

Développement urbain

Objekttyp: **Chapter**

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 (Jahr): **7 (2000)**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

2 Développement urbain

2.1 Entre lac et montagne, une confédération de villages

Issue de la fusion des communes du Châtelard et des Planches, Montreux en tant que commune politique n'existe que depuis 1961. Avant cette date, cette appellation désignait le Cercle, soit la paroisse, qui regroupait ces deux communes et Veytaux. Le Châtelard et Les Planches ont connu une extension conjointe et similaire en raison du tourisme; Veytaux a conservé son identité villageoise¹⁰. Les deux premières localités sont constituées d'une multitude de hameaux. Les Planches, chef-lieu du Cercle, compte six villages: Les Planches où se trouve le temple paroissial, Bon-Port, Territet, Veraye, Collonge et Glion. Le Châtelard est de loin la plus peuplée et la plus étendue des trois communes; elle regroupe seize localités: Sâles, Chêne et Crin qui forment un tout, Vernex, Clarens, Tavel, Planchamp-Dessus, Planchamp-Dessous, Baugy, Chailly, Brent, Chaulin, Chernex, Sonzier, Pertit, Vuarenes, Pallens et La Rouvenaz (fig. 15).

Le Cercle de Montreux «est avant tout, c'est là son originalité, une confédération, image en petit de la patrie»¹¹. Son organisation administrative est particulièrement compliquée. Composé des délégués des trois communes au prorata de leur population, le Conseil du Cercle est entre autres chargé de l'entretien du temple paroissial et de la place de La Rouvenaz; il est aussi responsable de l'enseignement supérieur. Les devoirs suivants incombent aux communes: l'instruction publique primaire, l'assistance aux pauvres, l'administration des biens communaux, la police, les mesures contre les incendies ainsi que les travaux publics. Les villages s'occupent de l'éclairage, des fontaines, des hydrants et des trottoirs; dans la commune du Châtelard, ils participent encore pour un tiers à la construction de routes¹².

Cette complexité ralentira ou entravera certaines décisions. Mais elle possède aussi des avantages comme le souligne le banquier Julien Dubochet devant la Société d'utilité publique réunie en assemblée à Montreux en 1886:

«On pourrait croire qu'une organisation aussi compliquée que celle de Montreux est la source d'incessantes difficultés, que les nombreux rouages de son administration doivent souvent s'arrêter. Il n'en est rien, parce qu'elle répond aux nécessités locales: elle a le grand mérite de faire circuler la vie jusqu'aux dernières extrémités du corps social. C'est à elle que notre cercle doit en grande partie ce qu'il a pu faire depuis trente ans. L'esprit public est toujours tenu en éveil, chacun prend un vif intérêt au bien général. Sans nul doute, notre grande commune du Châtelard se serait depuis longtemps divisée, si son organisation en confédération ne lui permettait pas de satisfaire les intérêts des divers villages. Il ne faut pas oublier combien ils sont différents; ceux du haut sont restés agricoles, tandis que les localités des bords du lac ont tous les besoins de la ville.»¹³

Dix ans plus tard, l'ingénieur Clément Chessex, auteur de la plupart des projets de voirie de la contrée, y voit une source d'émulation:

«Si les travaux publics ont pu prendre à Montreux un si grand développement, eu égard à la matière imposable, cela est dû à l'esprit public qui y règne, malgré le flot d'immigrants, et qui s'y conserve grâce à la décentralisation administrative. Celle-ci a conservé le jeu bienfaisant des intérêts, qu'une seule commune unifiée eût faussé. L'esprit public qui distingue Montreux pour les travaux est donc dû à la même cause qui distingue la Suisse pour une foule de choses.»¹⁴

Montreux couvre un territoire d'une superficie de 3336 hectares présentant une morphologie très diversifiée.

Trois torrents, la Baye de Clarens, la Baye de Montreux et la Veraye ont formé trois cônes alluvionnaires à Clarens, au Trait et à Territet. Ces promontoires délimitent deux baies, celle de Clarens et celle de Bon-Port. L'altitude passe de 372 m au bord du lac à près de 2000 m aux Rochers de Naye. Aux vignes du littoral qui, dès la deuxième moitié du XIX^e sont progressivement couvertes de constructions, succèdent les vergers des coteaux et les pâturages des montagnes.

2.2 Les atouts de la station de villégiature

«Deux éléments ont concouru à la prospérité de Montreux: la nature et la littérature.»¹⁵

La diversité des sites et des points de vue fonde le succès touristique de Montreux. La cohabitation de deux types de paysage, méditerranéen au bord du lac et alpestre en altitude, augmente considérablement les possibilités de délasserment. A partir de 1880, la transition de l'un à l'autre s'améliore. De nombreux chemins de fer s'élancent à l'assaut des crêtes et les sports d'hiver connaissent un développement précoce.

La topographie engendre un microclimat dont les qualités seront habilement vantées. Les guides touristiques insistent sur la douceur des températures et sur la variété de la végétation:

«La contrée magnifique qui s'étend de Clarens à Villeneuve est l'une des plus chaudes, des plus fertiles et des plus riches de la Suisse, et mérite bien le surnom «d'Italie de la Suisse». La douceur de ses hivers en fait la rivale de Nice. La figue y mûrit deux fois l'an, et les figuiers de Montreux ne cèdent en rien à ceux de l'Italie pour la beauté et la grosseur. Le laurier et le grenadier y croissent en plein air, et l'on y cultivait même autrefois l'olivier.»¹⁶

Le principal chroniqueur de Montreux Eugène Rambert adjoint à son ouvrage publié en 1877 les textes de spécialistes en médecine, météorologie, histoire naturelle et géologie¹⁷; il s'agit de démontrer scientifiquement le caractère inégalable du site, en premier lieu ses vertus thérapeutiques:

«En résumé, le climat de Montreux est doux, à l'abri des vents, mais grâce à la proximité des montagnes, il a, pendant les mois d'hiver, ce degré de fraîcheur tonique qui rend l'air fortifiant, en même temps que le lac et les montagnes lui fournissent la quantité moyenne d'humidité nécessaire aux voies respiratoires malades.»¹⁸

Le touriste sanitaire fournira un important contingent d'hôtes. Ces derniers se voient proposer des cures de raisin et de petit-lait. Les hôtels les plus importants offrent des installations d'hydrothérapie et des régimes alimentaires spécifiques¹⁹. Mais sans Jean-Jacques Rousseau, les qualités géographiques de Montreux n'auraient pas connu un tel retentissement:

«Le plus grand événement de l'histoire de Montreux sous la domination bernoise fut le passage d'un homme qui n'avait pas encore de nom, et qu'une vie aventureuse recommandait assez peu, mais qui devait s'éprendre de ce lac et de ces rivages et, devant le monde entier, suspendu à ses paroles, en proclamer la beauté avec une irrésistible éloquence.»²⁰

En plaçant le cadre de son roman *Julie ou la Nouvelle Héloïse* à Clarens, l'écrivain provoque la naissance d'un mythe. A la fin du XVIII^e siècle, les premiers pèlerins littéraires viennent y chercher la ruralité qu'il a chantée. Puis, les poètes romantiques, Byron et Shelley en tête, font le voyage. En 1816, après avoir visité le Château de Chillon, Byron écrit le poème *The prisoner of Chillon*; il évoque ensuite la région dans *Childe Harold*:

«Clarens, doux Clarens, patrie de l'amour sincère, on respire dans ton air le souffle de la pensée jeune et passionnée... Clarens, tes sentiers sont foulés par des pas célestes, les pas de l'amour immortel... Ce n'est pas dans un but de fictions que Rousseau choisit ce séjour et le peupla d'affections, mais il jugea que la passion ne pouvait assigner de plus digne demeure aux êtres purs, enfants de l'imagination. Séjour de solitude, d'enchantement et de mystère, où tout est suave: les sons, les parfums, les couleurs...»²¹

Les touristes affluent bientôt sur les traces de ces personnages illustres que chaque texte concernant la contrée va exploiter. Le caractère idyllique du site évoqué par Rousseau et Byron sera sans cesse mis en évidence, même après que l'essor des constructions ne l'eut en partie gâché. Gilles Barbey a montré que «la réactivation périodique de la légende montreusienne permet de célébrer l'inaltérabilité fondamentale du site tout en cautionnant la légitime croissance de la station»²².

La tradition fait remonter la vocation hôtelière du lieu à l'été 1830. Des excursionnistes anglais désirent voir la maison où avait séjourné Byron firent halte à Clarens²³. Ne pouvant se résoudre à quitter «ces lieux d'extase; ils demandèrent le gîte à Verte-Rive, dont ils furent les premiers pensionnaires; ils y passèrent quelques jours et vantèrent à leurs amis les charmes de ce doux pays»²⁴. Dans son étude de *la typologie des hôtels montreusiens*²⁵, Anne Wyssbrod remarque qu'aucun historiographe ne men-

tionne le développement des transports routiers et ferroviaires, la mode des voyages et la situation de Montreux au cœur de l'Europe, phénomènes dont la conjonction a fortement contribué à l'essor de la station. Des protagonistes de l'industrie touristique montreusienne, seul le banquier Dubochet ne fait pas porter uniquement la responsabilité du développement touristique à Rousseau et Byron:

«Quand je dis que Montreux n'a pas d'industrie importante, j'entends par là la production d'objets manufacturiers, car nous possédons une grande industrie, celle qu'on a appelée «l'industrie des étrangers».

La beauté de notre pays, la douceur relative de son climat, voilà nos matières premières, si je peux m'exprimer ainsi. Les garder pour nous, en jouir paisiblement dans une douce et heureuse aisance, fruit du travail de nos pères, était le vœu de beaucoup, mais ce désir était irréalisable. Les voies actuelles de communication devaient nécessairement nous amener ce flot de voyageurs qui va montant d'année en année. Il fallait les recevoir et partant, le faire en tirant profits des avantages que nous possédons.»²⁶

2.3 L'apparition du tourisme 1830–1860

Au cours de la première moitié du XIX^e siècle, les moyens de communication se sont considérablement améliorés et, sur l'impulsion de quelques hôteliers entreprenants, les Montreusiens ont su en tirer parti. Au lendemain de sa création, l'Etat cantonal va s'attacher à perfectionner le réseau routier, en priorité ses deux axes principaux, les routes de Vallorbe à Saint-Maurice et de Genève à Berne. En 1876, l'ingénieur cantonal Louis Gonin mentionne que la route Lausanne-St-Maurice est une de celles qui a subi le nombre le plus important de corrections²⁷.

En 1823, le premier bateau à vapeur de Suisse, le Guillaume-Tell, commence son périple sur le lac, à Genève, mais n'aborde pas Montreux durant les vingt premières années de son exploitation. En été 1842, le bateau fait escale à La Rouvenaz, il faut toutefois attendre 1854 pour qu'un service régulier soit mis en place. En 1860, une ordonnance cantonale impose l'édification de débarcadères qui sont construits cette année-là à Clarens et à La Rouvenaz et en 1865 à Territet²⁸. Enfin, élément fondamental pour la mobilité des étrangers et le développement du tourisme, le chemin de fer, à l'étude depuis 1853, atteint Montreux en 1861.

Les étrangers n'ont toutefois pas attendu cette importante innovation pour visiter la contrée. En 1850, l'économie est encore essentiellement rurale, mais l'apport financier du tourisme est déjà perceptible, comme en témoigne la réponse de la Municipalité du Châtelard à un questionnaire émanant du canton:



Fig. 16 Le chalet du Righi Vaudois à Glion, édifié en 1854–1855.

«Il y a peu d'industrie dans la commune, la culture des terres et les soins à donner aux bestiaux réclamant tous les bras. Nous pourrions cependant signaler l'établissement d'un certain nombre de pensions particulières pour les étrangers qui viennent séjourner dans la localité surtout pendant la belle saison. Le nombre de ces étrangers paraît augmenter chaque année, leur présence facilite l'écoulement de divers produits tels que beurre, lait, fruits, légumes, bois, etc. Elle profite essentiellement sans doute aux propriétaires des établissements mais aussi aux artisans et Maîtres de métiers, tailleurs, cordonniers, blanchisseuses, bouchers, boulangers, voituriers, etc.»²⁹

Entre 1830 et l'inauguration de la ligne de chemin de fer en 1861, on assiste à l'ouverture d'une trentaine d'établissements hôteliers. Dans les années 1850, «les pensions se répartissent dans les villages bordant le lac. Les bâtiments neufs sont construits sur des terrains vierges, en dehors de noyaux d'habitation, sur les rives du lac. Deux hôtels sont construits à Glion, signes avant-coureurs du goût pour le tourisme d'altitude qui vante le repos et l'air pur»³⁰ (fig. 16). La construction des premiers hôtels d'altitude à Glion, puis à Mont-Fleuri, est favorisée par la réalisation d'une route carrossable à flanc de coteau qui remplace l'ancien chemin très pentu. Etablie entre 1852 et 1857, cette voie nécessite d'importants ouvrages de soutènement, dont l'exécution laborieuse retarde le chantier³¹.

2.4 La première phase d'extension 1860–1875

La voie ferrée sépare les villages les plus importants de la paroisse de la route cantonale Lausanne-St-Maurice et du lac. Elle va entraîner d'importants travaux de voirie. Malgré les récriminations de certains, les édiles de Montreux participent financièrement à l'entreprise ferroviaire, vivement encouragés par le préfet qui a su trouver le bon argument:

«Vous devez comprendre que la masse des étrangers qui affluent dans votre contrée n'en devra être qu'augmentée»³².

La souscription des habitants de Clarens en faveur de la construction d'une gare à proximité de leur village rapporte une somme plus élevée que celle convenue avec la compagnie de chemin de fer. De son côté, la Municipalité des Planches entend tirer profit de l'établissement de la voie ferrée. La compagnie est dans l'obligation de lui verser une indemnité pour le réaménagement du chemin de la Tannerie reliant le village des Planches à la route cantonale et pour l'établissement d'un chemin d'accès au cimetière situé en amont des voies. Comme le chemin de la Tannerie est très raide, inaccessible aux chars et très pénible pour les piétons, les autorités préfèrent consacrer l'argent à la construction d'une nouvelle route entre le cimetière de Planchamp et le village des Planches, soit l'actuelle avenue du Midi:

«Ce chemin d'une pente de 6 à 7% en moyenne rapprocherait les distances, faciliterait les gros transports et serait d'une utilité incontestable pour tous les villages du Cercle qui n'aboutissent pas directement à la grande route.»³³

Ouverte à la circulation les premiers jours de l'année 1862, cette route préfigure le type de voirie que l'on va dès lors établir sur le littoral. Progressivement l'on doublera les anciens chemins dévalant verticalement les pentes de cheminements horizontaux, routes en corniche et en pente douce, davantage adaptées à la circulation des véhicules, à la promenade des piétons et à la contemplation du panorama (fig. 17).

Les autorités du Châtelard se soucient aussi d'améliorer la circulation entre les villages situés de part et d'autre de la voie ferrée. Elles entreprennent de rectifier et d'élargir l'ancien chemin reliant Sâles à la route cantonale par Crin. La nouvelle voie, soit l'actuelle rue Industrielle, est construite en 1864–1866³⁴. A Clarens, un passage sous-voie est prévu pour la route de Clarens à Châtel-St-Denis, actuelle rue Gambetta. La Municipalité en profite pour réaliser en 1866–1869 une nouvelle chaussée entre la voie ferrée et le lac:

«Elle remplace un chemin vicinal très étroit et elle procure des terrains propres à bâtir, qui deviennent rares dans cette localité qui tend à s'agrandir toujours davantage.»³⁵

L'inauguration du chemin de fer le 10 avril 1861 marque le début d'une phase d'extension qui durera quinze ans. Anne Wyssbrod note une «prolifération des hôtels. [...] Il y a vraiment une «explosion» dans le domaine de la construction hôtelière: en quinze ans, une vingtaine de pensions sont ouvertes dans des bâtiments précédemment construits, une quarantaine d'hôtels sont bâtis, plusieurs sont démolis pour être immédiatement reconstruits sur le même emplacement, d'autres sont dotés d'un second bâtiment, plus grand que le premier»³⁶. La

commune des Planches enregistre une nette progression des étrangers: en 1860, ils sont 260; dix ans plus tard le chiffre s'élève à 517, alors que le nombre total d'habitants n'augmente que d'un tiers. Les nouvelles constructions s'élèvent principalement aux abords de la gare et le long de la route du littoral. Un nouveau quartier se développe à proximité du carrefour des actuelles rues de la Gare et de Belmont, position centrale qui verra en 1871 la construction du premier collège secondaire du Cercle (fig. 18).

Un guide, paru en 1879, rend compte de la fièvre bâtisseuse qui s'est emparée des Montreusiens:

«Partout ce ne sont que superbes maisons, villas, pensions, hôtels, destinés à loger l'affluence toujours croissante des étrangers de toutes les nations, et surtout des malades, qui viennent y séjourner pour demander à cet heureux climat le rétablissement de leur santé. Cette situation si favorable a amené une aisance générale dans la contrée.

Mais chaque médaille a son revers, et, comme contrecoup, il n'est guère de pays, même dans le voisinage des grandes capitales, où le sol et les immeubles bâtis aient atteint un prix aussi exorbitant.»³⁷

Les premières infrastructures urbaines font leur apparition. Les services de distribution de gaz et d'eau sont mis en place au cours de la période. Fondée à

Vevey en 1861, la Société vaudoise d'éclairage par le gaz alimente le littoral montreusien dès 1865. Les canalisations atteignent Veveytaux en 1866 et Glion en 1871³⁸.

Si l'installation du gaz à Montreux est tardive – à Lausanne cette énergie est disponible dès 1849 –, la distribution de l'eau à domicile est par contre contemporaine de celle de la capitale. En 1866, Vincent Dufour à Chernex et Louis Dufour aux Avants sollicitent l'autorisation d'installer des canalisations sur le domaine public afin de conduire dans les différents villages et à Vevey l'eau de la source d'Avan³⁹. Ils vendent ensuite leur source à Martin Franel et à Jules Gaudard, directeur de la Société vaudoise d'éclairage par le gaz. Ces derniers établissent des conventions avec les communes concernées par le futur réseau, puis fondent en avril 1868 la Société des Eaux des Avants. Le chantier démarre aussitôt sous la direction de l'ingénieur genevois Arthur Achard. A l'automne 1869, le réseau comporte deux réservoirs principaux et 28,5 km de conduites; il alimente la partie inférieure des communes de Vevey, Corsier, La Tour-de-Peilz et du Châtelard et atteindra le territoire des Planches en



Fig. 17 Montreux vers 1865, vu de l'est; le Trait de la Baye à l'embouchure de la rivière, futur centre commercial de la station, est encore vierge de toute construction.



Fig. 18 Le Collège de Montreux inauguré en 1871, mis en perspective par son architecte François Jaquerod.

1871. En 1892 et 1894, la société acquerra de nouvelles sources afin de satisfaire la demande toujours croissante. En 1899, les communes reprendront le service de distribution d'eau qui deviendra public le 1er janvier 1900. Le banquier Dubochet estime que l'eau a contribué au succès de la région:

«Pour qu'une contrée puisse matériellement se développer sans entrave, il faut que ses habitants aient à leur disposition une eau abondante et saine. Sous ce rapport, nous avons encore un pays privilégié. Derrière le temple paroissial jaillit une belle source d'excellente eau, d'un débit de 800 à 1000 litres à la minute. Elle est la propriété collective des villages des Planches et de ceux de Sâles, Chêne et Crin [...]. Les autres localités du Cercle: Clarens, Chailly, Charnex, Pertit, Pallens, etc., avaient peu ou de mauvaise eau; pas question d'avoir de l'eau en dehors des villages. La plupart des maisons nouvelles n'auraient pu se construire si la source des Avants n'avait pas existé.»⁴⁰

On se préoccupe aussi du divertissement des hôtes. Un groupe de Montreusiens fonde en 1869 la Société d'embellissement qui se donne pour but d'établir des sentiers de promenades et d'aménager des points de vue. Faute de moyens financiers, son action ne durera pas. En 1877, Rambert lui rend hommage:

«Aussitôt créée, elle s'est distinguée par ses œuvres. On lui doit une foule de jolis arrangements, des bancs bien placés, et quelques sentiers ébauchés ou achevés, parmi lesquels on remarque le ravissant chemin du bois de Chillon. Mais son œuvre capitale a été la promenade de la Gorge du Chauderon qui s'ouvre à quelques pas de Montreux, et qui était inabordable. Aujourd'hui, chacun peut en admirer les cascades, les entonnoirs, et la riche végétation, fille de l'ombre et de la montagne.»⁴¹

Elle renaîtra en 1877 sous le nom de Société d'utilité publique qui «exercera des fonctions plus larges que la Société d'embellissement, prenant à sa charge l'évacuation des balayures, l'entretien de certaines routes et des promenades, en créant de nouvelles. Elle participera également à la construction des trottoirs cimentés, à l'aménagement de nombreux points de vue etc. En fait, elle remplace ou épaula les communes dans toutes les affaires touchant au développement de l'infrastructure essentiellement touristique»⁴².

Au point de vue des travaux publics, on améliore les voies existantes. En 1865, l'Etat construit l'actuelle avenue du Casino, déviation de la route cantonale entre La Rouvenaz et Bon-Port. Le nouveau tracé, presque plane, remplace avantageusement l'ancien qui empruntait l'actuelle rue de l'Eglise-Catholique et la première partie de l'avenue des Planches avant de redescendre sur Bon-Port⁴³. Cette déviation entraîne la construction d'un nouveau pont sur la Baye de Montreux et la création de l'avenue Nestlé. Au début des années 1870, les actuelles rues de la Gare et du Pont sont élargies en raison de l'accroissement du trafic généré par la gare.

2.5 Crise et réactions 1875–1890

«Ici, comme ailleurs dans notre canton, la rénovation des taxes cadastrales en 1875 à une époque où les immeubles avaient atteint des prix vertigineux, jointe à la grande facilité de gagner de l'argent, a eu de déplorables résultats. Chacun, se croyant plus riche qu'il n'était, a pensé être en droit de s'accorder plus de jouissances, des besoins ignorés jusqu'alors se sont créés. Non pas tous, mais beaucoup ont subi plus ou moins la loi commune qui a entraîné dans le tourbillon de la prospérité, non pas seulement notre pays, mais l'Europe entière. La réaction est venue, la crise économique a appesanti sa main sur Montreux comme sur d'autres contrées, et nous pouvons nous estimer heureux qu'une localité en formation comme la nôtre ait pu la supporter aussi bien. L'année 1879 a été particulièrement pénible, récolte très faible, absence d'étrangers, par suite liquidations forcées, tel est son triste bilan.»⁴⁴

La crise se répercute sur l'évolution démographique. La population des deux communes avait augmenté en moyenne de 46% entre 1860 et 1870. Au cours de la décennie suivante, on n'enregistre qu'une hausse de 8% au Châtelard et la commune des Planches perd même 26 habitants.

Une série d'initiatives sont prises dans le but de relancer le tourisme, principale source de revenus du lieu. En 1874 naît l'idée d'un Kursaal. Il s'agit de créer «un lieu de réunion d'Etrangers à Montreux sous le nom de Casino de Montreux, en vue de procurer aux Etrangers en passage ou en séjour dans la contrée les moyens de distraction et de récréation qu'ils trouvent dans d'autres localités de la Suisse et de l'étranger, et par ce moyen favoriser et maintenir l'industrie des Hôtels et Pensions et le développement matériel de la contrée»⁴⁵. Il sera ouvert en 1881 (fig. 19). En 1877, un comité réunissant le médecin Alfred Carrard, l'hôtelier Ami Chessex, le banquier Julien Dubochet, le pharmacien Edouard Schmidt et le négociant Félix Wanner encourage la publication du *Montreux* de Rambert. Illustré de gravures publicitaires, cet ouvrage retrace l'histoire du site et en vante les avantages. Enfin en 1879, quelques hôteliers de Lausanne, de Montreux et de



Fig. 19 La façade d'entrée du premier Kursaal ouvert en 1881.

Vevey fondent une société en vue de sauvegarder leurs intérêts et développer le tourisme⁴⁶. Ils souhaitent remplacer la réclame particulière par des annonces collectives et créer un journal publiant la liste des étrangers en séjour et des articles en rapport avec leurs activités. Vevey et Lausanne se retirent presque aussitôt, si bien qu'en 1880 le groupe, placé sous la présidence d'Ami Chessex⁴⁷, prend le nom de Société des maîtres d'hôtels de Montreux et environs et publie chaque semaine le *Journal et liste des Etrangers de Montreux et environs*.

