

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): **5 (1990)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

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 Lausanne, ville de ponts et chaussées

Qu'est-ce qu'une chaussée? La définition de l'architecte ingénieur Abram-Henri Exchaquet (1742–1814) dans son *Dictionnaire des Ponts et Chaussées* (1787) semble dédiée à la ville de Lausanne: «CHAUSSÉE, substantif féminin. C'est un grand chemin construit pour l'ordinaire en levée de terre, soutenue de berges en talus, ou de murs d'épaulement²⁷.» De même la première planche de son ouvrage (fig. 34) propose-t-elle un cas de figure dont les directives retentiront sur le projet de «route de ceinture» élaboré un demi siècle plus tard.

«On doit chercher les alignements droits, les points de vue agréables, et éviter, autant que l'on peut, les sinuosités inutiles; cependant il vaut mieux faire le circuit d'une montagne, ou d'une colline escarpée, que de la traverser, à moins que l'allongement du chemin ne soit trop considérable²⁸.»

De fait, la tradition vaudoise des Ponts et Chaussées se développe sous la «République de Berne» aux Excellences de laquelle Exchaquet dédie son *Dictionnaire*. Les Vaudois se rappelleront avec fierté que le premier directeur de l'Ecole des Ponts et Chaussées, ouverte à Paris en 1747, se nommait Rodolphe Perronet (1708–1794) et qu'il était originaire de Château-d'Œx²⁹. Pour fêter le 600e anniversaire de la Confédération suisse, l'ingénieur cantonal Louis Gonin (1827–1898) dressera un vrai palmarès, brodé d'une vingtaine de notices biographiques dédiées aux «principaux ingénieurs qui ont servi le canton de Vaud en consacrant leur carrière au développement des Travaux Publics dans le pays ou... qui l'ont illustré par des travaux à l'étranger»³⁰.

De même qu'Exchaquet réfléchissait à la persistance millénaire «des chaussées que les Romains ont construites dans l'Helvétie» dont il confrontait le «tableau»³¹ au système dont il avait la charge au titre d'architecte-ingénieur de LL.EE., de même l'Ancien Régime légue-t-il au régime cantonal un équipement routier de bon aloi qui avait frappé Hans Ottokar Reichard, conseiller du duc de Saxe-Gotha:

«[En Suisse], les grandes routes sont en très bon état, et les dames même ne peuvent en désirer de plus belles ni de plus sûres. Dans le canton de Berne surtout elles l'emportent de beaucoup sur les chaussées des autres pays³².»

Cette excellence de la voirie ne signifie pas que les déplacements de personnes soient rapides. Archaïque, l'organisation du transport hippomobile reste tributaire des coutumes et privilèges féodaux³³. La fonction du réseau routier n'est-elle pas d'abord le contrôle territorial? Les

guerres et la «politique routière»³⁴ de Bonaparte n'allaient-elles pas renforcer ce primat de la stratégie?

Devenu canton à part entière, l'Etat de Vaud poursuit les travaux et les projets de l'Ancien Régime³⁵; la reconstruction moderne de Lausanne, ville chef-lieu, s'inscrira d'abord dans le cadre d'une planification territoriale à l'échelle du nouveau canton. L'Etat appelle un ingénieur formé à l'Ecole polytechnique de Paris, création napoléonienne, puis à l'Ecole des Ponts et Chaussées. Né à Yverdon, neveu du Landamann Auguste Pidou, Adrien Pichard (1790–1841) avait pris la nationalité française. «Il obtint cependant en 1817 du gouvernement français un congé illimité pour remplir les fonctions d'ingénieur cantonal et d'inspecteur des bâtiments qui lui avaient été confiées par le Conseil d'Etat vaudois, fonctions qu'il exerça jusqu'à sa mort arrivée le 25 juillet 1841.»³⁶ Dans la Suisse du canto-



Fig. 34 Plan d'un Projet de Chemin, avec les Alignements & les Contours tracés. Extrait d'A.-H. Exchaquet, *Dictionnaire des Ponts & Chaussées*, Lausanne, Paris, 1787.

nalisme antérieure à la constitution de 1848, il est fréquent de trouver un ingénieur disposant – mais usant aussi – de pouvoirs étendus. Dans les cantons romands, ces techniciens se sont formés en France, sous l'influence et dans la compétence scholastique de la technocratie napoléonienne. L'exemple le plus connu est sans doute celui du colonel puis général Guillaume-Henri Dufour (1787–1875), ingénieur cantonal genevois³⁷. Mais il faudrait lui adjoindre, outre la présence vaudoise de Pichard, le cas de l'ingénieur des Ponts et Chaussées de la principauté de Neuchâtel, Charles Henri Junod (1795–1843)³⁸.

L'étiquette scholastique «Ponts et Chaussées» indique assez par où ces ingénieurs construisent le territoire. Mais le contrôle qu'ils exercent sur l'Etat cantonal touche aussi l'hydraulique: «correction» des eaux, endiguements, ouvrages portuaires, canalisations. On observe la simultanéité

de deux opérations: l'interprétation cartographique du territoire, le façonnement d'une nouvelle géographie par le génie civil.

2.1.1 La réfection du réseau routier cantonal

Si l'Ancien Régime avait mis en place un réseau routier excellent aux dires de voyageurs contemporains, la question de sa gestion et de son extension ne prend forme que dans le cadre de la loi générale du 24 juillet 1811 qui codifie «toute l'organisation des Travaux Publics, l'exécution et la surveillance des chemins et la police des routes»³⁹. Le décret du 18 mars 1826 en précise l'exécution et établit la liste des travaux à entreprendre, durant les douze années à venir, «dans l'intérêt du commerce et de l'agriculture»⁴⁰; la majorité des projets concernent les deux axes principaux, les routes de première classe Val-lorbe–Saint-Maurice et Genève–Berne qu'em-

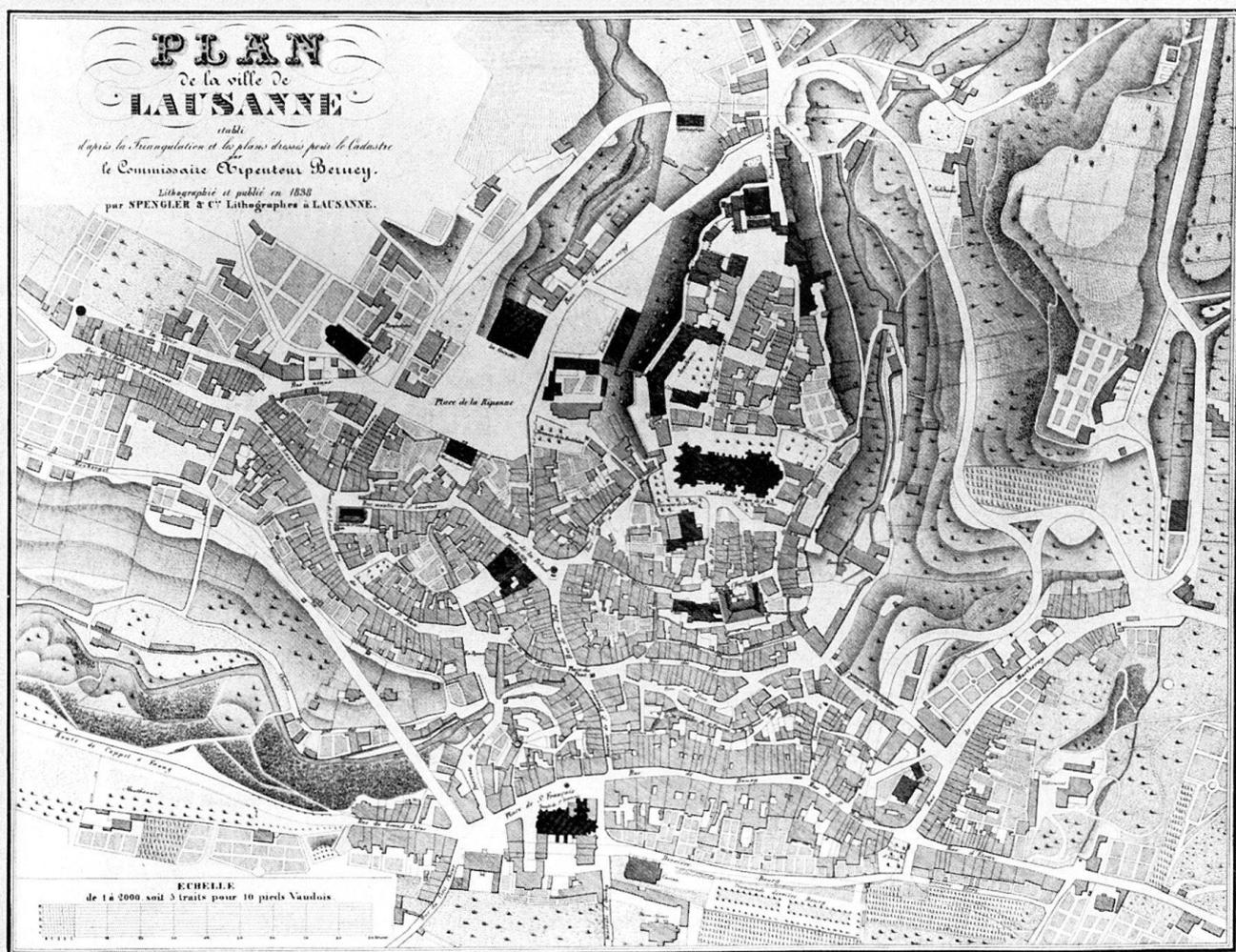


Fig. 35 *Plan de la Ville de Lausanne* établi d'après la triangulation et les plans dressés pour le Cadastre par le Commissaire Arpenteur Berney. Lithographié et publié en 1838 par Spengler & Cie, lithographes à Lausanne. L'auteur anticipe en dessinant les voies (actuelles rues du Tunnel, César Roux et Caroline) et ouvrages d'art (Grand Pont, tunnel de la Barre) projetés par l'ingénieur cantonal Adrien Pichard et votés en 1836.

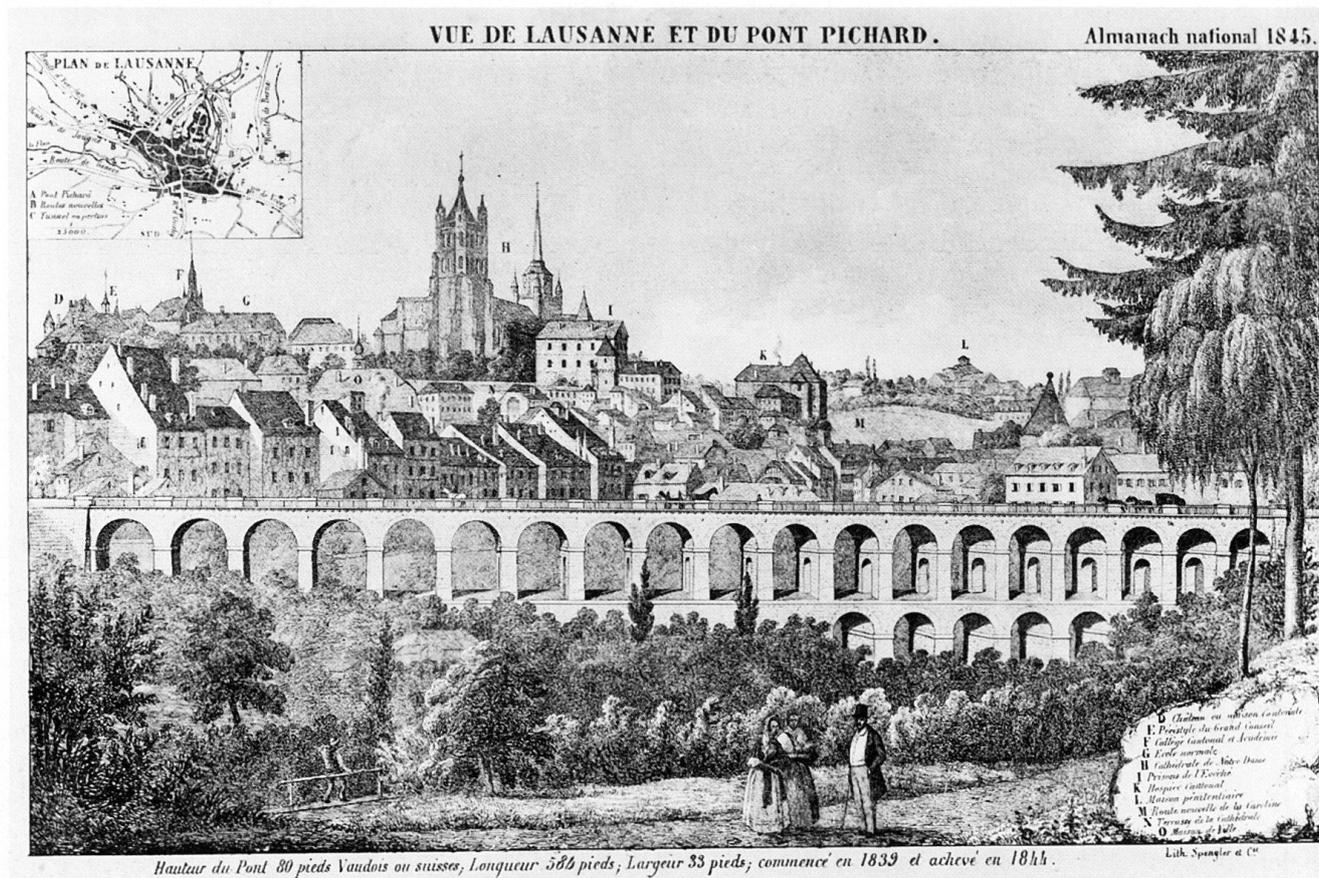


Fig. 36 *Vue de Lausanne et du pont Pichard* par G. Spengler, lithographie Spengler & Cie. Extrait de l'*Almanach national pour l'an 1845*, 1^{re} année, Lausanne, 1845.

prunte le trafic international. La correction des voies d'accès au chef-lieu est envisagée; par contre, celle de la traversée de la ville n'est pas inscrite au programme.

2.1.2 «La traversée de Lausanne»

La réfection générale du réseau entreprise sous la responsabilité de l'ingénieur cantonal Adrien Pichard amène, en 1836, le gouvernement à constater que les «passages qui mettent en communication les lignes du plus haut intérêt pour le canton, et qui sont aussi du nombre des plus mauvais, se trouvent rassemblés dans la traversée de Lausanne, qu'on reconnaît être le point le plus difficile à franchir, dans toute l'étendue de Berne à Genève et de Paris à Milan»⁴¹. Ainsi, lors de la présentation du projet de décret sur les «constructions de routes aux abords et dans la traversée de Lausanne»⁴², le Conseil d'Etat situe d'emblée l'amélioration de la voirie lausannoise dans une perspective nationale, voire internationale; il propose la participation financière de l'Etat alors que la loi de 1811 mettait à la charge des communes la correction des routes de première classe dans le périmètre d'une ville⁴³. L'ingénieur cantonal considérait l'intervention

de l'Etat comme la condition première d'une réalisation prompte et globale de son plan:

«On pourrait exécuter ces grands travaux par portions; mais ainsi on perpétuerait un état de malaise et de gêne qui est de toutes manières préjudiciable aux intérêts du public; ne vaudrait-il pas mieux que l'on se déterminât à effectuer une fois pour toutes les améliorations; que l'Etat se chargeât sans marchandement de la moitié des frais..., en se réservant la direction des travaux»⁴⁴.

Convaincu des «vices intolérables»⁴⁵ que présente la traversée de la ville et anticipant les critiques de députés d'autres régions, Adrien Pichard défend énergiquement le projet:

«Il ne faut que mettre en parallèle l'amélioration complète obtenue par ce moyen des plus mauvais passages des huit routes principales qui communiquent entre elles par Lausanne, avec la route des Ormonts par exemple, ou avec celle de Moudon à Echallens dont les avantages sont encore douteux et auxquelles on a consacré cependant des sommes fort considérables, pour demeurer convaincu que les 316000 fs. à employer aux traversées de Lausanne seront la dépense peut-être la plus modique relativement à son importance, de toutes celles que l'amélioration des voies publiques du canton aura exigées»⁴⁶.

Dans le deuxième quart du XIX^e siècle, l'extension urbaine, malgré une progression démographique importante⁴⁷, ne dépasse guère le périmètre de la ville médiévale. La topographie mouvementée de «ville ravinée, ville adossée»⁴⁸ offre

peut-être une multitude de points de vue pittoresques mais nuit à un trafic de plus en plus dense. Toute amélioration des cheminements existants, pratique adoptée lors de la correction des traversées d'autres villes du canton, s'avère impossible; vallons et collines demandent une solution originale. L'ingénieur cantonal et son service des Ponts et Chaussées se prononcent pour l'établissement de nouvelles artères sur «le terrain hors des murs [qui] se prête fort bien à encadrer la ville d'une espèce de boulevard dont les pentes soient douces et le développement spacieux... Deux seuls ouvrages d'art un peu considérables, savoir un pont à trois arches sur le Flon [à Pépinet] et un pertuis voûté sous le faubourg de la Barre, sont nécessaires pour établir la continuité des pentes douces de ces belles lignes»⁴⁹. Le projet de l'ingénieur cantonal consiste à établir une route de ceinture à faible dénivellation sur laquelle convergent les diverses routes cantonales (fig. 35). Il vise à résoudre une fois pour toutes le problème des communications d'«une ville aux prises avec le relief»⁵⁰.

Deux ans plus tard, suite à des problèmes de stabilité du terrain, Adrien Pichard améliore son projet: au pont à trois arches enjambant le *Flon*, qui impliquait la réalisation d'une formidable rampe d'accès occidentale, succède un pont de vingt-cinq mètres de hauteur, à double rangée d'arches (fig. 36 et 38); cette solution permet un accès à niveau et une meilleure utilisation des chaussées existantes⁵¹. L'esprit de modernité que dégage le projet sera confirmé soixante ans plus

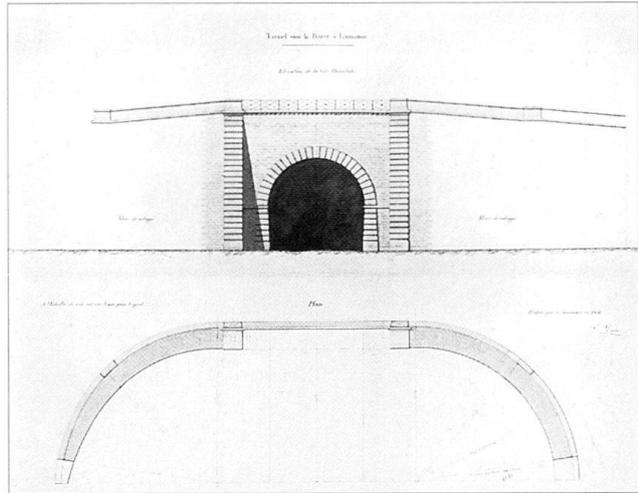


Fig. 37 *Tunnel sous la Barre à Lausanne: élévation de la tête orientale et plan.* Projet de l'ingénieur cantonal Victor Dériaz, 1851. Encre et aquarelle.

tard au moment de l'établissement du réseau de tramways dont la ligne du «tour de ville» empruntera le tracé.

La réalisation de la «ceinture Pichard» commence immédiatement⁵²: la route de la Solitude (actuelle rue César Roux) est achevée en 1840, la Caroline en 1842; le Grand Pont est ouvert à la circulation en 1844, le Tunnel est percé de 1851 à 1855 (fig. 37). Dernière en date, l'actuelle rue du Tunnel est établie en 1861–1862; de première importance pour la nouvelle place de la Riponne où le premier marché sous la «Grenette» s'était tenu en 1840, cette artère devait, à l'origine, rejoindre la rue Neuve établie en 1832. La «ceinture» est améliorée par le percement de la rue

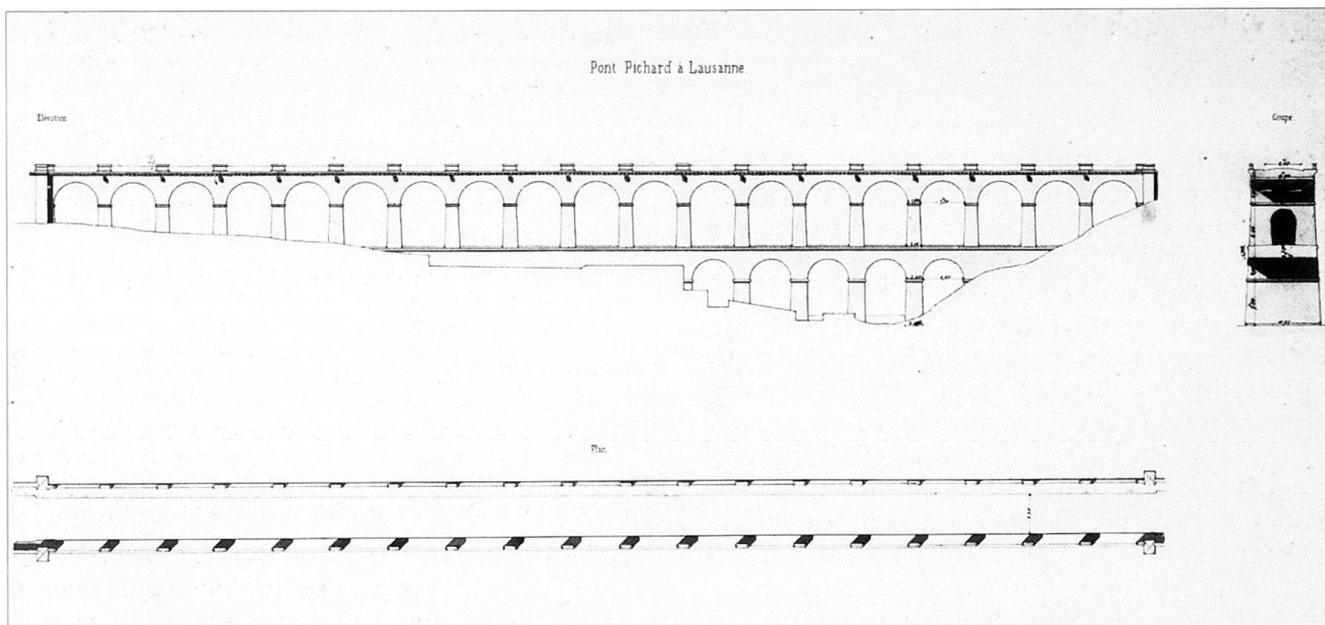


Fig. 38 *Pont Pichard à Lausanne: élévation, coupe et plan.* Détail d'un travail de vacances effectué par Louis Gonin, vers 1852, alors élève à l'École centrale des arts et manufactures à Paris. Encre et aquarelle.

