment des voyageurs. Si bien qu'avec l'augmentation du trafic commercial – en 1875 déjà, une motion au Conseil communal demande que des démarches soient entreprises en faveur d'une gare de marchandises davantage en rapport avec les besoins du lieu[142] –, l'idée d'une gare de marchandises sur les terrains de Plan renaît au milieu des années 1890. A la fois proche de la gare des voyageurs et des centres de production de Plan-Dessus et des Bosquets, le lieu est idéalement situé et fait partie de Vevey depuis l'annexion intervenue en 1892. La concrétisation du projet de percement du tunnel du Simplon qui laisse présager un accroissement des échanges ainsi que le dynamisme dont ont fait preuve les autorités communales en décidant la création du réseau de routes en Plan-Dessus, persuadent la Compagnie du Jura-Simplon d'établir «une gare aux marchandises, non seulement en rapport avec l'importance commerciale de la place, mais en prévision de l'avenir»[143]. Une convention entre la Commune et la Compagnie, signée en 1897 et ratifiée en juin de l'année suivante[144], assure la réalisation du projet. Tablant sur le fait que cette gare «deviendra l'une des plus importante du réseau»[145] et favorisera la venue de nouvelles industries, la Commune cède gracieusement du terrain. Les nouvelles installations qui déploient leur faisceau de voies de la Veveyse au chemin Vert, nécessitent la fermeture du passage à niveau de la rue des Moulins qui est remplacé par le passage sous-voies de la route des Entrepôts, achevé fin 1900[146] (fig. 28). Elles entraînent aussi la substitution, en 1902, des deux viaducs ferroviaires et de la passerelle métallique franchissant la Veveyse, par un pont en maçonnerie de 23 mètres de large[147], qui accueille les voies ferrées mais aussi une route de 7,6 mètres de large, l'actuelle rue des Deux-Gares.

2.5.2 Nouvelles liaisons ferroviaires

L'ouverture de la ligne Lausanne-Berne par Palézieux et Oron en 1862 fait craindre, à juste titre, que Vevey, centre d'échanges depuis des

temps immémoriaux, ne soit marginalisée; un embranchement en direction de Vevey est bien inclus dans la concession, mais sa réalisation n'est pas obligatoire[148]. En 1872, la Municipalité fait le constat suivant:

«Depuis la création des chemins de fer, notre commerce est en souffrance, notre marché autrefois si considérable, n'est plus qu'un marché de consommation; le commerce d'échange que nous faisions entre le Pays d'Enhaut et l'extérieur s'est réparti entre Aigle et Romont. Le commerce des vins tend à se porter à la Côte et tous nous déplorons la position qui nous a été faite. Aussi à plusieurs reprises, notre population et nos autorités se sont-elles émues de cet état de choses et ont-elles cherché un moyen de récupérer notre ancienne prospérité commerciale.»[149]

A cette date, plusieurs études ont déjà été entreprises pour connecter directement Vevey au réseau desservant le nord de la Suisse; d'autres sont en cours. L'écueil principal réside dans la forte déclivité du terrain entre Vevey et la ligne de Berne, qui implique des investissements disproportionnés. En 1876, ce sont même les autorités communales qui, par l'entremise d'une commission composée de conseillers communaux, sollicitent et obtiennent une concession pour un chemin de fer Vevey-Palézieux[150]. Cependant, les pouvoirs publics ne rencontrent pas davantage de succès dans leur entreprise que l'initiative privée, puisqu'en 1878 le projet est abandonné[151].

A côté de la liaison avec la ligne de Berne, la ville cherche toujours à rétablir ses relations avec l'arrière-pays. Lorsqu'en 1888 apparaît l'idée d'un chemin de fer Vevey-Thoune, les autorités votent une subvention de 5000 francs pour les études préliminaires; trois ans plus tard, après que le projet eut obtenu la concession fédérale, elles acceptent d'engager la Commune à hauteur de 500 000 francs[152]; le financement échoue et la ligne échappe à Vevey, puisque c'est finalement le projet d'un chemin de fer Montreux-Zweisimmen – le futur MOB – qui est réalisé de 1900 à 1905[153]. Reliant deux hauts lieux du tourisme helvétique, cette ligne est davantage dédiée au trafic des passagers que ne l'aurait été celle des Veveysans qui s'inscrivait dans une logique commerciale de transports de marchandises, notamment bois, fromages et bétail en provenance de la Gruyère[154].

Le comité qui avait défendu le projet Vevey-Thoune s'intéresse ensuite à la construction d'un tramway Vevey-Chexbres qui emprunte la chaussée. Puis, face à la perspective de plus en plus concrète du percement du Simplon, ils étudient un nouveau tracé à écartement normal; en effet, «il est indispensable que le trafic de l'Italie avec Berne et Bâle par le Simplon, procure à [Vevey] quelques avantages et que les wagons internationaux circulent de Vevey à Chexbres et vice-versa, sans rompre charge et sans faire un long contour par Lausanne»[155]. Le projet obtient l'appui de la Compagnie du Jura-Simplon ainsi qu'une subvention de 500 000 francs de la Commune et de 280 000 francs de l'Etat[156]. La Compagnie est constituée le 3 juin 1899. La ligne, inaugurée le 1er mai 1904, n'a que 7 kilomètres de long, mais fait gagner plus d'une heure aux passagers en provenance de Fribourg et se rendant à Vevey[157].

A la suite de l'échec des projets veveysans en direction de l'Oberland bernois, on se préoccupe d'établir une jonction avec la ligne du MOB à Chamby; au même moment apparaît un projet de ligne Vevey–Châtel-St-Denis, d'où doit prochainement partir une voie en direction de la Gruyère et du Pays-d'Enhaut. Les deux objets, dont le tracé est commun jusqu'à Gilamont, sont présentés en même temps au Conseil communal qui accepte en juillet 1899 la participation financière de la Ville[158]. La fin de l'année «voit la constitution de deux compagnies indépendantes Vevey-Blonay-Chamby et Vevey–Châtel-St-Denis. Le choix définitif du tracé de la ligne de Châtel-St-Denis et les problèmes communs qu'il entraîne au niveau de la construction et de l'exploitation des deux chemins de fer régionaux incitent toutefois les entreprises à fusionner. Cette décision est d'autant plus facile à prendre que les deux conseils d'administration sont formés en majeure partie des mêmes per-

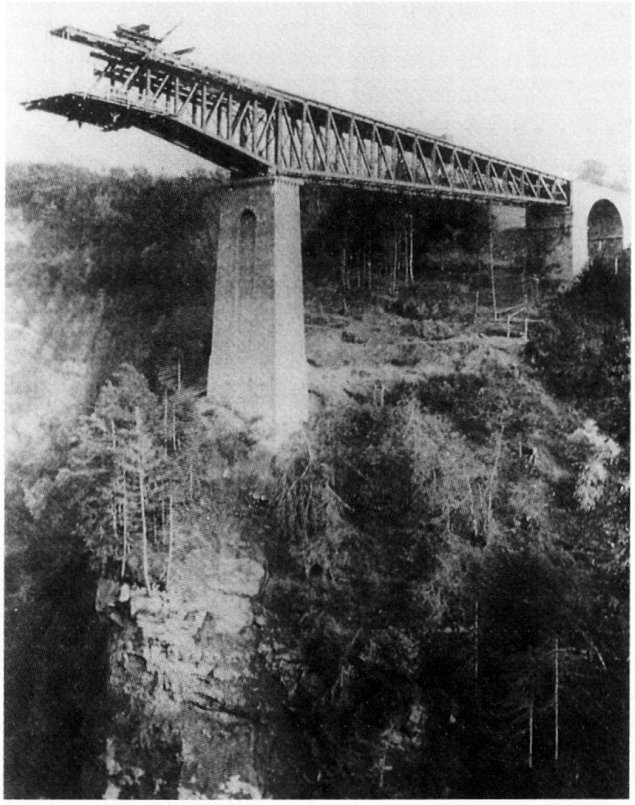

Fig. 29 Le pont de Fenil au moment du montage de la partie métallique fin 1903.

Fig. 30 Vevey vu du lac vers 1850, gravure d'A. Cuvellier. La plupart des bâtiments riverains sont précédés de terrasses qui s'avancent dans le lac.

sonnalités»[159]. La «Compagnie des chemins de fer électriques veveysans» voit le jour le 22 avril 1901[160]. Le Vevey-Chamby est inauguré le 29 septembre de l'année suivante[161]. La ligne Vevey–Châtel-St-Denis est mise en service fin mars 1904[162]. Celle-ci comprend un important viaduc métallique, le pont de Fenil, qui présentait la particularité d'être à la fois ferroviaire et routier. Franchissant les gorges de la Veveyse, il met en relation Chardonne et Jongny avec St-Légier et les hauts de Montreux qui jusqu'ici ne communiquaient qu'en passant par Vevey, car aucun pont n'existait alors entre cette ville et Châtel-St-Denis[163] (fig. 29).