La construction d'églises édifiées à l'initiative de communautés religieuses étrangères participe de ce mouvement promotionnel. Elle est vivement encouragée par les autorités et les hôteliers car ces lieux de culte contribuent à fixer le touriste, le métamorphosant en résident charitable envers les institutions de bienfaisance. En 1875, Ami Chessex cède gratuitement le terrain sur lequel s'élèvera l'église anglaise de Territet. Les frères Dufour, hôteliers aux Avants, financent en 1876 la chapelle protestante qui servira aussi aux cultes anglicans. En 1880, la Municipalité du Châtelard souscrit 500 francs pour l'église catholique à condition qu'elle se construise sur son territoire, comme elle l'avait fait précédemment pour l'église allemande⁴⁸. Le Conseil communal lui reproche sa générosité; elle réplique que ces subventions sont compensées par les droits de mutation des terrains et l'impôt sur les bâtiments ainsi que «par l'affluence des étrangers que la faculté dans l'exercice de leur culte peut retenir dans notre localité»⁴⁹ (fig. 20).

Les liaisons par voie routière ou ferroviaire se développent entre le littoral et les montagnes à l'initiative des pouvoirs publics ou de privés. Ces entreprises auront une influence considérable sur l'essor des hameaux d'altitude, qui ne se fera toutefois sentir qu'après 1890 au moment où la conjoncture s'améliore. Les autorités communales vont réaliser ou mettre en projet un nombre important de voies

nouvelles ou de rectifications de tracé. Au Châtelard, ces opérations qui impliquent des sommes considérables sont financées en partie par les droits de mutation issus de la succession de Vincent Dubochet décédé en 1877⁵⁰. Elles sont aussi subsidiées par les riverains qui prennent en charge le tiers ou le quart des coûts. C'est ainsi qu'en 1879–1881, on dépense 100'000 francs pour la rectification de l'avenue Belmont et on construit l'actuelle rue de l'Ancien-Stand, car «depuis longtemps le besoin se fait sentir de relier les villages de Pallens, Pertit et Les Vuarences avec la gare de Montreux par une voie d'un accès facile, et ces villages qui participent aussi aux charges communales, n'ont encore rien reçu jusqu'à présent en fait d'amélioration des routes à pente ardue qui les desservent»⁵¹. Le coût de la route des Avants se monte également à 100'000 francs. Elle sera réalisée en trois étapes entre 1879 et 1889⁵². Pour le premier tronçon de Chaulin à Sollard, les riverains ont fourni une souscription qui atteint le «beau chiffre de 21'000 francs»⁵³.

La commune des Planches ne jouit pas de l'aisance financière de sa voisine. En 1879, la Municipalité fait état de plusieurs années déficitaires. En 1881, elle refuse de subsidier la création d'une halte de chemin de fer à Territet; l'année suivante, elle renonce à souscrire des actions de la Société du Kursaal. Elle entreprendra toutefois la construc-

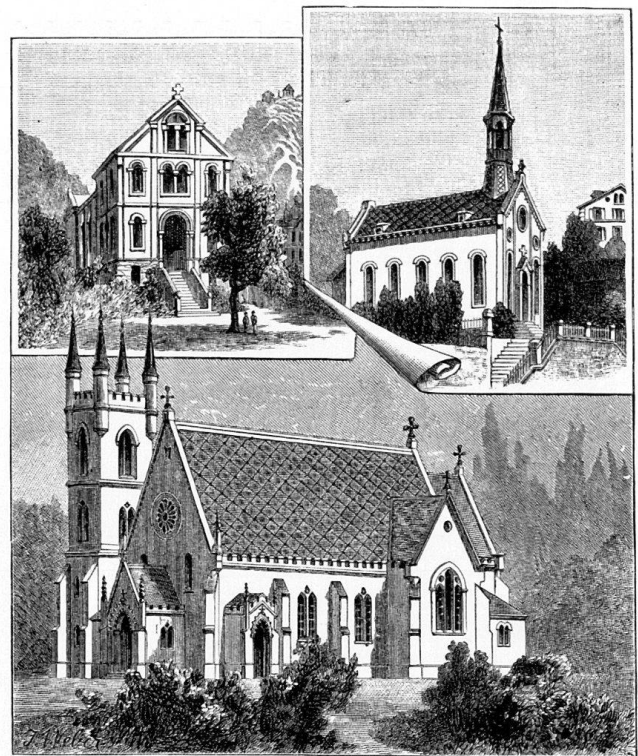


Fig. 20 Diversité des lieux de culte en 1889: l'église catholique de Montreux (1885), l'église allemande (1881) et l'église anglaise de Vernex-Clarens (1886).

tion de la route de Glion à Caux, mais seulement après de nombreuses années de tergiversations et de démarches de la part de la comtesse Sophie de Ribaupierre, propriétaire d'une résidence à Grandchamp au-dessus de Glion. En 1872 déjà, la comtesse, en compagnie d'autres propriétaires, avait offert une somme d'argent et les terrains pour la construction d'un chemin à char de Glion aux Monts de Caux. Elle revient à la charge en 1874, 1880 et 1881:

«Si je tiens à cette route c'est plutôt pour les personnes qui viennent me voir et qui font une mauvaise réputation à notre montagne, que pour moi-même qui bouge rarement de chez moi, et qui peut toujours faire cette horrible montée à dos d'âne.»⁵⁴

S'engageant à payer la moitié des frais, elle obtient gain de cause. En 1882 la route jusqu'au Grandchamp est ouverte à la circulation. L'année suivante, en raison de l'éventualité de la prolongation du chemin de fer funiculaire jusqu'à Caux, la Municipalité fait étudier la continuation de la route. Celle-ci est finalement mise à l'enquête en 1887. Achevée en 1890, elle n'est toutefois reconnue définitivement qu'en août 1892, soit vingt ans après sa première mention⁵⁵.

En 1886, Dubochet met en avant les investissements consentis par la communauté en faveur des travaux publics au cours de la période 1868–1886 et loue l'énergie de ses concitoyens:

«Nombreux ont été les travaux exécutés, leur importance vous surprendra, j'en suis sûr; ils n'ont pu s'exécuter que grâce à notre organisation fédérative. En donnant satisfaction aux divers besoins, elle a permis la réunion de toutes les forces. [...] Puis, lorsque fatigués par ces efforts continus, les plus courageux membres des autorités hésitent devant la continuation de semblables travaux, les propriétaires prennent eux-mêmes l'initiative, ils constituent un comité, asservissent pendant un certain nombre d'années leurs fonds de terre à un impôt spécial, et ce que l'on remettait à des temps futurs ne tarde pas à devenir une réalité. [...] Il serait fastidieux de citer tous les chiffres; qu'il s'agisse d'une route nouvelle, d'une correction, de macadamiser les rues du village (les plus importantes le sont), toujours les intéressés, en s'adressant à la Municipalité, accompagnent leurs demandes d'une offre de subside du quart au tiers de la dépense totale. L'autorité communale se met alors à l'œuvre, étudie soigneusement les voies et moyens et présente au Conseil communal un projet que celui-ci, fidèle expression de l'opinion publique, non seulement accepte, mais la plupart du temps améliore.»⁵⁶

Les communications routières sont certes fondamentales mais cependant pas aussi spectaculaires et retentissantes que les réalisations ferroviaires entreprises au cours de la décennie 1880–1890.

2.5.1 Le funiculaire Territet-Glion

L'idée de relier le lac à Glion remonterait à 1872. Elle ne se concrétise toutefois qu'en 1880 lorsque l'ingénieur Nikolaus Riggenbach d'Olten, spécialiste des chemins de fer de montagne⁵⁷, établit un projet de funiculaire à contrepoids d'eau qu'il sou-

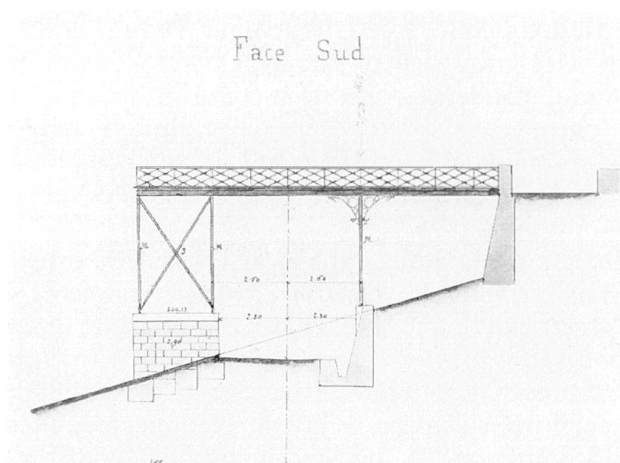


Fig. 21 La passerelle du chemin des Roses franchissant le funiculaire Territet-Glion, projet de l'ingénieur Alphonse Vautier établi le 31 octobre 1881.

met à un groupe de notables, dont Ami Chessex. Le syndic du Châtelard Louis Mayor-Vautier et Ch. Gaudin de Montreux obtiennent une concession le 1er juillet 1881. Celle-ci porte sur une voie reliant le débarcadère de Territet aux Monts de Caux en trois sections: débarcadère-Planchamp, Planchamp-Glion, Glion-Monts de Caux qui devraient être achevées respectivement en 1887, 1882 et 1892. Seul le tronçon intermédiaire est réalisé. Les travaux débutent en avril 1882. L'ingénieur Clément Chessex, intéressé financièrement au projet et qui deviendra chef d'exploitation de la ligne, mène le chantier. L'ingénieur Alphonse Vautier travaille sous ses ordres et s'occupe principalement des ouvrages d'art⁵⁸ (fig. 21). La station inférieure est implantée à proximité de l'Hôtel des Alpes où Ami Chessex érige une galerie marchande, le «Passage des Alpes», comprenant un buffet de gare. Le funiculaire, dont la pente maximale est de 57%, représente une prouesse technique qui le place en deuxième position à l'échelle européenne, juste après celui du Vésuve. Il entre en service le 19 août 1883. Peu auparavant, l'ingénieur Riggenbach en personne avait effectué des essais de freins devant un nombreux public. La presse relatera abondamment l'événement, assurant ainsi la publicité. Le chemin de fer devient rapidement une formidable attraction, recommandée par les guides touristiques (fig. 5 et 22).

2.5.2 Le tramway Vevey-Chillon

En 1878, l'ingénieur Mékarski, inventeur du tramway à air comprimé, fait la connaissance de l'ingénieur cantonal Louis Gonin qui le met en relation avec le notaire de Vevey Adolphe Dupraz, président du comité d'initiative du chemin de fer Vevey-

Palézieux. Suite à cette rencontre, Dupraz et l'architecte-entrepreneur Henri Chaudet déposent une demande de concession d'eau sur la Baye de Montreux. Ils se proposent de produire l'énergie permettant de «compresser de l'air pour l'employer comme moyen de locomotion d'un tramway Vevey-Montreux»⁵⁹.

De son côté, la Société Mékarski affine le projet. Mais en 1881, l'exposition de Paris consacrée à l'électricité donne «aux études une nouvelle direction dans le sens de l'emploi de l'électricité pour la traction»⁶⁰. Dès lors, le projet est lié avec celui de l'éclairage électrique de la contrée, dont l'idée avait été émise par le mécanicien et futur syndic des Planches Ernest Miauton. La conjonction des deux entreprises assurera une utilisation plus rationnelle des forces motrices de la Baye. L'ingénieur Henri Aguet établit le projet général, mais le financement rencontre des difficultés. Les capitalistes locaux, qui ont investi dans le gaz, ne veulent pas d'une entreprise qu'ils jugent concurrente. Enfin, Emile-Louis Roussy, administrateur et principal actionnaire de Nestlé, s'intéresse au projet; le crédit dont

il jouit débloque la situation. Le 14 août 1886, la Société électrique Vevey-Montreux est constituée avec un capital d'un million de francs. A Noël de l'année suivante, l'éclairage électrique est opérationnel et le 4 juin 1888, le tramway – le premier de Suisse et le deuxième d'Europe – effectue sa course inaugurale entre Vevey et le passage à niveau de Territet, opérant ainsi la jonction avec le funiculaire Territet-Glion inauguré cinq ans auparavant⁶¹ (fig. 6).

Dès le redémarrage de la construction au début des années 1890, la présence de ces deux voies ferrées renforce les directions déjà prises par l'extension urbaine, à savoir un développement linéaire le long de la route du littoral empruntée par le tramway et un déploiement des constructions en altitude. Dès lors, «le principe de la liaison perpendiculaire vers les crêtes s'appliquera systématiquement à la zone desservie par le tramway Vevey-Chillon (trois funiculaires se construisent au tournant du siècle). Ce quadrillage approfondit l'exploitation touristique du bassin régional, favorisant le développement des *hôtels d'altitude*»⁶².

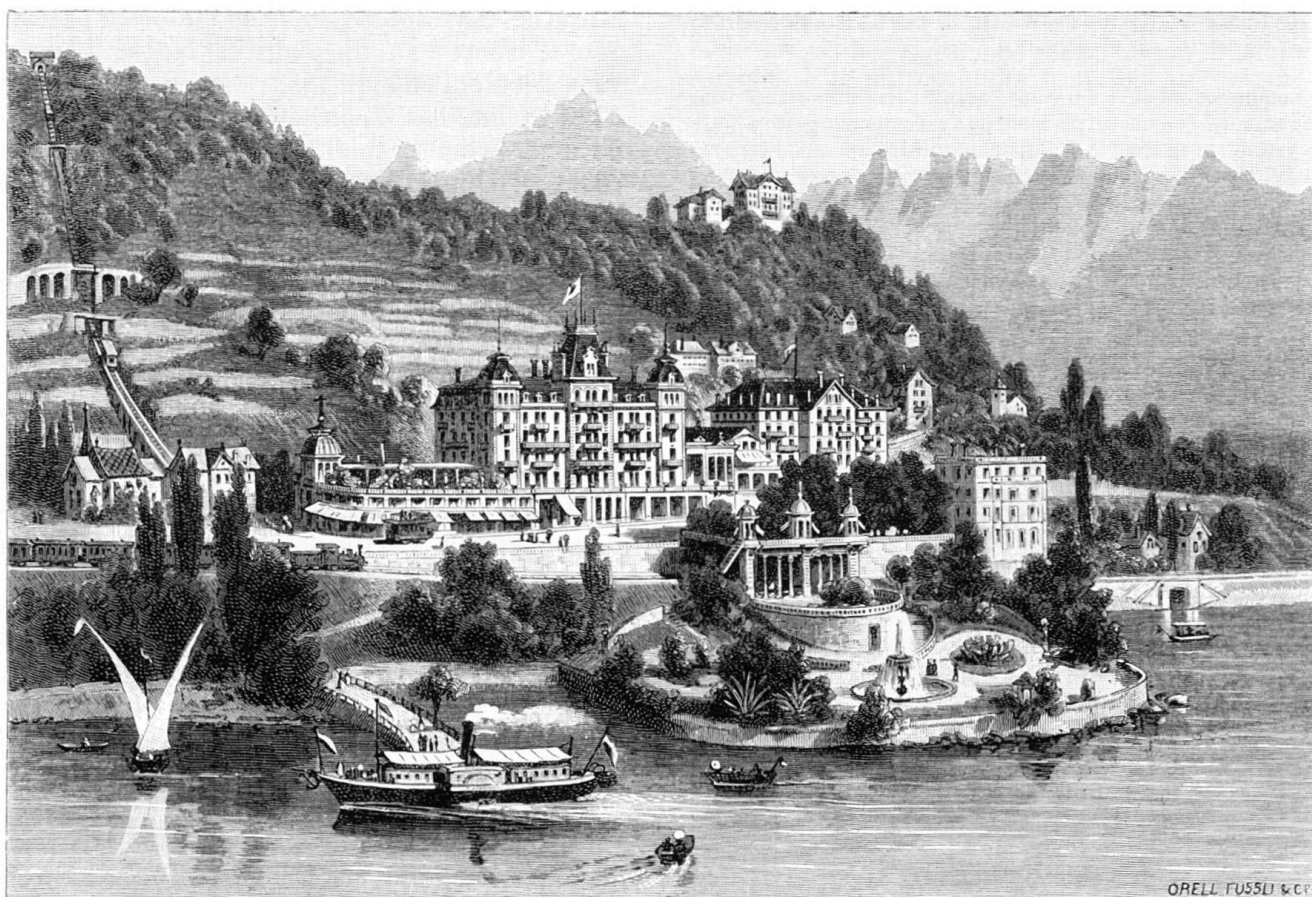


Fig. 22 Le fief d'Ami Chessex à Territet vers 1890. De droite à gauche: l'Hôtel des Alpes de 1855, celui de 1863, le Grand Hôtel inauguré en 1888 précédé de ses jardins, le Passage des Alpes et la gare du Territet-Glion de 1883, enfin l'église St-John dédiée en 1877. Sur la hauteur, l'Hôtel Mont-Fleuri de 1872.

2.6 Le grand boom 1890–1914

«C'est l'ère des constructions; et l'on construit, l'on agrandit; les maisons surgissent de terre de toutes parts; les hôtels sont exhaussés, ajoutent des dépendances; l'on crée des promenades, des quartiers; l'Avenue des Alpes et le nouveau Collège seront achevés en 1896... Montreux a fait sauter les baleines du corset qui l'emprisonnait et, sans retenue, laisse empiéter ci et là, grossit, se développe étonnamment.

C'est bien la ville maintenant; le Montreux champêtre, le Montreux village a disparu. Qu'elle prenne garde toutefois et qu'elle renonce à des visées trop gigantesques.»⁶³

L'âge d'or dure vingt-cinq ans. Il s'interrompt brutalement en août 1914 avec la déclaration de guerre. Au cours de ces cinq lustres, la population double. Le nombre de lits d'hôtel est multiplié par trois et le pourcentage d'étrangers passe de 26% en 1880 à 41% en 1910 (fig. 23 et 24).

Pour Anne Wyssbrod, «ces quelques années représentent la période la plus animée de l'histoire de la région montreu­sienne qui voit, [...] outre la construction d'une quarantaine d'hôtels en plus de l'ouverture d'établissements dans des constructions préexistantes, le rythme frénétique des transformations. Les hôteliers réinvestissent sans cesse leurs

bénéfices directement dans leurs bâtiments: six hôtels sont détruits puis reconstruits sur leur ancien emplacement, quatorze sont doublés, une vingtaine sont exhaussés – sans parler des innombrables transformations intérieures, des adjonctions d'annexes, de dépendances»⁶⁴.

On assiste à la constitution de quartiers réservés à l'industrie et à l'artisanat et au renforcement de l'offre d'hébergement en altitude. Le tissu urbain se densifie au bord du lac pour ne créer plus qu'une seule agglomération de Clarens à Territet.

Montreux accède au rang de ville et peaufine son image. Ce passage se lit dans le gabarit et l'architecture des nouveaux édifices, tout particulièrement sur le territoire du Châtelard dont la topographie se prête davantage à une urbanisation sous forme de rues que les pentes abruptes des Planches. La transformation de la Grand-Rue est à cet égard significative. Son front nord est pratiquement entièrement reconstruit à partir des années 1890; les bâtiments à toiture en bâtière de deux étages sur rez-de-chaussée sont progressivement remplacés par des immeubles de rapport – ou des hôtels – de cinq niveaux



Fig. 23 Montreux vu de l'est en 1892; la densification des constructions sur le littoral est déjà largement amorcée.

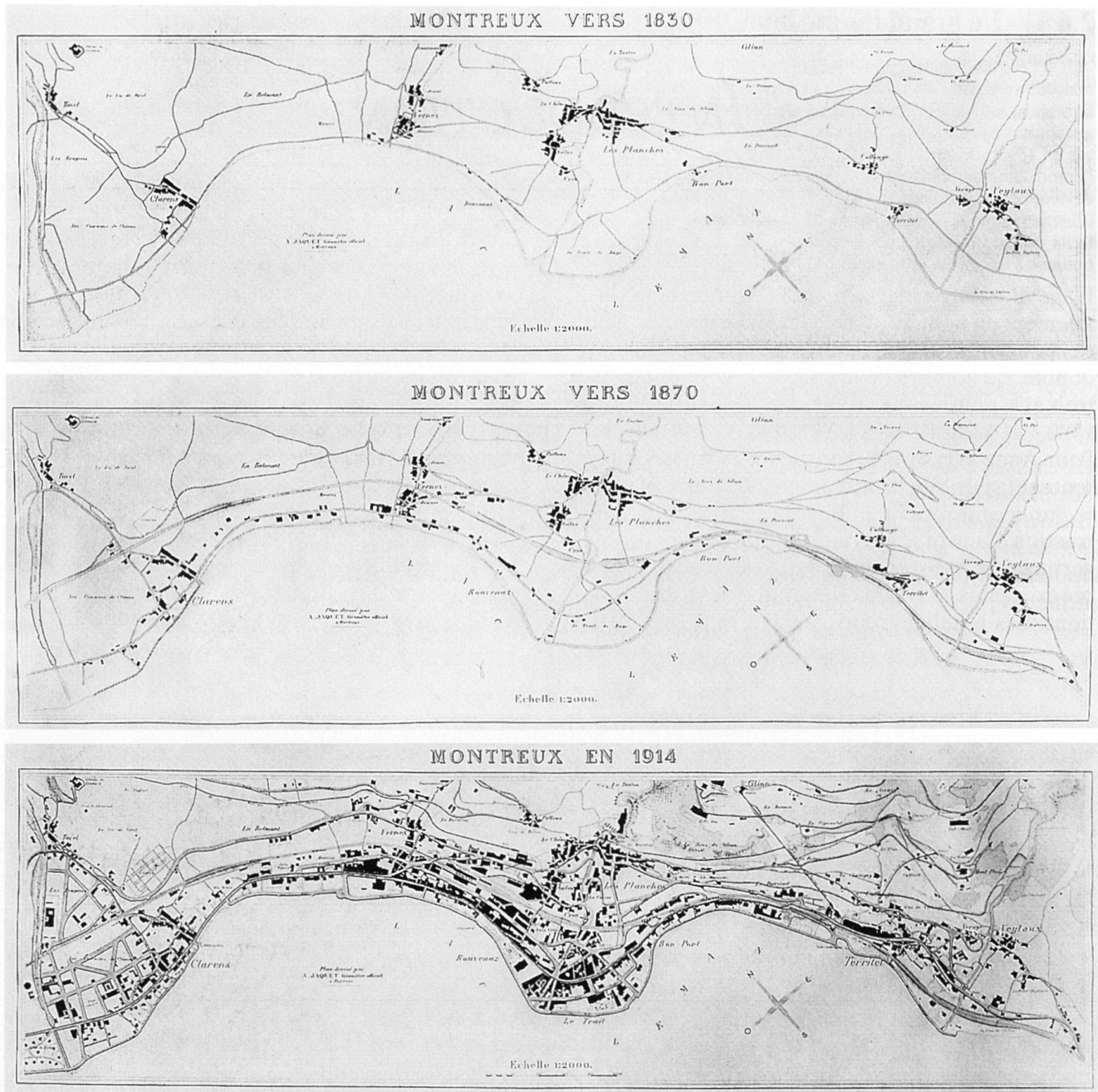


Fig. 24 Le littoral montresien vers 1830, vers 1870 et en 1914; ces plans établis par le géomètre Jaquet en 1914 en vue de l'Exposition Nationale de Berne rendent compte du formidable essor de la station de villégiature.

à toiture à la Mansart parfois munie de pavillons, de dômes ou de tourelles (fig. 25 et 26). C'est dans cette période qu'apparaissent les premières velléités de réglementation de la construction. On se souciera ensuite de sauvegarde des sites, puis se fera jour le besoin de contrôler l'expansion du bâti. L'hôtelier Alexandre Emery⁶⁵, syndic du Châtelard, fonde en 1902 l'Association de protection des sites du Cercle de Montreux, dont le premier comité est constitué de l'ancien syndic du Châtelard Ernest Vuichoud, du syndic de Veytaux le Dr Chatelanat et de l'architecte Adolphe Burnat⁶⁶. L'association

nomme en son sein une commission dite d'Art public et demande aux municipalités que dorénavant les plans d'enquête lui soient soumis. Reconnaisant le but poursuivi, les autorités du Châtelard sont tout à fait favorables et engagent même l'ingénieur communal à prendre conseil auprès de la commission⁶⁷. Les initiants sont des personnalités ayant fortement contribué au développement de la station; ils se rendent compte que la contrée est en train de gaspiller son principal capital et cherchent à remédier à cette situation. Ils s'inscrivent aussi dans un mouvement de prise de conscience de la valeur du

patrimoine paysager et architectural qui touche l'ensemble du pays. De manière plus pragmatique, on pourrait les suspecter de chercher, sous prétexte de sauvegarder la nature, à empêcher la construction de nouvelles infrastructures et à limiter ainsi la concurrence⁶⁸.