Haldimand opéré dès 1861 sous la responsabilité de l'architecte Louis Joël (1823–1892); cette opération, conduite par une société immobilière, raccourcit la liaison tunnel de la Barre–Grand Pont et se présente comme la seule rectification du projet initial.

Parallèlement aux travaux entrepris par l'Etat, la commune de Lausanne se soucie d'améliorer la salubrité d'une ville où le Flon et la Louve, davantage égouts que ruisseaux bucoliques, conditionnent le système hydraulique. Les travaux de voûtage et de canalisation des deux cours d'eau débutent à la Riponne où le ravin de la Louve est comblé dès 1812 «pour remédier au défaut de places suffisamment vastes dans le centre même»⁵³. Le principe du voûtage des cours d'eau dans les limites de l'agglomération urbaine est décidé en 1832⁵⁴, au moment de la grande épidémie de choléra. Adopté pour des raisons sanitaires, il permettra de coroller le tracé des cours d'eau et de la voirie⁵⁵. L'achèvement en 1872 de la partie inférieure de l'actuelle rue Centrale marque l'aboutissement du programme de 1832.

L'établissement des voûtes ne coïncide pas avec la correction et la canalisation du lit des deux ruisseaux bien que ces derniers soient reconduits dans leur fonction d'égouts. En 1832, la Municipalité avait insisté auprès des propriétaires bordiers sur la nécessité de raccorder leurs bâtiments au moyen de conduits couverts et maçonnés⁵⁶. En 1872, «le Flon et la Louve jouent le rôle d'égouts collecteurs et reçoivent le tribut de tous les aqueducs de la ville»⁵⁷, mais leur faible débit ne permet pas l'évacuation normale des déchets si bien que «les quartiers situés dans la basse ville et dans la proximité de ces ruisseaux sont... exposés à des exhalaisons plus ou moins malsaines et en tout cas fort désagréables»⁵⁸. Les autorités communales décident alors la construction d'un radier avec cunette semi-circulaire et trottoirs sous les voûtes du Flon pour assurer une meilleure fluidité du ruisseau dont le débit, à la hauteur de la rue du Pré, était pratiquement inexistant en raison du bief de dérivation qui alimentait les ateliers alentours. A la fin du siècle, le système est encore amélioré: après plusieurs accidents survenus lors de pluies importantes, la



Fig. 39 Carte de Lausanne et ses environs. Lithographiée par Spengler & Cie. 1858.



Fig. 40 *Lausanne–Losanna*. Gravure de L. Wagner, 1884. Lithographie Römmler & Jonas, Dresde, édition B. Schwendimann, Soleure.

Louve est également canalisée, un barrage-râtelier est construit sur le Flon en amont de la ville⁵⁹.

Les autorités communales ne pratiquent pas la «percée hygiéniste» avant la Première Guerre mondiale⁶⁰. Des quelques réalisations de la période antérieure, seule la partie inférieure de l'actuelle rue Centrale (1872), qui nécessite la démolition de l'Hôtel de Ville du Pont et des maisons avoisinantes, semble découler de la volonté d'assainir un quartier insalubre. La rue Haldimand (1861) répond à des impératifs de trafic et les rues de la Paix et du Lion d'Or (1908–1914) sont avant tout des opérations spéculatives visant à rentabiliser certaines propriétés de maître particulièrement bien situées à proximité de la place Saint-François.

La «route de ceinture» et ses deux ouvrages d'art inaugurent une série de travaux de génie civil qui se poursuivra tout au long du XIXe siècle; tous iront dans le sens d'un aménagement de la topographie. La domestication du relief a pour conséquence une modification complète de l'image de la ville. A cet égard, l'élément le plus

spectaculaire du projet d'Adrien Pichard, le Grand Pont ou pont Pichard, «monument essentiellement industriel»⁶¹, devient l'emblème de la ville moderne; il inspire peintres, dessinateurs et poètes⁶². Il sert aussi d'exemple à plusieurs générations d'élèves-ingénieurs: le futur ingénieur cantonal, Louis Gonin, durant ses études à l'Ecole des Arts et manufactures de Paris (promotion 1852), l'avait relevé comme devoir de vacances (fig. 38). Cette tradition des ponts et chaussées qui avait débuté avec Henri Exchaquet et son *Dictionnaire*, poursuivie dans la pratique par Adrien Pichard, trouvera dans l'Ecole Spéciale, ouverte en 1853, un terrain favorable à son épanouissement (fig. 39 et 40)⁶³.

2.1.3 La Société vaudoise des ingénieurs et architectes

Le plus notable successeur de Pichard à la tête du Service des Ponts et Chaussées est sans conteste l'ingénieur-constructeur Louis Gonin⁶⁴. Il prend le titre d'ingénieur cantonal en 1862 au moment de la création du Département des Travaux publics⁶⁵. Un panorama des travaux effec-

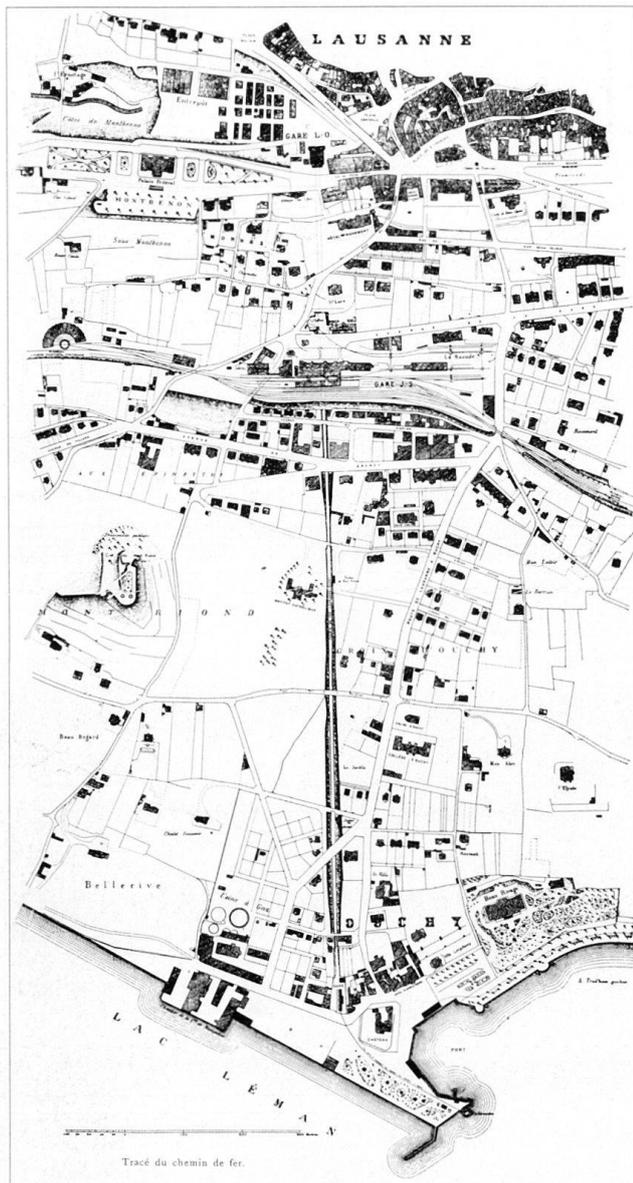


Fig. 41 *Tracé du chemin de fer Lausanne–Ouchy* inauguré en 1877. Le premier projet de tracé partait également de la vallée du Flon mais coupait obliquement l'avenue d'Ouchy pour aboutir à proximité de l'hôtel Beau-Rivage, favorisant le trafic touristique. L'option réalisée qui met en relation directe le chemin de fer et le quai marchand facilite le transport des marchandises. Plan (A. Prod'hom, géom. brev., vers 1898) extrait de *La Compagnie du Chemin de fer L.-O.* 1987.

tués sous la responsabilité de Louis Gonin, en poste durant 37 ans, sera présenté dans le *Mémoire des Travaux Publics du Canton de Vaud*, publié sous sa direction en 1896 à l'occasion de l'Exposition nationale de Genève⁶⁶.

En compagnie des architectes Achille de La Harpe (1807–1887), Jules Verrey (1822–1896) et Georges Rouge (1834–1920), des ingénieurs Emile Cuénod (1834–1917), Jean-Pierre Meyer (né en 1840) et Jean-Jacques Lochmann (1836–1923), Louis Gonin fonde en 1874 la Société vaudoise des ingénieurs et architectes; cette dernière

publie dès l'année suivante un bulletin dont Louis Gonin est le premier rédacteur; à ce titre, il écrit de nombreux articles: biographies d'ingénieurs suisses, compte-rendu de voyages d'études, «notices sur des travaux publics du canton de Vaud, sur l'ascenseur et la locomotive à air comprimé, sur le tube atmosphérique de puits de houillère, sur la limnimétrie et l'altimétrie du Léman et des lacs du Jura»⁶⁷. La diversité des sujets traités par le *Bulletin de la Société vaudoise des architectes et ingénieurs* (dès 1900 *Bulletin technique de la Suisse romande*) témoigne de la richesse du débat technique à un moment où la ville et la région s'équipent et où se construisent routes, ponts, canalisations, quais, chemins de fer, etc. De façon plus générale, l'ouverture «polytechnique» de Louis Gonin caractérise la Société vaudoise des ingénieurs et architectes. A l'instar de sa sœur aînée, la Société suisse des ingénieurs et architectes créée en 1837, elle contribue à promouvoir les échanges entre les divers corps de métiers ainsi qu'entre ressortissants de nationalité ou «cantonalité» différente⁶⁸.

2.1.4 La gare du Flon, la Compagnie du chemin de fer Lausanne–Ouchy et des eaux de Bret

C'est également à Louis Gonin que Lausanne doit l'une des réalisations les plus importantes de la deuxième moitié du XIXe siècle: la création, dans la vallée du Flon, d'un quartier industriel relié par voie de fer à la gare et au port d'Ouchy⁶⁹. Agissant à titre privé, l'ingénieur cantonal met ses compétences techniques au service de capitaux lausannois et bâlois réunis à l'initiative de Jean-Jacques Mercier-Marcel (1826–1903), industriel lausannois dont la fortune repose sur l'entreprise dynastique de la Tannerie Mercier⁷⁰.

Réuni en 1868, un comité d'initiative⁷¹ étudie la construction d'un chemin de fer entre Lausanne et Ouchy (fig. 41). Un système de propulsion pneumatique devait actionner le chemin de fer, à vocation mi-touristique, mi-industrielle. Louis Gonin en avait étudié le principe et l'avait amélioré; il souhaitait le tester à Lausanne, avant de le proposer comme force additionnelle pour les chemins de fer de montagnes. L'insuccès des premières expériences amènera le comité à opter pour un système funiculaire.

Le chemin de fer s'inscrit dans un programme plus vaste consistant à doter Lausanne d'infrastructures qui favorisent le démarrage industriel de la ville: la tête de ligne supérieure se trouvera «dans la vallée du Flon, qui va être transformée en vaste gare, pourvue de dépôts de marchan-

dises, et qui sera entourée d'établissements industriels qui auront avantage à être près des rails, tout en ayant des communications nombreuses et faciles avec la ville»⁷². Au moyen d'un tunnel percé sous la moraine de Montbenon, le chemin de fer réduira la distance entre Lausanne et sa gare et l'écartement normal de ses voies permettra le convoyage des wagons en provenance du réseau international. Ce vaste projet répond au souci exprimé, dès le milieu du siècle, par certains capitalistes lausannois qui s'étaient inquiétés de la rareté des initiatives industrielles; la mentalité des Vaudois, la topographie et les faibles ressources énergétiques en auraient été responsables. Il implique deux conditions préalables: la création d'une grande surface plane obtenue grâce au comblement de la vallée du Flon en aval du Grand Pont et l'adduction à Lausanne des eaux du lac de Bret, transformé en bassin d'accumulation. Les eaux de Bret fourniront l'énergie nécessaire au fonctionnement du chemin de fer et alimenteront les hydromoteurs d'ateliers répartis dans toute la ville.

La concession pour un chemin de fer obtenue⁷³, la «Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des eaux de Bret» est constituée le 12 mars 1874⁷⁴; à cette date, elle contrôle déjà un vaste territoire inscrit entre le Grand Pont et le hameau de l'Ermitage. Les travaux commencent immédiatement; une convention entre la Commune et la Compagnie fixe leurs tâches respectives en matière de comblement⁷⁵: la Commune opère le voûtage du Flon et la Compagnie remblaie la vallée. Réalisé par étape, le comblement absorbe, dès 1874, l'arcature inférieure du Grand Pont. La limite extrême de la propriété⁷⁶ sera atteinte en 1915 (fig. 42 et 43). Les eaux de Bret entrent en service en été 1876. L'inauguration de la ligne Lausanne-Ouchy a lieu le 16 mars 1877; la doublure entre Sainte-Luce et la Gare du Flon, à l'origine réservée au trafic des marchandises, s'ouvre deux ans plus tard.

La Compagnie ou des tiers au bénéfice d'un droit de superficie élèvent les entrepôts: le magasinage et l'entreposage plutôt que l'activité industrielle souhaitée par les promoteurs deviennent rapidement la fonction dominante du quartier (fig. 44). Les implantations initiales, structures légères, sont des dépôts, parfois à ciel ouvert. Les premiers bâtiments en maçonnerie se construisent en avant du front de comblement: L'Entrepôt fédéral en 1886 et les Magasins du Lausanne-Ouchy en 1894-1896 (rue de Genève Nos 17 et 19-21). Un chariot-transbordeur assure la distribution des wagons⁷⁷ et règle l'implantation orthogonale de la voirie et des bâtiments.

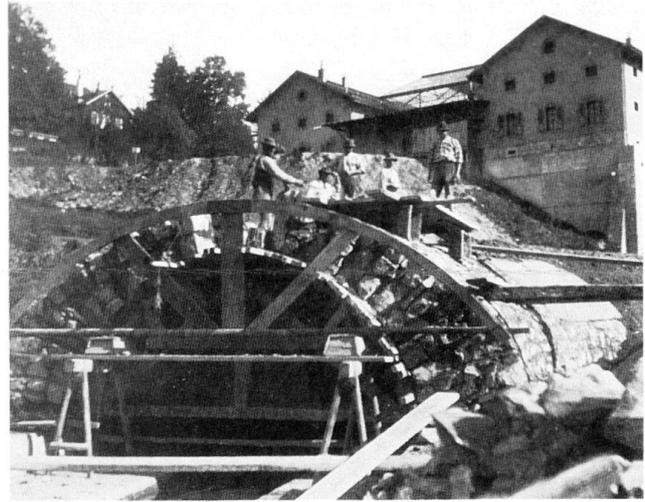


Fig. 42 Canalisation du Flon et Entrepôt fédéral, des architectes Georges Rouge et Charles Melley, 1885. Photographie anonyme vers 1890. Extrait de *La Compagnie du Chemin de fer L.-O.* 1987.



Fig. 43 Front de comblement et décharge. Photographie de F. Mayor du 25 février 1913.



Fig. 44 Vue de la vallée du Flon depuis le Grand Pont: gare du chemin de fer Lausanne-Ouchy et entrepôts. Photographie anonyme vers 1905-1909.

2.1.5 Samuel de Mollins, agent général du brevet Hennebique

La foi dans le «Progrès» est un trait caractéristique des promoteurs du chemin de fer Lausanne-Ouchy; l'esprit d'entreprise propre au principal actionnaire, Jean-Jacques Mercier-Marcel, s'exprime dans la confiance qu'il accorde à l'ingénieur Samuel de Mollins (1845–1912) dont l'étude technique pour les Magasins du Lausanne-Ouchy propose une réalisation «pilote» en matière de béton armé, largement diffusée dans la presse spécialisée⁷⁸.

Mollins s'installe à Lausanne comme agent général pour la Suisse du système de béton armé breveté en 1892 par l'entrepreneur belge François Hennebique (1842–1921)⁷⁹. «Dans ce système, dérivé de la charpenterie, poutres et poteaux forment un assemblage monolithique de «planchers en hourdis». L'armature est constituée de «fers» ronds, maintenus par des «étriers», rubans de «fers» plats. L'étrier devient l'emblème de Hennebique»⁸⁰ (fig. 45). *Monolithe*, le système garanti, aux dires de son inventeur, la résistance sismique, l'étanchéité et l'incombustibilité. Son originalité repose moins sur le brevet lui-même que sur son adaptation à tout programme d'architecture et de génie civil ainsi que sur son mode de diffusion. Installé à Paris, François Hennebique contrôle son invention en instaurant un réseau d'agents généraux ou coloniaux et de concessionnaires. Son entreprise prend un essor multinational que favorise un service de propagande efficace et percutant: dès 1898, la revue *Le Béton armé, organe des Concessionnaires et des Agents du système Hennebique* illustre de manière polémique les nombreuses réalisations de la firme qui construit, entre 1892 et 1909, 20 324 ouvrages dont 1300 ponts.

A partir du siège de Lausanne, Mollins surveille toute une série de réalisations confiées à des entrepreneurs concessionnaires qui, souvent en relation étroite avec des bureaux d'architectes, opèrent dans plusieurs cantons suisses notamment Bâle, Berne, Neuchâtel, Vaud, Genève et le Valais⁸¹.

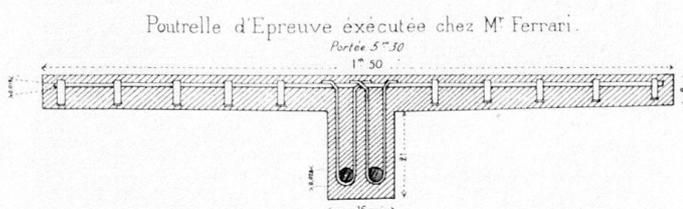


Fig. 45 Béton armé système Hennebique. *Poutrelle d'épreuve exécutée chez Mr. Ferrari*, entrepreneur lausannois, concessionnaire du système. Autographie J. Chappuis, Lausanne, extrait du *BSVIA* 19 (1893).

2.2 La décennie réglementariste

Les dix dernières années du siècle sont décisives en matière de réglementation de la construction⁸². Dès 1891 sont débattus les principes d'un contrôle édilitaire du logement et de la ville. Par un nouveau règlement de police des constructions et par un plan d'extension, les autorités veulent se donner les moyens de régir la construction et son expansion. Ces deux questions sont fondamentalement liées; cependant, alors que la réglementation du bâti est issue davantage d'un souci de salubrité publique, celle de l'urbanisme découle principalement de préoccupations esthétiques. Discutées conjointement dans un premier temps, elles seront par la suite, pour des raisons pratiques et juridiques, traitées séparément.

Malgré les efforts entrepris par certains Lausannois⁸³ pour accélérer le développement du secteur secondaire, Lausanne ne peut être qualifiée de ville industrielle. Dès le milieu du XIXe siècle, elle est cependant confrontée aux phénomènes typiques de toute agglomération urbaine industrielle: une démographie galopante⁸⁴ et ses corollaires, extension urbaine rapide et anarchique, insalubrité du centre historique (fig. 47 et 48).

Les classes les plus favorisées désertent les quartiers anciens pour s'installer dans le confort des nouveaux immeubles de l'immédiate périphérie. La population la plus pauvre s'entasse dans les logements vétustes. A la fin du siècle, on assiste alors à une saturation du centre ainsi qu'à un éparpillement de la banlieue. Or cette situation ne rencontre pas exactement les intérêts de la principale «industrie» de la ville, l'«industrie des étrangers», dont les arguments publicitaires sont la qualité du climat et la beauté du site.

2.2.1 La réglementation du cadre bâti: police des constructions

Dès les années 1850, par peur des épidémies, des voix s'élèvent pour réclamer une intervention des autorités dans le domaine de la construction⁸⁵. La Municipalité répond en présentant, en 1863, un premier projet de règlement de la police des constructions (RPC) où sont abordés «l'hygiène et la sécurité publiques, le développement harmonieux de la ville et l'esthétique, la prévention des incendies et le contrôle de la construction et des bâtiments»⁸⁶; la portée de ce texte est cependant limitée car il ne touche ni au droit de la propriété, ni à la liberté de construction inscrits dans la constitution vaudoise de 1861. Il n'obtint jamais l'aval du Canton; le territoire



Fig. 46 Plan de la ville et des environs de Lausanne sur lequel est rapporté le plan d'extension voté en 1905. Photographie Robert de Greck, Lausanne.