2.5.3 Remaniements en gare de Vevey

Les bâtiments d'exploitation de la Compagnie des CEV (Compagnie des chemins de fer électriques veveysans) sont construits sur le terrain de la Guinguette que la Commune avait acquis en 1872 dans la perspective d'un agrandissement du domaine ferroviaire[164]. Le projet implique la démolition des hangars, souvent très vétustes, qui se trouvent entre la Veveyse et l'actuelle chaussée de la Guinguette. Le déménagement de la gare de marchandises en Plan en 1901 libère l'espace nécessaire à l'établissement de deux voies ainsi que deux quais supplémentaires pour le service des nouvelles lignes régionales. Ces installations élargissent considérablement l'emprise ferroviaire et entraînent la suppression du passage à niveau des Bosquets et de la passerelle métallique pour piétons qui avait été installée en 1890 pour pallier l'obstruction fréquente du passage à niveau par la manœuvre des trains de marchandises[165]. Ceux-ci sont remplacés en 1904–1905 par un passage piétonnier en sous-voies[166]. Au nord des voies ferrées, la rue des Bosquets est déviée en direction de la Veveyse; passant en tunnel sous les voies des CEV, elle rejoint un passage dénivelé de 9 mètres d'ouverture accolé au pont du chemin de fer, sur la rive droite de la Veveyse[167]. Ce dernier est achevé en 1904 au moment de l'ouverture à la circulation de la nouvelle avenue de Gilamont qui l'emprunte. Le remaniement de la gare s'achève par l'agrandissement du bâtiment des voyageurs opéré en 1907–1909[168] (fig. 77).

2.6 Extension sur le plan d'eau

De même que dans les autres localités lémaniques, les quais veveysans sont une création du XIXe siècle. La ligne d'un quai au-devant de la ville est fixée en 1838 déjà et sert de référence aux riverains qui édifient de nombreuses avancées dans le lac[169] (fig. 30). La réalisation de l'ouvrage, ainsi que celle d'un port au débouché de la place Orientale, actuelle rue Clara Haskil, fait partie du programme d'embellissement de Perdonnet, énoncé l'année suivante:

«Une fois le port édifié, on reconnaîtra la convenance d'ajouter, à sa grande utilité, un quai dans le genre de celui de Genève sur lequel on fera *trajeter* rapidement, sans obstacle et avec toute la facilité désirable, les marchandises dès le port à la place du Marché comme à la douane et vice-versa; lequel quai rendrait magnifique cette partie de la Ville, du côté du lac, aujourd'hui tant hideuse.»[170]

L'entreprise de domestication du rivage débute dans ces années-là, mais à l'autre extrémité du territoire, à la promenade du Rivage, et s'achève au tournant du siècle avec la construction du quai de Plan, actuel quai Ernest Ansermet[171]. En raison d'une topographie sous-lacustre en très forte déclivité à certains endroits, elle s'avère problématique; les ouvrages s'effondreront à plusieurs reprises. La suppression de la grève sur l'ensemble du rivage communal a pour conséquence la création d'établissements – bains et buanderie – qui, s'ils découlent de préoccupations hygiénistes caractéristiques de la seconde moitié du siècle, sont aussi destinés à suppléer l'inaccessibilité croissante du lac.

2.6.1 Les quais du Rivage et de la Buanderie

En 1840, au moment où J.-E. Couvreu débute la reconstruction du château de l'Aile en résidence de plaisance, il offre une somme de 10 000 francs à la Commune en faveur de l'édification d'un limnimètre et de l'établissement d'un quai devant la promenade de Derrière l'Aile, établie au début du XVIIIe siècle et baptisée promenade du Rivage suite à la donation Perdonnet[172]. Le quai dont la construction avait probablement déjà commencé s'étend non seulement devant la promenade, mais aussi à l'ouest de celle-ci, soit l'actuel quai Maria-Belgia, dénommé quai de la Buanderie jusqu'en 1910. Il est achevé en 1844[173].
Une grève naturelle servant de place d'entreposage et d'étendage le jouxte à l'ouest; un règlement d'utilisation de cet espace pour la lessive est rédigé en 1856 et des piquets d'étendage sont posés[174]. En 1860, en même temps que le baron Sina propose de financer un quai à l'extrémité orientale de la ville, le propriétaire riverain de cette grève offre d'entreprendre à ses frais l'achèvement de celui de la Buanderie jusqu'à la Veveyse. La Municipalité refuse, estimant «que le moment n'était pas opportun de supprimer par une construction sans doute fort intéressante et d'un bel aspect le seul emplacement qui reste sur [le] territoire pour les lessives, étendages, entrepôts au bord du lac, extraction de gravier, etc., toutes choses d'une utilité incontestable et qu'il faudrait préalablement remplacer d'une manière convenable et sûre»[175].
Dès la fin des années 1870, désireuse de disposer d'une large place de débarquement et d'entreposage des matériaux, la Commune entreprend quelques aménagements, notamment l'édification d'une jetée afin de provoquer des atterrissements[176]. Une dizaine d'années après le début des travaux, l'exécutif soumet un projet d'achèvement de la place d'une superficie de 3150 m² comprenant la construction du mur de quai; il laisse toutefois subsister pour les lessives une grève d'une cinquantaine de mètres de long du côté de l'embouchure, où des étendages sont installés en 1890[177].
Côté ville, l'accès à la promenade du Rivage et au débarcadère, installé en 1856–1857 sur un éperon à l'extrémité orientale de la promenade, est élargi en 1892 par empiétement sur le lac (fig. 31). La largeur du passage entre l'angle du château de l'Aile et le glacis de la Grande Place double. En 1899, le débarcadère est transposé plus à l'ouest et l'éperon remplacé par un rond-point[178].

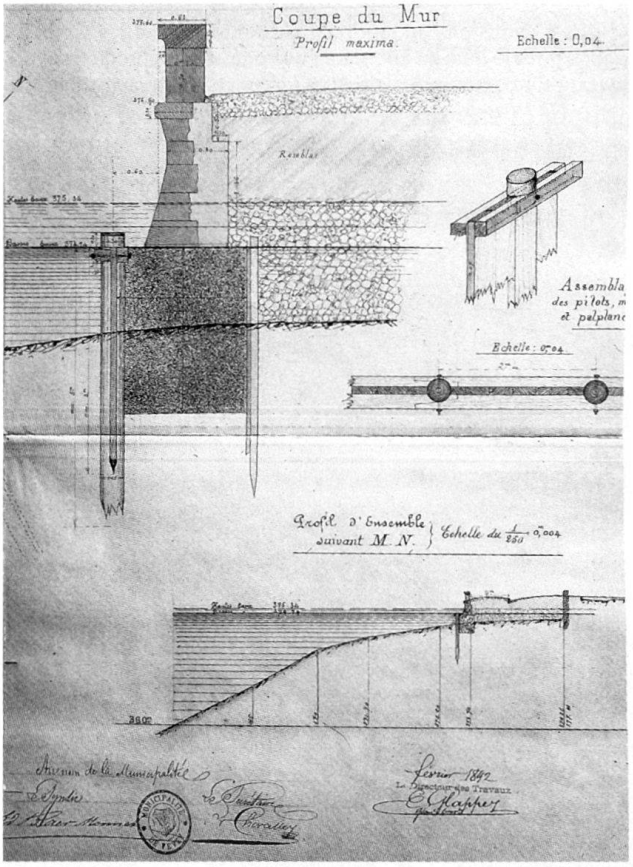

Fig. 31 *Projet de rélargissement de l'entrée de la promenade du Rivage*, dressé par l'inspecteur des travaux Emile Glappey en février 1892. Détails constructifs et profil d'ensemble.

2.6.2 Le grand quai

Le quai Sina
Premier tronçon de quai édifié en front de la ville ancienne, le quai Sina correspond à la partie orientale de l'actuel quai Perdonnet, de la rue Clara Haskil au rond-point d'Entre-Deux-Villes. En 1860, le baron Simon Sina, qui désire laisser à Vevey un souvenir des deux séjours qu'il y a effectué, décide de financer la construction d'un quai, «œuvre durable et d'une utilité générale»[179] qui, selon lui, «ajouterait un agrément nouveau et très sensible aux charmes dont jouit déjà [la] cité, et transformerait de la manière la plus avantageuse son aspect extérieur»[180]. Il fait chiffrer le coût de l'ouvrage et met à disposition de la Commune 35 000 francs, somme correspondant au devis le plus élevé. Le choix du tronçon oriental n'est pas un hasard; il s'inscrit dans le débat sur l'emplacement de la gare qui fait rage à ce moment-là:

> «J'ai fait ce choix non seulement parce que c'est la partie de la ville qui me paraît réclamer des embellissements de la manière la plus urgente, mais aussi parce que j'espère lui assurer ainsi une vie nouvelle, une circulation plus grande et atténuer l'effet fâcheux que pourrait avoir la construction du chemin de fer pour le commerce et les immeubles de la rue d'Italie.»[181]

Il assortit son offre de conditions, notamment en ce qui concerne l'emploi des terrains riverains; il prie «la Municipalité de veiller à ce qu'il ne s'éta-

blisse le long du Quai aucune place de dépôt, ni aucun établissement qui serait de nature à nuire à l'ensemble de la construction»[182]. Le Conseil communal accepte la donation en octobre 1860[183]. Le chantier d'un quai de 10 mètres de large, conformément au projet de l'architecte Ch. Nicati, démarre au printemps suivant[184]. Pour satisfaire les clauses de la donation, la Municipalité obtient des propriétaires bordiers l'engagement de ne pas élever de bâtiment important à moins de 6 mètres du mur intérieur du quai[185].