L'accession de la station au rang d'agglomération urbaine trouve sa meilleure expression dans la création *ex nihilo* de l'avenue des Alpes au milieu des vignes du plateau de Terrages⁶⁹. Jusqu'ici les nouvelles routes tendaient avant tout à joindre deux points et étaient rarement présentées comme des terres de terrains à bâtir. Dès les années 1890, les nouveaux projets de voirie sont toujours envisagés dans le but de faciliter les communications, mais leur justification s'accompagne systématiquement de considérations relevant d'un souci d'extension. Ainsi la rue du Théâtre constitue, sur le territoire des Planches, une première et modeste tentative des pouvoirs publics de contrôler le développement du bâti. Elle est projetée dans le but de desservir les terrains du Petit Trait de Baye; ils jouissent d'une position privilégiée entre la route cantonale et le lac et bénéficient depuis 1881 de la présence du Kursaal. Les édiles souhaitent établir une rue à caractère urbain sur laquelle viendraient s'aligner les bâtiments selon un plan déterminé, dressé en 1891 par les architectes Lavanchy et Neuhaus⁷⁰ (fig. 27). La voie projetée assure un parcellement régulier du terrain et procure une desserte correcte au Kursaal qui n'était accessible que par un chemin privé en impasse.

Les élus insistent sur la nécessité de pourvoir la future artère d'un plan d'alignement car ils estiment «qu'il est dans l'intérêt public, de ne pas seulement créer des routes, mais aussi de les voir bordées d'une lignée régulière de maisons. Il serait bien fâcheux d'avoir ouvert à grands frais des voies de communication et de voir s'élever des bâtiments sans alignement précis»⁷¹.

En amont de la rue, les constructions seraient édifiées selon une ligne stricte tandis qu'en aval les propriétaires auraient le loisir de se rapprocher du lac. Ainsi, «les maisons en amont recevraient plus de soleil et l'avenue deviendrait plus large et ressemblerait davantage à une promenade»⁷². Bien que le plan ait obtenu la sanction de l'Etat en 1894, son exécution est suspendue pendant quelques années, faute d'un accord entre les autorités et la Société du Kursaal qui subordonne la cession des terrains à la décision que doit prendre le Conseil fédéral sur le jeu de hasard des petits chevaux. En 1899, la Municipalité déclare même y renoncer⁷³. En fin de compte, le chantier débute, puisqu'en 1903 la nouvelle voie baptisée rue du Théâtre existe entre la rue du Quai et le Kursaal⁷⁴.

A partir de la fin du siècle, le développement de la contrée s'emballe, les capitaux affluent et les entreprises sont largement bénéficiaires. Les hôteliers se constituent en société anonyme «pour lutter contre la concurrence et le capital étranger»⁷⁵. Ainsi en 1891, Ami Chessex crée la Société du Grand Hôtel de Territet dont il reste le principal actionnaire; «la souscription publique ne posa aucun problème, les actions proposées furent souscrites plus de trois fois»⁷⁶. La Société des Hôtels National et Cygne est fondée en 1895 avec à sa tête Alexandre Emery. Elle est notamment le maître d'œuvre du Montreux-Palace inauguré en 1906.

Lorsqu'Emery lance un appel de fonds pour la construction du Pavillon des sports en 1910, il réunit en trois semaines onze millions de francs, soit dix fois la somme nécessaire. Les hôtels font des bénéfices considérables; la Société du Grand Hôtel de Territet par exemple distribue un dividende de 10% entre 1892 et 1903 et de 12% entre 1904 et 1912.

2.6.1 Folies ferroviaires

Les entreprises ferroviaires connaissent le même engouement. Les promoteurs du chemin de fer à crémaillère Glion-Naye lancent en 1890 une souscription d'actions dont le résultat dépasse plusieurs fois le capital initial d'un million⁷⁷. Le projet englobe l'édification d'un hôtel aux Rochers de Naye sur le territoire de Veytaux. Il est réalisé avec une extrême rapidité. Les travaux débutent au printemps 1891 sous la direction de l'ingénieur Adolphe Jaques; l'été suivant, les voies atteignent le terminus provisoire à la tête aval du tunnel de Naye. En juillet 1893, la ligne longue de 7,7 km est achevée et l'Hôtel des Rochers de Naye, bâti en dix-sept semaines, est ouvert (fig. 7, 8 et 95):

«Il accueille cent lits de maîtres, des salons de conversation, de lecture, de récréation, une superbe salle à manger, un restaurant, un buffet.»⁷⁸

Ce chemin de fer, contemporain de la construction du Grand Hôtel de Caux, allait donner une impulsion décisive au développement de la station d'altitude où sera ouvert en 1902 le Caux-Palace, à l'époque le plus grand hôtel de Suisse. Face au succès rencontré par cette ligne, on envisage de la raccorder directement à la gare de Montreux-Vernex. Une concession pour un chemin de fer électrique est accordée en 1905. Le chantier ne démarre pourtant qu'en 1907, la Compagnie du Jura-Simplon refusant de céder le terrain nécessaire à l'établissement de la tête de ligne. Le chemin de fer Montreux-Glion est inauguré le 7 avril 1909⁷⁹ (fig. 10).

Entre-temps, d'autres chemins de fer ont été projetés ou construits, en premier lieu le MOB, seule ligne à portée régionale:

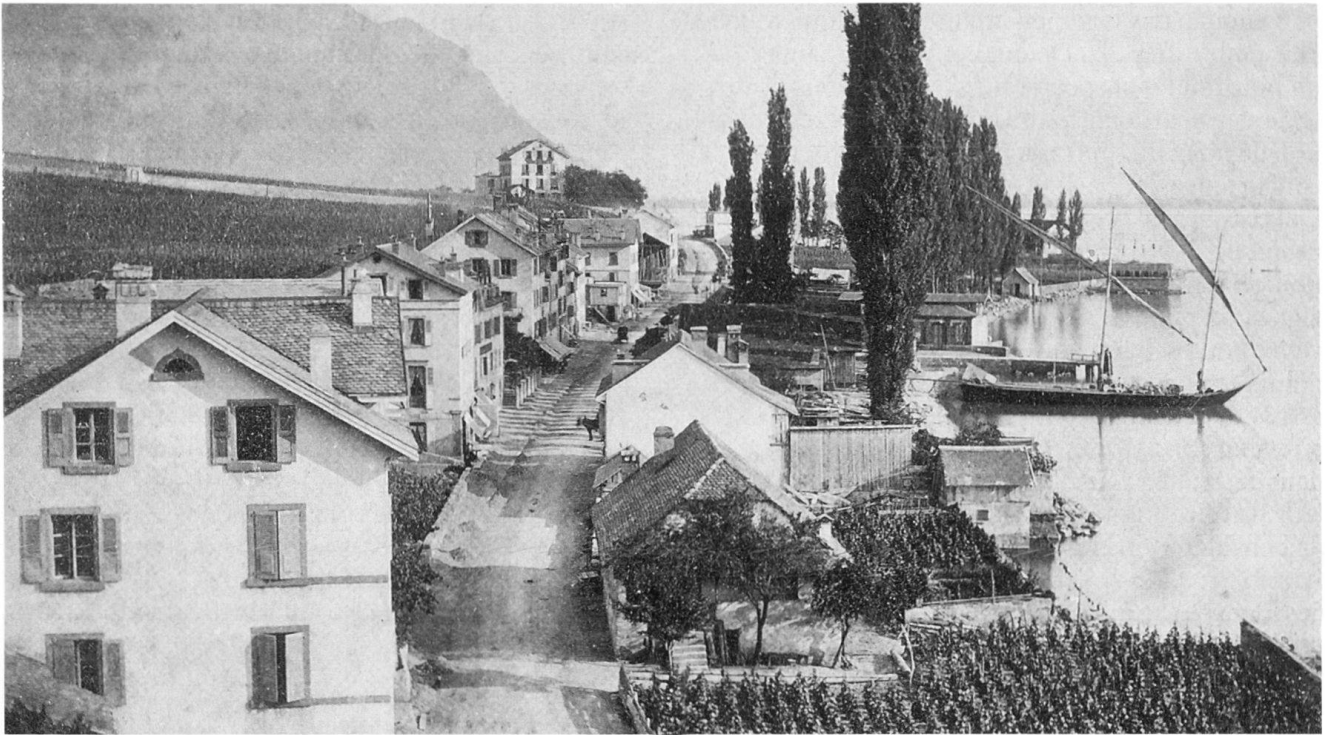


Fig. 25 La Grand-Rue à La Rouvenaz vers 1865; l'échelle des constructions est encore celle d'un village.

«L'idée hardie de mettre en communication directe les rives enchantées du lac Léman avec celles du lac de Thoune [...] remonte à l'année 1873. Aussitôt lancée, elle attira l'attention publique, si bien que, déjà le 28 février 1875, le gouvernement bernois décidait d'allouer un subside dans le but d'étudier et de réaliser la construction d'un chemin de fer régional qui, à ses deux extrémités (Bulle et Thoune), se souderait aux voies ferrées déjà existantes. On ne songea donc pas, dès l'abord, à joindre directement par une ligne nouvelle Interlaken et Montreux, mais l'extension toujours plus grande que prit le mouvement des étrangers dans ces riches contrées, fit voir la nécessité d'établir une communication moins longue. Celle-ci fut d'abord entrevue sous le nom «Vevey-Bulle-Thoune» pour faire place plus tard au projet définitif, réalisé avec un plein succès, savoir le *Montreux-Oberland*.

[...] Ce projet, en utilisant la traction électrique de Montreux à Zweisimmen, allait réaliser – c'était à prévoir – une ligne de tourisme de premier ordre. Son importance à tous les points de vue ne pouvait du reste que sauter aux yeux en réfléchissant aux trois considérations suivantes:

1° l'étendue d'abord et la richesse des deux contrées à relier: d'un côté le littoral du Léman (que ses voies d'accès de Genève, de Chamonix, du Valais et du Simplon rapprochent aisément de la France et de l'Italie) et, d'un autre côté, l'*Oberland bernois*, avec ses lacs de Thoune et de Brienz, ses sites célèbres et ses deux voies d'accès: le Berne-Thoune et le Brunig (Lucerne);

2° le transit important, qui, au point de vue commercial, va en se développant entre les deux bassins lacustres du Rhône et de l'Aar;

3° la facilité d'accès des contrées à traverser, savoir les belles vallées de la Gruyère, du Pays-d'Enhaut, de la Sarine et de la Simme, sans oublier leurs intéressantes et pittoresques vallées latérales, dont le développement industriel et économique ne peut aller, par la création de cette ligne, qu'en augmentant.»⁸⁰

En 1890, un comité emmené par le syndic du Châtelard Vuichoud avait obtenu une première concession pour un train à crémaillère entre Montreux et Montbovon par le col de Jaman. Puis les hôteliers

Dufour des Avants projettent l'établissement d'un chemin de fer sur route entre les deux localités. Les deux groupes unissent leurs forces et obtiennent en 1898 le droit de réaliser la ligne entre Montreux et Montbovon; l'année suivante leur concession est prolongée jusqu'à Zweisimmen.

La Compagnie Montreux-Montbovon est définitivement constituée le 26 juin 1899; elle changera de raison sociale en 1902 pour s'appeler Compagnie du Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois, soit MOB. Le premier tronçon «porte la marque des avant-projets, dont on sait qu'ils prévoyaient un «chemin de fer routier», à courbe de très faible rayon et à fortes déclivités, conformément à une pratique répandue à cette époque en Suisse et à l'étranger»⁸¹. La section Montreux-Les Avants est inaugurée le 16 décembre 1901 et la ligne atteint Zweisimmen en juillet 1905. Ce train établit un trait d'union entre deux régions touristiques; sur le territoire de Montreux, il contribue au développement de la station des Avants qui se spécialise dans la pratique des sports d'hiver, en particulier la luge. Les sports de neige allaient être encore favorisés par la construction du funiculaire électrique Les Avants-Sonloup, également redevable à l'esprit d'entreprise des frères Dufour. Il est construit en un temps record: moins de six mois séparent le premier coup de pioche de l'inauguration en décembre 1910. L'installation est spécialement conçue pour les sports d'hiver; chaque voiture remorque un wagonnet pour le transport des skis, luges et bobs⁸². Sur le territoire des Planches,



Fig. 26 La Grand-Rue à La Rouvenaz vers 1905; la typologie des bâtiments et leur ordre de construction sont indéniablement urbains.

Ami Chessex ne reste pas inactif. Suite au succès du Territet-Glion, il avait obtenu en 1884 une concession pour un chemin de fer Territet-Mont-Fleuri⁸³, mais il faut attendre 1910 pour que le projet se concrétise. Le funiculaire sert principalement les in-

térêts d'Ami Chessex et de la Société du Grand Hôtel de Territet en valorisant leurs établissements situés aux têtes de ligne. Comportant dès l'origine une halte à Collonge qui avait été exigée par les autorités communales, il participe aussi à l'essor de ce village.

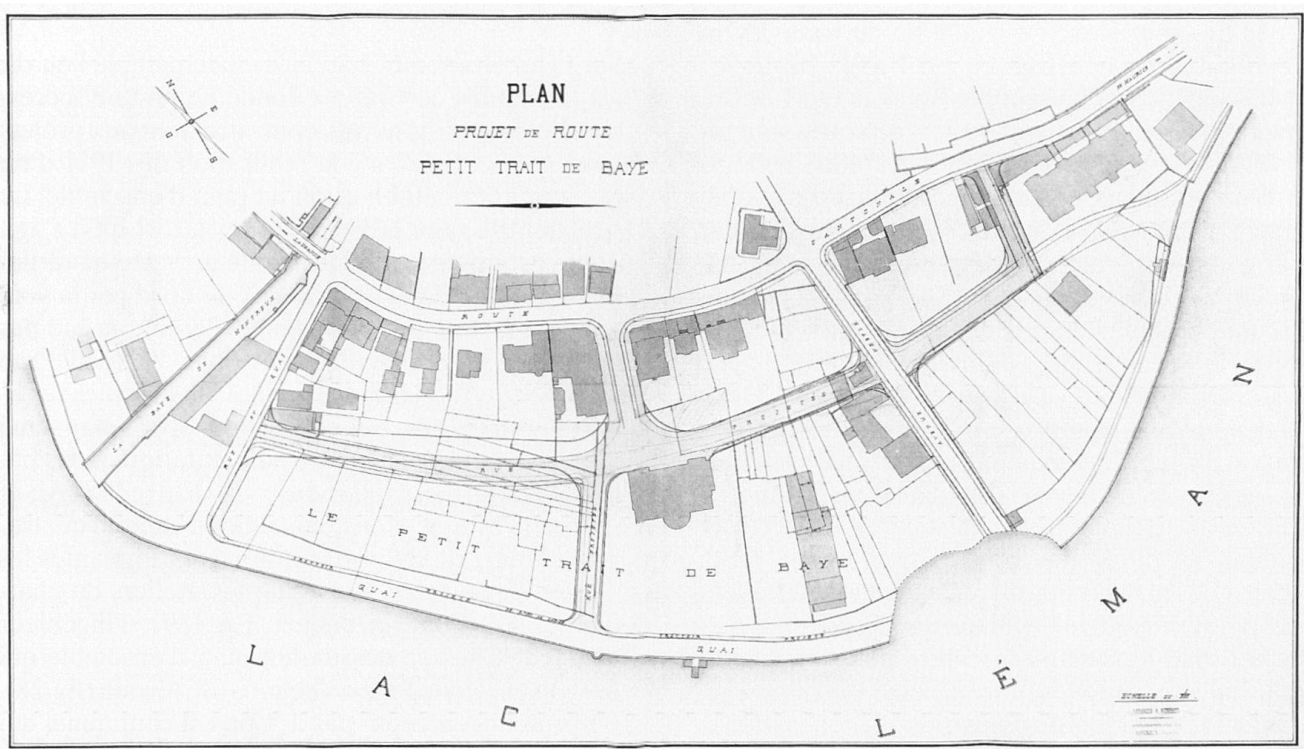


Fig. 27 Projet de la rue du Théâtre, dressé par les architectes Lavanchy et Neuhaus en 1891.

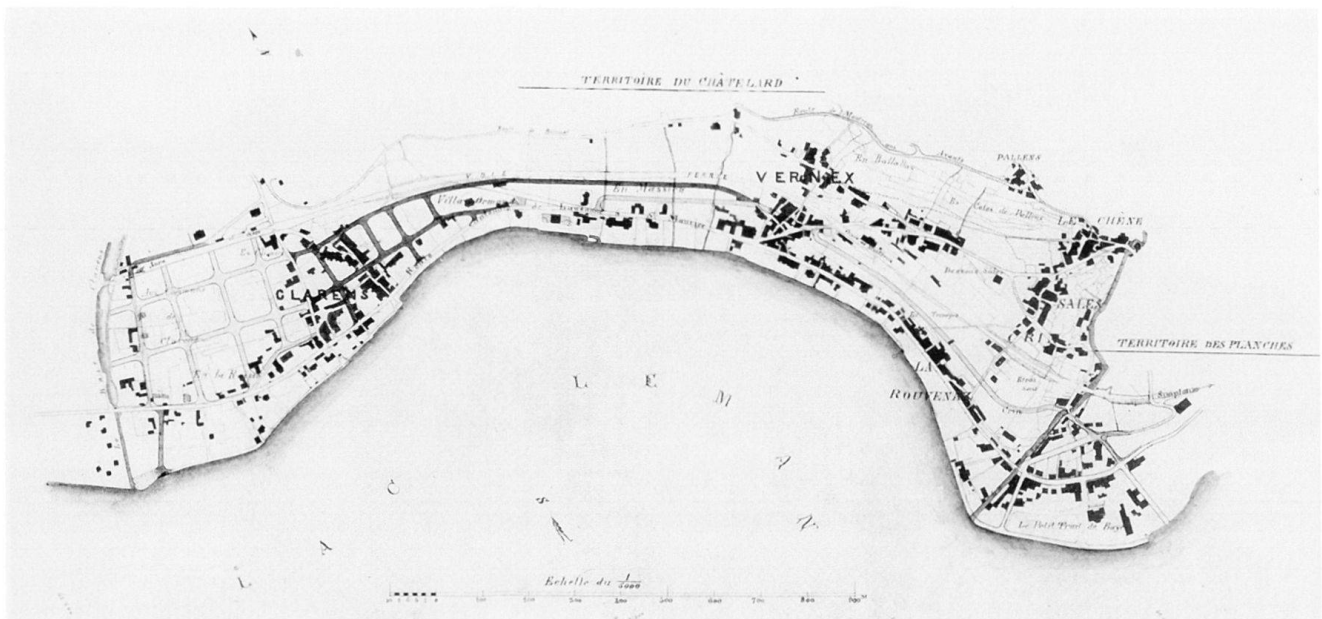


Fig. 28 Projet de boulevard entre Vernex et Clarens établi par Clément Chessex en octobre 1893. L'ingénieur prolonge en direction de Vernex le quadrillage qu'il avait proposé en 1891 pour les Communs de Clarens et dont le plan avait été admis par l'Etat l'année suivante.

Aux Planches également, la SEVM reprend en 1895 une concession détenue par le notaire Léon Perret qui souhaitait établir un funiculaire entre le quartier du Trait et le village des Planches. La ligne est inaugurée le 6 juillet 1898. Une seule automotrice mue par un système de crémaillère assure le trafic qu'un accident interrompra définitivement en 1912⁸⁴.

Le tramway Clarens-Chailly-Blonay est le dernier train mis en service à Montreux. Destiné davantage au déplacement des indigènes qu'aux promenades des touristes, il est qualifié de tramway interurbain. Il est construit en 1910–1911 sur le projet des ingénieurs lausannois Boiceau et Muret⁸⁵.

En parallèle, d'ambitieux projets de voirie sont mis à l'étude. Afin de garantir leur faisabilité, les législatifs communaux votent de nombreux plans d'alignement dont bon nombre resteront dans les cartons. Plusieurs projets concernent une nouvelle liaison entre Vernex et Clarens. En 1890 déjà, lors des discussions sur l'établissement de l'avenue des Alpes, la Municipalité est invitée à étudier le prolongement du boulevard jusqu'à la Baye de Clarens sur les terrains compris entre la voie ferrée et la grande route⁸⁶. L'ingénieur Chessex en dresse alors le plan (fig. 28). L'idée resurgit en 1906 et donne lieu à un débat très animé en raison des intérêts personnels des différentes parties en présence. Le directeur des travaux établit plusieurs tracés. Les élus acceptent finalement celui qui dès la sortie nord-est de Vernex bifurque en direction de la voie ferrée qu'il longe ensuite jusqu'à Clarens.

On décide toutefois de n'envisager la réalisation de cette nouvelle artère que lorsque les propriétaires bordiers auront produit une souscription couvrant

le 60% des coûts⁸⁷. Ebauchée au droit des numéros 110 et 122 de l'avenue des Alpes, cette route ne se fera jamais. Un avant-projet de route en amont des voies de chemin de fer destinée à relier de façon plus directe Vernex à Belmont subit le même sort. Le tracé adopté comme plan d'alignement en 1907 est dessiné de manière à mettre en valeur les terrains entre l'avenue Belmont et la voie ferrée⁸⁸.

2.6.2 Les Communs de Clarens

Sur le territoire du Châtelard également, le lieu-dit les Communs de Clarens donne lieu à une succession de propositions qui, contrairement aux projets précédents, aboutira à la réalisation dès 1911 d'un réseau de rues établi selon un plan d'ensemble. Le site, dont le nom laisse supposer à tort qu'il s'agit d'une propriété publique, forme un vaste quadrilatère en pente douce circonscrit au nord par la voie ferrée, à l'ouest par la Baye de Clarens, au sud par la route cantonale et à l'est par l'actuelle rue Gambetta. Au début des années 1890, seules ses limites sont bâties. S'y élèvent en ordre clairsemé quelques modestes maisons d'habitation et des bâtiments artisanaux ou industriels. Entre la Baye et l'actuelle avenue Rousseau, unique chemin qui traverse le terrain du nord au sud, sont implantés les dépôts du tramway ainsi que les ateliers du charpentier François Cardinaux. En 1891, l'ingénieur Clément Chessex dessine un plan d'ensemble qui prévoit un découpage orthogonal du terrain (fig. 28). Le projet est accepté par le Conseil communal qui autorise son exécutif à «acquérir de gré à gré ou par voie d'expropriation les terrains compris dans le tra-

cé des rues du dit plan lorsque des constructions y projetées deviendraient un obstacle à l'exécution de ces rues ou la rendraient plus onéreuse»⁸⁹.

Au tournant du siècle, le plan subit quelques modifications en raison du projet de gare de marchandises à Clarens qui augmente considérablement l'emprise ferroviaire du côté aval. En mai 1905, alors que la Municipalité s'apprête à mettre à l'enquête le plan révisé afin de pouvoir établir les amorces des rues, le Conseil communal suggère de soumettre la question aux architectes Maurice Wirz, de La Tour-de-Peilz, et Edouard Davinet, de Berne⁹⁰. Ce dernier avait établi à la demande de la Commission d'Art public lausannoise une contre-proposition au plan d'extension du chef-lieu qui intégrait les conceptions urbanistiques de Camillo Sitte, lequel prônait une voirie moins régulière, en adéquation avec la topographie.

Le débat à Lausanne est à son comble en ce printemps 1905⁹¹. Les édiles montreusiens en ont certainement suivi les péripéties d'autant plus que le syndic du moment, l'hôtelier Alexandre Emery, avait été à l'origine de l'Association de protection des sites de Montreux.

En mars 1906, les deux experts remettent un plan intitulé «plan triangulaire mitigé»⁹², accompagné d'un rapport qui seul nous est parvenu. Ils postulent en premier lieu de relier par le chemin le plus court, soit en diagonale, le pont de la route cantonale sur la Baye de Clarens à la gare du village. Ils proposent ensuite de créer une place «centrale et spacieuse, pouvant servir de place publique ou de fêtes, ou être utilisée pour un marché ou autre»⁹³. Limitée au nord par un boulevard longitudinal parallèle à la route cantonale, elle serait située en bordure de cette dernière afin qu'elle «embellisse le quartier et qu'elle soit, non seulement très visible, mais encore très facilement accessible par une artère importante»⁹⁴.