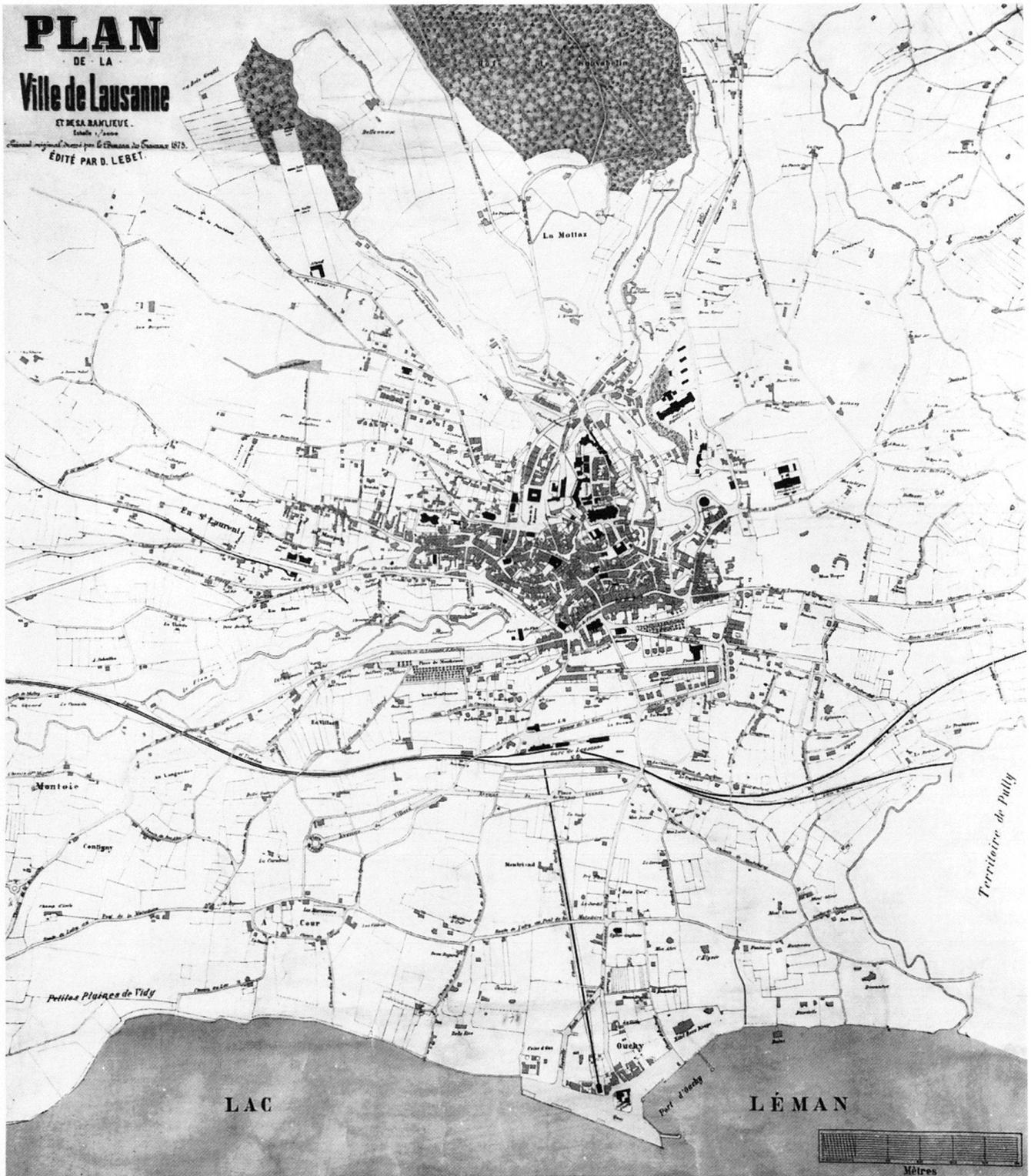


Fig. 47 *Plan de la Ville de Lausanne et de sa banlieue*. Echelle 1/5000. Suivant original dressé par le Bureau des Travaux 1875. Edité par D. Lebet. Lith. H. Furrer, Neuchâtel.

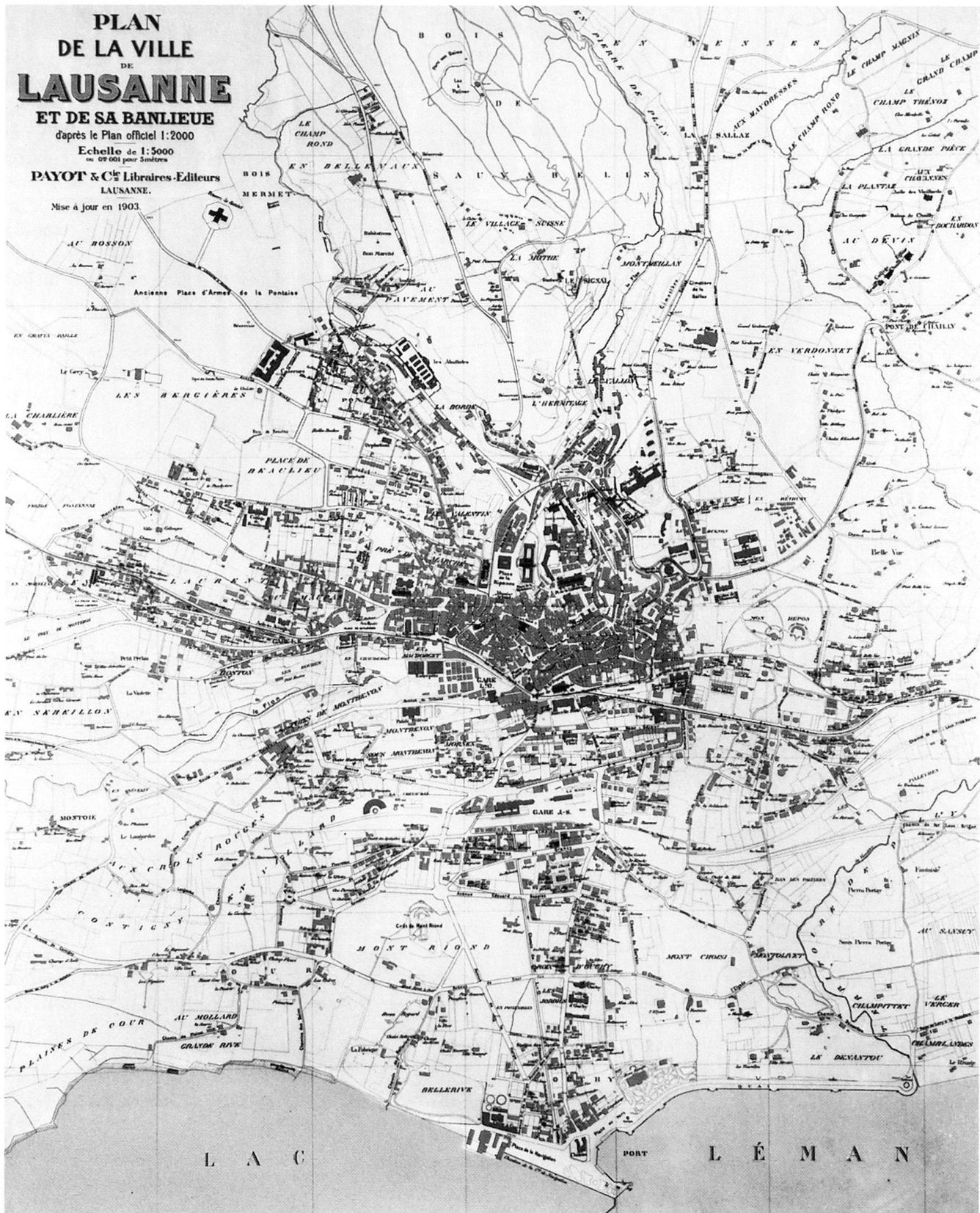


Fig. 48 *Plan de la ville de Lausanne et de sa banlieue* d'après le plan officiel 1:2000. Echelle 1:5000. Payot & Cie Libraires-Editeurs, Lausanne. Mis à jour en 1903.

cantonal, sa prédominance agricole semblent l'emporter sur les besoins d'une ville en pleine expansion et introduisent une sorte de décalage historique. Il faut attendre 1875 pour que la première loi cantonale sur la police des constructions soit votée. Moins progressiste, elle oblige les autorités communales à adapter leur règlement et les prive d'entrer en matière sur les questions relatives à l'urbanisme. Adopté en 1881, le règlement communal est remis en cause dix ans plus tard, suite à une épidémie de typhoïde qui relance le débat.

En 1891, la Municipalité désigne une commission consultative⁸⁷ chargée de préparer un avant-projet de règlement sur la police des constructions et le plan d'extension⁸⁸. Cependant «pour légiférer sur les constructions, il importe de connaître la situation»⁸⁹; c'est pourquoi, en 1893, les avocats André Schnetzler (1855–1911), Edouard Secrétan (1848–1917) et le docteur Edouard Bugnon (1845–1939) déposent une motion en faveur d'une enquête approfondie sur les conditions du logement. Idéalement, celle-ci devrait non seulement contribuer à «l'établissement d'une loi sur la police et l'hygiène des habitations»⁹⁰ mais encore, dans un deuxième temps, inciter les autorités, «à remédier à la pénurie et à la cherté des logements»⁹¹; la Commune serait ainsi appelée à soutenir, d'une manière ou d'une autre, la construction d'habitations ouvrières.

L'enquête est menée en 1894 sous la responsabilité de l'architecte Charles Melley (1855–1935); elle porte aussi bien sur l'état général des bâtiments que sur celui des logements. Dans les conclusions parues en 1896, André Schnetzler estime qu'«après ce coup d'œil jeté sur l'état de salubrité publique à Lausanne, l'impression générale est certainement favorable»⁹², mais relève aussi les disparités énormes entre les quartiers inférieurs de la ville (vallons du Flon et de la Louve) et les nouveaux quartiers des avenues du Théâtre, de la Gare, de Rumine. Il constate également une pénurie de logements bon marché. Il propose des critères de référence pour l'élaboration du RPC; déposé en 1897, ce dernier introduit les principes nouveaux du permis de construire et du permis d'habiter pour garantir l'application des nouvelles normes en matière de cube d'air et de ventilation, d'équipements sanitaires, de rattachement à l'égout. Le nouveau RPC est adopté en 1902⁹³; il donne à la Municipalité des pouvoirs étendus en matière de contrôle du bâti et limite le droit de la propriété que le règlement pour le plan d'extension allait encore entamer.

2.2.2 La réglementation du cadre urbain: plan d'extension

2.2.2.1 Le texte

L'autre élément fondamental et particulièrement novateur de cette fin de siècle est l'élaboration d'un règlement pour le plan d'extension (RPE) et l'adoption en 1905 du plan lui-même, réclamé depuis près d'un demi-siècle (fig. 46). La première intervention dans ce sens au Conseil communal remonte à 1860, date à laquelle l'avocat Jules Eytel (1817–1873) avait demandé que «les constructions d'habitation, aux abords et autour de la ville, soient exécutées à l'avenir sur un plan d'ensemble»⁹⁴. Malgré l'intention des autorités municipales «d'ouvrir un concours pour un plan d'agrandissement régulier de la ville»⁹⁵, cette proposition resta sans effet. Dès lors, la question sera périodiquement rappelée⁹⁶. La Municipalité repousse sans cesse le problème arguant de raisons financières (expropriations trop onéreuses), techniques (cadastre à mettre à jour), législatives (absence de loi cantonale en la matière).

Finalement, l'exécutif communal propose, en 1891, de rattacher l'élaboration du règlement pour le plan d'extension, étape indispensable au tracé du plan lui-même, à la réforme de la police des constructions. En dépit de la volonté municipale de relier le bâti au cadre urbain, les deux problèmes seront très vite dissociés puisqu'en 1894, seul le RPE sera présenté au Conseil communal⁹⁷.

Le but principal du projet est de donner aux pouvoirs publics les moyens législatifs nécessaires à planifier la voirie et à contrôler ainsi le développement de la ville: il faut empêcher toute construction sur le tracé d'une future artère. À côté de modalités réglant les alignements de voies nouvelles ou existantes, l'ordre des constructions, les gabarits, les plus-values et leur répartition, le texte définit les limites du droit de la propriété et établit de nouveaux critères en matière de relation entre intérêts publics et privés:

«Il est temps de mettre un terme à cet excès d'indépendance du constructeur qui, ne consultant que ses intérêts, agit avec un sans-gêne absolu en ce qui concerne l'alignement, la forme et la hauteur des bâtisses, indépendance qui se manifeste encore par l'imprévoyance de l'avenir en ce qui concerne les dévestitures des terrains à bâtir»⁹⁸.

Il instaure le droit d'expropriation et l'interdiction de bâtir ad eternum et sans indemnisation. N'ignorant pas que de telles dispositions peuvent apparaître «à quelques-uns terriblement subversives, comme diminuant des droits considérés jusqu'ici comme sacrés»⁹⁹, la Municipalité

les considère comme indispensables à l'équilibre des finances communales.

Un débat vif reflète le caractère inhabituel de l'objet traité¹⁰⁰. Aux yeux de certains, le principe de l'interdiction de bâtir «donne à la Commune le droit exceptionnel et considérable de séquestrer la propriété privée à l'avance et sans expropriation immédiate»¹⁰¹, équivalent d'«une véritable spoliation légale»¹⁰². Arraché par l'aile conservatrice du Conseil communal, un compromis fixant un délai de 20 ans pour la réalisation d'une voie avec indemnité au propriétaire en cas d'abandon du projet sera finalement adopté. Le système s'avère très vite caduc¹⁰³ si bien qu'en 1903, une révision instaurera de nouvelles modalités prévoyant «deux sortes de plans: le plan directeur d'extension, projet sans force légale, d'où l'on détachera, suivant les circonstances, des fractions de plans adoptés par l'Etat et devenant, au fur et à mesure des besoins, le plan réglementaire d'extension»¹⁰⁴.

2.2.2.2 Le plan

Le cadre législatif posé, un concours d'idées pour un plan d'extension de la ville dans son ensemble ou par quartier est ouvert en 1901:

«Les plans du concours porteront les indications précises des rues, des routes, des ponts et places à créer, ainsi que tous les élargissements, percements, alignements futurs désirables des artères existantes¹⁰⁵.»

Le jury¹⁰⁶, déçu par la faible participation¹⁰⁷ et la qualité des projets, ne décerne ni premier ni deuxième prix et se réjouit de la création prochaine du bureau du plan d'extension qui élaborera, à partir des idées contenues dans ces projets, «un plan ayant plus de méthode et de vues générales»¹⁰⁸.

Selon la devise «flattez le terrain, ne le sabrez pas», empruntée à Jules Gonin¹⁰⁹, des solutions essentiellement liées à la topographie se retrouvent chez tous les participants à l'exception d'un seul. De grandes transversales parallèles au lac dans la partie sud du territoire, des avenues circulaires sur les collines de Bellevue et du Languedoc, des voies orthogonales sur le plateau de Béthusy et à Montchoisi présentent des constantes qui subsisteront dans le projet de la Direction des travaux. Le programme du concours offrait la possibilité d'introduire des opérations d'assainissement. Mais les différents auteurs n'utilisent pas comme principe le percement du tissu ancien qui aurait pu contribuer à modifier l'insalubrité des quartiers centraux dénoncée par l'enquête de 1894. Au contraire, ils envisagent le plan dans une optique purement extensive¹¹⁰.

Présenté en 1903, le projet de la Direction des travaux consiste à «distribuer des avenues promenoirs larges et à pentes douces, dans tous les quartiers susceptibles d'en recevoir; [à] relier entr'elles ces avenues de manière à former un circuit aussi étendu qu'il se pourra et qui tienne lieu du boulevard de ceinture des villes de plaine»¹¹¹. A l'intérieur du réseau de voies principales, les quartiers se développent selon plusieurs logiques:

«Aux Mousquines, des avenues circulaires... permettront une belle distribution de villas étagées. En Béthusy, en Villard et en Montriond, nous avons des ronds-points aux multiples avenues; à Cour et La Sallaz, c'est le damier; au Pavement, des lacets; au bord du lac, les quais et les rubans; bref, tous les genres assez heureusement mariés¹¹².»

Malgré l'intention exprimée de «sauvegarder au mieux les vestiges du passé»¹¹³ et de tenir compte des accidents du sol pour «varier les lignes et obtenir des effets heureux»¹¹⁴, la Municipalité va s'attirer les foudres de la Commission d'Art public. Cette dernière reproche au projet¹¹⁵ «d'enlaidir la ville en la faisant rentrer dans le cadre banal des cités américaines»¹¹⁶. Elle ajoute que:

«Le plan d'extension pourrait avec quelques réserves convenir à une ville exclusivement industrielle; mais [que] tel n'est pas le cas de Lausanne, qui est avant tout un centre universitaire et intellectuel, une ville d'étrangers, de touristes et de plaisance, dans laquelle l'élément industriel ne peut trouver sa place que sous forme de quartiers spéciaux, dont il eût été utile de prévoir simplement l'emplacement et le développement possible¹¹⁷.»

La Commission d'Art public se réclame des conceptions urbanistiques développées par Camillo Sitte dans son ouvrage *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* traduit et complété en 1902 par Camille Martin¹¹⁸. L'Art public énumère les griefs suivants: nombre exagéré de voies nouvelles, trop souvent parallèles ou se coupant à angle droit, manque de convergence vers le centre, rectification outrancière du tracé des anciens chemins, destruction de propriétés de luxe qui «constituent un élément d'hygiène et de beauté indiscutable»¹¹⁹, ignorance de la topographie et absence de préoccupations esthétiques. A la demande de la Commission d'Art public, l'architecte Edouard Davinet (1839–1922), conservateur au Kunstmuseum de Berne, propose, pour le quartier sud-est de la ville, une solution cherchant «à suivre les chemins actuels, les courbes de terrain, en diminuant les pentes et en évitant les lignes droites, afin de suggérer aux architectes et spéculateurs de bâtir moins régulièrement et si possible moins haut»¹²⁰.

La commission du Conseil communal chargée de l'examen du projet juge prudent de s'adjoindre

dre le concours de Davinet si bien que sa proposition est pratiquement reprise telle quelle dans le nouveau plan présenté aux élus lausannois :

«Ainsi l'idée de créer des voies droites, régulières, comme celle de la plupart de nos villes modernes a fait place dans quelque mesure à celle tendant à introduire dans nos nouveaux quartiers un peu plus de pittoresque et d'imprévu, quelque chose, dirons-nous, de moins ville et de plus village.

Quelques grandes droites d'un effet certainement monumental, à la condition de les faire larges, ont été remplacées par des lignes brisées, d'autres par des courbes; c'est surtout entre ville et lac que ces changements ont été apportés. Il semble en effet que c'est là la tendance des auteurs actuels des plans de ville, surtout en Allemagne, d'incurver les lignes, de les briser, de les interrompre par des élargissements pour créer des places à contours plutôt irréguliers. Nous avons donc jusqu'à un certain point sacrifié à ce goût; affaire de mode peut-être, mais que le relief du sol aux abords de notre ville peut dans quelque mesure motiver¹²¹.»

Ainsi revu par la commission, le plan est adopté en 1905 par le Conseil communal qui ne discute pas ses options. Il représente 55 kilomètres de voies nouvelles à réaliser progressivement, la première étape s'étalant sur 25 ans. Le règlement de police des constructions de 1902 et le plan d'extension de 1905 permettront aux autorités communales de surveiller la fièvre constructrice des promoteurs lausannois¹²².

2.3 Questions d'esthétique urbaine

Le débat esthétique sur la «ligne droite» opposée à la «ligne sinueuse», ouvert publiquement au moment de la discussion du plan d'extension, était apparu déjà au début des années 1890 à propos de la construction du grand quai oriental conduisant d'Ouchy à la tour Haldimand. En 1891, la Société pour le Développement de Lausanne¹²³ émet l'idée de remplacer le chemin de halage à l'est d'Ouchy par un quai. S'associent à ce projet les milieux hôteliers d'Ouchy.

L'ingénieur René Guisan (1841–1894) et l'architecte Charles Melley, tous deux membres de la Société, réalisent une étude transmise à la Municipalité en 1893. Le projet consiste en un quai de 29 mètres de large et d'environ 950 mètres de long, «digne d'une capitale de 35 000 âmes»¹²⁴; formé de deux segments rectilignes, il est agrémenté de quatre demi-lunes flanquées d'escaliers latéraux accédant au lac. Les propriétaires bordiers, dont Jean-Jacques Mercier-Marcel, opposent un contre-projet de proportions plus modestes dessiné par l'architecte Francis Isoz (1856–1910)¹²⁵.

Les bordiers estiment trop grandiose le projet de la Société, «une œuvre de ponts et chaussées, une idée d'ingénieurs», «une banalité coûteuse».



Fig. 49 Ouchy–Lausanne, le quai et les Alpes. Carte postale vers 1925.

Ils pensent qu'«il faut renoncer à l'idée d'un vaste remblai s'avancant dans le lac», «adopter un parti plus simple qui conserve le pittoresque de la rive» et construire «autant que possible sur le sol des villas du bord de l'eau en traitant cette voie de communication comme une avenue de parc». Car «les sinuosités [des] rivages, l'imprévu et la variété des points de vue, les grands arbres des villas qui les bordent, tout cet ensemble, baigné par l'eau bleue, est d'un effet merveilleux»¹²⁶.

Fondée sur des intérêts privés, cette conception de sauvegarde paysagère préfigure l'article de Marguerite Burnat-Provins, consacré au problème des quais, paru en 1906 dans le premier numéro du *Heimatschutz, bulletin de la Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque*. L'auteur insiste particulièrement sur la banalité de ce type d'aménagements :

«C'est ainsi que dans un pays aussi varié d'aspects, aussi richement pittoresque que la Suisse, nous trouvons inmanquablement au bord de chaque lac..., le même trottoir, le même appui, le même arbre tourmenté, les mêmes bancs rangés comme pour un spectacle, le tout d'une banalité qui ne serait pas plus complète, si elle avait été mise au concours¹²⁷.»

L'apologie du pittoresque n'influence guère les autorités communales qui se prononcent, en 1895, pour le projet de la Société pour le développement qui leur permet d'obtenir une subvention cantonale. D'autre part, en accord avec Charles Melley qui pense que ce projet «est le plus grandiose, le plus <grande ville>¹²⁸», les conseillers communaux imaginent un majestueux front de lac comme il en existe dans d'autres villes suisses, Genève et Lucerne par exemple. Le quai est inauguré en 1901 (fig. 49). La figure de Charles Melley illustre l'évolution des esprits à la recherche d'une identité propre

en matière d'urbanisme et d'architecture. Alors qu'en 1894, il défend la monumentalité du quai d'Ouchy, en 1904, en tant que membre de la Commission d'Art public, il critique le projet municipal de plan d'extension, au nom de l'esthétique du pittoresque. L'architecte développe sa prise de position en faveur d'un retour aux «traditions locales» dans un article paru en 1904¹²⁹; il réclame un art architectural adapté à «chaque région, chaque canton même..., inspiré par le passé et dégagé de toute compromission bâtarde avec les architectures étrangères et cosmopolites surtout». Il s'inscrit par là dans la lignée du Genevois Guillaume Fatio¹³⁰ et du Fribourgeois Georges de Montenach¹³¹ et rejoint les thèses du Heimatschutz, fondé à Berne en 1905¹³².