Le quai Perdonnet

Le quai Sina n'est pas encore achevé que la population émet le souhait qu'il soit prolongé. Ayant contacté les propriétaires intéressés pour voir dans quelle mesure ceux-ci contribueraient au financement de l'ouvrage[186] et rencontré un certain succès, les autorités soumettent en avril 1862 déjà le projet de prolongement du quai, sur une longueur d'environ 150 mètres jusqu'à la rue du Château[187]. L'ouvrage, dont le plan est établi par Louis Taverney[188], sera partiellement financé par des subventions et souscriptions publiques ainsi que par la vente du terrain gagné sur le lac entre le quai et les propriétés riveraines, soit une surface totale de 500 m². Le Conseil communal non seulement accepte le projet, mais demande encore que la Municipalité engage une démarche similaire avec les propriétaires de la section Grande Place/rue du Château[189]. La pose des enrochements débute immédiatement et le mur est édifié l'année suivante[190]. Parce que Perdonnet l'avait appelé de ses vœux et que sa donation avait pris en charge une partie des coûts, l'ouvrage est baptisé du nom du bienfaiteur de la ville[191], ceci en totale infraction avec l'interdiction d'utiliser des patronymes que ce dernier avait fixée lorsqu'il avait demandé le changement de tous les noms des rues!

Fig. 32 Le quai Perdonnet au droit de l'Hôtel des Trois Couronnes dont le mur de terrasse a été reconstruit et percé de baies à la suite de l'établissement du quai en 1864.

En 1864, sous la pression du public, la Municipalité propose de poursuivre le quai jusqu'à la place de l'Ancien-Port, soit sur une distance d'environ 350 mètres:

«Nous n'avons pas pu ignorer l'enchantement et les vœux du public pour le quai au lac, et loin de contester les précieux avantages qu'il compte en retirer, ni l'importance que cette entre-

Fig. 33 Le quai vu depuis la grève de La Tour-de-Peilz, vers 1892. L'Hôtel des Trois Couronnes à gauche, le Cercle des étrangers au centre et le Grand Hôtel du Lac à droite font face au lac.

prise peut avoir au point de vue de la prospérité générale de notre ville, la Municipalité a dû s'en émouvoir, considérer les efforts que d'autres administrations voisines font pour attirer le mouvement des voyageurs dans leurs Cercles et tout au moins chercher à se rendre compte de la portée des travaux à faire.»[192]

Pour financer l'entreprise dont le projet est dressé par l'entrepreneur L. Taverney, elle suggère de recourir à un emprunt auprès de la population[193]. Cette solution rencontre un accueil si favorable que dix jours après la lecture du préavis municipal, les souscriptions atteignent le montant de 74 000 francs, soit davantage que le devis initial de 65 000 francs[194]. Le projet est accepté et les travaux sont adjugés au printemps[195] (fig. 32). On établit un escalier, et peut-être un glacis, au bas de la rue du Léman afin de faciliter l'accès des bateaux au centre de la ville[196]; l'escalier est pourvu de «candélabres extra»[197] offerts par la Société d'éclairage par le gaz (fig. 33).

Au début des années 1870, des voix s'élèvent pour demander l'achèvement de l'ouvrage jusqu'à la Grande Place. La Municipalité charge un ingénieur – Emile Cuénod de Lausanne – plutôt qu'un architecte d'établir le plan, car ce tronçon, où des éboulements ont déjà eu lieu, présente davantage de difficultés techniques que les précédents, en raison de la forte déclivité du sol sous-lacustre. Plutôt que de recourir aux traditionnels enrochements, Cuénod propose un système, «employé avec succès pour un des quais de Paris, qui consiste à établir le mur de soutènement sur une fondation de pilotis. Deux rangées de pilotis espacés de 1 m 25 environ d'axe en axe sont reliés à leur partie supérieure par un chapeau ou traverse en bois destinée à recevoir une caisse en tôle ayant la largeur de la maçonnerie de la base du mur [...]. Le caisson en tôle rivée rendu parfaitement étanche par sa construction, sera rempli de béton hydraulique; c'est sur cette base que le mur du quai sera fondé et construit identiquement à celui du quai actuel (fig. 34).»[198] Le projet est soumis à l'approbation du Conseil communal en mars 1873.

Réalisé de 1874 à 1876, le quai est agrémenté d'un rond-point à son extrémité occidentale[199]. Un an à peine après son achèvement, le 11 mai 1877, par temps calme survient «un effondrement de la voie, suivi en fort peu de temps de la disparition dans la profondeur du lac de 108 mètres de ce nouveau quai dans la partie occidentale avec arbres, bancs et candélabres! Il n'est resté debout que 35 mètres de quai soudé à l'ancien à orient et une partie du mur faisant retour dès le rond-point détruit à la Grande Place.»[200]

On appelle par télégraphe des ingénieurs compétents; on mobilise les entrepreneurs et architectes membres du Conseil communal[201]; le Conseil administratif de Genève met gratuitement à disposition des plongeurs munis d'un «appareil scaphandre»[202]; il est décidé de pourvoir au plus pressé en déposant des enrochements, petits et grands, mélangés de grandes fascines. Des experts effectuent des sondages afin de déterminer les causes exactes de la catastrophe. «L'effondrement a suivi deux phases: la première dans laquelle le remblai a glissé seul, en couchant et en cassant les pilotis, puis un glissement profond, pendant lequel le sol sous-lacustre s'est déplacé aussi en déga-

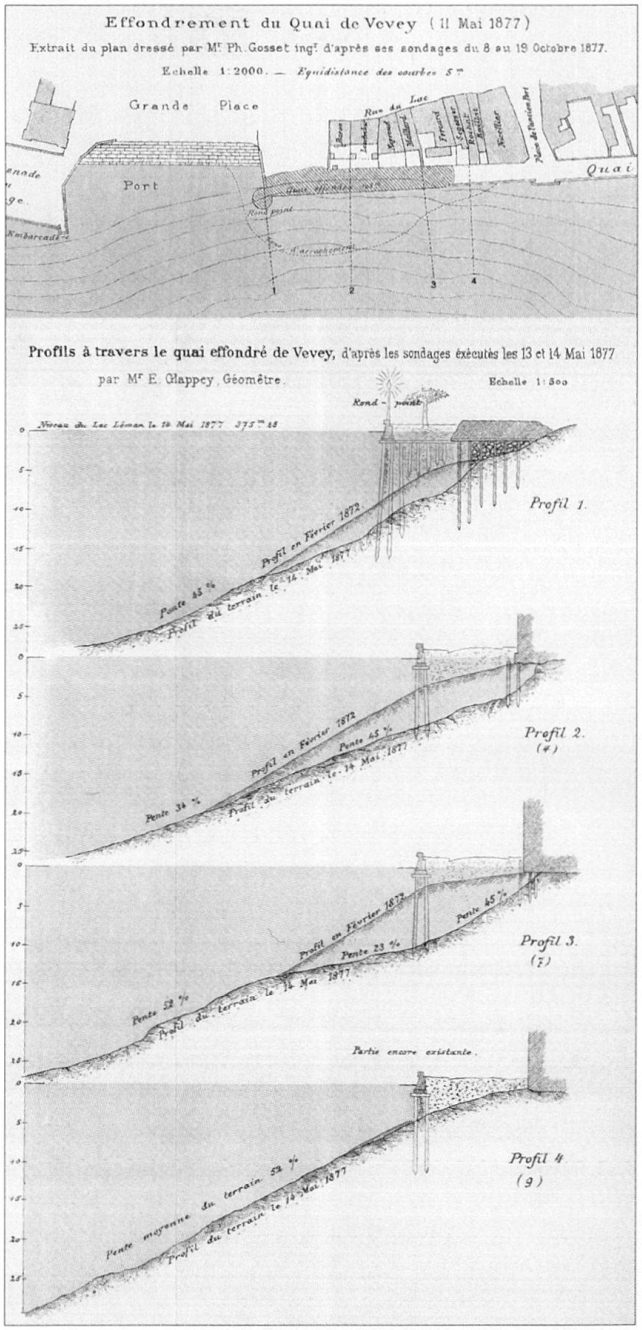

Fig. 34 Plan et profils du quai établis respectivement par Ph. Gosset et E. Glappey à la suite de son effondrement. Les coupes montrent le système de pilotis employé; elles témoignent aussi de l'ampleur du glissement de terrain.

Fig. 35 Le nouveau quai Perdonnet en 1934, peu avant l'achèvement des travaux.

geant les pointes des pilotis précédemment cassés. On s'explique facilement ce glissement subséquent du terrain profond. Au moment du glissement du remblai, les pilotis tout en se cassant en partie, firent effet de levier sur le terrain d'aval. Ils le désagrégèrent, le déplacèrent même. Puis le sol d'amont qui n'était plus retenu, glissa à son tour, en poussant devant lui les culots des pilotis [...]. Sans pilotis, la construction seule aurait pu s'effondrer, mais elle n'aurait pas entraîné une partie du terrain de la berge sous-lacustre.»[203]
Alors que dès juillet, certains demandent l'élaboration d'études de reconstruction «pour ne pas laisser cette belle œuvre inachevée»[204], il faudra attendre près d'un demi-siècle pour que celle-ci soit effective. Les projets et les expertises se succèdent jusqu'en 1932[205], date à laquelle l'entreprise est finalement décidée. Construit sur les plans de la firme Zschokke, modifiés par l'entreprise Losinger, le nouvel ouvrage est un «véritable pont enjambant le fameux ravin comme un viaduc d'autoroute le ferait pour rejoindre les deux flancs d'une vallée. Vingt-deux piles, plongeant parfois leurs fondations jusqu'à une quinzaine de mètres dans le sol et à plus de 35 mètres en dessous du niveau des basses eaux du lac, [...] supportent le tablier du quai.»[206] Le chantier provoque l'effondrement, le 22 mars 1933, du tronçon oriental du quai, vestige de l'ouvrage de 1877; «avec lui étaient engloutis les platanes et les bancs, des matériaux et des machines de l'entreprise Losinger, le transformateur électrique dont la noyade provoqua l'obscurcissement de la plus grande partie de la ville pendant une demi-heure»[207]. Malgré cet accident qui entraîne des travaux supplémentaires, le quai est inauguré en octobre 1934 (fig. 35).