Pour faciliter le parcellement du terrain, les deux architectes prévoient d'autres voies perpendiculaires ou obliques qu'en l'absence de plan il est difficile de situer. Enfin, ils expriment leur opinion sur l'affectation future des terrains:

«Le quartier des Communs de Clarens tendra, de plus en plus, à devenir avec le temps le quartier industriel qui fait actuellement défaut dans la contrée, plutôt qu'un quartier de villas, ou d'habitations de plaisance.

Plusieurs considérations sembleraient justifier cette prévision:

1. C'est le seul terrain plat qui, par son étendue, se prêterait facilement à des constructions industrielles.
2. Un bon tiers du terrain est déjà occupé par des constructions de cette nature.
3. La voie ferrée et ses deux gares, d'une part, les bâtiments du Dépôt de tramways, de l'autre, ainsi que de nombreux chantiers, qui demanderont à s'agrandir à un moment donné, semblent devoir exclure la proximité de maisons isolées ou d'habitations de luxe.

4. De façon générale les habitants actuels de ce quartier appartiennent, pour la plupart, à la classe industrielle et l'on n'entrevoit pas de raisons pour qu'un tracé de voies nouvelles modifie sensiblement cet état de choses.»⁹⁵

Ils jugent leur proposition meilleure, plus rationnelle et plus pittoresque que le mode de l'échiquier. Alors qu'à Lausanne, la pente vallonnée du secteur sous-gare avait incité Davinet à établir des voies sinueuses, le terrain plane des Communs de Clarens lui inspire des rues rectilignes. Le recours à la diagonale détermine un parcellement triangulaire ainsi qu'un ou des carrefours en étoile. Ce parti n'est pas sans rappeler celui du plan que Davinet avait établi en 1881 pour le quartier de Kirchenfeld à Berne. Le Conseil communal admet le projet mais supprime la grande diagonale, préférant affecter l'argent à la création d'un passage sous-voie à l'avenue Rousseau⁹⁶. En 1907, l'extension future de la gare de marchandises de Clarens étant connue, le plan est encore remanié; la longitudinale intermédiaire disparaît car le rétrécissement des terrains disponibles la rend inutile⁹⁷ (fig. 29).

La Municipalité sollicite les crédits d'exécution de la voirie en décembre 1908; il s'agit uniquement d'établir la chaussée et les collecteurs d'égouts; rigoles pavées, bordures et dallages des trottoirs se feront au fur et à mesure de l'édification des bâtiments. La construction des voies débute au printemps 1911 (fig. 30). Mais il apparaît bientôt «qu'il était nécessaire d'édicter des dispositions spéciales pour les constructions de ce nouveau quartier & qu'il serait peut-être utile dans ce but de procéder à un remaniement parcellaire»⁹⁸. Cette démarche, habituelle en zone rurale mais originale en territoire urbain, détermine l'ouverture en 1914 d'un concours d'idée⁹⁹. La voirie étant construite, les concurrents ont pour tâche de préciser la distribution des bâtiments à l'intérieur des îlots. La fonc-

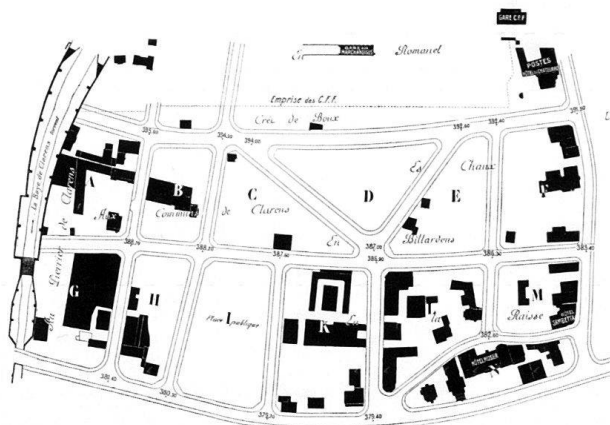


Fig. 29 Plan de la voirie des Communs de Clarens remis aux participants au concours pour l'aménagement du site; il correspond au plan mis à l'enquête en 1908 qui était issu de la proposition des architectes Edouard Davinet et Maurice Wirz, remaniée par l'ingénieur communal William Cosandey.

tion de trois îlots est déjà déterminée; il s'agit de la place et du terrain à l'extrémité ouest du site que le jury «pense opportun de réserver à des établissements industriels, chantiers, dépôts etc., à l'exclusion des autres emplacements sur lesquels de semblables installations ne devraient pas être tolérées»¹⁰⁰.

Polak et Piollenc obtiennent le premier prix, Henri Chaudet se classe deuxième et Alphonse Schorp troisième (fig. 31 et 32). Seuls Polak et Piollenc remanient la voirie établie en introduisant de nouvelles voies; ils prolongent aussi la place vers le nord, au-delà de la longitudinale du centre, et y implantent une église ou un square. Ils prévoient un système mixte d'occupation des îlots: squares au sud et dans la partie nord:

«Ordre non contigu vu la belle situation de ces îlots et la tranquillité du quartier, l'éloignement des grandes artères; réservé aux villas de genre simple pour une ou plusieurs familles isolées ou groupées par 2 ou 3.»¹⁰¹

De l'avis du jury, Chaudet s'est particulièrement soucié de l'insolation des immeubles. Quant au troisième prix, il prend le parti de densifier au maximum les terrains disponibles. Le jury recommande le choix du premier prix pour la place et ses abords et celui du deuxième pour les groupements de constructions. A la suite de ce jugement, la Municipalité décide d'étudier le remaniement parcellaire sur la base de ces deux projets. Elle convoque ensuite les propriétaires qui sont regroupés en syndicat en mai 1918. Le nouvel abornement a lieu dans le courant de 1921¹⁰².

Au cours de la procédure, aucune construction ne s'élève dans le secteur. Il faut attendre le début des années trente pour que soient bâtis de nouveaux

édifices. A l'heure actuelle, le quartier offre une image très disparate qui ne laisse pas supposer qu'il a fait l'objet d'études approfondies pendant plus de trois décennies. La grande place n'a jamais été réalisée même si l'espace qui lui était dévolu est toujours libre de constructions.

2.6.3 Le réveil des Planches

La Commune des Planches possède une topographie beaucoup moins favorable au développement des constructions que Le Châtelard et des ressources moins importantes pour mener à terme des grands projets. Or, ses élus se sentent en position d'infériorité vis-à-vis des communes voisines. En 1906, ils expriment leur crainte de voir «dévier le courant des étrangers et des promeneurs qui font en somme la richesse de [leur] commune, sur des communes voisines qui ont pris l'initiative d'améliorations considérables»¹⁰³. Ils entendent tirer profit de l'ouverture du tunnel du Simplon. Mais pour retenir les étrangers, il faut leur offrir une station accueillante:

«Notre localité se trouve maintenant sur le parcours d'une ligne internationale de 1^{er} ordre, les communes voisines ont montré qu'elles comprenaient toute la portée de ce nouvel état de choses, à nous de ne pas rester en arrière, mais de maintenir les avantages que le hasard ou la puissance de l'initiative privée ont créés dans notre territoire, que la Commune qui jusqu'ici a pu assister passive à cette éclosion entre en lice à son tour et soutienne et guide l'esprit de progrès qui réside à l'état latent dans notre commune; c'est à elle maintenant de prendre la tête du mouvement.»¹⁰⁴

C'est dans le même ordre d'idées qu'en 1907 quinze conseillers communaux demandent la création d'un poste de directeur des travaux:

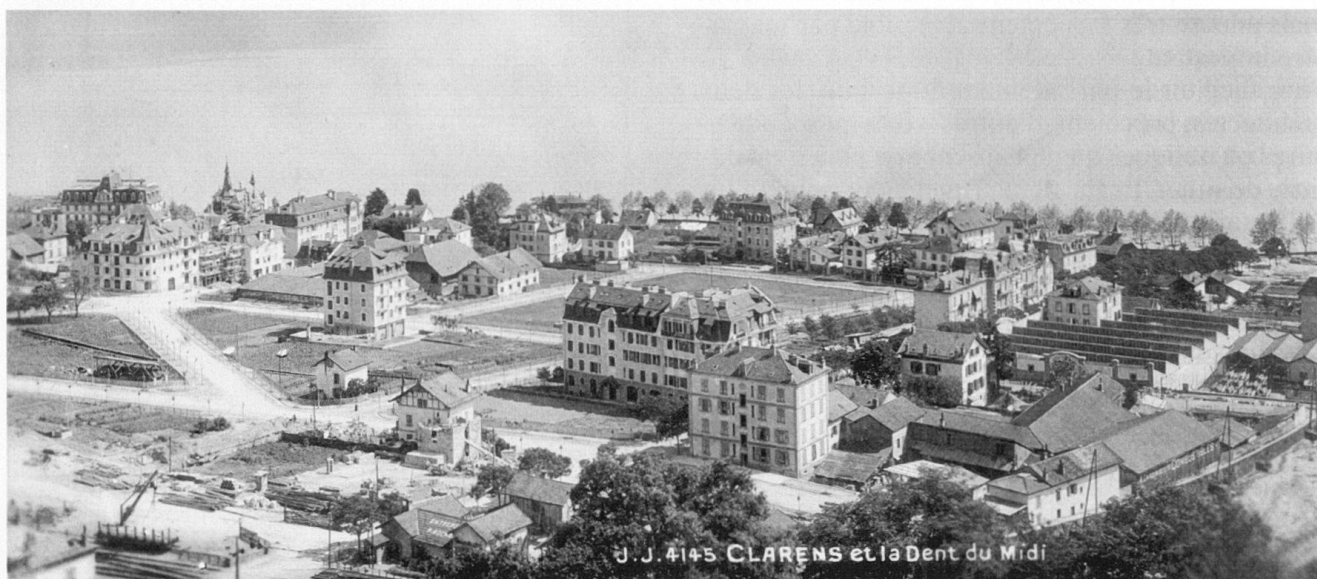


Fig. 30 Les Communs de Clarens vers 1914. La voirie est établie, mais les constructions sont encore rares.



Fig. 31 Projet lauréat du concours pour l'aménagement des Communes de Clarens, œuvre des architectes Michel Polak et Georges Piollenc.

«Un point encore qui nous fait insister pour la création de ce nouvel emploi, c'est la rapidité avec laquelle nos voisins ouvrent des artères nouvelles et se développent d'une façon grandiose. Si nous n'y prenons pas garde nous serons sous peu dans un état d'infériorité évident et il est de notre devoir de l'empêcher.»¹⁰⁵

Un des grands projets de voirie qui occupera le nouveau directeur des travaux pendant plus d'une décennie est la réalisation de la liaison Dagnires-Troches, soit l'établissement des actuelles avenues Doyen Bridel, Chantemerle et Naye. Au cours de la première décennie du XX^e siècle, des projets partiels avaient été étudiés. En 1910, le Conseil communal suggère d'établir un plan d'ensemble qui prenne en compte le secteur entre le Trait et les terrains à l'est de l'avenue de Collonge. L'ingénieur communal établit un projet de route entre l'Hôtel National et le cimetière de Troches qui est admis en octobre 1912¹⁰⁶. La procédure d'expropriation aboutit en décembre 1913, mais les recours d'abord, puis la guerre reportent la réalisation du projet jusqu'en 1916. Parce que le projet de l'avenue Chantemerle avait rencontré de nombreuses oppositions, les édiles insistent sur sa nécessité:

«Si en lui-même, ce chemin ne présente pas une utilité incontestable, il s'impose par contre comme trait d'union entre les parties extrêmes de notre territoire, ce que fait très bien entendre le préavis municipal en le comparant à un pont. [...] Cette route aura une valeur inestimable comme promenade, et l'on ne saurait assez insister sur l'avantage que retirera toute notre commune d'un chemin presque plat, à l'abri du vent et de la poussière et bien ensoleillé.»¹⁰⁷

Dissertant sur l'opportunité de cet important investissement, le rapporteur de la commission se fait lyrique. Optimiste, il considère que lorsque la guerre sera terminée, nombreux seront les étrangers qui chercheront à s'établir dans des régions épargnées:

«Or, Montreux est entre tous, un séjour idéal de paix et de repos. Nulle part plus que sur nos rives et sur nos pentes on ne goûtera ce calme, cette sérénité de la nature, si bienfaisante après la tourmente; nulle part plus qu'ici on ne retrouvera le goût, la joie de vivre. [...] Si nous arrivons trop tard, nous verrons le courant se détourner de notre contrée, et l'on sait combien il est difficile de ramener un courant. La route qui nous est proposée met en valeur une des plus belles parties de notre territoire, et précisément celle où l'on jouira le mieux des avantages naturels de Montreux.»¹⁰⁸

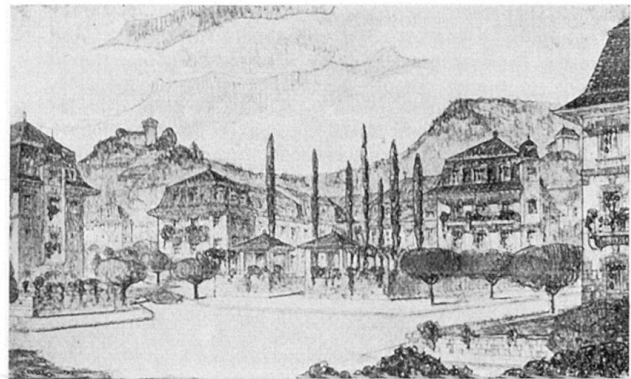


Fig. 32 Perspective du carrefour en étoile par Henri Chaudet; les bâtiments, implantés en fer à cheval, bénéficient d'un bon ensoleillement.

Le Conseil communal donne son accord en été 1916. Le chantier des routes est achevé à la fin de l'année 1918. L'avenue de Chantemerle ne sera officiellement ouverte à la circulation que le 16 mars 1920 en raison d'interminables tergiversations au sujet du projet de pont sur le funiculaire Territet-Glion dont l'exécution est décidée en décembre 1918 seulement¹⁰⁹.

2.6.4 Un jardin au bord du lac

«Hôteliers, architectes, banquiers, tout le monde se met à l'œuvre, et voici surgir comme dans les villes du Far-West qui éclatent dans les films hollywoodiens – voici surgir, à grands renforts de terrassiers, de maçons, d'outils, de grues mécaniques, à la place des vignes et des terrains déserts, des chantiers bruyants, innombrables: c'est une véritable explosion du sol qui se couvre très rapidement d'immeubles locatifs, de villas, d'hôtels, de casinos, de gares.»¹¹⁰

Sur le littoral, les terrains se font rares, si bien que «les hôtels, dans l'impossibilité de s'étaler désormais en longueur, se développent en hauteur»¹¹¹. En 1909, l'organe de la Société des hôteliers, le *Journal et liste des étrangers* titre: «Par quels moyens pourrait-on restreindre l'augmentation inouïe du nombre des hôtels qui a lieu ces dernières années?»¹¹² L'année 1913 verra un léger fléchissement de l'industrie du bâtiment. Cette année-là, la population des Planches enregistre quatre-vingt-huit étrangers de moins que l'année précédente; selon les autorités, cette baisse «provient du départ des ouvriers causé par le ralentissement des constructions»¹¹³.

En réaction peut-être à la saturation qui menace le littoral et qui est en contradiction flagrante avec le mythe de la nature idyllique qui a fondé le succès de la station, les autorités du Châtelard envisagent de démolir les bâtiments en aval de la Grand-Rue afin de créer un vaste parc du jardin de l'Hôtel Suisse à La Rouvenaz. A l'origine de cette idée, il y a la nécessité d'élargir cette artère très fréquentée. On souhaite profiter des nombreuses reconstructions pour imposer un nouvel alignement. En 1906, l'on procède au rélargissement de la rue le long du jardin Anglais, puis on chiffre le coût des expropriations nécessaires à la poursuite du processus jusqu'au carrefour de la rue de la Gare, tronçon bâti sur les deux fronts. Trois variantes sont envisagées: élargissement de chaque côté, en amont ou en aval. La commission d'estimation penche pour la dernière solution et va même plus loin:

«L'exécution du projet A nécessitant la démolition de presque la totalité des immeubles situés en aval, on se demande s'il ne conviendrait pas mieux d'exproprier tous les immeubles restant entre la route et le lac et d'y créer un grand jardin public. La différence du coût résiderait presque uniquement dans le paiement du sol. [...] Ce vaste jardin serait une création admirable et magistrale. [...] Il serait facile de trouver un assez joli rendement an-

nuel par la construction et la location de jolis kiosques et pavillons pour théés, confiseries, cigares, cartes illustrées et autres, ce qui demanderait un capital peu important.»¹¹⁴

Le Conseil communal ne vote pas l'expropriation totale mais admet le principe du rélargissement en aval. En 1912, suite au dépôt d'un projet d'agrandissement de l'Hôtel Bel-Air qui, s'il était réalisé, remettrait en cause l'expropriation complète des terrains, la Municipalité décide de mettre à l'enquête «un plan comportant la création d'une place ou jardin entre la route et le lac, dès le jardin de l'Hôtel Suisse à la place»¹¹⁵. La procédure d'estimation débute en tenant compte de deux variantes, expropriation totale ou partielle. Commencée en plein boom économique, elle ne trouve son épilogue qu'en novembre 1917 en raison des multiples recours engagés par les parties. Obligée selon la loi de prendre une décision dans les six mois suivant la fin de la procédure, la Municipalité juge la question trop importante pour trancher seule et prend l'avis de personnalités locales «appartenant aux milieux agricoles, financiers, industriels et commerçants, au monde des affaires, à l'industrie des hôtels et aux professions libérales»¹¹⁶. Et c'est finalement «à son corps défendant»¹¹⁷ qu'elle propose d'abandonner le projet vu l'état des finances communales et l'incertitude face à l'avenir. Le Conseil communal suivra son exécutif tout en émettant le vœu que cette proposition soit placée en priorité lorsque les circonstances le permettront¹¹⁸.

2.7 L'avenue des Alpes

L'idée d'établir une voie de communication sur le plateau des Terrages est ancienne; elle est même antérieure à l'implantation du chemin de fer dont le tracé emprunte le plateau où sera édifée en 1861 la gare principale de Montreux (fig. 33). En 1851, l'Etat a l'intention d'établir un «nouveau tracé de la grande route sous Montreux par les plateaux de Terrages et de Sous Crin»¹¹⁹, projet resté sans suite. L'avènement du chemin de fer provoque un fort accroissement de l'activité bâtiesse dans le secteur. En 1871, la Banque de Montreux acquiert des terrains en bordure de l'actuelle rue de la Gare pour y édifier son siège. La Municipalité souhaiterait empêcher cette construction afin de «conserver l'entrée d'une rue nouvelle au travers du plateau de Terrages aboutissant à la frontière de la Commune des Planches»¹²⁰. Elle doit bientôt reconnaître son impuissance ne possédant ni plan approuvé, ni moyens financiers qui lui permettraient de racheter les parcelles et de les laisser ensuite sans emploi. Trois particuliers offrent alors d'avancer, sans intérêt pendant cinq ans, la somme nécessaire à cette



Fig. 33 Les vignes du plateau de Terrages, le village de Vernex et la gare peu après la mise en service du chemin de fer.

acquisition. Cette proposition avantageuse incite les édiles à prendre tout de même contact avec la banque qui leur oppose un refus. A la suite de cette affaire et à la demande des habitants de Vernex, la Municipalité charge en 1873 l'ingénieur Clément Chessex de dresser le plan d'une route reliant la gare à la route cantonale. Puis la question n'est plus abordée jusqu'en 1878; elle fait alors partie des «beaux et grands projets à exécuter au moyen de ressources extraordinaires [...] qui ont déjà fait l'objet de discussions dans le sein du Conseil et qui attendent leur tour»¹²¹.

2.7.1 Le concours

En 1881, les autorités municipales prennent la décision d'ouvrir un concours pour la construction d'un boulevard qui relierait Massiez au Trait par Terrages. Cette voie offrirait une meilleure desserte de la gare, «procurerait des emplacements pour de nouvelles constructions et serait ainsi une source indirecte de revenus pour la commune»¹²². A l'intérêt purement circulatoire s'ajoute donc un souci d'extension. L'ingénieur Chessex rédige le programme. La tâche des concurrents est très succinctement énoncée:

«Le boulevard se compose dans la règle, d'une voie charretière de 6 mètres de largeur et de deux trottoirs de 2 mètres de largeur chacun. Il sera conçu de façon à faciliter l'établissement de constructions sur tout son parcours.»¹²³

Trois projets sont soumis à l'appréciation d'un jury composé de l'ingénieur cantonal Louis Gonin, de l'ingénieur Delarageaz fils et de l'architecte Benjamin Recordon. Les experts se livrent à une analyse comparative des propositions et en mai 1883 se déterminent en faveur du projet *Travail et Liberté* de l'ingénieur lausannois Auguste Perey (fig. 34). Ce dernier répartit bien les terrains à bâtir de part et d'autre du tracé et résout au mieux l'épineuse question de la percée du tissu ancien du village de Vernex-Dessous, en proposant «le passage qui, avec le moins de dépenses relatives, apporte la solution la plus avantageuse et permet de tirer le meilleur parti des immeubles entamés»¹²⁴.

2.7.2 Les projets

Le programme du concours était très laconique; les mémoires des concurrents sont au contraire éloquentes et permettent d'apprécier les enjeux. L'ingénieur Edouard Rosenberg de Lausanne, auteur de *All Right* classé en troisième position, a pro-

Fig. 34 Travail et Liberté: plan général du futur boulevard établi par l'ingénieur Auguste Perey en 1882.

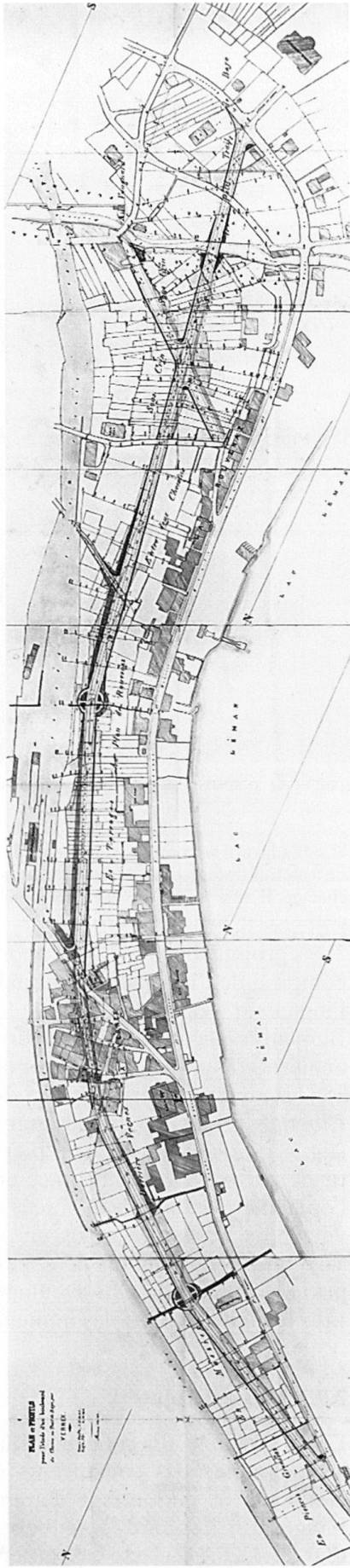


Fig. 35 All Right: plan général du futur boulevard établi par l'ingénieur Edouard Rosenberg en 1882.