Au tournant du siècle, deux organismes se créent dans le but de sauvegarder le patrimoine lausannois: la Commission du Vieux-Lausanne en 1898 et la Commission d'Art public en 1902¹³³. La Commission du Vieux-Lausanne est née de l'initiative du peintre Charles Vuillermet (1849–1918) qui, «impressionné par les ravages que causait à Lausanne la pioche des démolisseurs, navré comme Lausannois autant que comme artiste, de la disparition sans retour de tant de choses rappelant le passé ou le rattachant au présent..., pensait aux moyens d'en sauver quelque chose» (fig. 8)¹³⁴. En 1898, il sollicite le concours de la Municipalité qui décide la création d'une «Commission spéciale qui s'occuperait de tout ce qui intéresse l'archéologie et l'histoire de Lausanne»¹³⁵. En 1902, la Commission élargit le cercle de ses membres et se transforme en association. Son action est avant tout muséographique: elle collectionne tout objet ou document relatif au passé de la ville, organise des expositions¹³⁶ (fig. 50) et dès 1918, ouvre son propre musée, dans le bâtiment de l'Ancien-Evêché restauré à cet effet.

D'une même conception archéologique et muséographique de l'histoire découle la première loi cantonale, votée en 1898, «sur la conservation des monuments et des objets d'art ayant un intérêt historique ou artistique»¹³⁷. «A l'avant-garde de la législation sur les monuments historiques»¹³⁸, cette loi crée la fonction d'archéologue cantonal, poste occupé par Albert Naef (1862–1936), et instaure une commission des Monuments historiques, chargée de présenter au Conseil d'Etat des propositions de classement. La loi introduit la notion de classement et privilégie le monument en tant qu'objet isolé.

Outre ses activités de collectionneur, le Vieux-Lausanne intervient lors de certaines démolitions



Fig. 50 Première exposition de l'Association du Vieux-Lausanne à la Grenette, 7–22 juin 1902. Photographie anonyme.

en s'y opposant ou en réalisant des fouilles et des relevés archéologiques. En 1907, le projet de l'Etat pour construire de nouveaux auditoires à la Cité incite Charles Vuillermet et le journaliste Arnold Bonard (1860–1944) à adresser une *Requête au Conseil d'Etat du Canton de Vaud*¹³⁹.

Après une introduction nostalgique, ils proposent, afin de sauvegarder les abords de la Cathédrale et le château Saint-Marie, «d'arrêter un plan bien défini de conservation des parties anciennes ou pittoresques – et cela en dehors des classements opérés, qui visent que les choses principales –». Cette idée de protéger non seulement un objet isolé mais un site trouvera sa reconnaissance légale en 1912 lorsque se crée une «zone de la Cité» où toute nouvelle construction sera soumise à des prescriptions particulières¹⁴⁰. Certains journalistes interviennent face aux nombreuses démolitions et transformations. Arnold Bonard fait paraître dans le journal illustré *La Patrie suisse* une série d'articles aux titres évocateurs: «Le Lausanne qu'on bouleverse»¹⁴¹, «Le Lausanne qu'on dévaste»¹⁴², «Le Lausanne qui disparaît»¹⁴³, «Le Lausanne qui s'en va»¹⁴⁴. Peu de nouvelles réalisations trouvent grâce à ses yeux. Percée au pied de la colline de la Cité dans le prolongement du pont Bessières (1908–1910), l'avenue Pierre Viret, achevée en 1915, constitue une exception. En effet, celle-ci «bien que moderne, offre... un cachet de pittoresque, un imprévu de perspectives, une quantité de détails archaïques adroitement rapportés, d'imprévues découvertes que l'on trouve rarement réunies à un tel degré dans une artère urbaine nouvelle, et qui en font une délicieuse promenade»¹⁴⁵.

De son côté, la Commission d'Art public adopte

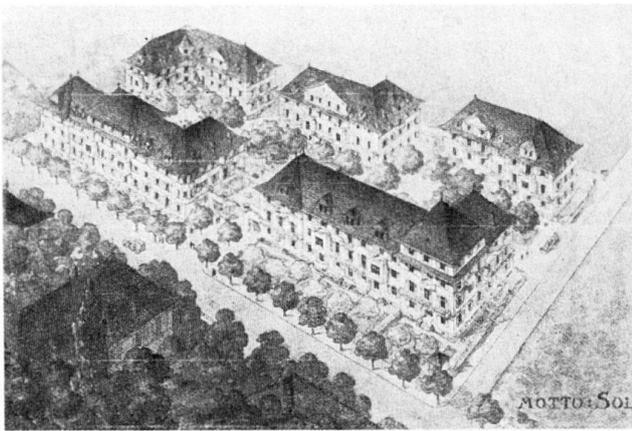


Fig. 51 Concours de la maison vaudoise. Projet «Sol» des architectes Frédéric Gilliard et Frédéric Godet. Vue d'ensemble prise à vol d'oiseau. Extrait de *HS 12* (1917), p. 51.

une attitude moins passéiste; issue du milieu le plus directement concerné, la Société des ingénieurs et architectes, la Commission propose des alternatives. Fin 1901, la SIA, à l'initiative de l'ingénieur Edouard Elskès (1859–1947), décide «de provoquer à Lausanne la création d'une Société d'Art public, qui aura pour mission de réagir contre les enlaidissements de la ville, de sauvegarder les points de vue, de défendre l'esthétique»¹⁴⁶. En 1910, la Commission est transformée en Société d'Art public, section vaudoise du Heimatschutz.

Le Heimatschutz qui s'insurge particulièrement contre la «banalité» de la production architecturale contemporaine prêche par l'exemple en offrant des modèles de référence. De même que sa section genevoise avait ouvert en 1910 un «concours d'habitations simples et à bon marché, dont l'architecture s'inspirerait de la tradition locale»¹⁴⁷, la section vaudoise se propose, en 1917, «d'organiser des concours d'architecture ayant pour objet la création et la diffusion d'un certain nombre de types de maisons vaudoises»¹⁴⁸. Le premier concours porte sur «un groupe de maisons locatives dans la banlieue ouest de Lausanne»¹⁴⁹. Il est recommandé aux concurrents de tenir compte «des traditions architecturales qui caractérisent les diverses régions du pays, et qui sont commandées par deux facteurs principaux: l'histoire et les nécessités locales. On évitera les simples reconstitutions, les copies serviles de styles anciens»¹⁵⁰. Les architectes Philippe Godet (1885–1937) et Frédéric Gilliard (1884–1967) gagnent le premier prix (fig. 51)¹⁵¹. L'intérêt de Frédéric Gilliard pour la construction traditionnelle s'exprimera dans les deux volumes vaudois de *La Maison Bourgeoise en Suisse*¹⁵² parus en 1925 et en 1933 dont il assure en grande partie la réalisation.

2.4 Une réalisation exemplaire: le quartier de Georgette

L'inauguration de la gare ferroviaire, le 5 mai 1856, est un fait décisif pour l'histoire du développement urbain lausannois. Le tracé de la voie ferrée, ainsi que l'emplacement de la station, dont le choix reviendra finalement à la Compagnie de l'Ouest-Suisse, ont provoqué de nombreuses discussions. Des raisons techniques, liées à la pente et aux possibilités d'extension du réseau, incitent les ingénieurs Adrien Dériaz et Samuel Rochat à implanter la gare à Sainte-Luce à près d'un demi kilomètre au sud de l'agglomération. Ils justifient cette situation décentrée par le fait que «le versant du coteau situé entre la ville et le lac est l'emplacement où il est naturel qu'ait lieu l'agrandissement de la ville. L'air pur que l'on y respire, la proximité du lac et la beauté du point de vue, sont autant de raisons qui feront toujours rechercher ce terrain pour des quartiers nouveaux. Or, une gare de premier ordre étant par sa nature un établissement autour duquel viendront se grouper les nouvelles constructions, il y a toute convenance à ce qu'elle soit établie entre la ville et le lac»¹⁵³. Ce choix s'oppose au projet plébiscité par de nombreux Lausannois d'installer la gare en un lieu plus central, à savoir dans la vallée du Flon, en aval du Grand Pont, solution qui aurait nécessité le percement d'un tunnel en cas de prolongation de la ligne en direction du Valais.

2.4.1 Relier la ville à la gare

D'abord simple tête d'embranchement sur la ligne Morges–Yverdon, la gare de Lausanne devient, dès l'ouverture des lignes de Genève (1858), Villeneuve (1861) et Fribourg (1862), un nœud ferroviaire important. L'augmentation du trafic voyageurs et marchandises provoque bientôt des difficultés de communication entre la ville et sa gare.

Trois itinéraires sont alors praticables: «les contours sinueux et étranglés du chemin communal de Georgette»¹⁵⁴, «la route de lère classe de Lausanne à Ouchy [qui] présente, entre la place Saint-François et la Rasude, des pentes excessives, qui rendent la circulation très difficile et parfois assez dangereuse»¹⁵⁵ et enfin «un chemin de 3ème classe, tendant du Petit-Chêne à Mont-Riond, dont le parcours est un peu moins pénible, quoique les conditions de largeur et de pente n'en soient guère plus favorables»¹⁵⁶. Ce dernier, plus direct, est le plus fréquenté de sorte que «cette voie... est devenue, depuis la construction des chemins de fer, celle de toutes [les]

routes [du canton] dont la circulation est de beaucoup la plus active; car c'est sur elle que viennent se concentrer tous les services postaux et tous les transports qui convergent sur Lausanne par les quatre lignes [du] réseau, dont la ville est le centre»¹⁵⁷.

En 1859 déjà, un décret du Grand Conseil avait consacré le principe de la correction de la route cantonale d'Ouchy à Lausanne, en vue d'améliorer la liaison gare-ville. Malgré ces intentions, rien n'avait été entrepris, si bien qu'en 1862, les autorités communales et cantonales ainsi que certains citoyens «éclairés» en rappellent l'urgence. L'emplacement de la future voie ne provoque aucune discussion: le coteau à l'est de l'actuelle rue de la Grotte (ancienne route d'Ouchy) fait l'unanimité; comprise comme tronçon de la route de Lausanne à Ouchy, la nouvelle voie de liaison avec la gare doit obligatoirement y être raccordée. En outre, la topographie permet des pentes plus douces et un meilleur débouché sur la place Saint-François que dans le cas d'une voie s'élevant à l'ouest de la gare. L'aspect financier est aussi déterminant: les propriétés occidentales sont davantage bâties, donc plus chères à exproprier que les terrains orientaux qui ont en outre l'avantage d'appartenir en majeure partie à la Ville.

2.4.2 Route ou rue

La question fondamentale réside dans le type de voie à construire; de ce choix dépend la répartition des compétences entre l'Etat et la Commune en matière de financement, d'élaboration du projet et de conduite des travaux. Route ou rue? Telle est l'alternative présentée par la Municipalité aux conseillers communaux:

«Cette route étant cantonale, vous n'auriez pas été appelés à en délibérer si l'on avait pu se borner à construire une route ordinaire de première classe; mais comme il s'agit de tout autre chose, comme la nouvelle voie à créer pourra devenir plus tard une des artères principales de la ville..., elle doit par conséquent prendre immédiatement des proportions et une direction en rapport avec son importance actuelle et future»¹⁵⁸.

Ainsi aux intérêts généraux du canton – assurer entre la ville et sa gare une communication digne d'une capitale cantonale – viennent s'ajouter des intérêts locaux – permettre une éventuelle extension de la ville. Dès le printemps 1865, des pourparlers ont lieu entre les deux parties sur la base d'un plan proposé par la Ville. Ces démarches aboutissent à la signature d'une convention ratifiée en janvier 1866. La Commune prend l'entière responsabilité de l'ouvrage mais doit soumettre le plan définitif et toute modification ultérieure à l'approbation du Conseil d'Etat. En

contrepartie, le Canton verse un subside équivalent au coût d'une route ordinaire de première classe. La convention fixe au 1er janvier 1869 l'achèvement du tronçon le plus urgent qui va de la Rasude à l'entrée de la place Saint-François. Arrêtée sur plan, l'extension de ce tracé (la Rasude-la Gare, traversée de la place Saint-François et raccord avec le Grand Pont) est laissée à l'initiative des autorités communales.

Certains députés au Grand Conseil jugent le projet de route trop coûteux et pensent que l'Etat fait une faveur à la Commune de Lausanne, dérogeant au principe selon lequel l'Etat doit seul construire ses routes de première classe. Le Conseil d'Etat défend la dérogation en ces termes:

«Il ne faut pas se placer à un point de vue étroit et croire que cette route n'est que pour Lausanne; elle est pour tout le pays, car la capitale est pour ainsi dire le lieu de rendez-vous de tous les citoyens du canton»¹⁵⁹.

2.4.3 Les projets

Dès 1862, des études de tracé sont entreprises par le bureau des ponts et chaussées et l'ingénieur cantonal Louis Gonin. Parallèlement, divers projets sont soumis à la Municipalité soit à sa demande, soit à la propre initiative de «spécialistes», ingénieurs ou architectes. La majorité des dessins envisagent l'établissement d'une route en corniche décrivant une large courbe dans le Prè de Georgette: ainsi les projets de 1862, transmis par les ingénieurs Ernest Dapples (né en 1836) (fig. 52) et Jules F. Piccard (né en 1811)¹⁶⁰, de même qu'en 1863, l'étude du bureau des ponts et chaussées et qu'en octobre 1864, la proposition de l'ingénieur Charles Jaquemin (né en 1820). En novembre 1864, ce dernier propose un tracé en U, formé de trois tronçons rectilignes, en association avec l'ingénieur Charles de Loës (1836–1873) (fig. 53).

Certains, et plus particulièrement les architectes, saisissent l'occasion pour présenter le plan d'un nouveau quartier, voire d'une nouvelle ville: ainsi en 1863, l'architecte Bernhard Simon de Saint-Gall (fig. 54), en 1864, les architectes Louis Joël (1823–1892) (fig. 55) et Henri-Frédéric Chessex (1838–1866) (fig. 56), l'ingénieur Thomas Lommel (né en 1836) (fig. 57) et finalement en 1865, l'ingénieur cantonal Louis Gonin. Simon propose une grande courbe sur le terrain de Georgette, tandis que tous les autres adoptent un parti d'inflexion rectiligne. Par ailleurs, tant Simon que Chessex proposent une double, voire une triple liaison entre la ville et sa gare, voie de desserte pour les quartiers commerciaux et artisanaux du centre-ville: le premier imagine un

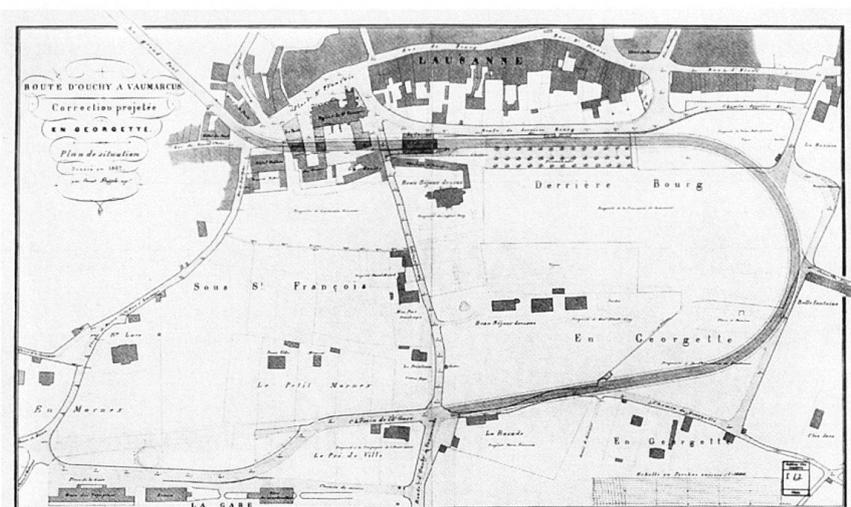


Fig. 52 *Route d'Ouchy à Vaumarcus: correction projetée en Georgette, plan de situation dressé en 1862 par Ernest Dapples, ingénieur. Encre et aquarelle. Premier projet conservé, il se situe, de part son énoncé et le parti adopté, dans la ligne cantonale, bien qu'il s'agisse d'une initiative individuelle (lettre d'Ernest Dapples à la Municipalité de Lausanne en date du 26 décembre 1861, AVL: 305.10.4./58). L'auteur adopte la solution la plus simple d'une route en corniche branchée sur le Grand Pont, segment de la «ceinture Pichard».*

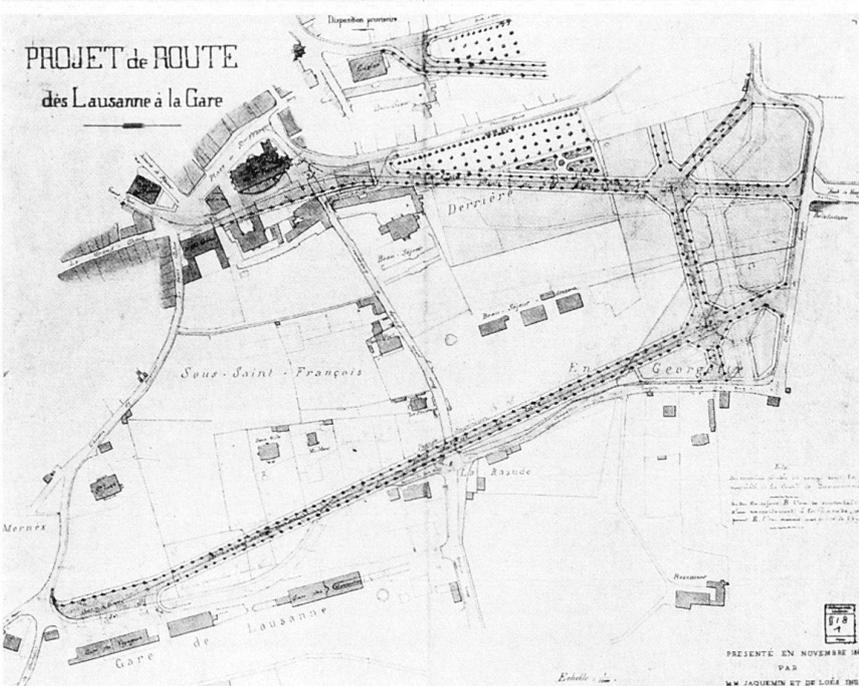


Fig. 53 *Projet de route dès Lausanne à la Gare, présenté en novembre 1864 par MM. [Charles] Jaquemin et [Charles] de Loës, ingénieurs. Encre et aquarelle. Ce projet est le seul, avec le projet Dapples, à envisager la démolition du Casino de Derrière-Bourg. L'idée de cette démolition provoque de nombreux débats, car la ville ne possède pas d'autre salle de réunion. Cependant, ce projet comporte une variante de contournement, indiquée comme «disposition provisoire», qui a peut-être joué en sa faveur.*

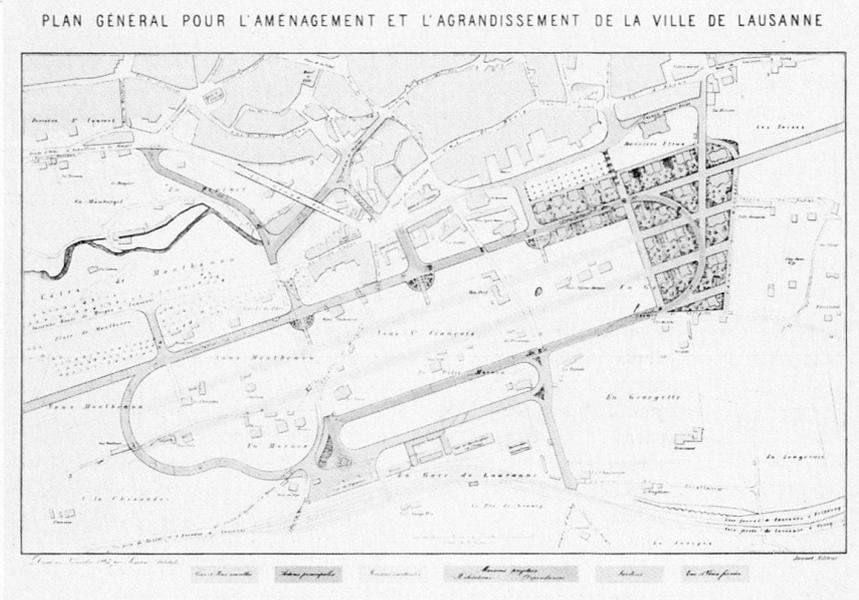


Fig. 54 *Plan général pour l'aménagement et l'agrandissement de la ville de Lausanne, dressé en novembre 1863 par [Bernhard] Simon, architecte. Lithographie. L'auteur se concentre sur le problème de la desserte de la gare; il envisage plusieurs voies qui se rattachent à la «ceinture Pichard», particulièrement aux abords de la place Saint-François dont il renforce la centralité. La proposition la plus remarquable est le tunnel routier sous la moraine de Montbenon qui anticipe le tunnel ferroviaire de la Compagnie du chemin de fer de Lausanne-Ouchy (1877). Simon limite le lotissement aux terrains de Georgette où il place une «suburbia» résidentielle selon un système de «boulevards» parallèles formant corniches et terrasses. Cette architecture rappelle les villas construites dans la première moitié du XIXe siècle en Mornex. L'ampleur de la voirie marque la volonté de contrôler le développement ultérieur de la ville.*

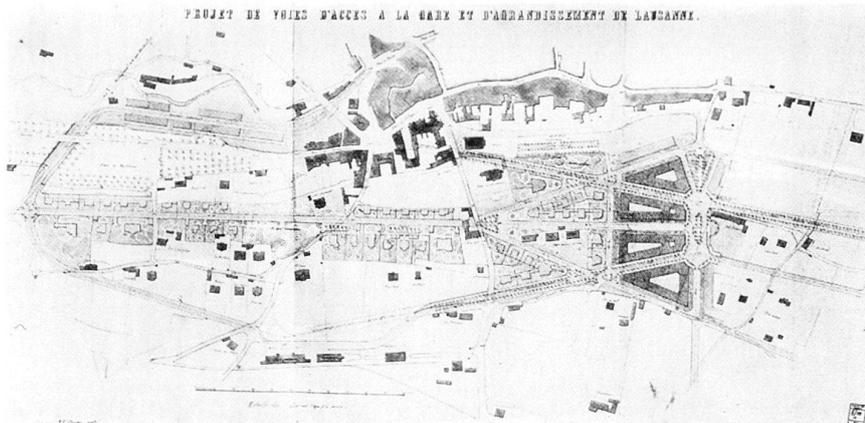
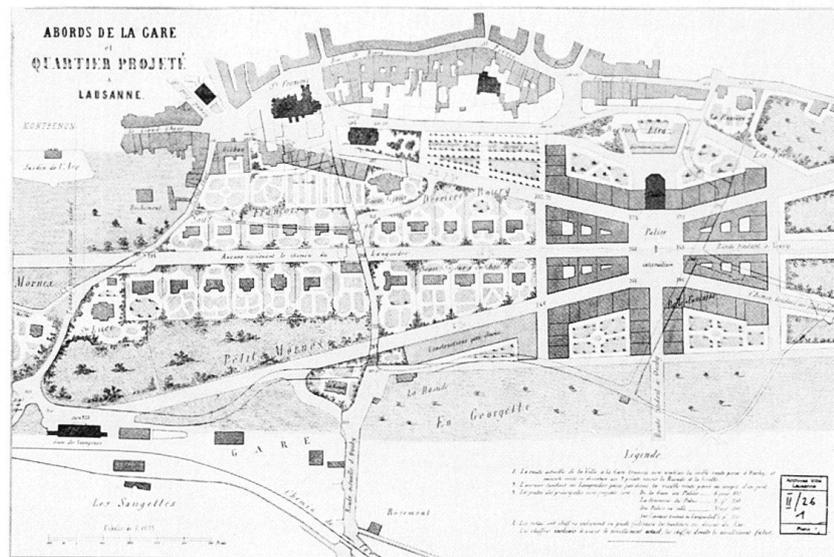
Fig. 55 *Abords de la gare et quartier projeté à Lausanne, Louis Joël, architecte [1864]. Lithographie. Spengler et Cie. L'architecte, de sa propre initiative, propose une alternative au plan Simon; il fait parvenir aux membres de la Municipalité le projet lithographié «non d'une route bordée de villas, mais de rues et de places, en un mot, de la création d'un quartier urbain et de l'agrandissement de la ville de Lausanne» (lettre de Louis Joël à la Municipalité de*

Lausanne, en date du 12 mai 1864, AVL: 305.10.4/124bis), jugeant qu'il est de son devoir de «présenter cette nouvelle face d'une question qui est d'un si haut intérêt pour l'avenir de la ville». Ce projet semble guidé davantage par le souci de l'ordonnance urbaine que par celui de l'accès à la gare; il donne une grande importance à l'avenue en corniche qui fonctionne comme axe de symétrie. A Georgette, la convergence de toutes les nouvelles voies, la présence d'un théâtre et d'îlots urbains à forte densité proposent un nouveau «quartier urbain» à forte centralité. Cette proposition vise à instaurer un deuxième «centre moderne» en opposition à Saint-François.