La réglementation des constructions
Les restrictions de construction que le baron Sina avait posées comme condition de sa donation ne s'étendent pas à l'ensemble du quai car, les propriétaires bordiers ayant contribué financièrement à l'édification des tronçons ultérieurs, aucune servitude n'avait pu leur être imposée. En 1885, un projet de maison de rapport de trois étages à l'angle avec la rue de l'Hôtel de Ville, déposé par Schnetzler, met à jour cette lacune. La Municipalité ne peut que déplorer cette opération, «qui sera d'un effet peu gracieux et des moins esthétiques pour le public qui affectionne spécialement le quai comme but de promenade»[208]. La Société de développement tente de convaincre le maître de l'ouvrage de ne pas élever son immeuble sur l'alignement même du quai, «ce qui déparerait toute cette partie du rivage en rompant la ligne si pittoresque des terrasses verdoyantes qui en font le charme»[209]. En contrepartie d'une indemnité, jugée exorbitante, de 12 000 francs, Schnetzler consent finalement à reculer sa façade de 3,6 mètres. Convaincue qu'il faut conserver le charme particulier du front de quai, la Municipalité convoque l'ensemble des propriétaires concernés pour leur soumettre un projet de convention «par laquelle ils s'engageraient eux et leurs descendants à ne pas élever de bâtiments plus haut qu'un rez-de-chaussée sur une zone de 3 m 60 de largeur mesure prise dès la limite du quai»[210] (fig. 36). Vingt-quatre des trente-sept propriétaires répondent à l'appel et acceptent la proposition municipale à condition que Schnetzler y souscrive également[211]. Ce dernier, face à la réaction des autres riverains, accepte de reculer la façade de son bâtiment à partir du rez-de-chaussée contre une indemnité réduite de 6000 francs[212]. Cette tentative de réglementation échoue pourtant faute d'avoir obtenu l'assentiment de toutes les personnes concernées, condition que le Conseil communal avait mise à la ratification du texte[213].
D'autres immeubles s'implantent ensuite en front de quai, comme en 1887, le Cercle des étrangers

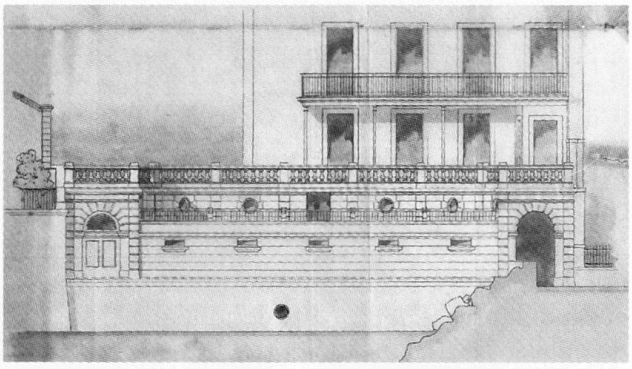

Fig. 36 Projet de terrasse architecturée sur deux niveaux par Henri Lavanchy pour Cometti. Réalisée en 1887 à l'extrémité occidentale du quai, au droit du No 43 de la rue du Lac, agrémentée vers 1900 de deux pavillons alpino-mauresques, cette construction offre un bon exemple du type d'édifices que les autorités souhaitent voir s'implanter le long du quai.

dont la Municipalité accepte le projet tout en regrettant qu'un jardin terrasse ne soit pas prévu[214]. En 1891, la convention régissant les constructions sur le quai Sina est même remise en question. Le Conseil communal demande que soit allégée «la servitude de non bâtir qui déprécie les immeubles qui bordent le quai Sina»[215]. A l'examen de la convention de 1861, il s'avère que l'unique contrainte consiste en l'approbation obligatoire des plans par la Municipalité[216]. Si bien qu'en 1895, celle-ci autorise, sans état d'âme, la construction en limite de quai d'un immeuble de gabarit urbain abritant non seulement des logements mais encore des bains et une buanderie, impliquant l'installation d'une machine à vapeur et par conséquent une cheminée, dont la fumée provoquera d'ailleurs de nombreuses plaintes, notamment des hôtels voisins[217] (fig. 37). Deux ans plus tard, le projet d'agrandissement de la fabrique de cigares Ermatinger à la rue du Lac va provoquer de nombreuses réactions, qui sont significatives des divergences d'intérêt entre les milieux industriels et touristiques, comme en témoigne la lettre d'opposition de la Société des hôteliers:

«Les quais sont un des plus grands attraits de notre ville pour les étrangers; le panorama superbe, la proximité du lac, l'ombrage des platanes, la propreté des maisons qui les bordent sont autant de motifs pour en faire la promenade favorite [...]. Or nous craignons sérieusement que la nouvelle construction annoncée ne porte un caractère nuisible à l'aspect général, aussi bien par sa cheminée et la suie qui en résultera, que par les odeurs qui se répandront dans les environs et par la circulation de tout un personnel qui, s'il a notre sympathie, n'a pas toujours celle de nos étrangers. Nous avons déjà regretté qu'un règlement spécial ne soit pas intervenu précédemment pour les nouvelles constructions des quais. Un très grand nombre de nos visiteurs arrivent ici par les bateaux et il est de toute importance que leurs premières impressions n'en soient pas désagréables.»[218]

La Municipalité soutient les opposants qui sont toutefois déboutés par le Conseil d'Etat en octobre 1897 sous prétexte que leurs motifs sont insuffisants[219]. Le projet est réalisé et la fabrique exploitée jusqu'en 1925 (fig. 7). Ce n'est qu'en 1949 qu'est approuvé «un règlement spécial pour le quai Perdonnet, interdisant sur une profondeur de 25 mètres toutes installations bruyantes ou malodorantes, ou susceptibles de gêner la circulation des véhicules. De plus, un plan d'extension cantonal de septembre 1947 imposait déjà un retrait important aux constructions principales, n'autorisant en bordure de quai que des bâtisses de faible hauteur ou interdisant même tout bâtiment, de quelque importance qu'il fût.»[220]

L'élargissement

«Le quai n'a pas l'ampleur voulue; il suffit pour s'en convaincre de s'y promener pendant les belles soirées de l'automne lorsqu'une foule compacte circule sur ce trottoir étroit.»[221]

Fig. 37 Vue des quais après leur rélargissement. En dépit des volontés du baron Sina, des immeubles ont été édifiés en limite de la voirie, notamment celui de droite, quai Perdonnet No 5, qui abrite des bains et une buanderie.

En 1903, la Municipalité obtient par conséquent l'accord de principe du Conseil communal pour élargir le quai entre la place d'Entre-Deux-Villes et la rue du Léman, celui-ci passerait de 11 à 17 mètres. Cette opération inclut le raccordement au quai que la Commune de La Tour-de-Peilz est en train d'établir entre l'Oyonne et le château[222]; elle englobe aussi, à partir de 1905, «la construction d'un rond-point avec candélabre décoratif à placer Entre-Deux-Villes»[223], pour lequel Carl Théodore Melchers offre une importante somme d'argent. En novembre 1906, la Municipalité soumet au Conseil communal les projets de pont sur l'Oyonne et d'un rond-point de 32 mètres de circonférence; surélevé afin de permettre aux promeneurs d'embrasser la vue sur l'ensemble des quais et sur le lac, ce dernier est inauguré en mai 1909[224].

A la suite d'un concours qui laisse le choix aux candidats entre «un quai en terre derrière empierrement jeté par barquées de Meillerie, selon le type adopté couramment au bord du lac [et] une plateforme en béton armé reposant sur une rangée de pilotis couronnée par un sommier poitrail»[225], le rélargissement du quai Sina est entrepris en 1910–1911 selon le second système développé par les ingénieurs lausannois Paris et Berthod[226]. Des cuves à arbres permettent de planter une seconde rangée de platanes; une estacade, soit une rotonde avec deux glacis d'abordage latéraux au droit du débarcadère de Vevey-La Tour, remplace le perré supprimé au moment de la construction du rond-point Melchers. Au moment où s'achèvent les travaux au quai Sina débute l'élargissement du quai Perdonnet selon un système constructif similaire dû à l'ingénieur Constant Butticaz, qui met en œuvre du béton armé Hennebique[227] alors que, pour le précédent, les ingénieurs avaient eu recours au procédé Brazzola. Terminé en 1912, l'ouvrage est enrichi deux ans plus tard d'un glacis au bas de la rue du Léman[228] (fig. 38).