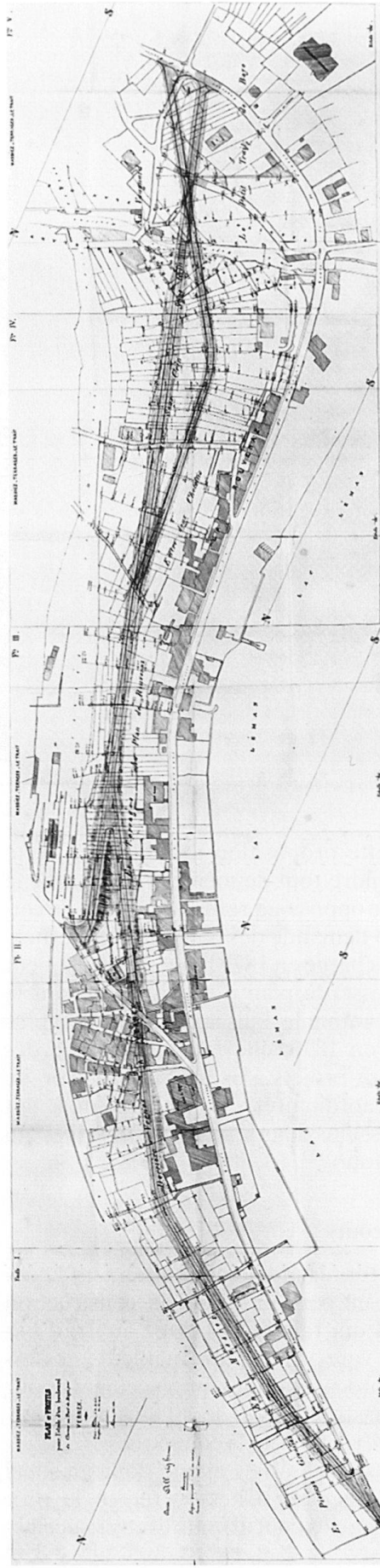
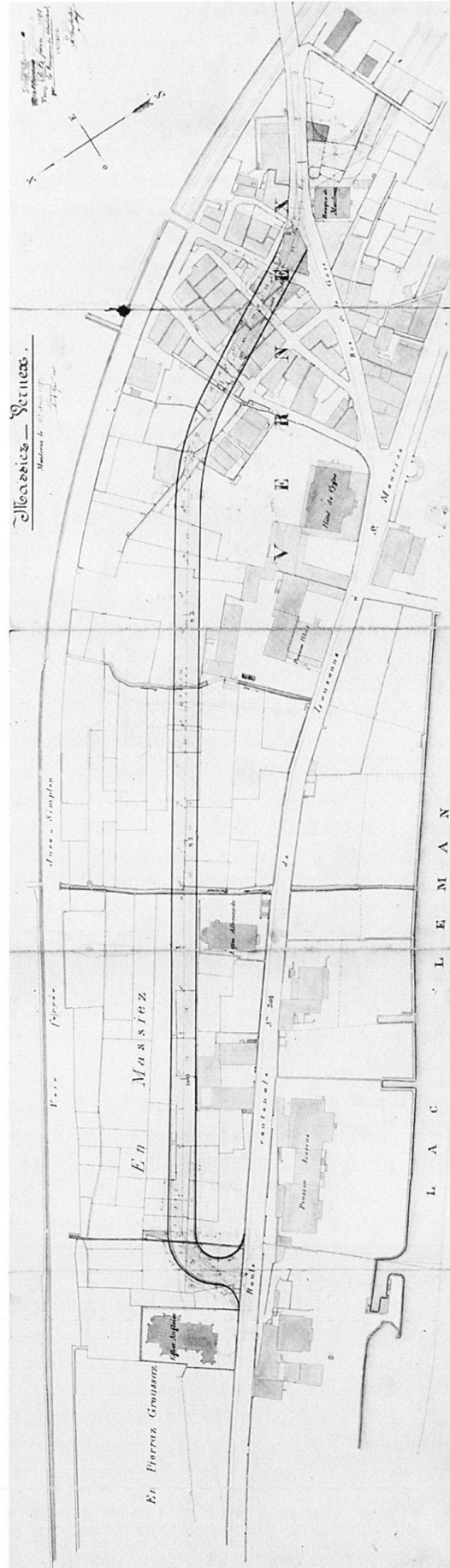
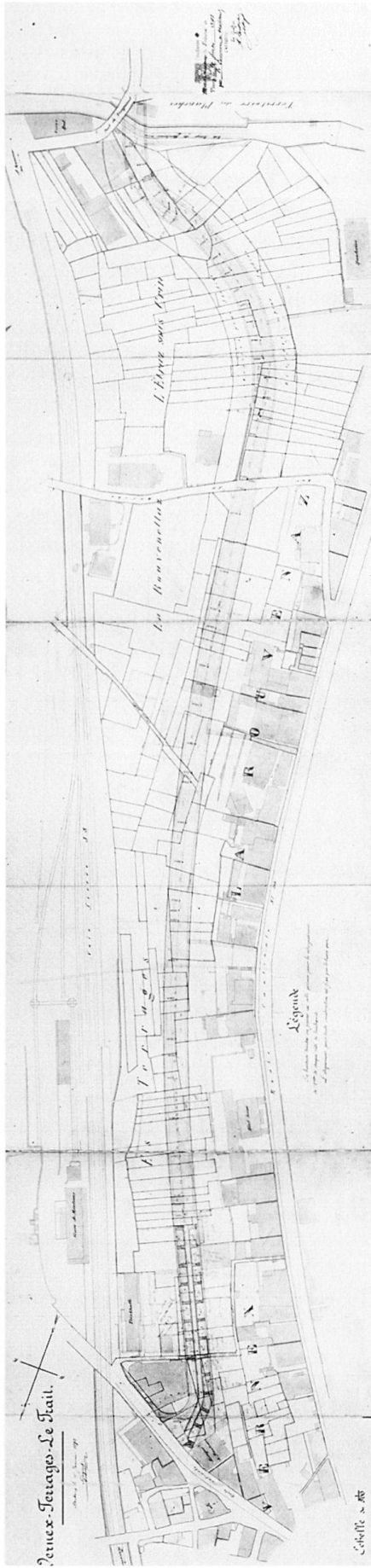


Fig. 36 Tracé définitif du boulevard dressé le 13 août 1892 par le géomètre A. Jaquet selon le projet de l'ingénieur Clément Chessex.



jeté un «boulevard devant recevoir très probablement des constructions de luxe et servir de promenade»¹²⁵ (fig.35). L'architecte de Vevey Victor Chaudet, auteur du deuxième prix portant la devise *Espérance*, «est parti de l'idée que l'autorité communale avait pour but, en projetant un boulevard, de donner une mieux-value à des terrains aujourd'hui sans dévestiture suffisante et de faciliter ainsi les nouvelles constructions le long d'une grande artère qui ne tarderait pas à devenir un des principaux centres de mouvement à Montreux»¹²⁶. Quant à Perey, il a considéré que «cette voie devait être établie dans des conditions supérieures à celles des autres voies existantes, et former dans un avenir rapproché, si le développement de cette contrée si favorisée par la nature se continue, comme il l'a fait depuis 30 ans (ce que tout fait prévoir), la grande artère réunissant diverses agglomérations aujourd'hui séparées et distinctes, qui demain formeront un tout; et qu'il vaudrait mieux ne rien faire qu'une œuvre étriquée ou mal conçue en vue de réaliser quelques économies»¹²⁷. En conséquence, on attend de cette future artère qu'elle remplisse une double fonction: former un nouveau pôle d'attraction et établir un trait d'union entre les diverses localités qui composent Montreux.

De la route cantonale en Massiez à Vernex-Dessous, les trois tracés suivent plus ou moins la même ligne. *All Right* traverse le village plus en aval que les deux autres et prévoit un raccordement en amont avec la rue de la Gare. Cette solution déplait aux experts car elle compromet l'utilisation rationnelle des terrains entre le boulevard et la route cantonale. L'auteur d'*Espérance* réduit au minimum les expropriations, démarche qui est également mal accueillie par les jurés:

«L'auteur n'a pas montré assez de courage devant la difficulté de l'expropriation. Il a fait subir à son tracé un jarret motivé par le désir bien légitime de laisser debout le bâtiment de la Banque de Montreux mais il en résulte un grave inconvénient dans le résultat à atteindre.»¹²⁸

De Vernex à la rue du Marché, les trois projets sont pratiquement semblables. *All Right* envisage ensuite deux variantes: la première décrit une courbe et aboutit au-delà de l'actuel croisement des avenues du Casino et Nestlé; la seconde est rectiligne et rejoint l'avenue du Casino en deçà du carrefour¹²⁹. De même qu'*Espérance*, *Travail et Liberté* propose un tracé «formé de 5 tronçons formant ensemble une ligne légèrement arquée qui tourne sa concavité contre le golfe de Montreux pour mieux conserver la vue»¹³⁰. Il rejoint la route cantonale en face du Kursaal «qui fournira aux étrangers un but de promenade sur le boulevard»¹³¹. *Travail et Liberté* établit une voie supplémentaire reliant le pont du Vuagnard au bas de la rue du Marché:

«La jonction de ces deux voies de communication occupant une position relativement dominante, jouirait d'une vue splendide et se prêterait à merveille à l'établissement d'une promenade ombragée ou d'un jardin public auquel il serait [...] facile de conserver une vue étendue par une servitude de hauteur, sur les propriétés en aval qui ne sont pas encore bâties.»¹³²

Contrairement aux deux autres, le projet primé attache une grande importance à la vue; il dessine deux ronds-points qui, avec le village de Vernex et le jardin projeté, scandent le trajet. Il est le plus cher, mais aussi le plus élaboré. Il procède d'une vision dépassant le simple cadre de la voirie et du rapport entre déblais et remblais; l'auteur avoue d'ailleurs s'être peu soucié de «l'augmentation des terrassements et des murs»¹³³ et d'avoir «proscrit les grandes courbes de raccordement [qui] enlèvent toute perspective»¹³⁴. Il est aussi le seul à évoquer la possibilité de réglementer le bâti futur.

2.7.3 Le redimensionnement du projet

Mais parce que les projets étaient trop grandioses – leur coût avoisinait les 600'000 francs – la Municipalité ne les soumet pas au Conseil communal et reporte la réalisation à des temps meilleurs. Le développement des constructions replace bientôt la question au centre des préoccupations éditaires. En 1886, les autorités ne peuvent empêcher la construction de la villa Mounsey¹³⁵, implantée pourtant sur le tracé du projet primé. L'année suivante, un cas similaire se présente à Vernex-Dessous où Pierre Chevalley souhaite rebâtir un immeuble. Avant d'accorder l'autorisation de construire, les édiles décident de relancer l'étude du tracé entre Vernex-Dessous et la route cantonale en Massiez. Puis la commission de gestion du Conseil communal les enjoint d'établir également un projet pour la section Vernex-Trait de la Baye.

Clément Chessex conçoit le plan qui est soumis au Conseil communal au printemps 1887. S'il est accepté, il permettra de fixer les limites des futures constructions. Quant à la réalisation de la chaussée, elle se fera «dans un avenir plus ou moins rapproché, lorsque les finances le permettront et que les subventions suffisantes auront été offertes par les intéressés»¹³⁶. Le projet est adopté mais aucune procédure n'est engagée. En 1890, lorsque le même Chevalley produit un plan de bâtiment empiétant sur le boulevard prévu et bordant la rue de la Gare, le voyer de l'Etat donne son aval au projet et ne retient pas l'opposition de la Municipalité:

«Le Département ne peut tenir compte d'une opposition éventuelle laquelle aurait pour effet de priver indéfiniment un propriétaire de disposer de ses immeubles. Si la Commune du Châtelard a l'intention de construire une route en cet endroit elle produira le plan et demandera s'il y a lieu un décret d'expropriation.»¹³⁷

Les édiles convainquent Chevalley d'ajourner son projet et soumettent le plan de Chessex à un collège d'experts¹³⁸. Celui-ci l'apprécie favorablement tout en recommandant une voie avec des trottoirs aussi larges que possible. A la demande de certains élus, la Municipalité fait ensuite étudier pour le plateau de Terrages une variante de tracé qui se rapproche davantage des bâtiments de la Grand-Rue. Une nouvelle commission d'experts est nommée, la Municipalité voulant éviter la moindre erreur d'appréciation¹³⁹.

En février 1891, le Conseil communal choisit à une infime majorité¹⁴⁰ le tracé inférieur et ne suit pas les recommandations de son exécutif qui avait une préférence, de même que les deux collèges d'experts consultés, pour le projet de 1887. De l'avis de la Municipalité, la variante adoptée ne laisse «en aval de la route qu'une bande étroite de terrain qui ne pourra être utilisé que pour des dépendances des bâtiments voisins existants, dépendances qui n'auront rien d'agréable pour un boulevard»¹⁴¹. Des intérêts particuliers, qu'en l'absence de plan il nous est difficile d'apprécier, ont certainement guidé le choix des conseillers communaux. Le tracé adopté coupe le village de Vernex sensiblement de la même manière que le projet primé en 1883; il s'incurve ensuite vers le lac, puis traverse le plateau en suivant une ligne légèrement concave. Dès la rue du Marché, il s'infléchit vers l'amont pour opérer sa jonction avec l'avenue Nestlé. Il n'est plus question de prolongement sur le territoire des Planches (fig. 36). Les raccordements avec l'avenue du Casino préconisés lors du concours sont alors irréalisables, car de nombreuses constructions se sont édifiées dans le secteur.

En octobre 1893, la Municipalité propose de passer à l'exécution du projet en recourant à un mode de financement nouveau qui deviendra la règle par la suite. Elle estime que la pratique habituelle de la souscription a peu de chance d'aboutir en raison du montant considérable de l'opération et «que généralement ce sont toujours les mêmes personnes qui souscrivent, tandis qu'un certain nombre des intéressés se tiennent à l'écart et profitent quand même du fait accompli»¹⁴². Elle préconise que «le quart de la dépense totale de la construction du boulevard soit mis à la charge des terrains intéressés tels qu'ils seront déterminés par un périmètre à établir par une commission désignée par l'Etat»¹⁴³.

2.7.4 La réglementation du bâti

Parallèlement à l'élaboration du plan, les autorités rédigent un règlement des constructions, car elles considèrent que le futur boulevard «devra aussi être un embellissement pour la contrée»¹⁴⁴. Adopté en

février 1892, ce texte définit en premier lieu le type de bâtiment et exclut les «ateliers, chantiers, hangars, granges, écuries, et autres bâtiments analogues»¹⁴⁵. De Vernex à la rue du Marché, les «bâtiments seront de même hauteur, perpendiculaires à la route, contigus avec murs mitoyens»¹⁴⁶ et placés selon un alignement déterminé par le plan. Dès la rue du Marché, les terrains seront occupés par des «villas avec jardins d'agrément ou terrasse sur le devant»¹⁴⁷ dont les clôtures seront alignées. «En vue d'un plan d'ensemble»¹⁴⁸, on exigera du maître de l'ouvrage le dessin de la façade.

En octobre 1893, la Municipalité fait adopter un règlement plus détaillé qui constitue une première dans la région dans la mesure où il introduit des éléments de police sanitaire et leur corollaire, le permis d'habiter. Ce texte est en effet antérieur à la loi cantonale de police des constructions qui entre en vigueur en 1898 et qui instaure le permis de construire et le permis d'habiter. Il précède aussi le règlement de la Ville de Lausanne qui, à l'étude dès 1891, ne sera adopté qu'en 1902¹⁴⁹.

Ses auteurs, les architectes Maillard et Villard ainsi que l'ingénieur Chessex, avouent s'être inspirés de «règlements analogues admis par les autorités municipales des villes suisses dont la voirie est dirigées dans le sens moderne et hygiénique telles que Zurich, St-Gall, Bâle, etc.»¹⁵⁰. Leur intention est de garantir une manière de bâtir «rationnelle, hygiénique et esthétique»¹⁵¹ qui tienne compte des «droits des propriétaires tout en réservant partout l'intérêt supérieur du public»¹⁵². Le type des constructions admises, leur ordre et leur gabarit restent inchangés sauf en aval du tronçon Vernex-rue du Marché où les propriétaires pourront adopter l'ordre non contigu et retirer leurs bâtiments pour autant que les clôtures soient alignées.

Au point de vue sanitaire, les prescriptions sont très précises. Ainsi, la surface minimale des courettes de ventilation des WC ne devra pas être inférieure à 4 m² et «l'appareillage des dits WC sera du système à chasse d'eau et cuvettes à siphon (système anglais) et sans fosses intérieures quelconques»¹⁵³. Il est interdit de placer les chambres de domestiques au sous-sol et ces locaux devront prendre jour sur des courettes mesurant au moins 8 m² de superficie. «Les cuisines, ateliers, chambres et locaux habités seront pourvus de fenêtres donnant directement sur l'air libre. Ces fenêtres auront au minimum 1 m² de surface par volume de 30 m³ à éclairer»¹⁵⁴. Pour garantir la salubrité des futurs logements, les auteurs introduisent le principe d'un délai entre l'achèvement du gros œuvre et l'occupation des locaux. Dans le texte définitif, la formulation de ce qui constitue une manière de permis d'habiter a été simplifiée:

«La Municipalité est compétente pour examiner les nouvelles constructions au point de vue hygiénique, et elle pourra, le cas échéant, en retarder l'habitation si les conditions de salubrité laissent à désirer.»¹⁵⁵

2.7.5 Le chantier

Le 30 octobre 1893, le Conseil communal octroie les crédits d'exécution, soit un montant de 463'000 francs. Les travaux sont adjugés au printemps de 1894 à l'entrepreneur Lilla qui travaillera sous la direction de l'ingénieur Chessex¹⁵⁶. Le chantier démarre aussitôt. Des modifications apportées ultérieurement à l'égout collecteur sur demande du Conseil communal retardent les travaux; alors que le boulevard aurait dû être livré à la circulation en automne 1895, il ne le sera qu'à l'été 1896¹⁵⁷ (fig. 37). Le projet du nouveau pont sur la Baye de Montreux est approuvé en septembre 1895. Le tablier métallique est adjugé à Ernest Miauton et posé au printemps 1896¹⁵⁸.

Le boulevard est à peine terminé que l'on songe à le relier à la route du littoral au moyen d'une voie qui serait établie sur la rive droite de la Baye de Montreux; on projette aussi de couvrir la rivière en amont de la route cantonale sur toute la largeur de la rue de l'Eglise-Catholique. Chessex en dresse le plan; il est approuvé par le Conseil communal en 1897¹⁵⁹, mais la rue ne sera réalisée qu'en 1915–1916, conjointement au voûtage de la Baye au moyen d'un large pont de béton armé, exécuté par les frères Chaudet¹⁶⁰.

2.7.6 Les balbutiements de la réglementation

Le premier bâtiment du nouveau boulevard est mis à l'enquête en février 1894¹⁶¹. En mai, le surveillant des travaux de la Commune, Louis Villard, fait arrêter le chantier sous prétexte que «les murs n'ont pas une épaisseur suffisante»¹⁶² et que l'implantation n'est pas conforme. A la demande de la Municipalité, l'architecte Maillard procède à l'expertise du bâtiment¹⁶³ et émet des recommandations pour la consolidation de l'édifice, qui restent lettre morte. La Commune intente alors un procès au propriétaire Jean Bonetti; celui-ci est condamné pour résistance et empiètement sur le domaine public¹⁶⁴. La situation s'aggrave au début de l'année 1895, car le Conseil communal a amendé le règlement dans le sens d'une réduction des hauteurs autorisées. Comme Bonetti avait reçu l'ordre de construire une nouvelle charpente, la Municipalité exige qu'il se conforme aux nouvelles prescriptions. Ce dernier n'obtempère pas et Villard est chargé de faire modifier de force la toiture litigieuse; Bonetti empêche les ouvriers chargés de ce travail d'accéder au chantier; il est arrêté et la Commune dépose plainte¹⁶⁵.

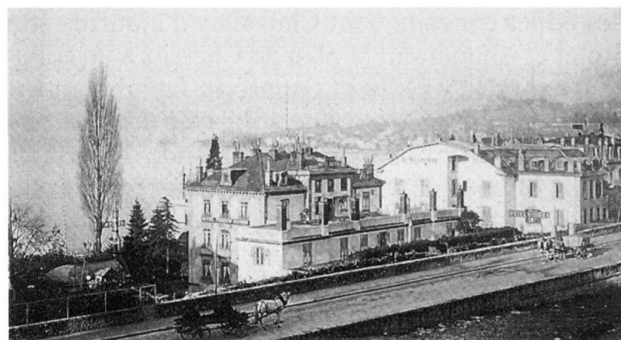


Fig. 37 L'Hôtel Suisse avant 1900; au premier plan, la chaussée de la nouvelle avenue des Alpes.

Cette affaire, qui se conclut par le remplacement du toit par une terrasse en zinc¹⁶⁶, témoigne de la difficulté de mettre en place des outils de réglementation, puis de les faire respecter, d'autant plus s'ils changent en cours de route. Indépendamment du fait que le mode de construction de son immeuble présente des défauts, Bonetti en édifiant le premier bâtiment du boulevard «essuie les plâtres» d'une entreprise inédite pour les édiles d'une agglomération qui, en moins de trente ans, a passé de l'échelle du village à celle de la ville (fig. 38). C'est en effet cette construction qui est à l'origine des modifications apportées au règlement à la fin de l'année 1894. Les auteurs du règlement de 1893 n'avaient «pas suffisamment tenu compte de l'effet que produirait sur la contrée, au point de vue esthétique, une ligne de bâtiments qui peuvent s'élever jusqu'à une hauteur de plus de 25 mètres [...]; il suffit d'un simple coup d'œil pour s'assurer qu'une ligne continue de maisons de la hauteur de celle du Sieur Bonetti interceptera dès la rue de Vernex-Sâles, non seulement la vue du lac, mais celle d'une partie des montagnes de la Savoie; et dès le lac ou les rives du lac, la vue des charmants coteaux et même celle du Cubly serait également masquée en tout ou en partie, résultat qu'il faut éviter à tout prix»¹⁶⁷. La Municipalité suggère de limiter la hauteur du faîtage à 22 m pour les bâtiments amont et à 19 m pour les bâtiments aval, «de cette façon on aura la perspective agréable à l'œil, de bâtiments étagés»¹⁶⁸. Elle se réserve toutefois la possibilité d'autoriser de cas en cas des «appendices décoratifs»¹⁶⁹ en toiture. Elle suggère aussi de laisser aux propriétaires la liberté de construire en ordre dispersé en amont du boulevard dans la section où l'ordre contigu avait été initialement prévu.

2.7.7 La progression du bâti

Le long du nouveau boulevard, les bâtiments sont édifiés grosso modo en deux temps. Vers 1895, les premières constructions s'inspirent de l'immeuble de rapport parisien par l'ordonnance tripartite de

leur élévation et la présence de balcons filants au bel étage et/ou à l'attique¹⁷⁰. Ce type se rencontre de préférence en amont de la rue, tandis que les immeubles qui s'élèvent en aval présentent une plus grande variété de composition: le numéro 21, mis à l'enquête en 1895, possède une façade asymétrique à décor néo-gothique anglais et les numéros 31 à 35, autorisés en 1896, font référence à la Renaissance italienne. Une seconde phase de construction prend place au milieu des années 1910, suite à l'érection de la nouvelle gare (fig. 39) inaugurée en 1903 et au percement du tunnel du Simplon achevé en 1906 qui accroît l'importance de la ligne ferroviaire. Les immeubles sont alors caractérisés par des toitures monumentales et un décor plus éclectique. L'édification du vaste ensemble Heimatstil de la SI de l'avenue des Alpes en 1910–1913¹⁷¹ constitue l'ultime chantier avant la rupture de 1914 (fig. 68). De Vernex à la rue du Marché, les deux fronts sont alors bâtis en ordre contigu. Les rez-de-

chaussée abritent des magasins qui ont conservé pour la plupart leurs devantures d'origine. Les logements sont en général vastes et d'un standing relativement élevé. Plusieurs bâtiments abritent des hôtels ou des pensions, parfois annexe ou extension d'établissements ayant pignon sur la Grand-Rue, tels le Grand Hôtel Suisse et l'Hôtel Parc et Lac. Dans ce dernier cas, une passerelle relie l'étage inférieur du bâtiment de l'avenue des Alpes à l'étage supérieur de celui de la Grand-Rue. A l'origine, l'entrée principale du Montreux-Palace se situait au niveau de l'avenue des Alpes. La continuité du parcellaire entre les deux artères se rencontre à plusieurs reprises: le numéro 29 est édifié en 1906 pour les propriétaires de l'Hôtel Splendid, situé immédiatement en contrebas au numéro 52 de la Grand-Rue; de même le numéro 39 de l'avenue des Alpes et le numéro 60 de la Grand-Rue sont construits tous deux par Louis Villard pour le même propriétaire en 1905 et 1906.