Fig. 56 *Projet de voies d'accès à la gare et agrandissement de Lausanne*, H[enri] F[rédéric] Chessex, 12 août 1864. Encre et aquarelle.

Cet ancien élève de l'École Spéciale de Lausanne et de la 1^{re} classe des Beaux-Arts de Paris prend l'initiative de publier à Lausanne, en 1864, un mémoire intitulé *Voies d'accès à la gare et agrandissement de Lausanne*, suivi d'un *Plan général autographié*. Chessex déplore la faible dynamique de l'expansion urbaine lausannoise mise en relation avec une certaine stagnation économique. «C'est le manque complet d'emplacements favorables pour bâtir, c'est l'absence de bonnes voies de communications entre la ville et la gare, dans l'endroit le plus favorable pour un développement urbain» qui en sont responsables. Il critique également le mode de développement appliqué jus-

qu'ici: des constructions qui se sont élevées aux abords immédiats de la ville, il pense que «la plupart d'entre elles sont si peu reliées à la ville principale, qu'elles ne contribuent pas à la prolonger et qu'elles empêchent en plus d'un endroit son agrandissement.» Il énonce certains principes qui permettraient un démarrage économique de la ville. Premièrement, il affirme la nécessité de relier à la gare les quartiers du Pont et de la Palud, à vocation artisanale et commerciale. Deuxièmement, la gare devrait se situer sur une nouvelle voie de ceinture venant se greffer sur la «ceinture Pichard». Il est partisan de zones à fonctions déterminées: «on voit qu'il faudra utiliser les parties d'où l'on jouit d'une vue étendue, pour y construire les habitations des rentiers et des personnes qui recherchent certains agréments de la campagne; les commerçants devront trouver des voies commodes et animées pour y établir leurs magasins et certains industriels demanderont, pour leurs ateliers, des terrains économiques et d'un abord facile». La création d'avenues aussi rectilignes que possible, inexistantes à Lausanne, faci-



literait l'alignement des constructions. Tout en cherchant à sauvegarder les intérêts des propriétaires, il prône avant tout l'établissement d'un plan: «puisque l'on ne peut pas éviter les bâtiments le long des nouvelles voies, il vaut mieux en régler la construction; on est amené ainsi tout naturellement à l'étude d'un quartier s'adaptant à ces voies, de la manière la plus convenable pour le bien de tous; à l'anarchie qui se produirait nécessairement si on laissait les propriétaires riverains libres de construire à leur gré, il faut substituer un certain ordre, une certaine harmonie entre ces diverses constructions, sans arriver cependant à un despotisme de l'administration qui, par un trop grand nombre de sujétions ou de règles à observer, arriverait à déprécier terrains et maisons en privant le constructeur d'une certaine indépendance qu'il doit conserver; l'administration peut fixer les alignements des rues, ainsi que la position des maisons à magasins, l'alignement des villas et leur distance, ainsi qu'en certains points la hauteur de ces bâtiments, mais qu'elle laisse le constructeur libre de choisir le style et

la distribution de son bâtiment; et que, dans le cas des villas, par exemple, deux voisins soient libres de réunir leur construction en se tournant le dos, au lieu de se placer au milieu du terrain, comme dans le cas normal.

L'administration peut indiquer au constructeur l'emplacement des maisons pour le commerce ou de celles qui peuvent le devenir plus tard, elle ménage les parties où la pente est la plus forte pour la construction de villas ou de maisons de plaisance, etc.»

Son projet obéit à un souci de symétrie; dans le secteur de Georgette convergent de nombreuses voies faisant de ce quartier un nouveau centre commercial car «ce carrefour et son voisinage immédiat conviennent... bien pour y bâtir des maisons à magasins, assez élevées, et cela d'autant mieux que cette extrémité du pré de Georgette est le seul endroit au-dessous de Lausanne où des constructions de ce genre ne soient pas préjudiciables aux quartiers anciens ou en contradiction avec les servitudes de vue... Pour animer ce centre, il conviendrait d'y placer le théâtre, à l'extrémité nord du carrefour.»

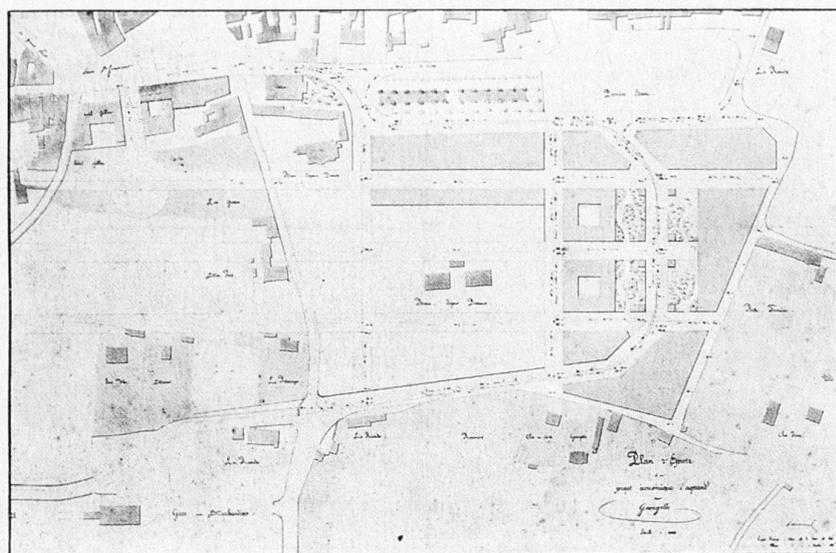


Fig. 57 *Plan d'épure d'un projet économique d'agrandissement vers Georgette*, [Thomas] Lommel, [1864]. Encre et aquarelle.

Étudiée, semble-t-il, à la demande de la Municipalité, cette proposition, malgré son titre, répond aux vœux de cette dernière en s'attachant en premier lieu au problème de la voirie. L'agrandissement de la ville, envisagé uniquement sur les terrains communaux, est présenté de manière très schématique; les îlots s'organisent sur un plan orthogonal. En dépit de son manque de définition, le quartier donne l'impression d'une forte densité – largeur des voies autorisant un gabarit élevé – sans pour autant présenter un caractère urbain accusé – absence de centralité, jardins. «Suburbia» et non prolongement de la ville, ce «projet économique» englobe dans la mesure du possible les voies existantes telles que le chemin de Georgette.

tunnel routier sous Montbenon, le deuxième une route traversant le coteau à l'ouest de la gare et se prolongeant en tranchée en direction de la vallée du Flon.

Tous les projets prévoient un réseau de voies secondaires desservant le nouveau quartier dont ils donnent plus ou moins précisément le plan de lotissement. Deux types sont présents: îlots urbains au gabarit élevé et/ou villas. Dans les projets de Joël et de Chessex, le parti du circuit en U permet l'établissement en Georgette d'une place qui, valorisée par la présence d'un théâtre, est appelée à devenir un nouveau centre urbain. Simon et Lommel limitent l'agrandissement aux seuls terrains appartenant à la Commune, alors que Joël englobe également l'espace sous Saint-François. Quant à Chessex, il propose une véritable nouvelle ville en extension méridionale de l'ancienne, selon un système de zones à fonction déterminée.

Certains projets envisagent la restructuration complète ou partielle de la place Saint-François par la démolition du Casino de Derrière-Bourg et/ou des bâtiments situés au sud de l'église, dans le but de faciliter le raccordement avec la nouvelle route et surtout de placer cette dernière dans l'axe du Grand Pont, élément de la «ceinture Pichard»; ces transformations s'inscrivent dans le mouvement plus général tendant à faire de Saint-François le centre commercial, administratif et bancaire d'une nouvelle Lausanne.

2.4.4 Extension et planification

Nulle part les autorités communales ne proclament l'urgence d'un agrandissement de la ville et encore moins la nécessité d'une planification.

Elles désirent simplement que la solution adoptée à Georgette ne compromette pas l'extension urbaine ultérieure et apporte une plus-value aux terrains communaux. Certains Lausannois expriment toutefois la nécessité d'un plan qui permette aux pouvoirs publics de contrôler l'extension urbaine¹⁶¹.

Les autorités communales avancent des arguments d'ordre financier pour refuser l'idée d'un plan d'agrandissement:

«Comme toujours en pareil cas et surtout quand il s'agit d'un terrain magnifiquement exposé et où toutes les difficultés semblent s'être accumulées pour défier le génie, des idées grandioses ont surgi chez Messieurs Simon, Joël, Chessex et nous avons vu des plans en présence desquels nous n'avons eu tous qu'un regret: celui de n'être pas assez riches pour les exécuter¹⁶².»

Les problèmes financiers ne résulteraient pas seulement des coûts d'établissement des voies mais encore du montant de l'expropriation de tous les terrains concernés par le plan d'agrandissement. A cette date, la Ville ne possède pas les instruments législatifs lui permettant d'interdire une construction sur le tracé d'une future artère ou d'imposer des alignements.

2.4.5 Elaboration du projet définitif

Face à ces multiples propositions, la Municipalité décide, en janvier 1865, de convoquer en conférence les divers auteurs. Placée sous la présidence neutre de l'ingénieur William Fraisse (1803–1885), cette réunion consiste en un débat contradictoire et doit déboucher sur le choix de l'un ou l'autre des projets. William Fraisse relève ce curieux procédé où juge et partie sont confondus: «La manière dont le jury était composé rendait la tâche un peu embarrassante... et avait en-

core pour résultat d'interdire un examen critique de chaque projet»¹⁶³. Les différents auteurs s'entendent cependant pour conseiller l'adoption du projet Jaquemin/de Loës comme base d'étude du plan définitif (fig. 53).

Le rapport du président n'ayant pas été retrouvé, les raisons de ce choix demeurent à l'état d'hypothèses. Les aspects techniques ont certainement joué un rôle primordial: nature des terrains traversés, masse des remblais et déblais, pente, autant de facteurs dont l'aspect schématique des plans conservés ne permet pas l'appréciation. Les propositions d'agrandissement ont probablement été rapidement éliminées pour cause d'utopie. Parmi les projets plus modestes de tracé routier, la solution choisie, une large avenue aux trottoirs spacieux et plantés d'arbres opérant un circuit en U, permet «des alignements rectilignes propres aux constructions urbaines»¹⁶⁴ et une «utilisation la plus complète possible des terrains communaux»¹⁶⁵ de Georgette. D'un caractère plus urbain que les autres tracés routiers, cette solution présente deux avantages d'ordre financier: un coût de réalisation jugé raisonnable et une plus-value aux terrains communaux. Le projet choisi constitue une base flexible et dynamique permettant le développement d'un quartier urbain mis en place progressivement, dans un premier temps aux abords immédiats du carrefour de Georgette, puis dans un deuxième temps à l'est de ce dernier. La Municipalité se rallie au choix de la conférence en apportant une modification au plan des ingénieurs Jaquemin et de Loës: au pont prévu au croisement avec la route d'Ouchy, elle substitue un carrefour à niveau en rupture de la pente¹⁶⁶. Après de nombreuses discussions et propositions de remaniement, la solution municipale reçoit l'aval des députés et des conseillers communaux. Malgré sa simplicité, le parti adopté n'est pas dépourvu de monumentalité; il répond au désir des autorités tant communales que cantonales de réaliser une œuvre de prestige qui impressionne favorablement le voyageur débarquant pour la première fois dans la capitale.

Les travaux débutent en été 1866. La première étape, le tronçon Saint-François-la Rasude, est achevée l'année suivante. La liaison entre la gare et la Rasude est ouverte en 1874. De nombreuses années s'écouleront jusqu'à la réalisation du projet dans sa totalité: la traversée de Saint-François et la jonction avec le Grand Pont et la «ceinture Pichard» n'est effective qu'en 1896 au moment de la mise en place du réseau de tramways; elle entraîne la démolition du Casino de Derrière-Bourg et des bâtiments situés au sud de l'église.

2.4.6 Le lotissement du nouveau quartier

La Municipalité avait prévu que la Commune récupérerait une partie des sommes engagées dans la construction de la nouvelle route «par la vente des terrains... dont la valeur se trouverait considérablement augmentée par leur position sur une voie aussi large et aussi belle»¹⁶⁷. Au printemps 1867, les conseillers communaux Louis Chappuis (notaire), Auguste Louis Maget (né en 1822, architecte) et le syndic Louis Joël (architecte) sont chargés d'étudier un plan général de parcellement des terrains communaux du Pré de Georgette. Ils présentent à la Municipalité un rapport et une «esquisse»¹⁶⁸ de plan général dans laquelle ils cherchent à concilier esthétique et rentabilité. Ainsi ils voudraient préserver la vue de la promenade de Derrière-Bourg sur «l'extrémité orientale du lac et les belles montagnes qui l'entourent»¹⁶⁹, mais les servitudes nécessaires leur paraissent si draconiennes (construction de moins de deux étages sur rez) et si néfastes au prix du terrain qu'ils se sont arrêtés «à l'idée de n'imposer aucune restriction de ce genre aux acquéreurs des parcelles... destinées à recevoir des constructions continues, à former des alignements de maisons attenantes de l'un des carrefours à l'autre»¹⁷⁰. Quant aux terrains situés en bordure sud de l'avenue du Théâtre, ils sont grevés de servitudes et ne «pourront recevoir que des constructions basses, un seul étage sur le rez-de-chaussée, à supposer que les propriétaires des immeubles dominants de la rue de Bourg ne mettent pas un obstacle absolu à ce qu'on y bâtit. Mais malgré cette limite de hauteur pour les constructions, les avantages que présentent ces parcelles, par leur position abritée, leur proximité de la ville et la vue qui leur est assurée au midi, ces avantages... sont assez grands pour leur faire trouver des acheteurs»¹⁷¹. Ainsi, des servitudes découlent le type d'immeubles à bâtir, système mixte de maisons de rapport et de villas familiales; les divers projets d'agrandissement proposaient la même typologie aux mêmes emplacements. Le plan de lotissement indique également le tracé de nouvelles voies pour la desserte des parcelles: sont esquissées la rue Charles Monnard et l'extrémité orientale de la rue Beau-Séjour.

Le débat autour de cette première proposition nous reste inconnu. Le changement le plus notable entre cette esquisse et la réalisation concerne le lotissement des terrains à l'est des deux carrefours où quatre villas locatives ont remplacé les immeubles en ordre contigu (fig. 58); est-ce la conséquence d'une ultime tentative de préserver

quelque vue sur les Dents-du-Midi ou la volonté des acquéreurs?

2.4.7 Les ventes de terrain

Dans un premier temps, la Ville met en vente les parcelles les plus proches de Saint-François (janvier 1868), au sud de l'avenue du Théâtre, «afin que les constructions qui pourraient s'y élever donnent de la valeur au reste des terrains»¹⁷². L'implantation d'un théâtre en Georgette, décidée par le Conseil communal (février 1868) contre l'avis de la Municipalité qui l'envisageait à Montbenon¹⁷³, participe certainement de ce souci. Objet de violentes controverses, au centre des débats sur la nouvelle route entre la ville et la gare dont la construction implique la démolition du Casino de Derrière-Bourg, le théâtre est édifié par une société privée au bénéfice d'un droit de superficie. Inauguré en 1871, le monument est jugé excentré par certains contemporains; il apporte aux terrains avoisinants une plus-value certaine et fonctionne comme pôle d'attraction sans pourtant constituer le centre d'une composition urbanistique.

Les autorités communales, malgré leurs besoins de liquidités et le désir de voir le quartier achevé, échelonnent les ventes pour maintenir une certaine exclusivité et pour éviter un effondrement des prix¹⁷⁴. Les dernières parcelles sont vendues en 1873 car si «les constructions s'élèvent rapidement sur les terrains qui ont été jusqu'ici vendus par la Commune le long de la nouvelle route de la gare [il] importe d'achever ce quartier dans un délai aussi bref que possible et de n'y pas laisser des parties vagues et improductives qui déparent la localité»¹⁷⁵.

Les cahiers des charges joints aux actes de vente des parcelles et les discussions qu'ils suscitent reflètent l'attitude ambiguë des autorités communales: profiter de l'occasion pour contrôler le développement urbain tout en laissant une marge de manœuvre assez large à l'entreprise privée afin de ne pas compromettre les ventes. Ils règlent les alignements, l'implantation des bâtiments¹⁷⁶, les gabarits¹⁷⁷, le type de couverture¹⁷⁸, les clôtures¹⁷⁹.

Le principe de l'obligation de construire n'apparaît pas dans les premiers actes de vente. Il sera imposé par l'Etat. La Commune est alors, malgré elle, obligée d'adjoindre au cahier des charges une obligation de bâtir dans un délai de deux ou quatre ans. Certains conseillers communaux, avant l'intervention de l'Etat, désiraient un contrôle plus étendu de la construction du quartier: ainsi proposaient-ils que les plans du futur immeuble soient soumis à la Municipalité pen-

dant la promesse de vente et que l'acte définitif n'intervienne qu'une fois les travaux avancés et les murs sortis de terre. Ces mesures jugées dissuasives pour d'éventuels acquéreurs n'obtinrent pas l'approbation du Conseil communal¹⁸⁰.

2.4.8 Les constructions

Dix ans à peine après l'ouverture du chantier de la voirie, le quartier est pratiquement achevé. Le débat sur l'obligation de construire n'est qu'une discussion de principe puisque les parcelles vendues par la Commune sont bâties immédiatement. Des immeubles s'élèvent également sur les propriétés voisines, le long de l'actuelle rue Beau-Séjour ou en bordure nord de l'avenue de la Gare, à l'initiative de l'architecte-entrepreneur Gustave Wanner. Le nouveau quartier abrite essentiellement des logements résidentiels, parfois liés à la pratique d'une profession libérale. A l'origine, seuls les immeubles orientaux de l'avenue de Georgette possédaient des arcades commerciales, les autres s'ouvraient sur un petit jardin.

Les modes de mise en œuvre des bâtiments sont divers. On observe une prédominance d'opérations «non spéculatives»: les villas familiales ou locatives sont édifiées par des privés avant tout pour leur propre usage et les immeubles locatifs des avenues de Rumine et de Villamont sont occupés par leur propriétaire qui se réserve un, voire deux étages et loue le reste de la maison. Seul le square inférieur de Georgette est l'œuvre d'une société immobilière dont l'architecte Louis Bezencenet (1843–1922) est l'instigateur. Ce dernier, nouvellement installé à Lausanne, y placera d'ailleurs son agence.

Des divers maîtres d'œuvre ressort la figure de Louis Bezencenet. Il apparaît à plusieurs reprises non seulement comme architecte, mais également comme propriétaire de parcelles qu'il revend par la suite, non bâties ou en chantier. Excepté le square inférieur de Georgette, il est difficile de situer avec exactitude ses interventions. Qu'il soit ou non l'auteur des plans, Bezencenet contribue certainement à l'homogénéité de l'image architecturale du quartier. L'unité des façades découle également de l'ampleur de l'opération et d'un «style» homogène, tendance que l'on peut observer à la rue Haldimand (1861–1865) et à la rue Centrale (1870–1873) par exemple.