2.6.3 Le quai de Plan

Dernier en date, le quai de Plan, actuel quai Ernest Ansermet, avait été amorcé à l'ouest sur une centaine de mètres probablement à partir de la construction du débarcadère du Grand Hôtel en 1868. Le 19 février 1892, le jour même de la ratification par le Grand Conseil du rattachement du quartier de Plan à Vevey, la Société de développement fait savoir à la Commune qu'elle dispose d'une certaine somme pour poursuivre le quai; un

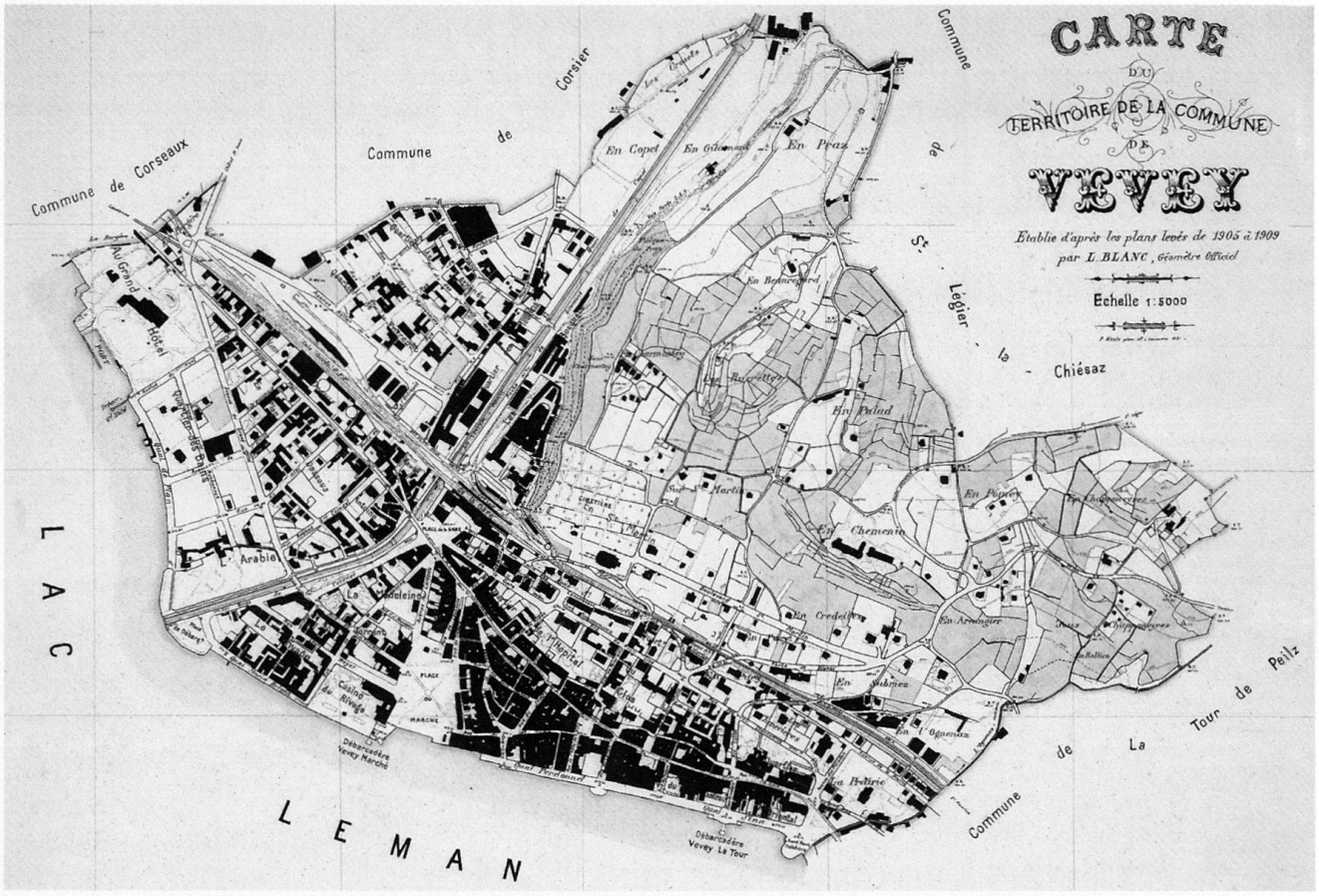

Fig. 38 *Carte du territoire de la Commune de Vevey. Etablie d'après les plans levés de 1905 à 1909 par L. Blanc, Géomètre Officiel.* Probablement conçu vers 1912, ce plan montre les nouveaux aménagements du rivage aux quais Perdonnet et Sina.

tronçon d'une cinquantaine de mètres est aussitôt établi[229]. L'année suivante, elle propose de reconduire l'opération. Or, dans le secteur oriental, la pratique de la construction par étapes se heurte à la nécessité de consolider à chaque fois l'extrémité par des ouvrages coûteux. On décide par conséquent de réaliser le solde d'un seul coup en profitant des basses eaux de 1896 et de réunir d'ici là la somme nécessaire[230].
A cette date, malgré l'importance des souscriptions , les finances communales ne permettent pas la réalisation de l'ensemble de l'ouvrage. Les autorités choisissent d'établir mur et chaussée jusqu'à l'embouchure de la Monneresse rive droite et de renvoyer le tronçon au droit du parc de l'Arabie et le franchissement de la Veveyse à une date indéterminée[231]. Les travaux débutent, mais jouent de malchance, car dans la nuit du 14 au 15 décembre 1896, le mur d'effondre sur une distance d'environ 35 mètres[232]; il est immédiatement reconstruit. 1908 voit l'aménagement de la place de dépôt de l'Arabie à l'extrémité orientale du quai[233] (fig. 39). Quant à la traversée de la Veveyse, les projets se multiplient sans que le pont-route de 15 mètres de large ne voie jamais le jour; dès 1897, une passerelle de bois est établie, remplacée ensuite à plusieurs reprises[234].

2.6.4 La buanderie

En 1860, La Municipalité avait refusé la poursuite du quai de la Buanderie, arguant qu'elle entendait conserver le seul emplacement qui restait pour les lessives et les étendages[235]. Aucune buanderie n'existe à ce moment-là bien que Perdonnet l'ait appelée de ses vœux en 1839 déjà:

«Exprimant ici le désir qu'il devienne un jour possible de désigner pour le lavage à grande eau du linge des lessives un autre lieu que celui dit Derrière l'Aile: nouvel emplacement sur lequel, ou, dans la proximité duquel, la Ville, ou, de préférence, l'industrie particulière construirait un vaste bâtiment proportionné aux besoins de la population, offrant des buanderies, des séchoirs, des étendages, des chambres de repassage et de pliage de linge etc., etc.»[236]

L'idée de créer une telle installation à l'actuelle rue du Léman, à la place des boucheries qui doivent être déplacées, est évoquée pour la première fois en 1852[237], puis refait surface dix ans plus tard à la suite de l'édification d'un nouvel abattoir à la rue des Bosquets. En 1863, la Municipalité commande aux architectes Nicati et Burnat un projet de buanderie et de bains publics[238] sur le modèle de l'établissement ouvert à Lausanne en 1854, qui rencontre un franc succès[239]. Puis en 1865, estimant «qu'il résulte de la création des quais sur le lac une gêne pour le public dans l'industrie des

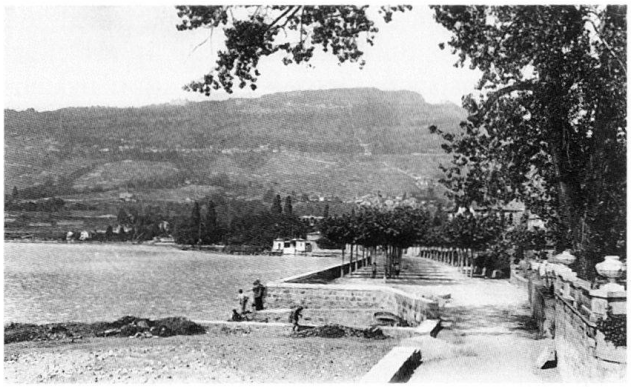

Fig. 39 Le quai Ansermet vers 1910. Au premier plan, la place de débarquement de l'Arabie. On distingue à l'arrière-plan l'établissement de bains au lac.

lessives, objet de nécessité pour tous les ménages, et qu'il appartient aux autorités communales d'obvier à de si sérieux inconvénients»[240], elle décide de concéder le terrain à qui élèverait une buanderie et lance un appel d'offre dans les journaux de Vevey et Lausanne, ainsi que dans le *Journal de Genève* et le *Bund*, qui reste sans écho, si bien qu'elle renonce au projet[241].
A la fin des années 1870, le sujet revêt une importance accrue, une place de débarquement devant être réalisée à l'est de l'embouchure de la Veveyse, sur la grève traditionnellement réservée aux blanchisseuses. En 1877, après avoir visité des établissements similaires, un comité des bains, réunissant des notables veveysans, publie un rapport qui dresse un état de la question:

«Voici donc une ville bâtie le long d'un lac dont les eaux ont, au plus haut degré, toutes les qualités requises pour les bains et les lavages, et dont la population serait absolument privée de la faculté d'utiliser ces eaux! [...]
Dans les familles où une cuisine et une chambre, souvent même une seule chambre, constituent tout l'appartement, où père, mère et enfants vivent ensemble à l'étroit, dans la gêne, combien de difficultés la femme ne trouve-t-elle pas pour laver le linge de sa famille; par suite, souvent, que de retard, d'accumulation de linge sale, ou de malpropreté? Combien de peines et de dépenses pour monter l'eau, pour la chauffer avec du bois fort cher! Que d'inconvénients résultant de la présence de ce linge dégouttant sur le plancher, s'y séchant mal et entretenant une humidité froide, préjudiciable à la santé des enfants et même à celle des parents! Puis, nouveaux frais et nouvelles difficultés quand il s'agit de repasser.»[242]

Implanté au bord du lac, l'établissement que le Comité se propose de construire comprendrait d'un côté 58 stalles de lavage, des essoreuses, des séchoirs ainsi qu'un espace réservé au repassage, de l'autre, 8 cabinets de bains et une piscine de 77 m^2. Sollicitée, la Municipalité décide d'octroyer un subside annuel à l'entreprise[243]. En 1878, Léon Dutoit lègue à la Ville un terrain situé Derrière l'Aile à affecter expressément à un tel établissement. Le projet se concrétise, mais selon d'autres modalités; ce sont les appareilleurs veveysans

Trauppel et Staenz, au bénéfice d'un droit de superficie d'une durée de trente ans, qui se chargent de la construction et de l'exploitation. Ils s'engagent à proposer au minimum 7 baignoires et 24 places à laver et à «faire l'essai d'une piscine d'environ vingt mètres cubes»[244]. Le projet définitif est en fin de compte moins ambitieux que celui du Comité, particulièrement en ce qui concerne la partie buanderie. L'ouverture a lieu le 1er mars 1881. Objet de nombreuses discussions et négociations, la piscine ne sera jamais construite[245]. En 1909, au terme de la convention, la Commune rachète les installations et reprend l'exploitation[246]. Rendu inutile par la généralisation des chambres à lessive dans les immeubles, l'établissement ferme en 1940[247] (fig. 40).

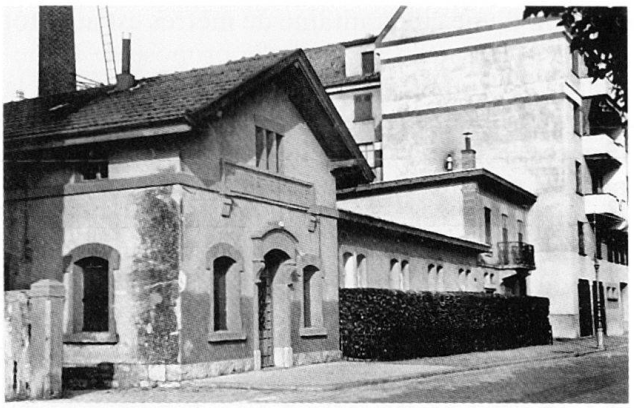

Fig. 40 La buanderie et les bains publics sur le quai Maria-Belgia en 1942.

2.6.5 Les bains au lac

En 1862, des bains publics sont édifiés à Entre-Deux-Villes sur le territoire de La Tour-de-Peilz par la Société des Bains du Lac à Vevey, fondée à l'initiative de personnalités veveysannes[248]. Il s'agit alors d'un bâtiment de bois cantonné de palissades s'avançant dans le lac pour protéger les baigneurs des regards des promeneurs; hommes et femmes le fréquentent à des horaires différenciés[249]. Par ailleurs, le Grand Hôtel possède, probablement dès l'origine, son propre pavillon de bain ouvert au public[250].

En 1877, Vevey rachète l'établissement d'Entre-Deux-Villes, la Société des Bains étant au bord de la faillite[251]. La vétusté des installations suscite de continuelles critiques. On hésite cependant à entreprendre des réparations d'envergure car on n'a pas perdu de vue l'intention qu'avaient eue les initiateurs de la buanderie de lui adjoindre un établissement de bains. Un projet existe en 1883, mais son coût fait reculer les autorités[252]. Finalement, la Municipalité commande en 1888 deux plans à l'architecte Convert, l'un pour la restauration des bains d'Entre-Deux-Villes, l'autre pour un nouvel établissement à édifier au droit du quai de la Buanderie[253]. Les deux objets sont soumis au Conseil communal en avril 1889. Entièrement construits sur la grève, les nouveaux bains, d'une capacité de 30 cabines, seraient doubles et séparés au milieu par un mur de béton «supportant un lambrissage assez élevé pour intercepter toute communication»[254]. L'exécution du projet est acceptée avant d'être renvoyée à l'année suivante[255]. En février 1890 intervient un nouvel ajournement en raison principalement de doutes sur la qualité de l'eau, vu la proximité de la manufacture de cigares Ormond[256]; on remet aussi en cause l'emplacement choisi dominé par la place de débarquement: «les ouvriers et bateliers auraient été un voisinage gênant et fort incommode pour Mesdames les baigneuses»[257].

L'annexion du bas de Corsier offre de nouvelles possibilités. Au cours de l'année 1895, plusieurs sites, le long du futur quai de Plan, sont envisagés avant que la Municipalité ne se détermine pour la portion de grève immédiatement à l'ouest de l'embouchure de la rivière, «seul emplacement convenable pas trop éloigné du centre de la ville»[258]. Implanté sur la terre ferme, l'établissement comporterait une aile pour les femmes avec 29 cabines ainsi que des bancs abrités, et une autre s'avançant davantage dans le lac pour les hommes comprenant 33 cabines et une longue galerie couverte. Devant chaque partie est prévu un vaste bassin cimenté présentant une certaine déclivité.

A peine le préavis déposé, la Municipalité prend connaissance de l'analyse géologique du site commandée au professeur Hans Schardt; celle-ci conclut qu'en raison des alluvions transportées par la Veveyse, des bains construits à cet endroit s'ensableraient et induiraient un accroissement de la pente déjà fort importante du talus sous-lacustre[259]. On se met alors à la recherche d'un autre lieu, pour retenir en février 1896 l'extrémité de la partie déjà construite du quai de Plan, emplacement certes éloigné de la ville mais facilement accessible en tramway[260].

Le plan de Convert est modifié dans le sens d'une symétrie accrue pour l'adapter au nouveau site (fig. 41). Les propriétaires voisins conduits par l'architecte H. Lavanchy s'opposent à l'octroi de la concession de grève, exigeant une construction moins élevée, d'un seul niveau coiffé d'une toiture plate et dont «la façade nord soit mieux étudiée comme architecture»[261]. Lavanchy produit une alternative au projet municipal. Des experts sont mandatés par les deux parties[262]. Des négociations s'ensuivent qui aboutissent à une réduction de l'élévation du bâtiment, dont la façade nord est

redessinée par H. Schobinger afin de lui donner «le vrai caractère architectural qui lui convient vu ses faibles dimensions en hauteur»[263] (fig. 54).

2.6.6 La lancinante question du port

La grève au bas de la Grande Place a de tout temps servi de lieu de débarquement des marchandises, sans pour autant que soit aménagé un port fermé. Sous le régime bernois, de même qu'au début du XIXe siècle, la question est souvent évoquée, mais les risques dus à la très forte pente du sol sous-lacustre empêchent la réalisation de l'ouvrage[264]. En 1824, suite à une pétition des milieux commerçants, les autorités lancent un concours. Parmi les dix propositions rendues, une seule installe le port ailleurs qu'au bas de la Grande Place, du côté oriental de la ville[265]. Des ingénieurs hautement qualifiés – Surville «ingénieur distingué des ponts et chaussées de France»[266] en 1825, Guillaume-Henri Dufour en 1827 – fournissent ensuite des projets. En 1839, Perdonnet souhaite l'édification d'un port à la hauteur de la place Orientale, ouvrage, déclare-t-il, «indispensable aux intérêts et j'ose dire à l'honneur de la Ville, qui est presque la seule, de la rive Vaudoise, qui en soit privée»[267]. Les autorités prennent l'avis de nombreux ingénieurs et se renseignent sur les nouveaux procédés techniques, pourtant aucun projet concret ne voit le jour avant 1889[268].