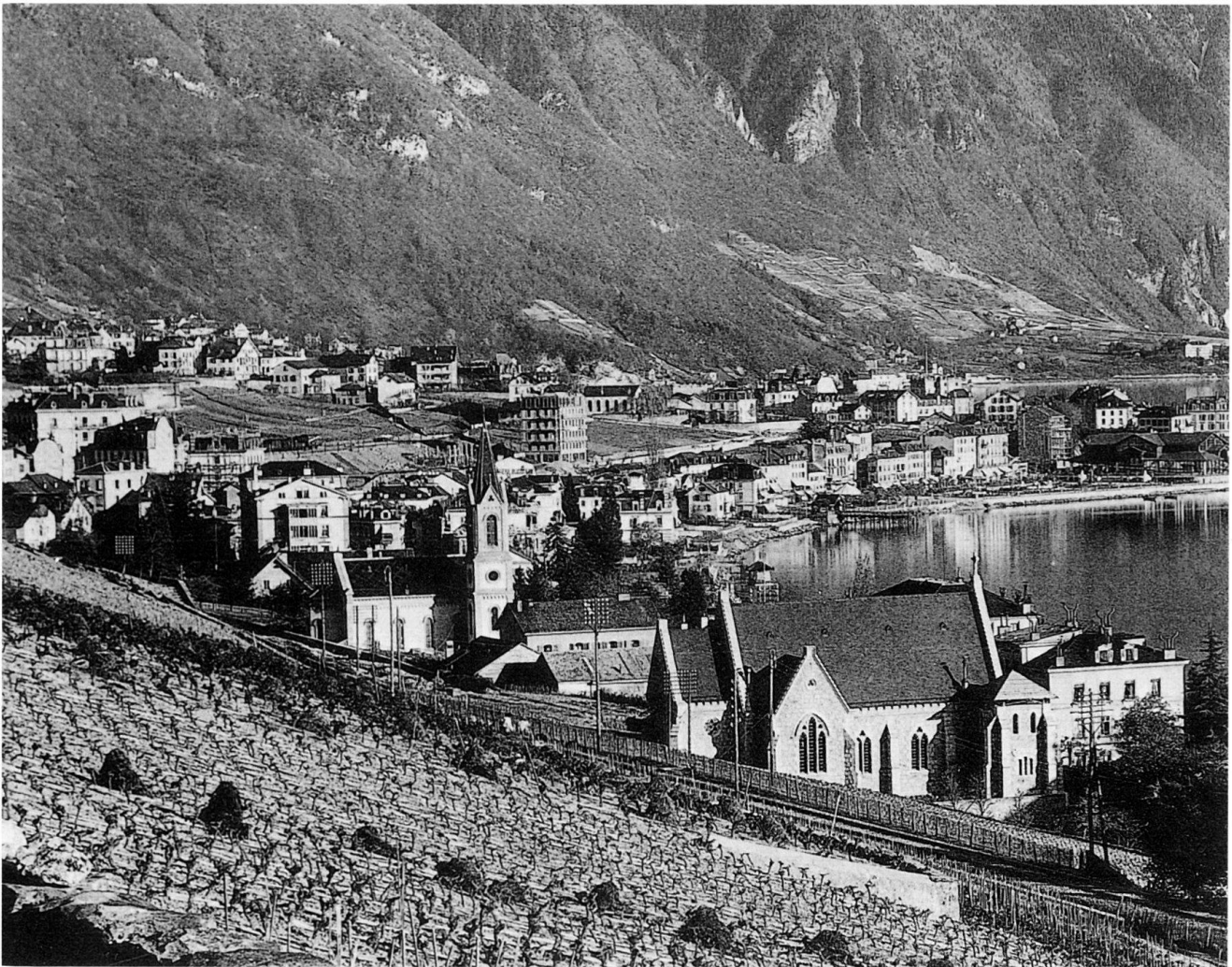


Fig. 38 Montreux au moment de l'établissement de l'avenue des Alpes en 1895; à l'arrière-plan, à droite du clocher de l'église allemande, on distingue l'immeuble Bonetti, premier bâtiment érigé le long de la nouvelle artère; son gabarit imposant incitera les élus à revoir le règlement des constructions.

Dès la création du boulevard, l'importante différence de niveau entre ce dernier et la Grand-Rue a imposé l'établissement d'un certain nombre de passages. Aux cheminements anciens, soit la rue du Marché et la rue de la Gare, on a adjoint en 1895 l'escalier dit «Echelle de Jacob»¹⁷².

Lors de la construction du Grand Hôtel Suisse en 1905, la Commune négocie avec acharnement un passage public en forme d'escaliers partiellement couverts, étudiés par l'architecte Villard et réalisés en 1907. A cette date, trois demandes de concession de transport public sont déposées dans le but de relier l'avenue des Alpes à la Grand-Rue et faciliter ainsi la liaison entre la gare et le débarcadère. L'une porte sur un funiculaire entièrement en tunnel entre la Grand-Rue et Estombes par la gare¹⁷³. Une autre concerne un «chemin de fer électrique, avec ascenseur, dès le débarcadère de La Rouvenaz»¹⁷⁴. Enfin, la troisième émane des compagnies du MOB et du Montreux-Glion qui souhaitent prolonger leur ligne en tunnel jusqu'au quai de Vernex, à proximité du Montreux-Palace inauguré l'année précédente. Sans doute guidé par des hôteliers qui craignent la concurrence du Palace, un groupe de citoyens s'oppose à cette requête. Jugeant ce projet «très préjudiciable aux intérêts généraux de la Commune»¹⁷⁵, ils adressent une pétition aux autorités. Selon eux, cette voie «aura pour effet le plus immédiat de recueillir au sortir des bateaux un nombre considérable d'étrangers pour les emmener directement dans les stations alpestres du haut du Cercle, du Pays-d'Enhaut ou de l'Oberland. Jusqu'ici tous les efforts des Montreusiens avaient tendu à favoriser l'arrêt des étrangers et leur séjour plus ou moins long à Montreux et non pas à leur fournir les moyens de «brûler» [la] place»¹⁷⁶. Occasionnant un déplacement du pôle d'attraction, elle ne profiterait en définitive qu'au Palace et causerait aux commerces et aux autres hôtels un important préjudice. La Municipalité du Châtelard, malgré les nombreuses oppositions que soulève cette idée, décide de la soutenir. Sa position est surtout dictée par l'attitude de la Commune des Planches. Cette dernière, peut-être entraînée par l'influent Ami Chessex, s'oppose au projet alors que le tracé n'empiète pas sur son territoire. Pour des raisons financières, les deux compagnies renoncent et mettent en place un service de correspondance entre le débarcadère et la gare par char dès 1909, puis par automobile l'année suivante. En 1911, une nouvelle concession, restée sans suite, est sollicitée pour l'établissement d'ascenseurs électriques système Pater Noster et système ordinaire pour relier le débarcadère aux gares¹⁷⁷. De fait, jusqu'aux années 1960 qui voient l'installation d'un ascenseur public, aucun moyen mécanique ne relie les deux artères¹⁷⁸.



Fig. 39 L'avenue des Alpes vers 1910. Le nouveau Grand Hôtel Suisse fait face à l'imposante gare inaugurée en 1903.

L'avenue des Alpes figure la transition entre le village et la ville qu'a connue le site à la fin du XIX^e siècle. Elle est exemplaire dans la mesure où elle a été planifiée et réglementée. L'opération est une conséquence de la phase d'extension des années 1870, mais elle a été conçue dans une période de relative stagnation économique. Comme le chantier a été différé d'une dizaine d'années, sa réalisation coïncide alors avec la reprise des affaires et l'expansion formidable de la station de villégiature.

2.8 Les outils de contrôle du bâti

2.8.1 La réglementation des constructions aux Planches

Il est question de l'élaboration du règlement sur la police des constructions (RPC) des Planches en 1889 déjà. Il introduit l'obligation de présenter les plans des façades et envisage des mesures différenciées entre le haut et le bas de la commune¹⁷⁹. Il est inséré dans le règlement général de police qui n'a pas été conservé, de même que tous les autres textes relatifs à cette réglementation.

Dès la fin de l'année 1906, la Municipalité étudie une limitation des gabarits des bâtiments. Envisagées initialement pour l'avenue du Casino, les dispositions sont finalement appliquées à l'ensemble du territoire par souci d'équité, car il ne «paraissait pas admissible de réglementer les hauteurs des bâtiments d'une seule rue en laissant libres les propriétaires des autres parties du même quartier d'élever leurs constructions comme bon leur semblerait»¹⁸⁰.

La commission du Conseil communal remanie complètement le projet municipal et y introduit des dispositions relevant du plan d'extension:

«Il faut absolument que nos autorités soient armées pour empêcher que l'on enlaidisse à plaisir la belle contrée que nous habitons, par la construction de bâtiments dont la hauteur rappelle les maisons de New York et dont l'architecture ne cadre en aucune façon avec le superbe paysage de notre pays! Si nous ne mettons pas un frein à cette fièvre de faire des constructions toujours plus hautes et toujours plus grandes, nous n'aurons dans la commune des Planches, pourtant si richement dotée en beauté de la nature que des rues sans soleil, des promenades sans ombrages et sans vue. Nous entendrons alors non seulement les étrangers qui jusqu'à maintenant ont tout spécialement apprécié notre belle contrée de Montreux, mais nos successeurs, nous reprocher de n'avoir pas su garder à nos coteaux le cachet qui en faisait le charme et la beauté.

Il faut donc, lors de la modification de certaines de nos artères, ou la construction de nouveaux quartiers, prévoir des rues et trottoirs suffisamment larges, des promenades ombragées qui nous permettront de rivaliser avec les autres centres de l'industrie hôtelière.»¹⁸¹

Le règlement est adopté en décembre 1907 et la Municipalité se dit persuadée «qu'il contribuera à assurer à [la] population et tout particulièrement à la population ouvrière des logements plus sains»¹⁸². Ce texte est complété en 1912 par un article qui interdit la construction de chalets dans la partie inférieure du territoire. Cette disposition constitue une innovation qui n'apparaît au Châtelard que dans l'entre-deux-guerres. Elle est introduite en premier lieu par souci d'esthétique:

«La plupart de ces chalets sont en eux-mêmes très jolis et fort bien construits, toutefois on estime généralement qu'ils ne sont pas à leur place au milieu des vignes ou entourés de maisons de rapport.»¹⁸³

Mais des raisons financières sont aussi évoquées; ces bâtiments n'abritent souvent qu'un nombre restreint d'habitants, ce «qui fait qu'un quartier formé d'édifices de ce genre n'acquiert pas une valeur immobilière en rapport avec les sacrifices considérables que la Commune s'impose pour créer de nouvelles routes et de nouveaux quartiers»¹⁸⁴.

Quant au plan d'extension, il en est fortement question en 1918. La Municipalité se prononce en faveur d'un concours d'idée et décide ensuite de faire établir le plan d'ensemble nécessaire au lancement de la compétition¹⁸⁵. Toutefois, comme l'étude de la déviation du chemin de fer en tunnel entre Crin et Veytaux, engagée en 1907 mais suspendue en raison de la guerre, est à nouveau d'actualité, elle préfère en attendre les conclusions pour ouvrir le concours¹⁸⁶.

2.8.2 La réglementation des constructions au Châtelard

Le premier texte spécifique aux bâtiments est rédigé en 1892 dans le cadre de la création de l'avenue des Alpes, mais le règlement général de police, publié à la même date, consacre également un chapitre à ce sujet. Il régit les alignements et prévoit

que la Municipalité examine les plans de toute transformation ou nouvelle construction¹⁸⁷. Il exige le raccord de chaque immeuble à l'égout public et soumet l'édifice au contrôle d'un architecte, délégué par la Municipalité. Cette dernière prescription est renforcée en 1894 par l'introduction d'un permis d'habiter¹⁸⁸.

En 1896, un article fondamental dont la teneur est directement liée à la vocation touristique du lieu, entre en vigueur. L'exécutif avait constaté son incapacité à «empêcher qu'il soit élevés des bâtiments qui défigurent la contrée par leur manque d'architecture ou leur destination»¹⁸⁹. Il souhaite se donner les moyens de refuser un projet pour des raisons esthétiques et ajoute l'article suivant:

«L'approbation est refusée si le bâtiment projeté présente en raison de son architecture un aspect trop disparate et d'un fâcheux effet pour l'ensemble de la rue ou du quartier.

Les façades avec murs nus doivent être ornées de motifs décoratifs et l'ornementation doit être maintenue [...]»¹⁹⁰

L'année suivante, la construction aux abords des quais, de la nouvelle route des Colondalles et de l'avenue Belmont est soumise à des prescriptions spécifiques encore plus coercitives qui fixent le type, l'ordre et le gabarit des bâtiments¹⁹¹. Ainsi, contrairement aux idées reçues, Montreux et en particulier Le Châtelard, en instituant avant le chef-lieu et le canton le permis d'habiter et des mesures ayant trait à l'esthétique, n'est pas le territoire du développement sauvage et du laisser-faire complet. Il faut tout de même relativiser l'effet de ces préceptes. Leur application ne sera pas toujours stricte, architectes et propriétaires s'engouffreront souvent dans la brèche ouverte par la possibilité de donner un gabarit plus important à un édifice isolé ou en situation particulière¹⁹².

La loi cantonale sur la police des constructions entre en vigueur en 1898. Elle oblige un certain nombre de communes à revoir leur propre réglementation et introduit «l'interdiction de construire ou de modifier des bâtiments pendant vingt ans sur des terrains où des voies de communication doivent passer»¹⁹³. Ce principe fondamental permet l'élaboration de plans d'extension. Au Châtelard, on s'attelle à la révision du RPC et à la rédaction du règlement sur le plan d'extension (RPE) en 1901. Le syndic Vuichoud rédige le nouveau RPC. Il s'inspire des règlements similaires de Lausanne et Vevey, tout en les adaptant aux conditions particulières de la région:

«Nous avons veillé principalement à sauvegarder la beauté du pays en introduisant des mesures permettant d'empêcher ces constructions qui déparent trop souvent les plus jolis sites, et ce faisant, nous avons eu en vue non seulement l'esthétique, mais aussi le bien matériel de notre contrée dont cette beauté constitue le plus sûr capital.»¹⁹⁴

Le RPC n'introduit pas de nouvelles notions, mais précise et développe longuement celles qui étaient contenues dans les règlements précédents. Il est adopté en novembre 1902¹⁹⁵.

Le RPE est admis sans difficulté par le Conseil communal en mars 1902¹⁹⁶ et entre en vigueur le 1er janvier de l'année suivante. Il prévoit que l'exécutif fasse établir «un plan d'extension comprenant les voies de communications, les places et les promenades publiques à construire ou à modifier sur le territoire de la Commune»¹⁹⁷. Le plan détermine avant tout la voirie et les alignements des constructions, mais peut aussi en prescrire l'ordre. A la hauteur unique de 20 m imposée initialement, le RPE substitue un gabarit plus restrictif calculé proportionnellement à la largeur de la rue. La Municipalité conserve la latitude d'autoriser ponctuellement des tourelles, des pavillons ou des motifs de décoration. Les constructions élevées en retrait de l'alignement ne devront pas comprendre plus de trois étages mais pourront par contre dépasser de la moitié du retrait la hauteur déterminée par la largeur de la rue. Mais là aussi, des dérogations sont possibles notamment pour les bâtiments disposés sur une place publique ou devant se raccorder à des bâtiments existants. Une exception est aussi prévue pour les «bâtiments de luxe»¹⁹⁸ et les «grands hôtels»¹⁹⁹.

Afin de contrôler l'application du RPE, on instaura une «commission consultative du plan d'extension», organe permanent qui sera appelé à assister la Municipalité et le directeur des travaux. Elle se réunit pour la première fois le 25 septembre 1905²⁰⁰ et propose d'emblée la révision du règlement et l'établissement d'un plan directeur d'extension sur le modèle de celui de Lausanne qui vient d'être adopté. Le RPE est donc modifié en 1910 afin de «rendre indiscutable la distinction entre les plans d'extension comportant création ou correction de voies, c'est-à-dire entre plans comportant des acquisitions de terrains et des travaux, pour lesquels la loi impose une exécution dans un délai de vingt ans, et les plans d'alignement de bâtiments qui ne comportent ni travaux, ni acquisitions, ni par conséquent de délais d'exécution péremptoires ou indemnités»²⁰¹. Trois ans plus tard, après s'être renseignée auprès des autorités lausannoises, la Municipalité met en soumission le lever du plan topographique de la commune, étape préalable au lancement d'un concours pour le plan d'extension. Les géomètres Jaquet, Thibaud et Grognez mettront trois ans pour mener l'entreprise à terme.

En 1912, le conseiller communal et architecte Villard fait adopter la motion suivante:

«Pour maintenir dans notre contrée le charme de la verdure, les bienfaits de l'aération et de l'insolation que procurent les jardins et les plantations, le Conseil communal du Châtelard charge la

Municipalité de réviser le règlement sur le plan d'extension et la police des constructions dans le but d'assurer le maintien de l'ordre ouvert pour les constructions, partout où il existe encore en dehors des agglomérations urbaines.»²⁰²

Des articles visant à proportionner l'espace entre les bâtiments à la longueur et à l'importance de ceux-ci sont par conséquent ajoutés au RPE²⁰³.

2.8.3 Le plan d'extension du Châtelard

La compétition pour le plan d'extension est ouverte au printemps 1918²⁰⁴. Les concurrents doivent réfléchir aux points suivants:

«1. Les corrections ou les modifications des voies existantes; 2. les projets de nouvelles voies; 3. la fixation des alignements et de l'ordre des constructions, le groupement des constructions de même genre, villas, bâtiments locatifs, constructions industrielles; 4. éventuellement des propositions pour modifier ou compléter les dispositions réglementaires en vigueur; 5. des projets de dévestitures agricoles, d'améliorations foncières et de remaniements parcellaires; 6. des propositions relatives à la conservation des sites et des points de vue; 7. des propositions en vue de réserver des emplacements pour des édifices publics, parcs de fêtes et de sports, éventuellement nouveau cimetière; 8. l'aménagement et la sauvegarde des rives du lac, quais, ports marchand et de plaisance; 9. l'extension du réseau des tramways.»²⁰⁵

Après avoir examiné onze projets, le jury attribue le premier prix à l'architecte montreusien Polak, associé à l'ingénieur Gardiol de Lausanne (fig. 40). Le deuxième prix est décerné à Georges Epitoux, architecte à Lausanne, et le troisième à Alphonse Schorp, architecte à Montreux²⁰⁶. Le projet de Polak, considéré comme «supérieur à la moyenne»²⁰⁷, cherche à renforcer les liaisons entre le bord du lac et les terrains en amont des voies ferrées. Son idée maîtresse réside dans la suppression du barrage formé par le chemin de fer. Il fait passer ce dernier en tunnel sous l'avenue Belmont et établit à l'emplacement des voies un boulevard prolongeant l'avenue des Alpes, ce qui l'amène à reconstruire totalement le village de Vernex-Dessous. Des voies transversales dont les tracés épousent la topographie se branchent sur ce boulevard.

Le programme du concours demandait d'étudier l'affectation et la dévestiture des terrains très peu bâtis à l'ouest du village de Clarens. Polak prévoit des avenues sinueuses qui suivent les courbes du terrain et déterminent un quartier de «villas et campagnes» que surmontent différents «points de vue». A proximité des hameaux de Tavel et de Baugy, il installe un «quartier rural» pour maraîchers et horticulteurs et une «cité-jardin». Il place les «quartiers industriels» aux abords des deux cours d'eau, à Crin, où de tels établissements existent déjà, et aux Brayères, à proximité des abattoirs. Aux Communs de Clarens, il reprend la proposition qui lui avait valu le premier prix quatre ans auparavant. Il couvre la partie inférieure de la Baye de Montreux, en re-

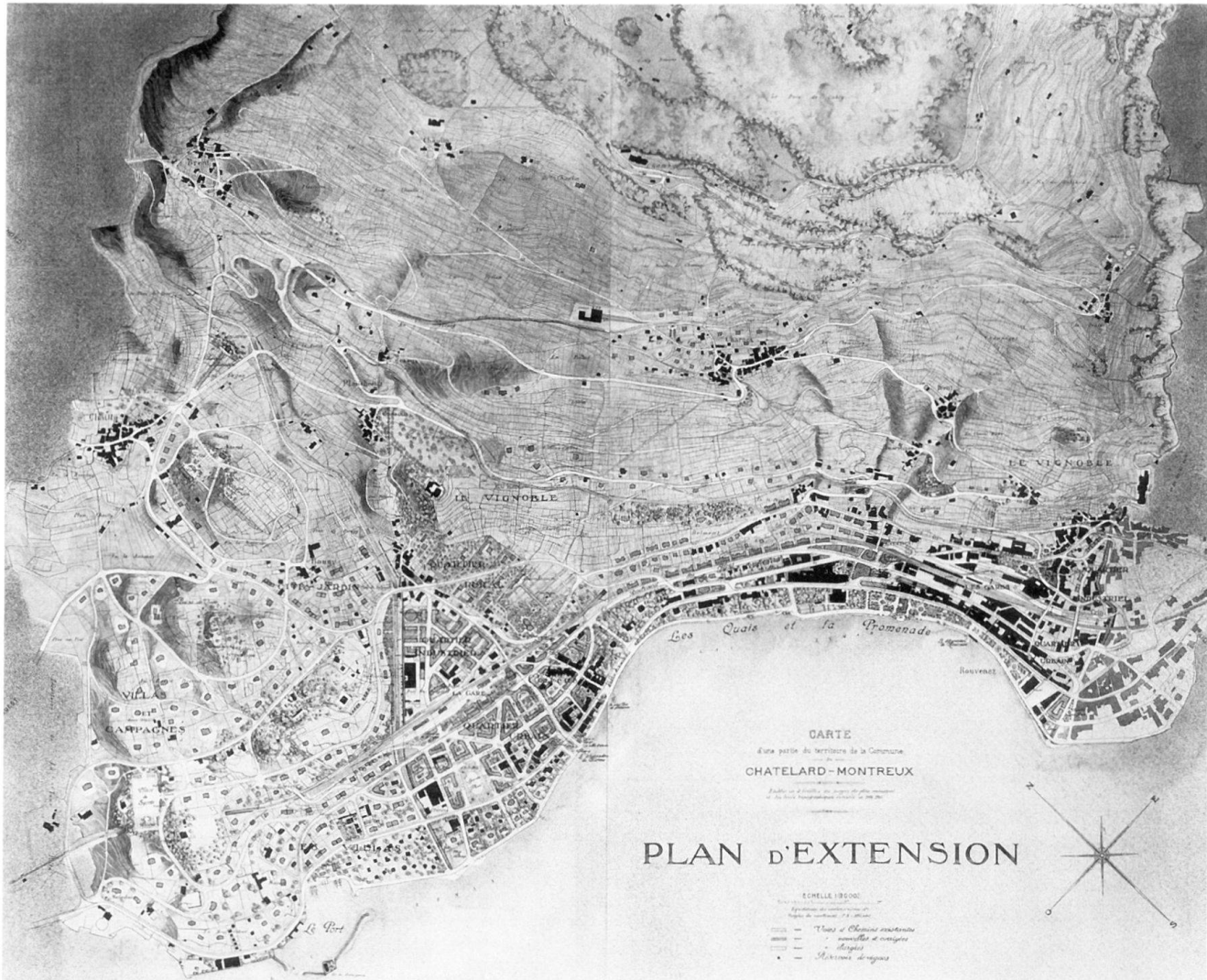


Fig. 40 Michel Polak architecte et Marcel Gardiol ingénieur, proposition classée en premier rang du concours d'idées pour le plan d'extension du Châtelard.

distribue les abords et y établit un jardin. Il place l'Hôtel de Ville – requis par le programme – sur les quais qui sont débarrassés de toute construction entre les jardins du Palace et le Marché couvert pour ne constituer qu'un vaste parc. Cette option que l'on trouve dans trois projets est jugée défavorablement par le jury qui estime que «l'Hôtel de Ville d'une station d'étrangers n'est pas à sa place sur les quais»²⁰⁸.