Une grammaire d'inspiration néo-renaissance – ordre colossal, frontons, corniches, attiques parfois – évoque un luxe bourgeois qui reflète le type des logements. Destinés à une classe aisée, les appartements occupent généralement l'es-

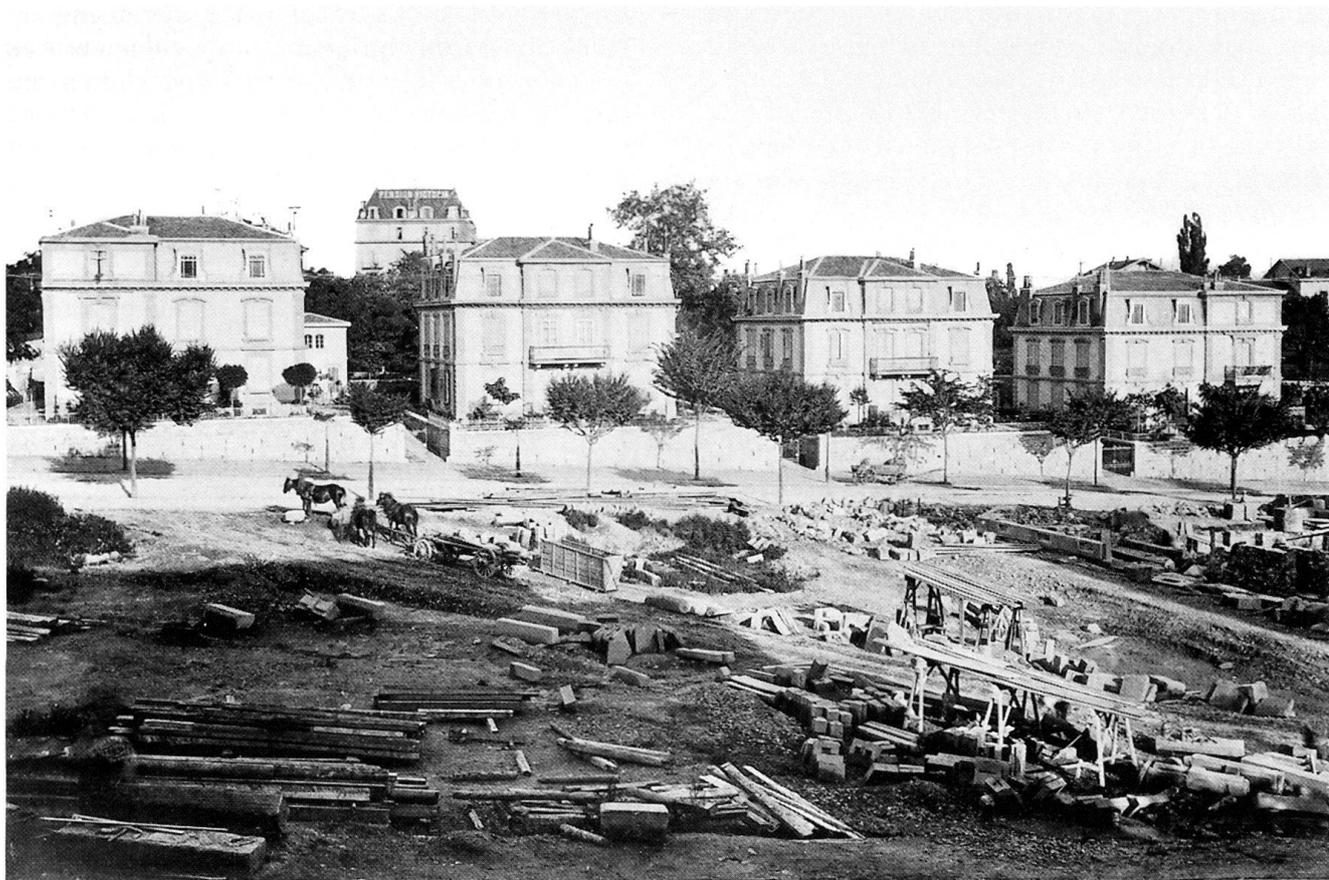


Fig. 58 Avenue de Rumine No 2 et avenue de Georgette Nos 1-5. Composition d'ensemble et effet de symétrie; quatre maîtres d'œuvre mais un seul architecte, Charles Mauerofer. Photographie anonyme vers 1873.

pace d'un étage et proposent des surfaces considérables. Certains logements du square inférieur de Georgette comptent une dizaine de pièces. Les immeubles de Beau-Séjour, entreprise spéculative, présentent deux logements par palier, selon un type cher à l'architecture des entrepreneurs.

Sous l'homogénéité de l'image architecturale transparait une grande variété typologique, si bien que le quartier constitue une sorte de microcosme urbain: villas suburbaines (avenue du Théâtre), villas urbaines (avenue de Georgette), immeubles locatifs «en massif» (avenues de Rumine et de Villamont, rue Beau-Séjour) ou formant square. Le système du square est exceptionnel à Lausanne: Georgette en constitue tout le corpus. Seul le square septentrional joue le jeu du bâti périphérique et de la cour intérieure. Le square méridional en U comporte deux immeubles longitudinaux organisés en rangée traversante nord-sud, l'espace intérieur devenant jardin. De même, la relation entre les différents bâtiments aux abords des deux carrefours est atypique. A l'urbanité accusée des deux squares s'oppose, en vis-à-vis, un ensemble de villas dont la composition ne cherche pas à bâtir un front de

rue continu. Cette hésitation typologique se retrouvera plus tard au boulevard de Grancy et à l'avenue d'Echallens par exemple, où ordre continu et ordre dispersé cohabitent. La diversité observée à Georgette était déjà contenue dans les projets d'agrandissement qui installaient un quartier à la charnière de la ville et de sa périphérie en tenant compte des contraintes foncières et des servitudes de hauteur, d'où ce résultat à mi-chemin entre l'urbain, préconisé par la Ville et le suburbain, préféré par certains propriétaires.

2.4.9 Un exemple unique

A l'origine, simple question de voirie, la réalisation d'une liaison entre la gare et l'agglomération urbaine débouche sur la problématique plus large de l'extension de la ville. La possibilité de choisir le tracé de la nouvelle route ainsi que la possession d'une grande partie des terrains concernés permettent à la Commune de planifier l'agrandissement de la ville dans ce secteur et d'influer sur son développement ultérieur en direction de l'est. L'action des autorités est cependant limitée aux terrains du Pré de Georgette où des contraintes économiques et historiques (ser-

vitudes de vue au bénéfice des propriétaires de la rue de Bourg) restreignent sa marge de manœuvre. Il ressort des sources que l'intérêt financier et le respect de la propriété privée sont les moteurs principaux des décisions des pouvoirs publics.

Le moment de cette réalisation correspond à une prise de conscience des autorités de la nécessité de se doter d'instruments législatifs leur permettant de contrôler le devenir urbain, conséquence de la «révolution industrielle». C'est en 1860 qu'est posée pour la première fois la question d'un plan directeur d'extension; en 1864, le Conseil communal vote un premier règlement de police des constructions qui, jamais sanctionné par l'Etat, n'entrera pas en vigueur. Certains des principes qui y sont énoncés se retrouvent dans les cahiers des charges joints aux actes de vente des terrains de Georgette. Le début des années 1870 est marqué par un premier «boom» immobilier d'où résulteront, suite à des promotions privées, les ensembles de la rue du Midi et de l'avenue des Belles-Roches ainsi que le projet de la Société des boulevards de Grancy et du Mont d'Or dont la réalisation sera différée. Dans le cadre de ces opérations, la marge d'intervention des pouvoirs publics est très faible. La Municipalité ne peut que discuter des raccordements de la voirie privée aux rues du domaine public: ainsi, elle obtiendra des promoteurs de la rue du Midi un léger fléchissement de l'axe de la rue pour que celle-ci puisse un jour être reliée à la rue Beau-Séjour.

Le quartier de Georgette est un exemple unique à Lausanne de «promotion publique»; il n'aura pas d'équivalent; même après l'adoption, en 1905, d'un plan d'extension. Typologiquement et architecturalement, les bâtiments édifiés s'inscrivent dans un courant contemporain, mélange d'immeubles locatifs et de villas à l'image encore empreinte du néo-classicisme lausannois de la première moitié du XIXe siècle¹⁸¹.

2.5 Habitation et hôtellerie lausannoises

La spécificité de l'habitation à Lausanne durant la seconde moitié du XIXe siècle n'est pas aisée à établir tant est considérable la dispersion des types de programmes, comme l'est aussi la disparité des maîtres d'œuvre et constructeurs. On pourrait cependant formuler la double hypothèse suivante qui permettra d'élucider certains traits distinctifs du patrimoine immobilier lausannois.

En premier lieu, le relief particulièrement vallonné du terrain influence non seulement l'assiette au sol et le gabarit des bâtiments, mais encore l'orientation des façades et leur dégagement, les sites escarpés et sans vue étant en principe réservés à l'habitat prolétarien pour des motifs d'économie.

Secondement, une tendance à la moralisation du logement de la part des classes dirigeantes, renforcée par les conclusions de l'enquête Schnetzler sur la salubrité de l'habitation, aura pour effet de provoquer un effritement de l'échelle des bâtiments à partir de la première génération de casernes auxquelles on préférera des formules à la fois plus réduites et individualisées de cohabitation.

Ainsi, les familles modestes mises à l'abri d'une trop grande promiscuité vivront en meilleure harmonie sans que l'homme cherche quotidiennement refuge au cabaret. Schnetzler rappelle que:

«La question sociale est si peu avancée au point de vue des relations qui devraient exister entre les familles qu'il est devenu impossible de loger aujourd'hui sous le même toit deux ou trois familles ouvrières sans que dans l'espace de trois mois une guerre à outrance soit déclarée»¹⁸².

Il paraît utile d'aborder tour à tour les trois principales familles de bâtiments d'habitation, en fonction de l'origine de leur promotion, à savoir:

- le logement social
- l'habitation dite «libre» avec ses catégories collective, semi-individuelle et individuelle
- l'hôtellerie et les pensionnats, ainsi que les autres formules de villégiature ou de résidence occasionnelle.

2.5.1 Le logement social

Cette désignation recouvre à son tour au moins trois variétés distinctes d'habitations: le logement patronal, philanthropique et coopératif. Lausanne ne comportant au milieu du XIXe siècle qu'un nombre limité d'établissements industriels, aucune initiative en matière de constructions de logis ouvrier n'émanera directement des milieux patronaux. En revanche, diverses sociétés à but philanthropique réaliseront successivement les rares bâtiments ou quartiers d'habitat sociaux lausannois.

La première association fondée dans ce but est *La Société de construction de Lausanne*¹⁸³. D'un capital social initial de 200 000 francs, elle entreprend en 1862 la construction d'une première maison à la place du Tunnel, suivie en 1863 de deux nouveaux immeubles (fig. 272). La capacité d'accueil est ainsi portée à 56 appartements et 8 magasins¹⁸⁴.

Le type des maisons construites au Tunnel s'apparente aux bâtiments contemporains du quartier Saint-Maur à Paris édifés par le comte de Madre, qui consistent en immeubles de location regroupant de nombreux petits logements de part et d'autre d'un mur de refend, à raison de 3 ou 4 unités par palier d'étage¹⁸⁵.

Une opération analogue se déroule entre 1871 et 1876 au quartier du Vallon, soit aux rues du Vallon Nos 26–32 et du Nord Nos 1–4, où respectivement 48 et 26 appartements, ainsi que 24 ateliers sont mis en chantier (fig. 59)¹⁸⁶. Dans ces immeubles réputés modèles pour l'époque, la salubrité est relative puisque les cabinets d'aisance sont à l'extérieur du logement¹⁸⁷.

En 1869 est fondée l'*Association coopérative immobilière de la Pontaise* qui se lancera dans la construction d'un petit quartier à la rue des Amis Nos 6–8 (fig. 94)¹⁸⁸. La formule d'habitation préconisée est originale et consiste à regrouper par lots de 4 des maisonnettes familiales disposées sur deux étages. L'opération portant sur un premier massif de 4 maisons semble tourner court puisque l'association est dissoute en 1880 et que la suite de la réalisation est assurée par un entrepreneur privé.

La *Société des logements économiques*, constituée en 1875 et devenue par la suite la *Société immobilière de la rue du Jura*, bâtit en 1886 quatre immeubles mitoyens à la rue du Jura Nos 1–7, dont la particularité est de comprendre 64 appartements de 3 et 4 pièces et cuisine avec WC intérieur¹⁸⁹.

La *Société coopérative immobilière l'Abeille*, fondée en 1894, construit à Saint-Laurent¹⁹⁰ un petit quartier de cinq maisons et lance en 1895 un concours pour édifier «une dizaine de bâtiments renfermant chacun 2 ou 3 appartements de 2 et 3 chambres et accessoires»¹⁹¹. La formule préconisée par le lauréat du concours, l'architecte Jaques Regamey, consiste en de petits immeubles de 2 travées comportant à chaque étage un

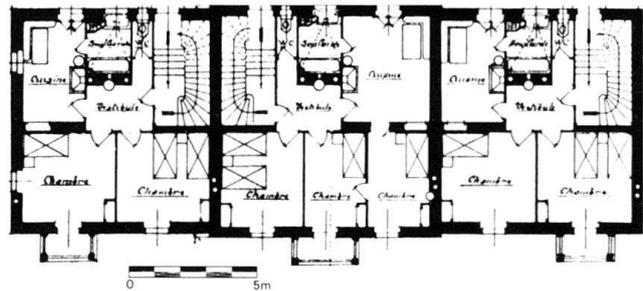


Fig. 60 Chemin des Bégonias Nos 2–18, Jaques Regamey, architecte, 1906. Extrait d'*Habitation 51* (1978), nos 1–2, p. 19.

seul appartement de 2 pièces et cuisine. Cette disposition plus privée des logis est du reste annonciatrice des logements construits en 1907 au chemin des Bégonias Nos 2–18 à la Borde par le même architecte et pour la *Société coopérative de la maison ouvrière* (fig. 60)¹⁹².

41 appartements ouvriers seront construits en 1908 à Ouchy (rue du Lac Nos 2–10) pour le personnel de la Compagnie générale de navigation, tandis que naissent de nouvelles sociétés coopératives d'habitation, dont la promotion reste en général modeste et dispersée. Il faut signaler ici la conception exemplaire du quartier de Prélaz (avenue de Morges Nos 45–117) par les architectes Frédéric Gilliard et Frédéric Godet en 1921 (fig. 200)¹⁹³. Combinaison d'habitations collectives et individuelles, la petite cité tire un parti intéressant du terrain en pente où sont sauvegardées de vastes surfaces libres pour la récréation et le jardinage.

L'énumération des exemples d'habitation sociale à Lausanne doit obligatoirement comporter la mention de la réalisation de Bellevaux, seule entreprise municipale de logement public ayant débuté au cours du XIXe siècle. Dès 1876, le professeur de philosophie et philanthrope Ed. Raoux recommande l'idée d'une *Cité des familles* appelée à s'inspirer du Familistère de Guise en France, construit vers 1858 par J.B. Godin d'après une conception fouriériste, qui cherche à moraliser l'ouvrier en changeant son milieu de vie¹⁹⁴. Du projet communautaire qui recommandait la création de services publics en relation directe avec le logis, il ne sortira bien plus tard qu'un quartier d'habitation relativement traditionnel. La motion Schnetzler et Heer de 1898 à la Municipalité de Lausanne invite cette dernière à «faire des propositions au sujet de la participation de la Commune à la construction des maisons ouvrières»¹⁹⁵. En avril 1900 est finalement lancé un concours de projet devant servir à la fois d'expérience et d'exemple. C'est l'architecte Alexander Béguin de Berne, lauréat du concours, qui réalisera dès 1903 les 4 maisons

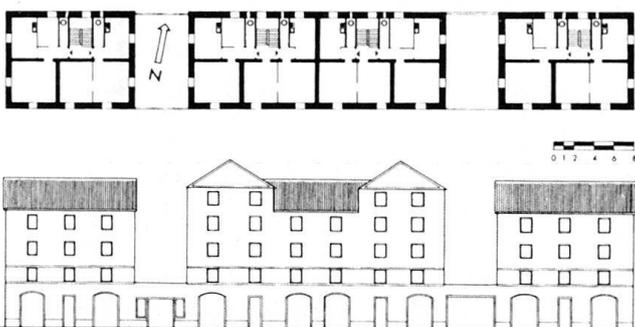


Fig. 59 Rue du Nord Nos 1–4, casernes locatives, 1871–1872. Plan de l'étage et élévation sur rue du Nord. Dessin G. Barbey. Extrait de *Werk* 63 (1976), p. 319.

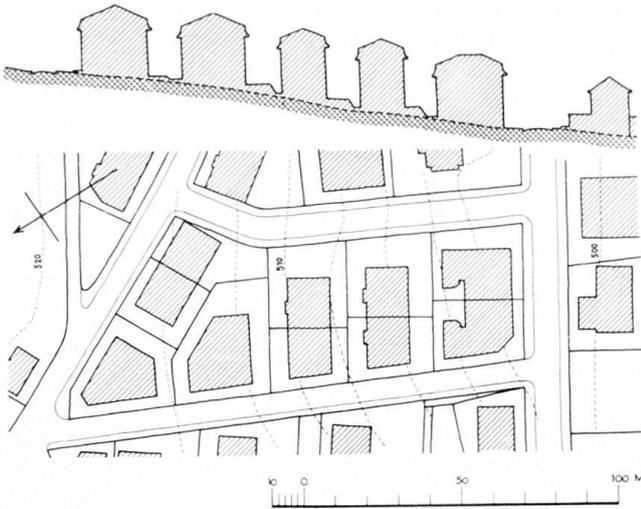


Fig. 61 Spéculation immobilière lausannoise dénoncée par H. Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, Zurich, 1946, p. 63.

d'habitation de la rue Aloys Fauquex Nos 29–43. Les immeubles sont formés de deux travées, chacune d'entre elles ne présentant qu'un seul appartement par étage. Des 147 logements prévus à l'origine, seuls 24 sont réalisés (fig. 147). «Quoique sans luxe, ils se présentent assez bien et paraissent tout à fait appropriés à leur destination¹⁹⁶.»

Les exemples présentés montrent certaines caractéristiques communes: seront progressivement préférés le petit immeuble à la massive caserne et l'appartement unique à chaque palier d'étage aux quatre logis répartis deux par deux et dos à dos. Si l'établissement d'une typologie globale du logement social à Lausanne entre 1860 et 1920 reste une entreprise hasardeuse, c'est plutôt la *travée d'habitation* qui peut donner lieu à quelques réflexions utiles.

Le mur de refend longitudinal, qui partage en deux les premiers immeubles d'habitation édifiés avant 1880 et qui impose ses servitudes de distribution, tend à disparaître pour favoriser la répartition des pièces de part en part du bâtiment, avec le bénéfice d'une meilleure orientation et d'une ventilation plus efficace des pièces. Les cabinets d'aisance à l'origine sur le palier d'étage sont progressivement insérés dans le logis, qui est approvisionné en eau courante. La travée d'habitation primitivement réduite par la dimension des solives de bois s'amplifie avec l'utilisation croissante des planchers en béton armé. Enfin, la possibilité d'adapter les travées juxtaposées au relief du terrain comme au chemin des Bégonias offre une meilleure assise aux constructions, en même temps qu'une souplesse plus grande d'implantation, puisque les travées seront par la suite appelées à varier non seulement dans le sens de la hauteur mais en largeur

également. Ces mesures d'adéquation plus étroites des bâtiments au relief du sol permettront un renforcement de l'individualisation des familles, avec des améliorations correspondantes sur le plan de la cohabitation et de la salubrité.

2.5.2 L'habitation «libre»

A la recherche d'une certaine spécificité lausannoise du logement «libre», c'est-à-dire issu de l'initiative privée, on peut citer le propos de l'architecte André Lambert qui déclare en 1908 «que la Suisse romande tient une place honorable dans le mouvement moderniste de transformation des formes particulières au pays. C'est peut-être à Lausanne que nous trouvons les œuvres de ce genre les plus caractéristiques¹⁹⁷.» Sans nécessairement appuyer une telle affirmation, il faut toutefois reconnaître à Lausanne l'existence d'un véritable catalogue d'architecture, où le relief du sol tend à accentuer les effets de stratification, voire de ségrégation sociale. En réalité rares sont les exemples d'habitation qui ont su tirer parti de la nature inclinée du terrain pour aboutir à un type original de résolution architecturale. La pratique courante du terrassement horizontal destiné à offrir une assise commode proscrit les mesures d'adaptation plus étroite à la typologie du sol.

Il s'agit d'explorer brièvement la diversité de l'échantillon des constructions, de la formule collective à la maison individuelle. Les maisons à loyer sont le plus souvent impersonnelles dans la mesure où elles sont destinées à des locataires quelconques, qui se renouvellent périodiquement. Le modèle le plus répandu d'immeuble se compose d'une ou plusieurs travées, chacune possédant son escalier central. Si la disposition de l'appartement unique à chaque étage est relativement courante à Lausanne, c'est incontestablement

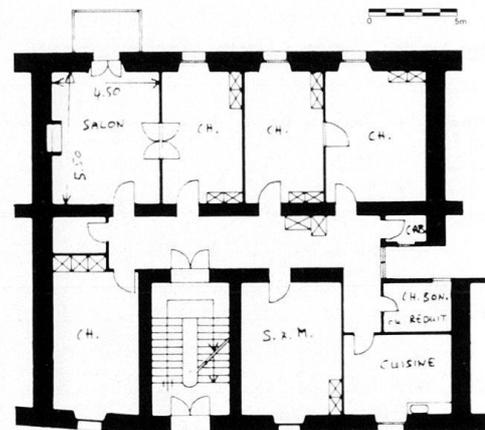


Fig. 62 Rue Beau-Séjour No 12, Gustave Wanner, architecte, 1873–1875. Plan type. Relevé de P.-A. Croset. Extrait de Heller 1979, p. 85.