C'est à la suite d'une motion en Conseil communal que l'inspecteur des travaux Glappey élabore un avant-projet de port à l'est de la ville, entre l'Oyonne et l'îlot du débarcadère de Vevey-La Tour, sur lequel viendrait s'appuyer la digue fermant le bassin portuaire[269] (fig. 42). Les propositions antérieures concernaient l'établissement d'un port commercial et, dans cette perspective, le bas de la Grande Place s'imposait. Mais la venue du chemin de fer ayant entraîné le déclin du transport lacustre, il s'agit à ce moment-là de créer un port d'agrément et de refuge qui «pourrait aisément abriter plusieurs vapeurs, en même temps que de nombreuses embarcations. Il serait d'autant plus utile que dans le haut lac, dès Ouchy à Meillerie, il ne se trouve aucun abri offrant aux grands vapeurs un asile sûr. La Compagnie de navigation y abriterait ses bateaux et Vevey serait sans doute mieux desservie que jusqu'ici. Les yachts et les chaloupes de plaisance s'arrêteraient aussi plus volontiers à Vevey, ce qui amènerait un certain mouvement dont notre commerce serait le premier à profiter.»[270]

A l'issue des discussions qui ont lieu au cours du premier semestre de l'année 1891, le principe du port est admis. Toutefois en raison de la probable annexion d'une partie de Corsier dont on ne sait encore dans quelle mesure elle affectera les finances communales, l'exécution est reportée[271]. Au tournant du siècle, deux interventions successives de la commission de gestion, relayées par une pétition munie de 408 signatures et accompagnée d'un projet établi par l'entrepreneur Lindenmeyer, relancent le débat[272]. En mars 1903, la Municipalité, dans un préavis qui fait l'historique de la question, suggère de renoncer à cet aménagement dont l'utilité n'est pas prouvée:

> «Les nombreux projets présentés depuis un siècle l'ont été sans ardeur et sans courage; ils sont entourés d'une certaine mollesse qui doit résulter évidemment de la position extrêmement défavorable de la rive du lac, rive qui est exposée à tous vents [...]. La Municipalité ne croît pas que la création d'un port donnera à la partie orientale de la Ville, comme le disent les pétitionnaires une animation particulière, tant au point de vue commercial qu'au point de vue sportif.»[273]

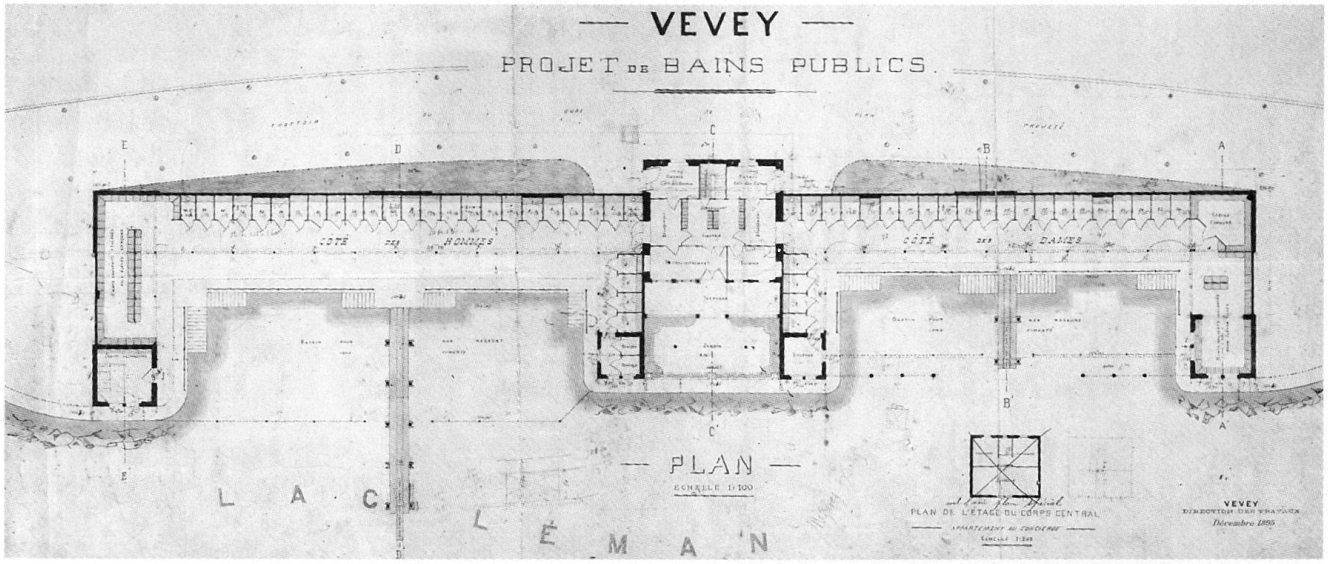

Fig. 41 *Projet de bains publics*, plan dressé en janvier 1895 par la Direction des travaux de la Commune.

A une voix de majorité, le Conseil communal suit son exécutif. Alors que l'on croyait l'idée du port définitivement enterrée, elle revient sur le devant de la scène en 1907 dans le cadre des études de rélargissement du quai Sina et de construction du rond-point Melchers. S'appuyant sur l'îlot du débarcadère, la jetée déterminerait un bassin d'une «surface de 3200 mètres, très suffisante pour les besoins de la navigation de commerce et de plaisance»[274], alors qu'en 1889, il mesurait 13 000 m² et en 1903 7000 m². Le Conseil communal juge d'ailleurs le bassin projeté trop restreint pour l'amarrage des yachts et demande de nouvelles études. Les autorités se tournent alors à nouveau vers la Grande Place où l'ingénieur Constant Butticaz établit un plan de port dans le cadre d'une étude de reconstruction du quai effondré[275]; celui-ci est soumis à Conrad Zschokke, qui à son tour fait parvenir une proposition de port-abri à cet emplacement, dont la jetée serait construite au moyen de pilotis supportant les caissons en béton armé[276]. C'est en 1932 qu'est enfin trouvée «la solution technique et financière qui doit permettre la réalisation de cette œuvre importante, si nécessaire au développement économique et touristique»[277] de la ville. Il s'agit d'occuper des chômeurs et d'édifier «un port-abri pour embarcations de plaisance, un port restreint, pittoresque, à la ligne agréable, qui redonne de la vie, de l'entrain, de la joie [aux] quais trop souvent déserts et froids»[278]. D'une surface de 6800 m², il sera implanté entre le rond-point et le débarcadère orien-

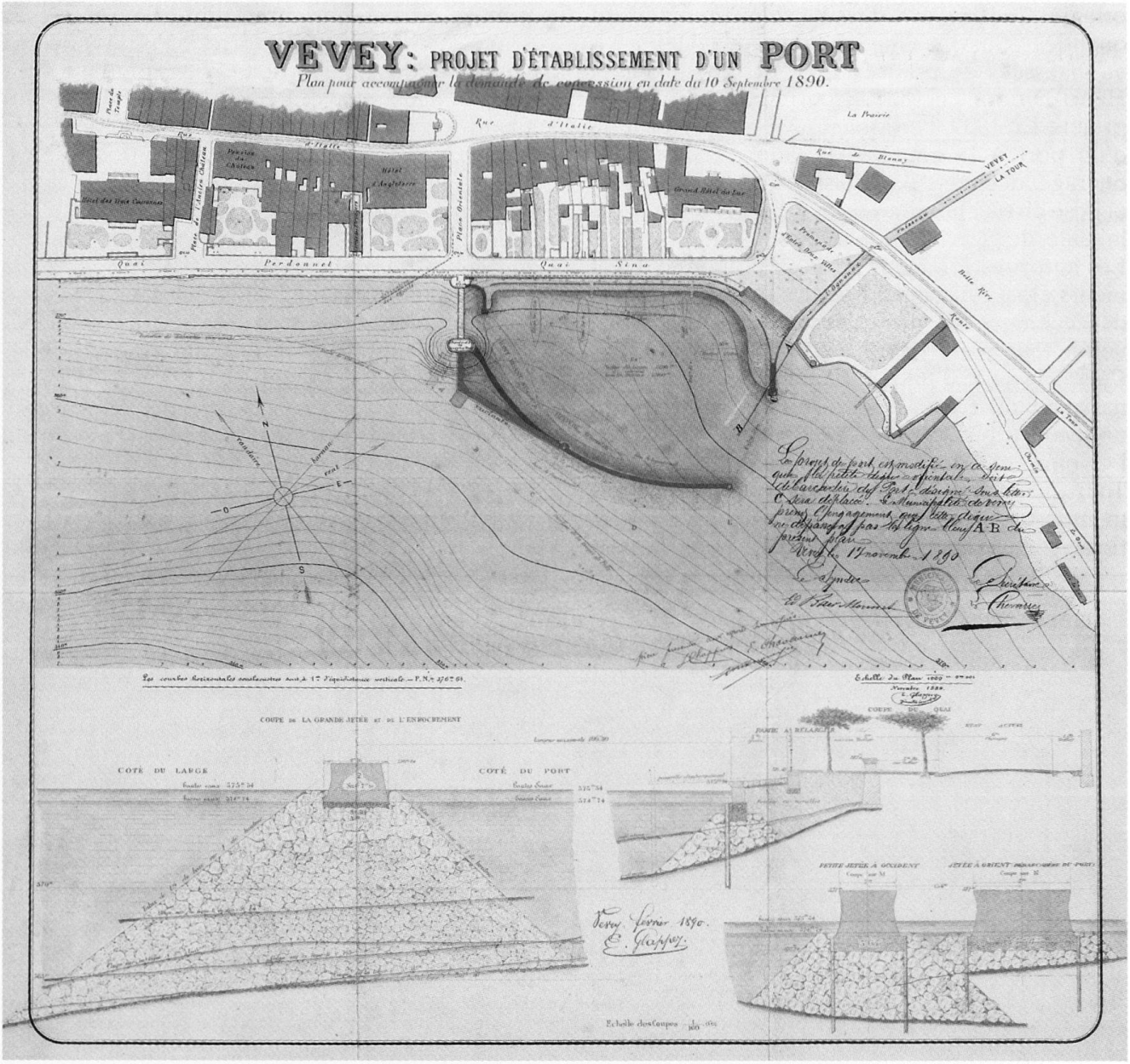

Fig. 42 *Vevey: Projet d'établissement d'un port* par Emile Glappey, novembre 1889.

tal qui sera prolongé. La jetée d'une longueur de 95 mètres, comprend cinq piles distantes de 21 mètres sur lesquelles reposeront des caissons évidés de béton armé, remplis d'eau et de gravier une fois en place. Les autorités se soucient de l'esthétique de l'ouvrage et prennent quelques avis dont celui du peintre Ernest Biéler qui se déclare «chaud partisan d'une création qui romprait la monotonie du quai»[279]. Le projet est accepté à l'unanimité le 1er avril 1932. Le chantier mené par l'entreprise Losinger débute en mai 1933; l'inauguration a lieu en novembre de la même année.