Le projet d'Epitiaux est apprécié pour sa répartition des zones rurales, semi-rurales et urbaines. Il ne remodèle pratiquement pas le tissu existant sauf à Vernex et au droit des Communs de Clarens où il aménage un jardin anglais, solution qui rencontre l'approbation du jury. Quant au troisième projet, sa caractéristique est de proposer un réseau de voies «souple et facilement réalisable»²⁰⁹ sans modification du bâti. Il place le quartier industriel au bord de la Baie de Clarens au nord-est de Baugy. Les premières mentions de plan d'extension re-

montent au milieu des années 1900 alors que la station connaît un très fort développement qui fait craindre aux édiles que leur contrée perde son attrait touristique. Chaque nouvelle restriction à la liberté du propriétaire est justifiée par le souci de préserver le site. La frénésie des constructions produit des décisions au coup par coup – beaucoup de plans d'alignement ou fraction du plan d'extension sont votés suite au dépôt d'un projet de bâtiment – et ne laisse pas le temps d'une réflexion globale. L'absence de volonté politique peut-être, l'inertie sûrement ajournent continuellement les projets de plan d'extension, si bien qu'au Châtelard comme aux Planches, on observe le même décalage. Ce n'est que lorsque la guerre entraîne un arrêt total de l'activité constructrice que l'on pose les jalons d'un concours pour un plan d'extension. La situation n'est pas spécifiquement montreusienne, nombreuses sont les villes suisses qui se lancent dans une telle procédure au lendemain de la Première

Guerre²¹⁰. En 1915, lors du concours d'aménagement des Communs de Clarens, les autorités déclarent clairement que l'élaboration d'un règlement et d'un remaniement prenant beaucoup de temps, «il était de bonne administration de profiter de l'arrêt presque complet des travaux de bâtiments pour continuer l'étude de l'aménagement des Communs de Clarens»²¹¹. Il est tout de même surprenant que ces deux communes au développement si intrinsèquement lié n'aient pas songé à harmoniser leur démarche. Lorsqu'au début de l'année 1918, la Municipalité des Planches prend enfin l'initiative de se renseigner sur l'état de la question dans la commune voisine, cette dernière a déjà enclenché la procédure du concours. Comme nous avons pu le constater lors du débat au sujet de la liaison Dagnires-Troches, les autorités se veulent optimistes. Au Châtelard, le fait de lancer un concours en pleine guerre procède de la même attitude. Echaudés par les erreurs de l'avant-guerre, les autorités veulent se donner les moyens d'administrer au mieux la reprise consécutive à la paix et qu'ils ne peuvent imaginer autre que flamboyante.

2.9 De la grève au boulevard, des blanchisseuses aux femmes du monde

2.9.1 Les terrasses

Au milieu du siècle, «la grève est ininterrompue de Clarens à Vernex; les villages ne se touchent pas encore; La Rouvenaz ne comprend que deux ou trois maisons»²¹². La grève, entre les terres cultivées et le niveau moyen des eaux, a alors entre 5 et 15 m de large. Les particuliers obtiennent de l'Etat, moyennant paiement d'une certaine somme, le droit de construire des terrasses sur le rivage ou en avant de celui-ci. Les travaux terminés, ces «avancées» deviennent propriété du concessionnaire. Dans les premiers octrois de concession, l'Etat ne réserve qu'un étroit passage dit «chemin de halage» et s'assure que l'accès au lac soit garanti par des chemins de desserte. Le rivage est en effet utilisé par les blanchisseuses, les pêcheurs et les bateliers qui y déposent les matériaux dont ils assurent le transport; on exploite aussi le gravier des plages. Entre 1850 et 1875 environ, les propriétaires de Vernex-Rive et de La Rouvenaz établissent tous des murs de terrasse. Le premier en date est Vautier, propriétaire de l'Hôtel du Cygne, dont le terrain gagné sur le lac est cadastré en 1863²¹³ (fig. 41). L'édification des terrasses puis des quais permet le recyclage des déblais toujours plus considérables

produits par le développement des constructions. Leur volume augmentera si fortement que les quais n'y suffiront plus; les entrepreneurs installeront des pontons provisoires, équipés dès la fin du siècle de voies Decauville, et noieront les déblais dans le lac à faible distance de la rive.

2.9.2 Le quai de Clarens

La première opération concertée d'aménagement du rivage a lieu à Clarens à la fin des années 1870. L'assemblée des propriétaires du village décide de construire un quai dont le plan est admis en 1866; les riverains obtiennent une concession collective en 1871 pour le tronçon entre l'actuel débarcadère et le débouché de la rue du Port où se trouvait le premier ponton construit en 1860. D'une largeur de 4,20 m, le quai servira de «promenade publique interdite aux chars»²¹⁴. Son édification se poursuit ensuite sur une étendue d'environ 700 m en direction de l'embouchure de la Baye de Clarens qui est atteinte en 1882²¹⁵. En 1897-1898, la jonction entre le quai de Clarens et le quai des villas Dubochet construit en 1872 est établie au moyen d'un pont de béton armé projeté par l'ingénieur communal William Cosandey²¹⁶.

2.9.3 Le port et le quai de Planchamp à Territet

Aux Planches en 1860, le premier aménagement apporté au rivage est avant tout utilitaire. Il est réalisé par les pouvoirs publics à l'instigation des propriétaires riverains qui craignent de ne plus pouvoir accéder au lac une fois le chemin de fer construit. En effet, le tracé de ce dernier longe la grève; il empiète même sur le lac au droit de Territet. La Municipalité négocie avec la Compagnie de l'Ouest l'établissement d'un chemin entre le passage à niveau de Bon-Port et le lac ainsi que l'aménagement d'une place de dépôt «pour recevoir les matériaux de construction et d'autres grosses marchandises venant par le lac»²¹⁷. Le chemin est ouvert à la circulation en mai 1861. La place de dépôt, d'une surface de 200 m², est remblayée par la compagnie ferroviaire; elle est circonscrite par une digue que la Commune fait construire²¹⁸. Une jetée est établie à son extrémité sud-est (fig. 42). En 1865, une société privée y place un débarcadère. Toutefois, le nouveau port ne sera protégé côté Villeneuve qu'à partir de 1887, lorsqu'Ami Chessex aménage une importante terrasse destinée aux jardins du Grand Hôtel²¹⁹ (fig. 22).

Baptisée quai de Planchamp, la place sert d'abord de dépôt aux bateliers et aux entrepreneurs, puis sera progressivement aménagée en jardin. En 1872, la Commune décide de prolonger le quai en direc-



Fig. 41 La rive de Vernex vers 1868; chaque propriété dispose d'une terrasse gagnée sur le lac.

tion du nord-ouest²²⁰. Etabli «au fur et à mesure que les ressources de la Commune le permettent»²²¹, l'ouvrage n'avance guère; en 1883, seul le premier tiers est construit. C'est alors qu'intervient Ami Chessex et que l'initiative privée va prendre le relais des pouvoirs publics. L'hôtelier bénéficie d'une concession d'avancée sur le lac à l'extrémité nord-ouest du futur quai et désire l'étendre à la portion de rivage concédée à la Commune en 1872. Il en fait la demande en 1883. La Municipalité s'insurge d'abord, exige de l'Etat la reconduction de ses droits, puis négocie. La Commune renonce à ses prérogatives, mais en contrepartie, Chessex s'engage à édifier un quai public dans un délai de huit ans²²², ce qu'il ne respectera pas. Le quai ne passe au domaine public qu'en 1913, après que Chessex se fut engagé à en garantir pour un certain nombre d'années la solidité.

2.9.4 Le quai de La Rouvenaz

Le quai de La Rouvenaz est réalisé par le Cercle de Montreux le long de l'ancienne place d'armes, propriété de la paroisse (fig. 43). La première mention d'aménagement remonte à 1858: le Conseil du Cercle décide d'établir une jetée en maçonnerie

afin de protéger la grève qui s'affouille à tel point que les racines des peupliers sont visibles²²³. En 1865, un nouveau stand est construit au bord de l'eau à proximité immédiate du débarcadère élevé en 1860 (fig. 4); la ciblerie est installée sur une petite jetée qui est peut-être celle de 1858.

En octobre 1870, un ouragan emporte le débarcadère, arrache une façade du stand et provoque l'éboulement d'une partie de la rive. A la suite de cette tempête, des enrochements sont mis en place le long de la grève²²⁴; le débarcadère est reconstruit plus au nord. En 1878, l'Etat accorde au Cercle l'autorisation d'empiéter sur le lac à la condition qu'une zone de 10 m de largeur soit réservée pour «quai, soit promenade publique»²²⁵. L'ouvrage projeté ne s'avance que de quelques mètres au-delà de la ligne de la grève: il s'agit davantage d'une terrasse en maçonnerie destinée à renforcer le terrain que d'un véritable quai. Un ouvrage d'une emprise plus importante est ensuite réalisé au même emplacement à partir de 1882²²⁶. En 1885, les habitants de La Rouvenaz lancent une souscription en faveur de la prolongation du quai en direction de la Baye de Montreux:

«En considérant l'extension importante des marchés de La Rouvenaz, le manque d'espace pour ceux-ci, la nécessité de conti-



Fig. 42 Le port de Territet vers 1875; à l'arrière-plan, le Trait de la Baye et l'Hôtel National peu après son achèvement.

nuer la création d'un quai susceptible de devenir une promenade agréable pouvant un jour se relier au Kursaal; en considérant aussi l'occasion toute exceptionnelle qui s'offre et qui permet d'utiliser environ trois mille mètres cubes de déblais provenant d'une construction projetée aux abords, déblais qui seront offerts gratuitement, les soussignés [...] s'engagent à verser au susdit Conseil administratif du Cercle les subventions souscrites ci-bas [...]»²²⁷

L'entreprise implique la construction d'un pont à l'embouchure de la Baye²²⁸; cet ouvrage opérera la jonction avec le quai projeté sur le territoire des Planches et avec une nouvelle place de dépôt de matériaux qui sera créée de l'autre côté de la rivière pour remplacer celle de La Rouvenaz que l'on souhaite aménager en espace d'agrément (fig. 44). Le mur du futur quai s'inscrit dans l'axe de la ligne de tir qui sera supprimée²²⁹. Terminé en 1891, l'ouvrage provoque immédiatement quelques inquiétudes, car il n'a pas été édifié selon les règles de l'art²³⁰. Il s'effondrera d'ailleurs le 19 juillet 1906 sur une longueur de 45 m. L'expertise consécutive à cet éboulement constate que «le fait de construire un quai sur le sommet du mont, sans trace de grève immergée, efface le rôle protecteur de cette dernière qui est d'arrêter l'effet mécanique de la vague»²³¹.

L'achèvement du quai de La Rouvenaz coïncide avec la construction du Marché couvert et l'exposition d'horticulture qui est à l'origine du Jardin

Anglais. La place débarrassée des matériaux qui l'encombraient et du stand devient le lieu de promenade le plus prisé de Montreux:

«L'étranger qui revient ne s'y reconnaît plus. Tandis qu'il se promène sur les quais ou dans le jardin public, écoutant les cuivres d'une fanfare ou le bruissement des toilettes, il se rappelle qu'il y a quelques ans à peine, sur cette même place, entre les tas de gravier et les amoncellements de matériaux, les Italiens jouaient aux boules ou à la morra.»²³²

2.9.5 Le quai du Midi ou quais Ernest Ansermet et du Casino

En 1885, deux riverains du Trait de la Baye sollicitent des concessions de grève²³³. Leur démarche incite la Commune des Planches à établir un plan de quai qui prolonge celui que le Cercle a l'intention d'édifier à La Rouvenaz. Ce projet provoque quatre demandes de concession de la part des propriétaires concernés. Afin de garantir l'exécution future de l'ouvrage, les autorités communales exigent de l'Etat une réserve de 8 m de large pour le quai public²³⁴. Les riverains financent l'ouvrage; en contrepartie, le terrain gagné sur le lac et situé en arrière de la future chaussée devient leur propriété. En 1888, autorités et propriétaires fixent un aligne-



Fig. 43 La grève de La Rouvenaz et le débarcadère vers 1862, avant la construction des quais; à l'arrière-plan, le village de Vernex et au bord du lac le premier Hôtel du Cygne.

ment des constructions: les seconds s'engagent à implanter leurs constructions à une distance de 23 m au moins du mur de quai²³⁵. Cette pratique novatrice sera introduite plus tard au Châtelard pour les quais de La Rouvenaz et de Vernex.

Le quai est pratiquement achevé, la barrière installée, lorsqu'il s'effondre le 19 mai 1891 sur une longueur de 72 m, représentant une surface d'environ 1000 m² (fig. 45 et 71). Il avait été construit entièrement sur le lac, de sorte que les enrochements

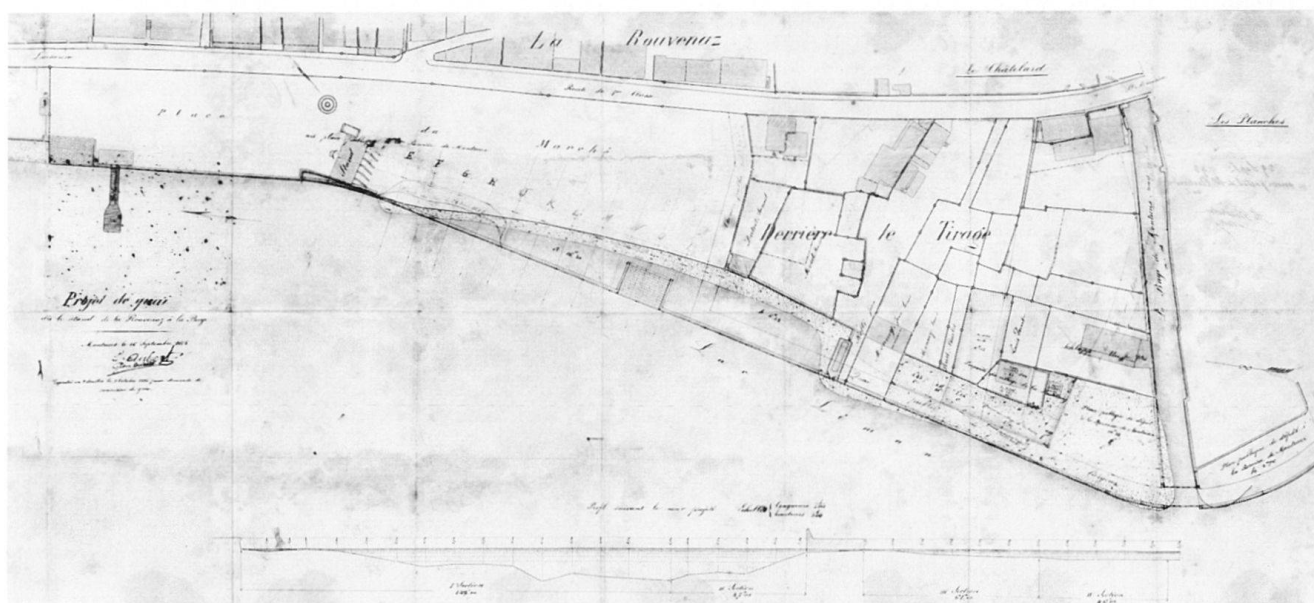


Fig. 44 Projet de quai à La Rouvenaz établi par le géomètre J. Aubert en septembre 1885.

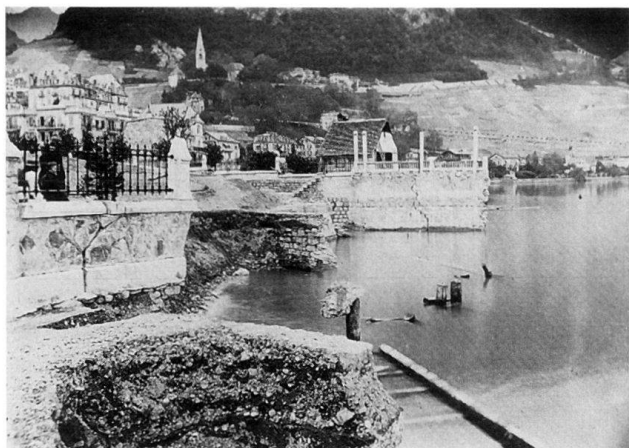


Fig. 45 Le quai du Midi et le port de plaisance de Van de Wall Repelaer au lendemain de l'effondrement survenu le 19 mai 1891.

du mur extérieur reposaient au sommet du mont dont la déclivité à cet endroit est extrêmement importante. Les dégâts sont considérables:

«A part le quai public c'est la campagne de M. van de Wall Repelaer qui a eu le plus à souffrir: M. de Repelaer avait construit à l'intérieur du quai un petit port, occupant environ la moitié de la largeur de sa propriété; de chaque côté de celle-ci s'élevait une pergola, petits pavillons en colonnades de pierre taillées et couverts de fer, devant se garnir de plantes grimpances. La pergola orientale était sur le port même, supportée par une plate-forme en fer et ciment. Enfin à l'arrière, au milieu d'un jardin devait s'élever plus tard une élégante villa.»²³⁶

L'expert mandaté exclut totalement la reconstruction du quai au même emplacement et préconise un retrait d'au moins 16 m. Le nouvel ouvrage est réalisé en 1895; contrairement au précédent, il est construit en partie sur la grève²³⁷.

2.9.6 Le quai Edouard Jaccoud

En 1886 au moment où se concrétise le projet de quai de La Rouvenaz, le nouveau propriétaire de l'Hôtel du Cygne, Alexandre Emery, dépose une demande de concession afin d'agrandir ses jardins au-delà de la terrasse existante. Les autorités décident de prendre des dispositions en vue de l'établissement futur d'un quai. Emery ne s'y oppose pas et sollicite au contraire l'étude d'un quai d'une largeur d'au moins 8 m entre Clarens et La Rouvenaz. Mis à l'enquête en juillet 1886²³⁸, le projet sert de base aux futures concessions qui préciseront que «lorsque la Commune du Châtelard voudra terminer tout ou partie du quai [...], le concessionnaire cédera gratuitement le terrain nécessaire à cette construction. La largeur de la zone à rétrocéder ne pourra cependant excéder huit mètres»²³⁹.

En 1896, les murs sont construits d'une manière continue de La Rouvenaz à l'Hôtel du Cygne, si bien que la Municipalité sollicite un crédit pour aménager la chaussée et ouvrir la promenade au

public²⁴⁰. Conjointement à l'achèvement de l'ouvrage, les édiles rédigent un règlement sur les constructions «afin de garantir à cette belle promenade le cachet qu'elle doit avoir, de fixer l'alignement sur lequel de nouvelles constructions pourront s'élever, et d'empêcher que celles-ci ne puissent s'avancer jusqu'à la limite du quai public, ce qui donnerait à ce dernier toute l'apparence d'une rue»²⁴¹. Le texte proscrit les ateliers, chantiers, hangars, granges ou écuries et impose des «bâtiments genre villas, avec façades parallèles au quai et dont la corniche ne dépassera pas 9 mètres et le faitage 12 m 50 de hauteur»²⁴²; dans certains cas, il autorise une hauteur maximale de 18 m à condition que le bâtiment soit implanté en arrière de l'alignement à une distance au moins égale à l'excédent de hauteur. Ces dispositions sont plus contraignantes que celles adoptées aux Planches pour le quai du Midi. En 1904, le règlement est complété par une disposition interdisant les enseignes:

«La destination essentielle des quais est d'être un lieu de promenade; la restriction apportée au droit d'y placer des enseignes industrielles et commerciales est une mesure de prévoyance dont le but est d'empêcher que ce caractère leur soit enlevé par l'hibition de réclames ou d'enseignes d'un goût douteux.»²⁴³

La construction du Montreux-Palace donne un nouvel élan à celle du quai qui est prolongé vers le nord-est à partir de 1904 avec l'aide financière du maître de l'ouvrage du Palace et grâce aux déblais du chantier²⁴⁴. En 1906, la direction de l'hôtel souhaite continuer le remblayage du lac pour établir un terrain de tennis au large du quai. Sur proposition de la commission consultative du plan d'extension, c'est finalement le quai qui est reporté au-delà de la place de jeux. La nouvelle avancée est réalisée aux frais du Palace qui obtient en échange la cession gratuite du terrain de l'ancien quai²⁴⁵ (fig. 46).

2.9.7 Le quai de Vernex, un quai paysager

L'exécution d'un quai entre Clarens et Vernex est souhaitée en 1899 déjà²⁴⁶. Son étude complète est menée en 1904 et sa conception diffère fondamentalement des dispositifs antérieurs. L'ouvrage s'inscrit dans la mouvance de l'urbanisme pittoresque. Les édiles sont réceptifs aux critiques naissantes sur la manière dont les rivages ont été aménagés et que dénonce l'ouvrage contemporain de Guillaume Fatio:

«Rien de plus pittoresque qu'une nappe d'eau bordée de verdure; l'ombre projetée par la végétation, le reflet des plantes dans l'onde, tout se marie si bien qu'il est difficile de dire où finit l'élément liquide et où commence la terre ferme; cette incertitude produit un effet de grandeur et de profondeur. Bordez d'un mur de moellons, aux lignes dures et heurtées, cette même pièce d'eau, immédiatement le mirage s'évanouit, tout devient précis et, par là, limité. Quand on convertit une grève en quai, le même phé-

nomène se produit: ce qui était un lac devient un bassin enclos de murailles, dont les dimensions se mesurent mathématiquement au premier coup d'œil; si l'on ajoute à ce mur un rempart de maisons de cinq étages, dont la froide laideur n'est pas dissimulée par de la verdure, l'ensemble devient d'une navrante monotonie.»²⁴⁷

La Municipalité insiste sur le caractère paysager du futur ouvrage qui offre aussi l'avantage d'être plus économique:

«Partant du principe qu'un quai est avant tout une promenade, nous estimons qu'il ne doit pas être construit suivant le même type qu'une rue quelconque, c'est-à-dire tiré au cordeau, muni de trottoirs inutiles – (le gros roulage étant interdit) –, planté d'arbres absolument alignés, de hauteur égale, pas trop touffus, pour ne pas gêner les maisons voisines et de la même essence pour éviter les réclamations, ni avoir un profil en long rigoureusement uniforme. Nous pensons au contraire que puisqu'il s'agit uniquement d'une promenade, celle-ci doit être traitée comme telle, c'est-à-dire être sans monotonie, pittoresque, en un mot se rapprocher de la nature autant que faire se peut, afin que le promeneur ait, dans la mesure du possible, l'illusion de la nature elle-même non encore modifiée par la main de l'homme.

Pour atteindre ce but, il nous a paru nécessaire de supprimer les bétons & les murs de digue et de les remplacer par un simple enrochement à pente douce s'élevant jusqu'au niveau de la chaussée, de suppléer à la barrière en fer forgé un couronnement en pierre travaillée grossièrement et de faible hauteur, de manière à pouvoir servir de bancs, ou peut-être encore de gros blocs de tuf scellés à l'enrochement.»²⁴⁸

Les essences des arbres ainsi que leur disposition ont également été revues:

«Là encore il y a lieu de modifier l'ancienne manière de faire, en plaçant ceux-ci en aval du quai, c'est-à-dire du côté du lac, afin d'avoir l'ombre sur le trottoir et non sur la route; ce résultat ne pouvait être atteint autrefois à cause du mur de digue. [...] Avec ces arbres, l'on pourra obtenir une superbe allée qui donnera de l'ombre, ne sera pas monotone puisque, vue du lac, elle aura l'aspect d'une dentelle, cet effet sera obtenu en combinant les essences d'après leur hauteur, les peupliers formant le point le plus élevé et le saule pleureur le plus bas.»²⁴⁹

Le quai est achevé en octobre 1906. Ses plantations varient en taille et offrent un mélange d'essences indigènes et exotiques. Alors que sur le quai entre la Baye de Montreux et le Palace poussent bien alignés des tilleuls argentés, le quai de Vernex reçoit en définitive des bouleaux, des saules, des paulownias, des ormeaux, des érables, des sophora, des platanes, des marronniers, des cytises et des tilleuls de Hollande²⁵⁰ (fig. 47).

2.9.8 Le quai du Bocherex ou quai Ami Chessex

Bien que contemporain du quai de Vernex, le quai du Bocherex est établi selon les principes en vigueur au XIX^e siècle. Il est construit dès le port de Territet à la Veraye par la Société du Grand Hôtel de Territet, Ami Chessex, Aimé Masson et Oscar Visinand au bénéfice d'une concession de grève dès



Fig. 46 Le mur et la rangée d'arbres rectiligne du quai Edouard Jaccoud vers 1908; au droit du Montreux-Palace qui vient d'être achevé, on distingue le remblai établi aux frais de l'hôtel pour lui permettre de créer un terrain de tennis.



Fig. 47 Les massifs de tuf et la végétation variée du quai de Vernex, vers 1910.

1903²⁵¹. A l'origine de ce quai, il y a une première demande de concession déposée en 1896. Les autorités communales réagissent et font établir un projet afin de garantir «gratuitement une largeur de terrain de 8 m entre murs sur les terrains»²⁵² que les riverains gagneront sur le lac. Murs et remblais seront réalisés par les concessionnaires et la Commune prendra en charge les finitions, soit bordures, barrières, couronnement des murs et chaussée. Au printemps 1905, Chessex demande aux autorités de prendre possession des terrains et de terminer le quai devant les jardins du Grand Hôtel. L'ouvrage ne passe au domaine public que cinq ans plus tard car, comme pour le quai de Planchamp, la Commune a tenu à s'assurer de sa solidité avant de l'achever et d'en reprendre l'entretien²⁵³. L'année 1910 voit l'aménagement définitif de la promenade qui est plantée d'érables. Un pont sur la Veraye relie le nouveau quai à celui de Veytaux²⁵⁴; à l'autre extrémité, le chemin qui longe le port est élargi au moyen d'un trottoir en encorbellement de ciment armé.