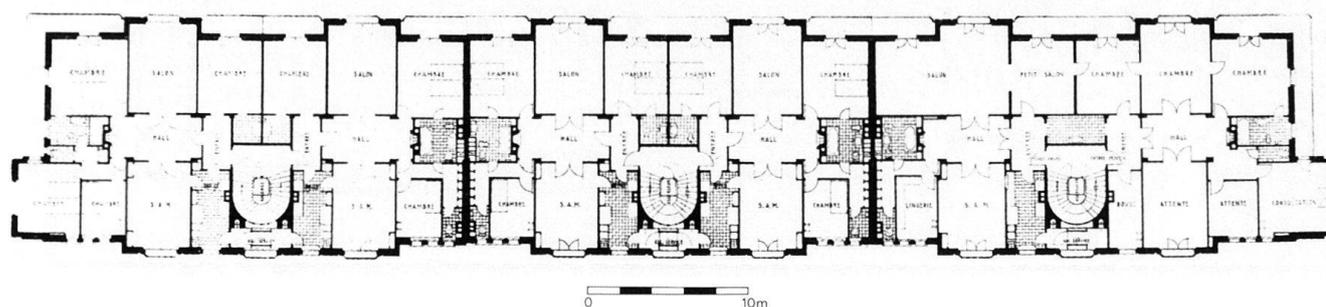


Fig. 63 Avenue de Rumine Nos 4–8, Alphonse Laverrière, architecte, 1927–1928. Plan des étages. Extrait de *Werk* 16 (1929), p. 174.

blement le jumelage de deux logis par palier qui est la formule la plus largement diffusée. L'architecte genevois Henry Baudin critique la distribution intérieure des immeubles locatifs :

« Dans les maisons à loyer des villes, une distribution idiote et routinière sacrifie généralement tout l'appartement privé, celui qui renferme la vie intérieure, qui sert continuellement – chambres à coucher, bains, cabinets de travail – à la partie plus théâtrale, aux pièces d'apparat et de réception qui servent rarement – salons, salles à manger, etc. –. Ces pièces dominent, importantes, luxueuses, profitant de la meilleure place et orientation, tandis que l'appartement privé, dans lequel on vit chaque jour huit à dix heures, exigü, privé d'air et de lumière, est relégué sur des cours sombres ou des faces secondaires, sans souci de l'intérêt primordial de santé physique¹⁹⁸. »

C'est la façade au midi, la plus prisée, qui reçoit un maximum de pièces et se trouve être l'objet du traitement architectural le plus attentif. Les implantations de bâtiments parallèles aux courbes de niveau sont les plus répandues et permettent de combiner l'orientation au sud avec le dégagement vers le lac. Certains immeubles sont même légèrement coudés à la manière des sanatoria d'altitude, de manière à présenter simultanément une façade au sud-est et une autre au sud-ouest. L'urbaniste Hans Bernoulli note en 1946 que Lausanne ne sait pas tirer parti de son relief en ce qui concerne l'ordre des constructions. En effet, la spéculation immobilière tend vers l'exploitation maximum des gabarits autorisés par les règlements de construction, compromettant ainsi les dégagements visuels vers l'aval, alors qu'il eût fallu adopter des dispositions spéciales pour obtenir une implantation satisfaisante des maisons (fig. 61)¹⁹⁹. La pratique du bloc régulier, isolé au milieu de sa parcelle tend à se répandre, offrant le spectacle d'une certaine dispersion et d'un indiscutable monotonie.

Quelques types de cohérence dans les implantations se multiplient : celle du bloc isolé, celle de l'immeuble en front de rue ou celle du square. De la deuxième, on peut donner l'exemple des 7 maisons édifiées en ordre contigu vers 1870 par Louis Gonin, ingénieur cantonal, à l'avenue des Belles-Roches Nos 1–7. La composition articulée

de part et d'autre d'un pavillon central combine les immeubles locatifs comprenant 3 appartements superposés et les habitations familiales à étages. Il en résulte une volumétrie d'ensemble imposante et solidement campée en terrasse sur des jardins d'agrément (fig. 104).

La même disposition, mais d'un caractère plus urbain, se retrouve dans les maisons construites vers 1870 par Gustave Wanner à la rue Beau-Séjour Nos 10–24 (fig. 62). L'implantation entre rue et jardin y apparaît privilégiée pour des appartements spacieux comprenant un salon, une salle à manger et 4 chambres à coucher²⁰⁰.

Le secteur de la ville compris entre la voie ferrée et le rivage du lac se développe considérablement au cours du premier tiers du XXe siècle, recourant occasionnellement à la typologie du *square*, comme à l'avenue de La Harpe Nos 1–5, où un rang continu de constructions borde sur ses 4 faces un espace laissé libre. La composition d'ensemble paraît nier tout principe répétitif en scandant les angles et portions centrales du complexe de tourelles ou de «dômes».

L'immeuble conçu par les architectes Eugène Monot et Alphonse Laverrière aux Nos 4–8 de l'avenue de Rumine est représentatif de la réorientation des années 1920 (fig. 63). Les façades fortement rythmées ne s'encombrent plus d'un décor rapporté et valent par leurs nombreux retraits et décrochements. L'emploi du béton armé a permis d'amplifier considérablement le volume des pièces avec un perfectionnement correspondant des installations hygiéniques²⁰¹. L'ouverture plus totale des façades s'intensifie, favorisée par des systèmes constructifs fondés sur la continuité des planchers et des façades.

L'architecture dite «nouvelle» poursuivra cette tendance avec des ouvrages exemplaires comme la tour Bel-Air Métropole (place Bel-Air No 1) édifiée en 1932 par Alphonse Laverrière, dont le plan réinterprète la formule du «Einspanner», la pièce de séjour centrale y servant également d'espace général de distribution des chambres. Deux immeubles d'habitation (rue Etraz No 2 ; avenue

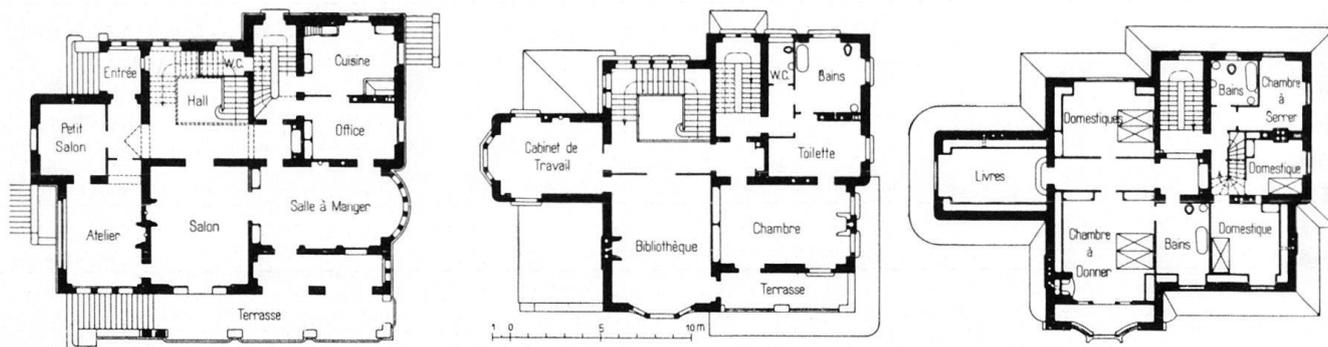


Fig. 64 Avenue Verdeil No 6, La Sauvagère, Alphonse Laverrière et Eugène Monod, architectes, 1905. Plans du rez-de-chaussée, du premier étage et de l'étage des combles. Extrait de la *SBZ* 51 (1908), p. 332.

de la Gare No 26), conçus en 1937 par Jacques Favarger avec magasins et bureaux aux étages inférieurs, permettent d'entrevoir comment l'architecture résidentielle lausannoise aurait pu tirer avantage du *Genius loci*: à la rue Etraz, la façade incurvée au midi avec la saillie variable des balcons assure un dégagement panoramique des pièces²⁰².

L'hypothèse de foisonnement des modèles d'habitation semble confirmée. En effet, les tentatives d'harmonisation des constructions n'aboutissent guère, en dépit des plaidoyers comme celui de l'architecte Frédéric Gilliard:

«On a compris tous les avantages que l'on pouvait retirer du groupement et de la construction simultanée, sur un terrain approprié et convenablement aménagé d'une série de petites habitations satisfaisant aux besoins d'une classe de la population unie par un ensemble d'habitudes et de devoirs²⁰³.»

Les intérêts particuliers triomphent habituellement et empêchent l'expérimentation de solutions plus inventives qui auraient une influence positive sur l'habitation, mais comporteraient un risque financier plus élevé que les formules couramment pratiquées.

L'habitation individuelle suit un cours plus malaisé encore à résumer que celui emprunté par les immeubles locatifs. Les gabarits privilégiés des maisons particulières bourgeoises évoquent généralement tour à tour les modèles du *château*, de la *villa* ou du *chalet de montagne*, tandis que le pavillon dévolu aux classes laborieuses n'est pas rattachable à une typologie donnée.

Avant d'aborder quelques cas particuliers, il serait utile d'examiner certains quartiers de villas présentant une indiscutable homogénéité. Il semble en exister deux types au moins. Le premier résulterait d'une opération générale de lotissement qui aurait pour effet le découpage régulier des terrains à bâtir avec la mise en évidence d'une constructibilité propre. L'exemple lausannois le plus représentatif de ce processus est le concours lancé en 1873 pour l'utilisation des terrains sis entre l'avenue d'Ouchy et le chemin de

Villard (boulevard de Grancy), par la Société foncière des boulevards. C'est au total 125 parcelles qui seront loties et individuellement bâties, avec une nette prédominance de l'habitation individuelle, comme le montre le plan des terrains de 1891, appelé lancé aux futurs propriétaires (fig. 76).

Parmi les autres cas d'habitat individualisé faisant l'objet d'un plan concerté, on peut citer le quartier du Soleil-Levant (chemin du Levant Nos 33–65), conçu et réalisé par l'architecte Edmond Guinand²⁰⁴. Cet ensemble d'une vingtaine de maisons, appelé aussi «les villas des Postiers», occupe un site incliné dans le vallon de la Vuachère et présente une distribution parsemée des constructions dans la verdure. Les maisons suivent quelques plans type et sont couvertes d'une toiture aiguë à deux pans et demi-croupe.

L'aménagement de la colline de Bellevue entre 1907 et 1914 démontre bien l'opération de fractionnement d'un domaine et le lotissement en couronne de 20 parcelles (fig. 74)²⁰⁵. Trois tendances architecturales cohabitent au quartier de Bellevue qui constitue un exemple «de haut de gamme», à savoir: celle issue de la tradition locale, une autre plus classique empruntant des éléments à l'architecture du XVIII^e siècle, et enfin la dernière, une tendance plus «moderne» qui s'affranchit de toute école²⁰⁶. Dans ce cas particulier, les intérêts convergents d'un milieu social homogène ont entraîné une certaine unité dans la conception des cheminements et aménagements paysagers, allant de pair avec l'individualité stylistique des constructions.

Mais ce n'est habituellement pas au niveau du quartier que la maison individuelle est reconnaissable, mais plutôt à celui de la parcelle. La villa Diserens de l'architecte Louis Bezencenet (route du Signal No 11) revêt l'allure d'un château avec sa tourelle d'angle. La maison démolie du sculpteur Raphaël Lugeon des architectes Schmid et Rosset (avenue de Collonges No 9) est

d'une inspiration nettement classique avec son toit à la Mansard. Enfin, «la Sauvagère», conçue par Eugène Monod et Alphonse Laverrière, est représentative de la troisième tendance entrevue plus haut. Son plan systématiquement décroché de façon à bénéficier d'orientations diverses se traduit par une volumétrie contrastée et une grammaire architecturale diversifiée, indicative d'un nouvel état d'esprit (fig. 64 et 276)²⁰⁷. Les classes aisées affichent dans l'architecture de leurs maisons leur position sociale individuelle entre, d'une part, un conservatisme étroit traduit par l'adhésion aux formes classiques et, d'autre part, une propension à un certain progressisme, reconnaissable à des formes plus contemporaines d'habitation.

Quant à l'image de l'habitat individuel des classes modestes, il est malaisé d'en parler, tant son apparence reste habituellement neutre, inspirée à la rigueur par les seuls rappels de l'architecture rurale. En dépit du fait que toute forme de standardisation de la villa familiale est rejetée par crainte du sentiment d'anonymat qui en résulterait, la moyenne des constructions ne traduit qu'une variation réduite à partir de quelques exemples privilégiés. L'habitation en villa reste un privilège social envié et directement inspiré par les goûts dominants.

Le survol du développement de l'habitation individuelle à Lausanne montre une nouvelle fois la dispersion des exemples et, presque paradoxalement, leur relativement faible degré de variation à partir de quelques types homologués. Un certain conformisme étant garant de respectabilité sociale, nul étonnement à ce que les consignes soient en priorité déterminées de manière implicite par les milieux locaux aisés, du reste rarement portés à l'innovation architecturale.

2.5.3 Constructions hôtelières et de villégiature

Au milieu du XIXe siècle, la typologie de l'auberge ne se distingue que faiblement de celle de la maison d'habitation. C'est avec le développement du chemin de fer et l'ouverture de la gare ferroviaire en 1856 que Lausanne va connaître un accroissement de sa clientèle touristique. Dès lors, les hôtels existants s'agrandiront et de nouveaux établissements seront bâtis offrant une capacité toujours supérieure jusqu'aux hôtels-palaces édifiés aux environs de la Première Guerre, période à partir de laquelle l'hôtellerie connaîtra un déclin. Une amplification certaine des gabarits caractérise donc le passage des premiers hôtels touristiques du XIXe siècle aux édifices du XXe siècle. Entre 1901 et 1913, le nombre annuel des nuitées s'accroît de 190 728 à 510 000.

En 1874 paraît à Zurich un ouvrage important sur la construction hôtelière, qui prescrira des «standards» aux bâtisseurs d'hôtels. Des plans d'hôtels sont donnés en exemple et en modèle²⁰⁸. La classification proposée pour les villes thermales françaises du XIXe siècle paraît grossièrement applicable à Lausanne²⁰⁹. Trois formes principales d'hôtels apparaissent, soit organisés autour d'un atrium surplombé d'une verrière, soit étirés en un corps longitudinal, soit encore sous la forme d'un bloc angulaire ou d'un îlot. C'est à la première catégorie qu'appartient le premier Beau-Rivage à Ouchy (1861) (fig. 65), tandis que les hôtels Excelsior (1904), Central-Bellevue (1904), Royal (1909) (fig. 66) et Beau-Rivage Palace (1908) sont de la deuxième espèce. L'hôtel du Château d'Ouchy (1893) (fig. 67) et celui du Parc (1906), tous deux de l'architecte Francis Isoz, sont du troisième type (voir chap. 3.2).

La fondation en 1879 d'une Société lausannoise d'intérêt public (voir chap. 2.3) a pour but de faire connaître Lausanne aux étrangers affluant toujours plus nombreux sur les bords du Léman. La Société pour le développement de Lausanne prend naissance en 1885 et fusionne en 1887 avec la Société d'intérêt public. Son but est également la promotion du tourisme local et la diffusion d'un journal des étrangers. En 1893 s'ouvre à l'hôtel d'Angleterre à Ouchy la première école hôtelière. Enfin, c'est en 1905 que la Société des

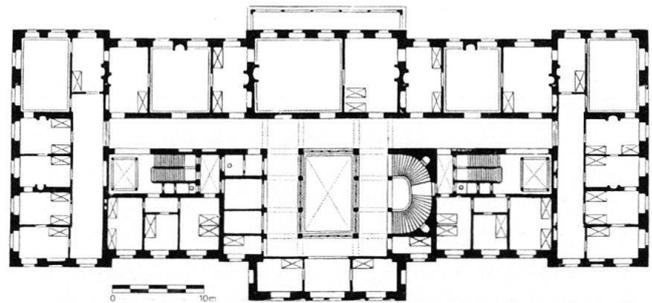


Fig. 65 Chemin de Beau-Rivage, Hôtel Beau-Rivage, François Gindroz, Jean-Baptiste Bertolini et Achille de La Harpe, architectes, 1857-1861. Plan du premier étage. Extrait de Guyer 1874, p. 51.

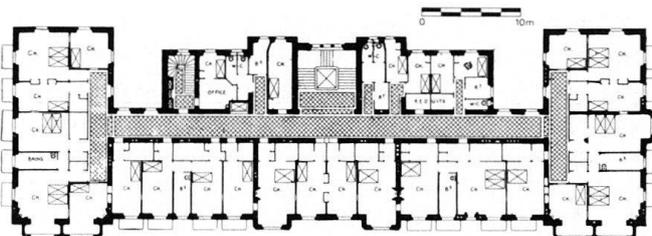


Fig. 66 Avenue d'Ouchy No 40, Hôtel Royal, Charles Mauerhofer, Adrien Van Dorsser et Charles-François Bonjour, architectes, 1907-1909. Plan des étages. Extrait du *BTSR* 36 (1910), p. 8.

hôteliers de Lausanne-Ouchy est créée à son tour²¹⁰. Ces diverses dates indiquent clairement l'essor touristique et hôtelier local.

Michael Schmitt définit l'hôtel-palace comme à l'origine le lieu de rencontre de l'aristocratie et de la bourgeoisie d'affaires. Son cadre somptueux est destiné non seulement à des habitués de la mondanité mais à ceux dont les moyens ne leur permettent qu'une brève incursion dans un tel établissement²¹¹. De plus l'hôtel en forme de palais offre à l'occasion ses salles de réception à un plus large public. C'est la raison pour laquelle son rez-de-chaussée est intégralement dévolu aux salles de réception et au service.

Aux étages sont habituellement disposées les chambres d'hôtes. Le plan typique n'est pas formé comme les immeubles locatifs de travées juxtaposées, mais se compose d'une succession de chambres qu'il est possible de relier entre elles pour former des *suites*, grâce à la simple ouverture d'une porte de communication. Les journaux des étrangers du XIXe siècle témoignent du nombre des hôtes appartenant à une même famille et désireux de se loger les uns au voisinage immédiat des autres.

L'hôtel-palace peut se concevoir dans plusieurs implantations, soit entre cour et jardin comme au Royal, soit intégré au tissu même de la rue



Fig. 67 Place du Port No 2, Hôtel du Château d'Ouchy, Francis Isoz, architecte, 1889–1893. Etat initial. Carte postale ancienne.

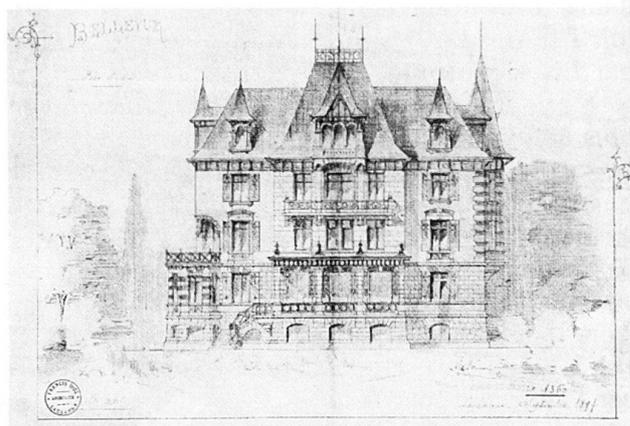


Fig. 68 Avenue Secrétan No 16, Château Brillantmont, pensionnat de demoiselles, Francis Isoz, architecte, 1894. Elevation face sud.

comme le Central-Bellevue ou le Lausanne-Palace (1913). Il est ordinairement complété par un jardin d'agrément qui se développe sous les terrasses de la façade au midi. D'autres hôtels comme le Château d'Ouchy ou l'hôtel de Lausanne (1905) occupent une partie ou la totalité d'un îlot urbain. A l'hôtel du Parc d'Ouchy, la même structure abrite la tête de ligne du funiculaire, l'hôtel et des appartements.

Lausanne n'est pas un cas exceptionnel de l'hôtellerie internationale et ses hôtels n'ont de spécificité que par leur situation en belvédère au-dessus du lac et cependant au milieu de la ville. La clientèle se diversifie selon des catégories de villégiature allant de la résidence prolongée aux brèves visites coutumières d'une ville de séjour et d'étude. Il ne faut pas oublier de mentionner ici le rôle de Lausanne, ville étape sur la voie ferroviaire et la route du Simplon et de l'Italie, situation qui a pour effet d'enrichir notablement le parc hôtelier.

L'essor des pensionnats de jeunes filles et jeunes gens (8 en 1860, 81 en 1890, 105 en 1900) montre la vocation de Lausanne comme lieu d'études et d'apprentissages des langues. Ordinairement, les internats d'écoles présentent une typologie voisine de la pension de famille, par conséquent une variété d'habitation collective (fig. 68). Nombreux sont les établissements éducatifs de faible capacité qui s'accommodent du gabarit d'une villa ou d'une résidence particulière.

En élargissant encore le concept d'habitation, on pourrait y assimiler les cliniques et maisons de soins dont Lausanne possède de nombreux exemples. Une situation dégagée ainsi qu'une arborisation généreuse rapprochent l'établissement médical de l'hôtel ou de la pension, en particulier pour toutes les catégories intermédiaires comme la maison de repos ou de convalescence.

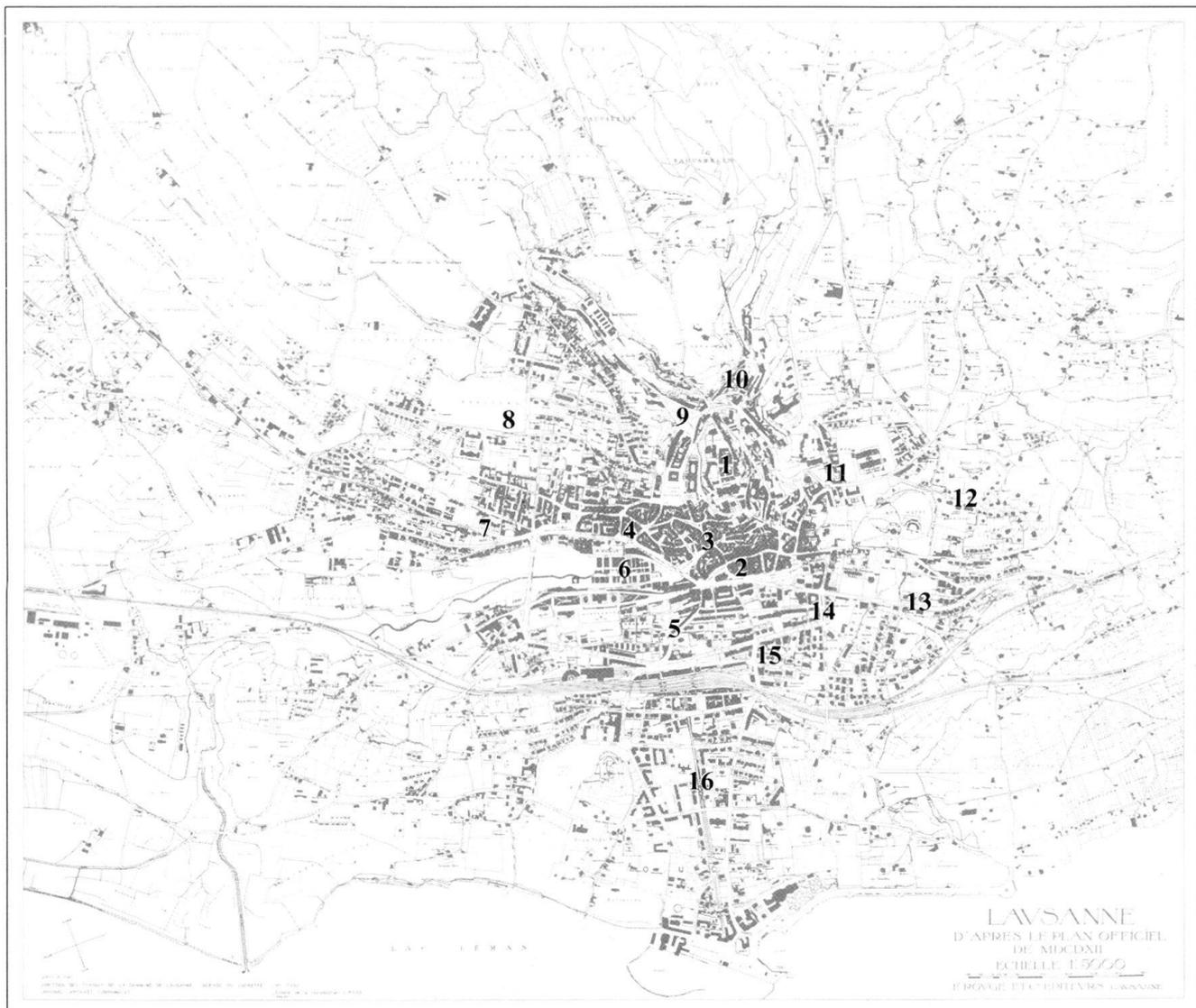


Fig. 69 *Lausanne d'après le plan officiel de MDCD XII*. Edité par F. Rouge et Cie, éditeurs Lausanne. Lithographié par A. Déné-réaz-Spengler, arts graphiques, Lausanne, VI. 1913. 1:5000, sur lequel sont inscrits les numéros des secteurs décrits au chapitre 2.6.