2.7 Le logement social

Une première et pendant trois quarts de siècle unique initiative en faveur du logement ouvrier voit le jour en 1865 avec la constitution de la Société philanthropique immobilière. Fondée par des notables veveysans, celle-ci «se propose, par l'achat de terrain, la construction de maisons, l'achat et la réparation d'anciens bâtiments, de procurer aux familles d'artisans et aux ouvriers, des logements suffisants, propres et salubres à un prix modéré»[280]. Elle réunit rapidement par souscription d'actions le capital nécessaire à son démarrage; la Commune met en outre à sa disposition un montant de 10 000 francs légué dans ce but par l'ancien syndic Frédéric Couvreu[281]. Par contre, les initiateurs rencontrent des difficultés dans leur recherche d'un terrain car les Veveysans «entrevoyaient avec terreur le voisinage de pareilles maisons. A les entendre, elles deviendraient des nids de désordre; on n'y verrait que sales loques pendues aux fenêtres; elles attireraient les pauvres de tous les environs, etc. On chercha à reléguer ces constructions hors de la commune, contrairement à l'avis du comité, attendu qu'il est essentiel que l'ouvrier qui travaille en chambre ne gaspille pas son temps en courses, et puisse facilement chercher de l'ouvrage et se procurer à proximité ses provisions de ménage.»[282]
Finalement un des membres fondateurs, J.-E. Couvreu-Micheli, vend une parcelle aux Chenevières sur laquelle s'élève en 1866–1867 un immeuble de 12 logements de une et deux chambres[283].
Trois ans plus tard, la Société acquiert au centre de la ville, un bien-fonds sur lequel existait un début de bâtiment et dont le prix élevé «obligea le comité à faire une construction de 4 étages. Cette maison (fig. 43), inaugurée en 1870, contient 19 logements, dont: 6 logements à 2 chambres, 1 cuisine et caveau; 6 logements à 1 chambre, 1 alcôve, cuisine et caveau; 7 logements à 1 chambre, 1 cuisine avec alcôve et caveau. Le galetas est en commun pour étendre le linge. L'escalier est éclairé au gaz.»[284] En 1874, les

Fig. 43 La maison de la Société philanthropique immobilière édifiée en 1870 à la rue du Conseil. Etat peu avant sa démolition en 1989.

appartements de la Société «sont extrêmement recherchés, mais plus particulièrement ceux de la maison située au centre de la ville [...]. Il y aurait aujourd'hui trois maisons de plus qu'elles seraient immédiatement occupées, grâce à la pénurie des logements pour ouvriers.»[285]
Or malgré la demande, la Société fortement endettée n'est pas en mesure de poursuivre sur sa lancée et devra attendre le tournant du siècle pour mettre en œuvre un nouveau projet. En 1898, elle approche la Commune afin d'obtenir de celle-ci la cession d'un terrain[286]. Souhaitant «appuyer vivement le projet de constructions de maisons ouvrières et [...] bien décidée à s'associer aux efforts faits dans ce but par la Société philanthropique», la Municipalité propose de mettre à disposition, contre une faible redevance annuelle, un terrain que la Commune possède en Copet qu'en définitive, la Société préfère acquérir. Elle y élève en deux temps quatre petits immeubles de huit logements chacun, aujourd'hui démolis[287].
Le préavis relatif à la ratification de la vente de cette parcelle donne l'occasion aux autorités d'exposer la politique municipale en matière de logements ouvriers:

«A réitérées fois, quelques membres du Conseil ont émis le vœu que la Commune s'intéresse à la construction de maisons ouvrières. Les ressources dont la Commune dispose ne lui permettent pas d'affecter de gros capitaux à cette œuvre philanthropique; la Municipalité estime que la question des logements d'artisans et d'ouvriers est du ressort de l'initiative particulière; la Commune peut s'y intéresser d'une manière indirecte, mais son rôle n'est pas celui d'être propriétaire de nombreux immeubles locatifs. C'est dans ce sens que nous comprenons cette question importante d'hygiène et de salubrité publique.»[288]

Cette opération et les négociations qui l'accompagnent attirent l'attention sur le logement des classes laborieuses. En 1899, six conseillers communaux déposent une motion en faveur d'une enquête sur

les conditions du logement dont le principe est admis. Menée en été de l'année suivante, celle-ci s'inspire de démarches similaires entreprises dans d'autres villes suisses, en premier lieu à Lausanne. Elle porte sur le taux d'occupation des bâtiments et l'état général de ceux-ci, les dimensions des logements et le coût des loyers. Publiés en février 1901[289], les résultats montrent notamment que 70 bâtiments ne possèdent pas l'eau courante et que 830 logements, «en raison du nombre de personnes qui les habitent, ont moins de 15 mètres cubes par logeur; nombreux sont ceux qui n'ont que 3, 4, 5 et 6 mètres cubes»[290]. Outre l'insalubrité de certains appartements, l'enquête met en évidence «la pénurie des logements à bon marché, avec loyer plus ou moins en rapport avec le salaire des ouvriers et petits employés»[291]. Pour y remédier, le rapporteur, le municipal Auguste von der Aa, préconise l'engagement des pouvoirs publics:

«On objectera sans doute que ce serait entrer dans la voie du collectivisme que de vouloir exiger la construction et la mise en location par l'Etat ou la Commune de maisons d'habitation; soit, mais c'est la nécessité même, car dans ce domaine, l'initiative privée ne saurait atteindre le but recherché que par l'intervention de vrais et sincères philanthropes. En effet, il est incontestable que le point de vue primordial d'un propriétaire ou d'une société immobilière quelconque, en édifiant une construction de ce genre, est de faire produire au capital engagé un intérêt suffisant, tandis que les pouvoirs publics, disposant le plus souvent de terrains appropriés à une telle entreprise, peuvent faire construire à des conditions bien plus avantageuses et moyennant une location modeste, quoique en rapport avec la conséquence du logement, des habitations ouvrières et retirer un intérêt raisonnable des sommes affectées à ces immeubles.»[292]

Or le collège municipal ne se rallie pas à cette manière de voir; fidèle aux principes énoncés en 1899, il décide de ne pas intervenir directement mais de soutenir les institutions qui se créeront dans le but de fournir des logements bon marché. Au cours des deux décennies suivantes, les autorités n'ont pas l'opportunité, à notre connaissance, de mettre en pratique cette politique; les logements collectifs construits avant 1920 sont le fait d'entreprises strictement privées. Même l'ensemble édifié par la SA d'immeubles locatifs à Vevey aux rues Steinlen, Byronne et Coindet, dont la majorité des appartements s'adresse à des locataires à revenus modestes et qui offre une buanderie et des bains communs, est une opération de type spéculatif[293] (fig. 136). Toutefois la demande doit exister dans une ville où en 1905, les secteurs industries, métiers et construction occupent 4800 personnes dont plus de 2000 femmes, soit le 65% de la population active. L'année 1906 voit bien la fondation d'une «association pour la construction de maisons salubres à bon marché»[294] qui, organisée en coopérative, «s'efforcera de procurer à ses membres des logements sains à des conditions aussi avantageuses que possible»[295];

Fig. 44 Le Coquelicot, un des deux immeubles de logement social communal réalisés au boulevard de Charmontey en 1930–1931.

celle-ci se propose de construire des immeubles locatifs ou des maisons familiales; elle envisage aussi d'étudier la question des cités-jardins. Cette association n'a semble-t-il rien réalisé; aucun des projets conservés dans les archives de la police des constructions ne porte sa signature.

Avec la crise économique des années 1930 et l'avènement du parti indépendant progressiste – parti bleu – regroupant des dissidents du parti radical sous la houlette du syndic Gustave Chaudet, la Commune entreprend, afin de fournir du travail aux chômeurs, toute une série d'investissements tels l'achèvement du quai, la construction du port et des Galeries du Rivage. Elle va aussi édifier les premiers logements ouvriers communaux.

A la fin des années 1920, les autorités avaient mis en place un système d'aide à la construction de logements par l'octroi de prêts hypothécaires en 2e rang à taux réduit. Mais cette politique n'a pas les effets escomptés car, d'une part, la Commune n'a aucun moyen de contrôler le prix des loyers et, d'autre part, les particuliers construisent des maisonnettes à leur propre usage. C'est pourquoi la Municipalité propose en 1930 que la Commune construise elle-même. Qualifiée par le rédacteur du *Bulletin technique de la Suisse romande* de «nouvelle pour notre contrée et notre mentalité»[296], la démarche veveysanne constitue, selon lui, un «premier pas peut-être vers une politique du logement, vers la solution d'un problème qui mérite, entre tous, le nom de social»[297]. Deux immeubles locatifs sont alors édifiés au boulevard de Charmontey en 1930–1931; ils comprennent 32 appartements de 2 ou 3 chambres avec balcon (fig. 44). Vers la même époque, la Société philanthropique, devenue entre temps SI de Copet, entreprend une opération d'envergure en aménageant 59 appartements à loyer modéré dans les anciennes usines Ormond au quai Maria-Belgia[298].