2.9.9 Le quai de Bon-Port ou quai des Fleurs

En 1885, il est question d'édifier un quai de la Baye de Montreux au port de Territet. Mais il faudra attendre plus de trente-cinq ans pour que le tronçon entre l'avenue Nestlé et le port soit construit. Les projets se succèdent cherchant à concilier les intérêts des bordiers et les contraintes du site qui est caractérisé par un sol sous-lacustre d'une déclivité extrême. Un premier projet établi en 1890²⁵⁵ est soumis à plusieurs experts dont les ingénieurs Chappuis et Laubi; ces derniers estiment que le quai doit être aménagé sur la berge et déconseillent tout empiètement sur le lac, même «sous forme de pont métallique avec des piles fondées pneumatiquement»²⁵⁶. Dans son rapport sur l'éboulement du quai

du Midi, le professeur Schardt fait état d'effondrements survenus aux XVII^e et XVIII^e siècles dans le secteur. Il mentionne que la terrasse de l'Hôtel Breuer édifée en 1868–1869 a cédé à trois reprises peu de temps après sa construction, de même celle de l'Hôtel Beau-Rivage. Il impute ces accidents à la forte inclinaison de la berge sous-lacustre²⁵⁷.

Au tournant du siècle, l'idée de créer une voie de circulation est abandonnée au profit d'un plus modeste quai-promenade²⁵⁸. En 1902, l'ouvrage projeté se limite à un trottoir dont la largeur varie entre 3,50 et 2 m aux endroits les plus dangereux et qui «formera une promenade des plus appréciée, surtout pendant la période hivernale»²⁵⁹. Mais l'entreprise ne démarre pas, faute d'un arrangement avec les riverains qui pourtant remblaient le lac. En 1909, les déblais forment une plate-forme presque suffisante pour établir un quai de 8 m de large, à l'exception du tronçon entre l'Hôtel Beau-Rivage et les Tourelles où la grande profondeur et la l'inclinaison de la berge rend l'emprise sur le lac impossible. Cette année-là, la Commission de gestion interpelle les propriétaires:

«Mais ne pourrait-on pas arriver à faire comprendre aux propriétaires riverains, l'immense avantage qu'aurait pour eux et pour la commune tout entière, la construction de ce quai? Nous sommes certains qu'en faisant appel à leur esprit de justice et d'équité, ils se rendront à l'évidence et voudront, en abandonnant à des conditions pas trop onéreuses pour la commune, une partie de leurs jardins, contribuer à une de nos entreprises des plus nécessaires.»²⁶⁰

La Commune dépose ensuite une demande de concession de grève comprenant un projet de quai de 8 m de large «partout où cela sera possible»²⁶¹. Les riverains réagissent et demandent que le quai soit établi plus au large. La Municipalité maintient sa proposition estimant que la ligne choisie constitue «une extrême limite que l'on n'oserait pas dépasser sans se rendre coupable d'imprudance»²⁶². En 1911, elle envisage de passer enfin aux études définitives:

«Sans vouloir revenir sur les nombreuses raisons qui justifient la construction du quai, rappelons seulement que la route cantonale à Bon-Port est un défilé étroit et mal ensoleillé; il est urgent de procurer aux promeneurs une communication plus agréable entre le Trait et Territet. Une fois un quai établi dans la baie de Bon-Port, on pourra se promener en suivant le bord du Lac depuis Veytaux jusqu'aux villas Dubochet à Clarens.»²⁶³

Dessiné au plus près de la ligne du rivage pour des raisons techniques, le quai projeté intègre les nouvelles options en matière d'aménagement des berges lacustres:

«Le rivage du lac dans le golfe de Bon-Port est très pittoresque, en raison de sa sinuosité. Les angles saillants et les avancées existantes seront maintenus autant que possible [...]. Tous les beaux arbres seront conservés.»²⁶⁴

De nombreux ajournements jalonnent l'exécution du projet. La Municipalité tente en vain d'obtenir

des propriétaires la cession gratuite des terrains. Elle met ensuite à l'enquête un plan réglant les alignements et l'ordre des constructions dans le secteur, qui rencontre de nombreuses oppositions. De l'avis des conseillers communaux, il faut s'en tenir au seul quai car «à force de charger le bateau on risquerait de le couler»²⁶⁵. C'est pourquoi en décembre 1914, les autorités proposent de tout annuler et de repartir sur la base d'un quai de 6 m de large en expropriant les riverains²⁶⁶. Le plan est mis à l'enquête au printemps 1915 et l'année suivante la procédure d'expropriation est engagée. Pourtant ce n'est qu'en 1919 que la Municipalité sollicite les crédits pour l'achèvement du quai²⁶⁷.

L'aménagement des quais montre à quel point l'initiative privée et l'action des pouvoirs publics sont

liées. Dans l'exécution des ouvrages, l'une relaie l'autre et vice versa. L'imbrication des intérêts collectifs et privés est très importante. Ainsi, les hôteliers retirent un avantage direct des avancées sur le lac qui leur permettent d'agrandir leurs jardins ou, comme dans le cas de Chessex et Emery, d'aménager des tennis. Ils en profitent aussi de façon indirecte: la constitution de belles promenades sont autant d'attrait pour la station qui se traduit par une augmentation des nuitées.

Les quais témoignent aussi de l'évolution des mentalités par rapport à la nature: d'abord matière première à exploiter, celle-ci est devenue au fil du temps un capital à sauvegarder. En 1915, un élu se réjouit du prochain achèvement du quai de Bon-Port en ces termes:

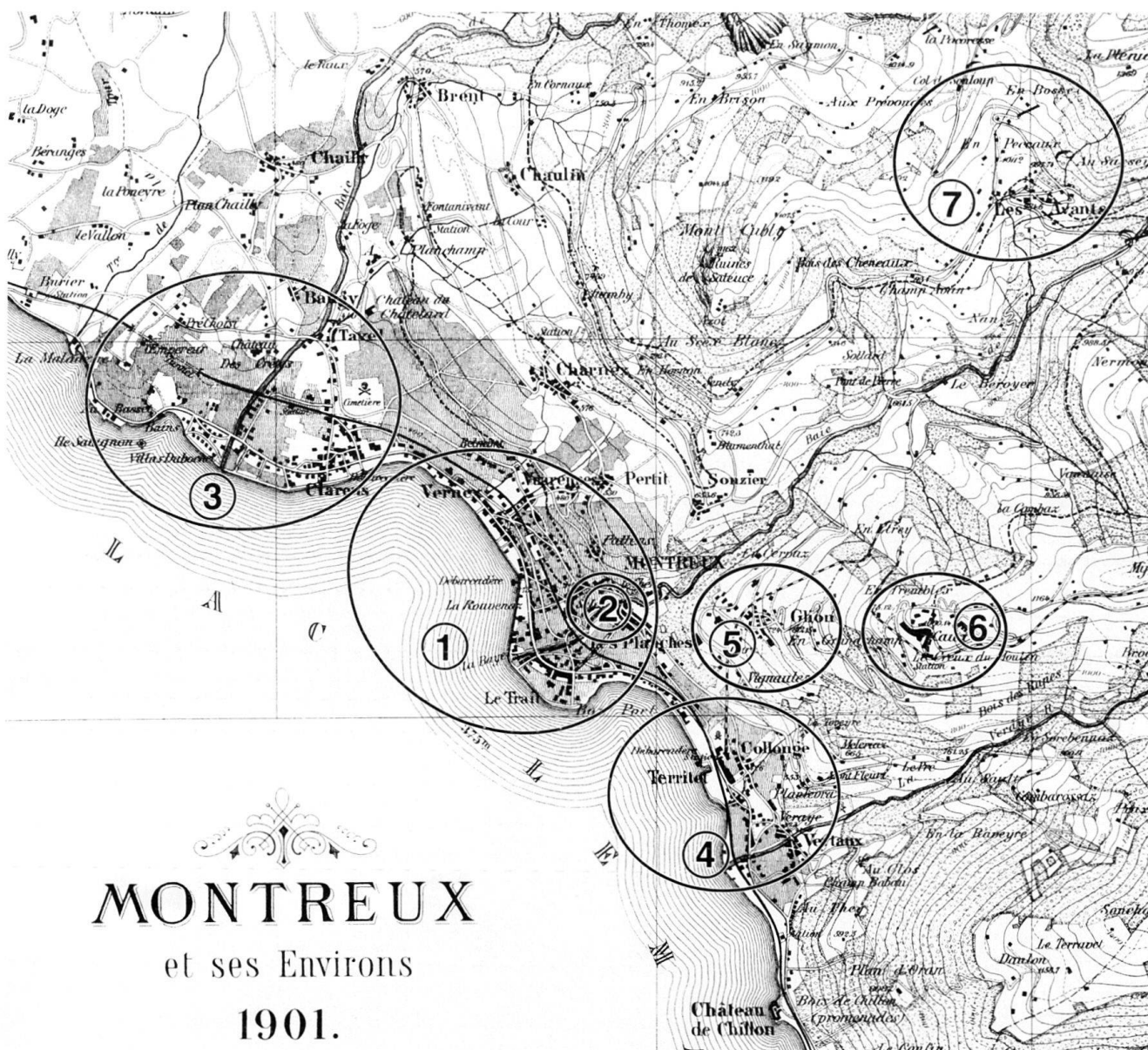


Fig. 48 *Montreux et ses Environs 1901*, par J. Aubert, carte sur laquelle sont inscrits les numéros des secteurs décrits au chapitre 2.10.

«De part et d'autre on a reconnu qu'il allait de notre avenir de faire de cet embellissement quelque chose qui en mérita le titre, en veillant à sauver le seul site encore classique qui nous reste au sein même de notre agglomération. Notre pauvreté en édifices et en monuments est abondamment compensée. La nature, voilà l'édifice. [...] La nature n'est donc pas un simple facteur de jouissance désintéressée, mais aussi un facteur de prospérité matérielle.»²⁶⁸

2.10 Secteurs

Les vingt-deux villages composant les deux communes politiques du Châtelard et des Planches ont connu des fortunes diverses en raison de leur situation géographique et de leurs avantages au point de vue de l'industrie des étrangers; ainsi, les villages du bord du lac se sont davantage développés, tandis qu'en altitude de nouvelles agglomérations émergent (fig. 48). En règle générale, les localités à mi-pente de même que Veytaux, troisième commune du Cercle, ont conservé une économie rurale et leur tissu n'a pas subi de modification significative²⁶⁹; quelques pensions se sont élevées aux abords des noyaux anciens, ainsi l'Hôtel Beau-Site à Baugy, l'Hôtel Mury à Chailly ou l'Hôtel Windsor à Chernex. Les villages des Planches d'un côté de la Baye de Montreux, Chêne et Sâles de l'autre,

constituaient avec Vernex et Clarens, les agglomérations principales du lieu au début du XIXe siècle. Ils forment la limite supérieure de l'actuelle agglomération urbaine de Montreux dont ils en constituent la «vieille ville». Ils n'ont pas été fondamentalement transformés: des immeubles de rapport ou des pensions ont été édifiés dans leurs marges. A l'aube de la Première Guerre mondiale, le littoral de Clarens à Territet ne forme qu'une seule ville qui peut être divisée en plusieurs entités. Le secteur le plus vaste occupe le cône alluvionnaire de la Baye de Montreux; à cheval sur les deux communes, il réunit Bon-Port et le Trait sur la rive gauche ainsi que La Rouvenaz et Vernex sur la rive droite. Un deuxième secteur comprend le quartier limitrophe de la Baye de Montreux en aval du pont de Montreux, soit Crin et La Corsaz. Clarens constitue la troisième entité et, à l'autre extrémité du territoire, Territet et Collonge forment le quatrième secteur de la partie inférieure de Montreux.

De manière générale, la déclivité du site et l'importance accordée à la contemplation du paysage impliquent un mode de construction particulier. A la prédominance de la façade regardant le lac s'ajou-



Fig. 49 Le front de lac, du Montreux-Palace au Jardin Anglais en 1912.

te «l'étagement des constructions sur la pente [qui] est un impératif du site montreusien, revu et corrigé par la main de l'homme de manière à attribuer en priorité les belvédères aux hôtes en séjour. Les replats sont si malaisés à établir dans un relief fortement accidenté qu'il y a intérêt à les prolonger dans l'architecture. D'où la multiplication prodigieuse des terrasses, où s'illustre la hiérarchie entre maîtres et serviteurs à travers une géographie sociale, selon laquelle la population laborieuse habite les vallonnements du terrain et les soubassements des bâtiments, pour rester en permanence à la disposition de la clientèle en villégiature»²⁷⁰.

La topographie a des conséquences directes sur le mode de construction des hôtels, les maîtres de l'ouvrage cherchant à tirer un parti maximal de la vue et de l'ensoleillement:

«Cette préoccupation de pouvoir assurer à leur clientèle une vue sur le lac, et plus tard un ensoleillement maximum, va non seulement influencer l'orientation des bâtiments mais leur volume même. Ainsi, dans la mesure du possible, les hôtels vont-ils se construire en longueur, parallèlement au lac, en ménageant une profondeur des bâtiments minimum: un maximum de chambres au sud, des corridors au nord éclairés par un jour direct, peu d'espaces intérieurs à éclairages zénithaux, ces éléments vont s'avérer des constances dans la construction des hôtels montreusiens.»²⁷¹

2.10.1 De Vernex à Bon-Port

En 1830, aucune construction ne s'élève en bordure de la route cantonale qui longe le rivage. Même Vernex, seule agglomération du secteur, ne touche pas au lac, mais égrène ses bâtiments de part et d'autre du Châble de Vernex, rue puis chemin très pentu partant à l'assaut du coteau. A partir du milieu du siècle et de la construction de la gare, deux sites ont la faveur des bâtisseurs: le quartier directement en amont de la gare en Estombes ainsi que le front amont de la route cantonale à Vernex-Rive et dans une moindre mesure, à La Rouvenaz. De l'autre côté de la Baye, le Trait et Bon-Port sont encore pratiquement vierges de constructions. L'urbanisation va dès lors se réaliser parallèlement aux axes de communication entre le chemin de fer et lac où sont édifiés à partir de la fin des années 1880 les premiers quais publics.

Au tournant du siècle, la route du littoral est devenue une artère urbaine sur l'ensemble de son parcours de Vernex à l'entrée de Bon-Port²⁷²; elle est doublée en amont par l'avenue des Alpes. Au Trait, la construction du Kursaal en 1881, puis l'établissement de la rue du Théâtre, favorisent l'édification



Fig. 50 Le front de lac, du Jardin Anglais à Bon-Port en 1912.

de nouvelles constructions destinées à l'accueil des touristes. A Bon-Port, les quelques villas édifiées vers 1870 sont transformées ou reconstruites en hôtels, de sorte que vers 1905 le lieu ne compte pas moins de cinq établissements hôteliers. A l'autre extrémité du secteur, le même phénomène se rencontre: un chapelet d'hôtels borde de part et d'autre la route entre Vernex et le village de Clarens²⁷³ (fig. 49 et 50).

2.10.2 Crin-La Corsaz

En 1830, Crin compte quelques maisons édifiées à une certaine distance de la Baye de Montreux. Dans les années 1870, des artisans installent leurs ateliers à proximité du cours d'eau et tirent parti de sa force motrice. En 1884 sur la rive gauche, on relève la présence d'un moulin à chaux, d'une marbrerie et d'un atelier où s'installera la Menuiserie Held en 1894. Sur la rive droite, accessible par un pont de bois remplacé par une passerelle de fer en 1877, les



Fig. 51 Vue plongeante sur Territet en 1894, photographie prise depuis le funiculaire Territet-Glion; au premier plan, le Passage des Alpes et le Grand Hôtel dont les jardins ont été gagnés sur le lac en 1887-1888.

constructions s'élèvent à partir des années 1890. La présence antérieure d'ateliers ainsi que la situation encaissée déterminent la construction de casernes ouvrières d'un gabarit élevé. Le quartier est qualifié de «très peuplé»²⁷⁴ en 1909 et de «très dense»²⁷⁵ en 1917.

2.10.3 Clarens

Célébré par Rousseau, le site de Clarens jouit d'une topographie moins escarpée que les autres parties du Cercle. Dès 1830, il accueille les premiers touristes. L'ancien village est à peine touché par le développement; par contre, ses abords immédiats prennent leur essor à partir de la construction de la gare en 1861 (fig. 3). Entre la route cantonale et le lac, plusieurs villas sont construites dès la fin des années 1870. Le vaste terrain plat qui jouxte à l'est la Baye de Clarens, baptisé Communs de Clarens, accueille des constructions à caractère industriel ou artisanal dès la fin des années 1880, puis les abattoirs publics en amont de la voie ferrée. Ce secteur fait l'objet de longues études qui conduiront à l'établissement d'un plan d'ensemble de la voirie réalisé avant la guerre²⁷⁶; toutefois, il ne se densifiera véritablement qu'à partir de l'entre-deux-guerres. Pour la campagne s'étendant à l'ouest de la rivière, la description qu'en fait Rambert en 1877 reste valable jusque dans les années 1920:

«La partie du pays qui a le moins changé est celle qui s'étend de la Baye de Clarens au ruisseau de la Maladeire, limite occidentale de la paroisse. C'est la zone des promenades. On y a rarement la grande vue, à moins qu'on ne gagne le haut des collines, mais partout des échappées sur le lac ou sur les montagnes, des groupes d'arbres variés, des nids de fraîche verdure et des sentiers furtifs, qui se glissent sous les ombrages. Les noyers y abondent, les châtaigniers aussi.»²⁷⁷

Seules quelques cossues maisons de campagne s'élèvent au milieu de vastes parcs. Aucun quai ne vient border la rive excepté celui qui précède les villas Dubochet. Dans cette portion excentrique du territoire, les hôtels sont rares, par contre une clinique et quelques pensionnats y sont établis.

2.10.4 Territet

«Territet, autrefois le plus pauvre des hameaux de la paroisse, tout fier aujourd'hui de ses brillants hôtels et de son église anglaise»²⁷⁸ devient un des pôles de Montreux sous l'impulsion d'Ami Chessex²⁷⁹. Situé au pied du coteau le plus abrupt du littoral montreusien – «c'est presque une falaise qui ne laisse qu'un étroit passage entre le lac et la forêt»²⁸⁰ –, le village primitif s'étendait en aval de la route cantonale, le long d'une ruelle à forte déclivité. Il sera coupé du lac par la voie de chemin de fer établie là sur un remblai gagné sur le lac. La première pen-



Fig. 52 Caux et ses hôtels en 1947: le Caux-Palace avec à sa gauche l'Hôtel Villa Maria que surplombe le Grand Hôtel.

sion ouverte en 1844 est progressivement agrandie; elle constitue au début du XX^e siècle un complexe hôtelier de plus de quatre cents lits occupant le front amont de la route cantonale sur une distance de près de 250 m; s'y ajoutent de nombreuses dépendances dispersées dans tout le village et les jardins gagnés sur le lac en aval de la voie ferrée que franchit depuis 1888 une terrasse sur poteau métallique (fig. 51).

L'aménagement de la grève débute au moment de la construction du chemin de fer par la création du port de Territet en 1861; il est poursuivi par Chessex, dans un premier temps au droit de son hôtel pour y placer un jardin, puis au nord du port face à sa résidence personnelle de Beauregard, enfin en direction de Veytaux à partir de 1905. Le dynamisme de Chessex est communicatif. La route cantonale est progressivement bordée d'immeubles de rapport en amont, d'hôtels et de pensionnats en aval. Des villas locatives s'élèvent aussi le long de l'avenue de Collonge établie à la fin des années 1860 et sur le coteau en amont du Grand Hôtel. Dès 1890, les autorités tenteront à plusieurs reprises d'établir

une desserte des terrains très bien situés immédiatement en amont de la voie ferrée; ce projet ne sera toutefois réalisé qu'après la Première Guerre²⁸¹.

2.10.5 Glion

En 1850, Glion «était un coin tranquille, retiré, où se hasardaient que les botanistes, des peintres, des amateurs insatiables de la belle nature»²⁸². La construction d'une route carrossable au début des années 1850, l'ouverture du funiculaire Territet-Glion en 1883, prolongé en 1892 par le chemin de fer Glion-Naye et dédoublé en 1909 par le Montreux-Glion, favorisent l'essor de l'industrie des étrangers. Les touristes accourent en nombre pour admirer la vue dont on jouit depuis le balcon du Léman, situé à l'altitude de 700 m. La saison d'été est la plus courue. La rue principale du village, soit la route de Caux, est élargie au tournant du siècle et bordée de boutiques et bazars. Du premier hôtel, le Righi Vaudois de 1855, à l'Hôtel du Parc en 1905, ce ne sont pas moins de dix établissements qui ouvrent leurs portes totalisant plus de six cents lits en 1913.

2.10.6 Caux

«L'une des plus brillantes colonies mondaines revient chaque année se reposer et se divertir sur ce coin de terre idéal, composé comme un féerique domaine, d'un ciel turquoise et d'une terre d'émeraude dominant un lac de saphir.»²⁸³

En 1875, un chalet est transformé en modeste auberge, mais il faut attendre la construction presque simultanée au début des années 1890 de la route, du chemin de fer Glion-Naye et du Grand Hôtel pour que l'alpage, sis à une altitude de 1100 m, accède au rang de station climatérique sous l'impulsion de Philippe Faucherre²⁸⁴. Les sports d'hiver s'y développent rapidement; en 1897, une patinoire ainsi qu'une piste de luge longue de 700 m sont aménagées.

En 1899, Faucherre transfère ses propriétés à la Société immobilière de Caux créée à l'initiative d'Ami Chessex. Celle-ci possède bientôt la presque totalité du site. Elle fait surélever le Grand Hôtel en 1899, puis entreprend l'année suivante la construction du Caux-Palace. On aménage deux nouvelles patinoires, on pratique le ski et «en 1909, une excellente piste de bobsleigh est construite entre Crêt-d'y-Bau et Caux; c'est la plus belle et la plus longue d'Europe»²⁸⁵.

Deux églises, anglicane en 1906 et catholique en 1908, sont édifiées sur des terrains offerts par la Société immobilière de Caux. Quelques hôtels plus modestes complètent l'offre d'hébergement. En 1913, la Société immobilière met à disposition de ses hôtes quatre cent trente lits; si l'on ajoute à ce chiffre les quarante-cinq lits de l'Hôtel Maria et les trente lits de l'Hôtel des Fougères, leur nombre dépasse le demi-millier (fig. 52).

2.10.7 Les Avants

Située à une altitude de 985 m, au pied de la Dent de Jaman, la vallée des Avants bénéficie d'un microclimat à l'abri des vents; ce «vallon, si arrondi, si vert, si reposant, si bien abrité, et jouissant sur le lac d'une si heureuse échappée»²⁸⁶ attire les foules au moment de la floraison des narcisses (fig. 53). En 1837, Jean-Louis Dufour y ouvre une auberge. À partir de la construction de la route en 1852, l'endroit gagne en accessibilité. En 1873–1874, la veuve de Dufour et ses fils Louis et Ami font construire un premier hôtel qui, «à peine ouvert, semble déjà trop petit»²⁸⁷; il sera agrandi à deux reprises. De même qu'Ami Chessex à Territet, les frères Dufour, puis la Société du Grand Hôtel des Avants, sont les promoteurs exclusifs de la station. Ils construisent deux chapelles, l'une protestante et anglicane en 1876, l'autre catholique en 1909. Ils sont à l'origine du MOB qui atteint Les Avants en 1901, ainsi que du funiculaire Les Avants-Sonloup, inauguré en 1913 et destiné avant tout au transport des amateurs de sports d'hiver. Ils avaient fortement subventionné la réfection de la route Chernex-Les Avants au début des années 1880 et feront de même pour celle des Avants à Sonloup achevée en 1901. Le buffet de la Gare, le bâtiment de la poste et l'Hôtel de Sonloup sont aussi leur œuvre. Louis Villard est l'architecte attitré des frères Dufour; il construit également la gare du MOB, l'Hôtel de Jaman et plusieurs chalets. La localité comprend une soixantaine de bâtiments en 1904²⁸⁸. Point de départ de nombreuses excursions en montagne, la station, qui compte quatre cents lits en 1913, offre aussi à ses hôtes une patinoire et des tennis.



Fig. 53 Le village des Avants, son Grand Hôtel, sa chapelle protestante et anglicane, sa gare, vers 1905.