2.6 Secteurs

Au début du XIXe siècle, l'agglomération urbaine est encore confinée à l'intérieur de son enceinte médiévale dont la destruction commence en 1787 au moment de la démolition de la porte Saint-Pierre et s'achève en 1890 avec la disparition de la porte Saint-Maire. Au milieu du siècle, le choix de Sainte-Luce comme emplacement de la gare de chemin de fer revêt une importance décisive, déterminant l'axe majeur de l'extension urbaine: dans les années 1870, la pente au midi de la ville, terrain d'élection des «campagnes» de l'Ancien Régime, s'urbanise progressivement. L'époque est également propice à la construction disséminée de villas familiales ou locatives le long des principales voies d'accès (route de France, de Genève, de Vevey, d'Yverdon, de

Berne) et à proximité des voies ferrées du Lausanne-Ouchy et du Lausanne-Echallens. Après un temps d'arrêt dû à la crise économique des années 1880 s'ouvre une ère d'extension urbaine sans précédent que vient interrompre la Première Guerre mondiale: toute la périphérie se densifie tandis que s'opère la jonction entre Ouchy et Lausanne.

S'érigent principalement des immeubles de rapport généralement orienté nord-sud parallèlement aux courbes de niveaux et implantés en ordre dispersé; les choix architecturaux – références stylistiques et schéma distributif – reflètent les aspirations et l'identité sociale des habitants et des quartiers. C'est également la période faste du tourisme pour lequel l'initiative privée érige de nombreux hôtels et suscite l'embellissement de la ville: quais, jardins, kiosques à musi-

que, «Village suisse», Lac de Sauvabelin, Casino des étrangers.

Il n'existe à Lausanne aucune division administrative à l'exception de l'ancien découpage politique de la ville médiévale en cinq «bannières» (Cité, Palud, Pont, Bourg, Saint-Laurent)²¹². La notion de quartier relève souvent de la mémoire collective; le quartier existe par rapport à un lieu (ancien hameau, place, bâtiment), à un événement (marché) qui en forme le point focal ou par rapport à l'homogénéité sociale de ses habitants; les limites ne sont jamais définies avec exactitude. En 1896, André Schnetzler opère un découpage de la ville pour publier les résultats de son *Enquête sur les conditions du logement*; 18 puis 25 «sections» sont définies en fonction de «la similitude de situation et de condition des bâtiments»²¹³. Cette division fournit quelques pistes mais ne saurait convenir à un inventaire qui privilégie l'objet architectural et son insertion dans le site. Des concordances sont fréquentes avec notre propre découpage qui, sans négliger les apports de la mémoire collective, s'appuie essentiellement sur des critères de géographie physique: topographie, hydrographie, voirie. Les événements architecturaux et urbanistiques ont également guidé notre choix. Le découpage en secteurs plutôt qu'en quartiers commence à la Cité (2.6.1), se poursuit dans les quartiers inclus dans l'enceinte médiévale (2.6.2–2.6.4), opère un mouvement tournant qui a son origine à la gare (2.6.5–2.6.15) et se termine sous-gare (2.6.16) (fig. 69).

2.6.1 La Cité²¹⁴

La «bannière de la Cité»²¹⁵ forme le noyau originel de la ville et abrita en tout temps le siège du pouvoir. Evêques, baillis, enfin autorités cantonales y édifièrent les symboles de leur autorité: Evêché (dès le XI^e siècle)²¹⁶, Cathédrale (dès la fin du XII^e siècle)²¹⁷, Château Saint-Maire (dès 1397)²¹⁸, Académie (1579–1587)²¹⁹, bâtiment du Grand Conseil (1803–1806)²²⁰. Selon Marcel Grandjean, l'une des caractéristiques urbanistiques majeures de ce quartier réside dans la «recherche constante de nouveaux espaces publics pour le passage et la promenade (et même pas pour le marché), dans et surtout en bordure du site de la colline, dès le XVI^e siècle jusqu'à nos jours»²²¹. Dans cette optique s'inscrivent la création au début du XIX^e siècle de la place Nord de la Cathédrale²²² obtenue par la démolition des bâtiments de l'ancien cloître et l'agrandissement de la place du *Château* réalisé en deux étapes, en 1845 et en 1890²²³; à cette date, le château est dégagé par la destruction de la porte

Saint-Maire, l'École de chimie est achevée; la place acquiert alors une certaine monumentalité. La disposition médiévale des rues ne subit pas de modifications majeures à l'exception du quartier situé au sud de la Cathédrale qui est démoli par étapes, en particulier lors de la construction de la rue *Pierre Viret*; achevée en 1915, elle relie le nouveau pont *Bessière* (1910) aux places de la *Riponne* et du *Tunnel* et a nécessité le percement du tissu ancien (voir chap. 2.3).

2.6.2 La rue de Bourg et la place Saint-François²²⁴

Dans l'Ancien Régime, l'ancienne «bannière de Bourg»²²⁵ constitue le lieu de passage obligé des voyageurs. Ces derniers logent dans les nombreuses auberges de la rue de *Bourg* que relaient dès le début du XIX^e siècle les hôtels de la place *Saint-François*; les hôtes les plus célèbres étaient accueillis dans les demeures patriciennes bordant le côté sud de la rue de *Bourg*.

La construction du *Grand Pont* (1839–1844), l'établissement de la rue en corniche de *Derrière-Bourg* (dès 1845, actuelle avenue *Benjamin Constant*), la réalisation de la liaison avec la gare par *Georgette* (dès 1865) confirme la place dans son rôle d'échangeur routier. A la fin du siècle, le quartier subit de profondes mutations tant au niveau de la voirie que du bâti: l'ancien faubourg du *Chêne* (actuelle rue du *Grand-Chêne*) est presque entièrement reconstruit à partir des années 1880; les bâtiments situés au sud de l'église du XIII^e siècle²²⁶ sont démolis vers 1895, au moment de la création du réseau de tramways dont toutes les lignes convergent à cet endroit. La fonction commerciale se renforce: palais bancaires et administratifs, grands magasins y établissent le centre des affaires de la ville «moderne» au détriment du centre historique et politique de la *Palud*²²⁷. Le parcellaire ancien de la rue de *Bourg* est percé du passage marchand des *Galleries Saint-François* (1907) et de deux nouvelles rues à vocation tertiaire, les rues de la *Paix* (1908) et du *Lion-d'Or* (1911–1914)²²⁸. Ces opérations spéculatives débouchent sur la constitution, le long de l'avenue *Benjamin Constant*, d'un véritable front de ville à forte connotation métropolitaine.

2.6.3 La place de la Palud et la rue Centrale²²⁹

Centre commercial, routier et politique depuis le moyen âge, la place triangulaire de la *Palud* conserve, malgré quelques reconstructions, son caractère préindustriel²³⁰. Ses abords immédiats par contre vont faire l'objet, dès le milieu du

XIXe siècle, d'importantes opérations d'assainissement. La pratique générale consiste à canaliser la *Louve* et le *Flon* puis à installer sur leur tracé une nouvelle voirie: ainsi est créée, en 1868, la rue de la *Louve*. Le voûtage en Pépinet, au confluent des deux ruisseaux, permet la construction de la rue *Centrale* en 1871–1873 selon un mode adapté aux impératifs financiers et commerciaux du moment: gabarits élevés, commerces. Ces transformations nécessitent le percement du tissu ancien (voir chap. 2.1.2)²³¹. L'entreprise d'assainissement la plus radicale se place dans l'entre-deux-guerres: la rue *Centrale* est prolongée en amont par la démolition complète de l'îlot formé des anciennes rues du Pré et du Flon, dont le rapport Schnetzler de 1896 avait vivement condamné l'insalubrité²³².

2.6.4 Le quartier de Saint-Laurent²³³

La rue *Haldimand*²³⁴ est un percement (1861–1865) dans le cœur de l'ancienne «bannière de

Saint-Laurent»²³⁵; elle complète le dispositif de ceinture adopté en 1836. Par la suite, mis à part le percement de la rue *Pichard* en 1912, le tracé des rues reste inchangé. La fin du siècle voit des opérations ponctuelles de rentabilisation du sol; le nouveau gabarit urbain se superpose au parcellaire médiéval. Au sud de l'agglomération urbaine, la place *Bel-Air* est une création moderne, conséquence directe de la construction du *Grand Pont*, dont elle forme la tête ouest, et du déplacement de la route de Genève (1857) qui empruntait la moraine sud de la vallée du Flon (Montbenon). L'urbanisation de la place et ses abords, rue du *Grand-Pont* et rue des *Terreaux*, démarre dans les années 1870 suite au percement de la rue *Haldimand* et sous l'influence du développement industriel et commercial de la vallée du Flon; elle s'intensifie à la fin du siècle au moment de l'ouverture d'un théâtre de variété, le «Kursaal», et culmine au début des années 1930 avec la construction de l'ensemble Bel-Air Métropole.



Fig. 70 Vue aérienne du centre ville: le Palais de Rumine, la Vallée du Flon (2.6.6) et la gare. Photographie Swissair, vers 1925–1930.

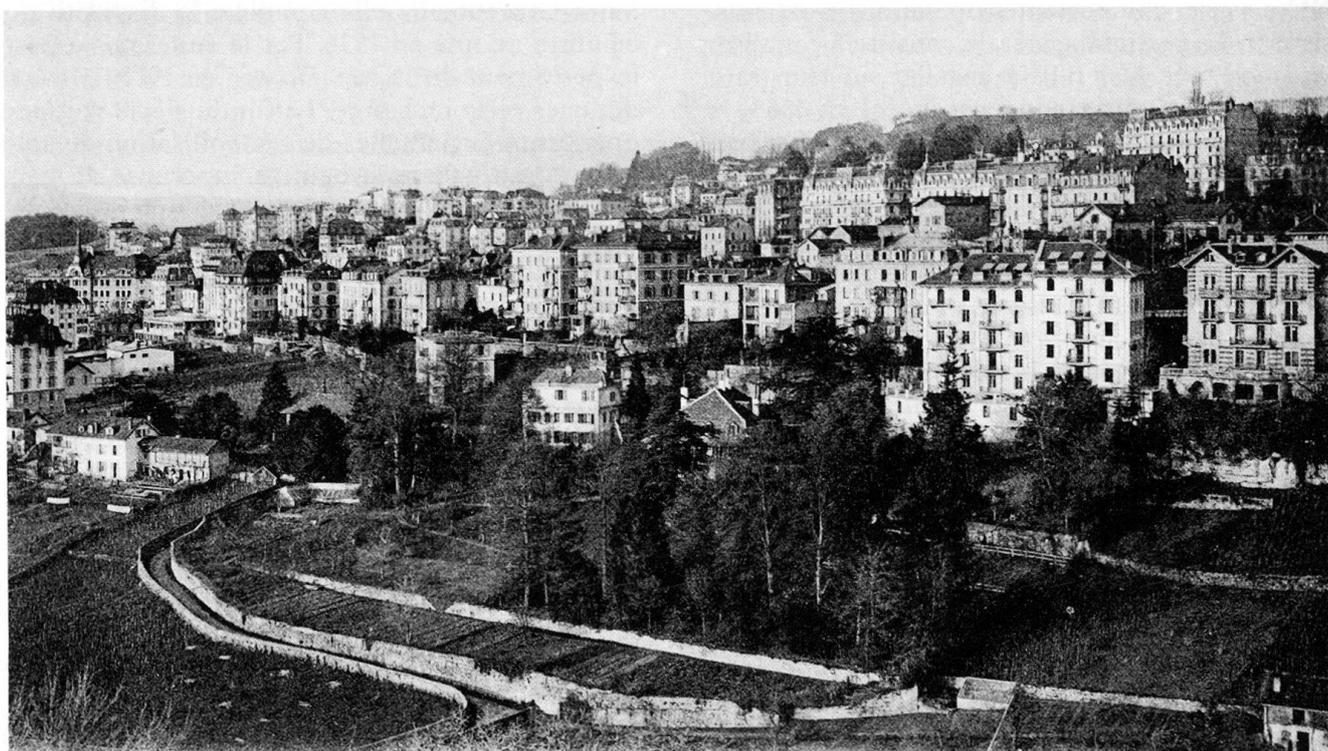


Fig. 71 Les quartiers résidentiels occidentaux vus du sud (2.6.7); au premier plan, les immeubles de l'avenue de Morges. Carte postale ancienne.

2.6.5 Mornex²³⁶

Dès 1824 se construit à la périphérie immédiate de la ville, en Mornex, dans les vignes s'étendant de part et d'autre du chemin du même nom (actuelle rue du *Petit-Chêne*), un ensemble de villas néo-classiques, pour la plupart œuvres de l'architecte Henri Perregaux (1785–1850)²³⁷; elles constituent la première «suburbia» lausannoise. La construction de la gare à Sainte-Luce en 1856 apporte une plus-value importante à ces terrains privilégiés dont l'exploitation débute vers 1870 au moment où une société immobilière projette la rue du *Midi*; cet axe transversal plane est bordé d'immeubles à caractère fortement urbain. Ses parallèles au sud, peut-être produits de la même opération, les avenues *Louis Agassiz* et *Sainte-Luce*, perpétuent dans un premier temps l'idée de la suburbia: villas, jardins, square arborisé. Au tournant du siècle, le *Petit-Chêne*, liaison rapide entre la ville et la gare, s'urbanise sous la pression des intérêts commerciaux et hôteliers. La densification de ses transversales s'opère au détriment des villas du deuxième quart du XIXe siècle. En 1901, la construction de l'avenue *Louis Ruchonnet* contribue également à l'urbanisation du versant sud-ouest du coteau. Cette avenue, où prédominent les gabarits élevés et l'ordre contigu, conduit au *pont Chauderon* et établit la liaison avec les quartiers orientaux de la ville.

2.6.6 La vallée du Flon²³⁸

Le quartier qui s'étend en aval du Grand Pont est le résultat d'une vaste entreprise ferroviaire, industrielle et immobilière menée, dès 1874, par la Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Ouchy et des eaux de Bret créée par le «capitaine d'industrie» Jean-Jacques Mercier-Marcel (voir chap. 2.1.5). La parcelle obtenue par comblement successif du vallon du Flon est propriété de la Compagnie; elle accueille la station supérieure du chemin de fer Lausanne–Ouchy et fonctionne comme gare de marchandises. L'Entrepôt fédéral, les Magasins du Lausanne-Ouchy et les bâtiments qui succèdent aux premiers hangars en bois forment un ensemble unique d'architecture industrielle où prévalent le toit plat et l'innovation technique. Le quartier se distingue par l'orthogonalité de son plan (fig. 70); cette option urbanistique exceptionnelle découle de l'adoption d'un système original de desserte ferroviaire par chariot-transbordeur.

2.6.7 Chauderon et les quartiers résidentiels occidentaux²³⁹

Jusqu'au milieu du XIXe siècle, traversée par une seule route importante, celle de France, la *place Chauderon* où se tenait le marché des chevaux, du foin et de la paille²⁴⁰ marque la limite occidentale de l'agglomération urbaine. Le réaménagement dès 1845 de l'actuelle avenue

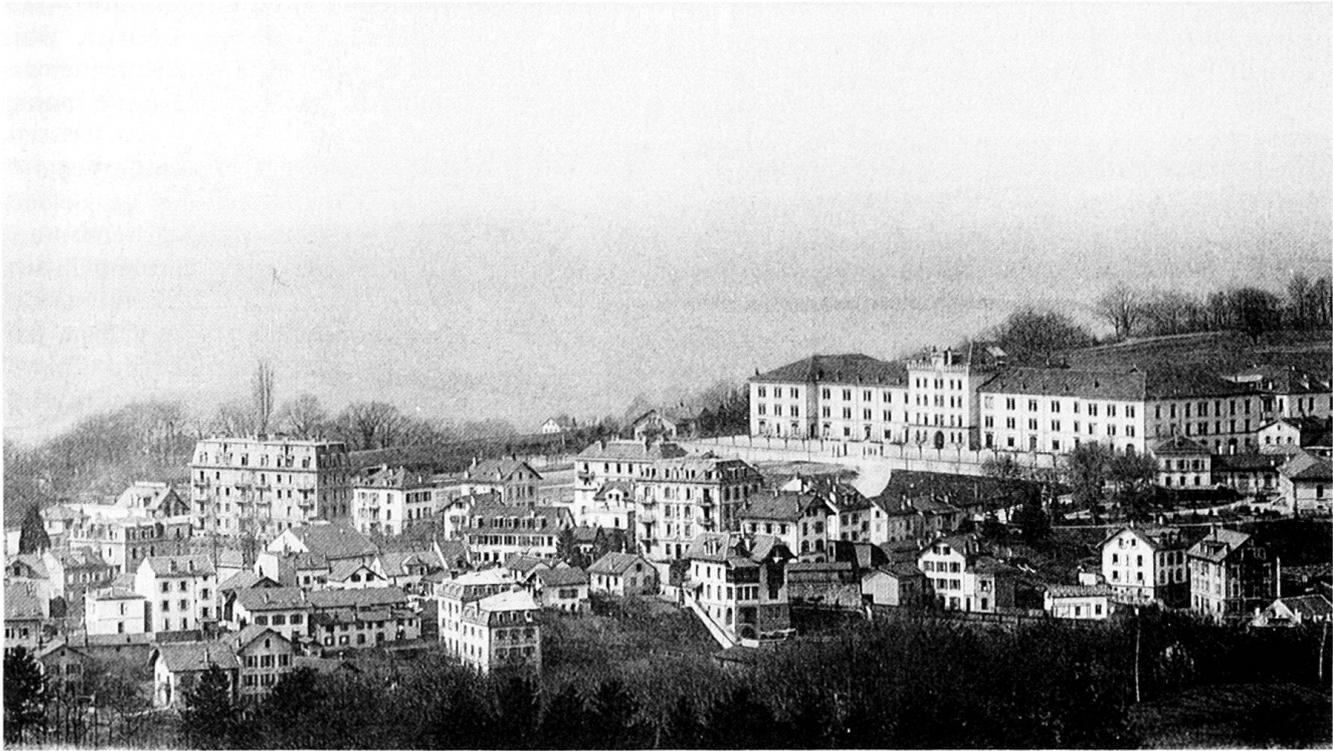


Fig. 72 Le quartier de la Pontaise vu du Signal, vers 1903 (2.6.8); au second plan, les casernes, de l'architecte Louis Dériaz. Carte postale ancienne.

d'*Echallens*, suite à l'édification du *Grand Pont*, la construction de la nouvelle route de Genève (actuelle avenue de *Morges*) projetée en 1857 dans le cadre de l'amélioration du réseau routier cantonal, l'inauguration de la ligne du chemin de fer Lausanne–*Echallens* en 1873 confèrent une nouvelle importance à cette place marginale et provoquent le développement de la périphérie occidentale de la ville. Malgré une position circulaire privilégiée que renforce encore, en 1905, l'ouverture du *pont Chauderon*, qui la met en contact direct avec la gare, et la proximité de bâtiments publics ou d'utilité publique (Asile des Aveugles, Collège Gaillard, Crédit foncier vaudois), la place n'accèdera jamais à la qualité de place urbaine tant est décousue la construction de ses abords.

Entre l'ancien chemin des Echelettes (actuelle avenue de *France*) rectifié dès 1873 et le chemin de *Boston*, l'urbanisation suit d'abord les cheminements existants; il faudra attendre le tournant du siècle pour voir l'établissement de nouvelles rues, souvent simples transversales, résultats d'opérations de lotissement, avenues *Glavre* et d'*Yverdon* par exemple. Dans un premier temps, des villas familiales ou locatives s'élèvent au sud de l'avenue d'*Echallens*; puis, à l'avenue de *Morges* et au chemin de *Boston*, sont édifiés des immeubles de rapport en ordre dispersé, implantés parallèlement aux courbes de niveaux et ti-

rant parti de la topographie accidentée: soubassements massifs, jardins en terrasse (fig. 71). A la fin du siècle, la construction d'immeubles en ordre contigu, d'un gabarit élevé, avec arcades commerciales au rez-de-chaussée, confère à l'avenue d'*Echallens* un caractère urbain plus accusé. La fonction résidentielle prédomine; les bâtiments s'adressent à la petite et moyenne bourgeoisie, en opposition à ceux de la périphérie orientale de la ville qui attirent une population plus aisée.

2.6.8 L'ancien domaine de Beaulieu et ses environs²⁴¹

Au nord-ouest de l'agglomération urbaine, le territoire limité par les deux anciennes routes d'*Echallens* (au sud: actuelle rue du *Maupas*; au nord: actuelles rues du *Valentin* et de la *Pontaise*), qui dépendait en majeure partie du domaine de Beaulieu²⁴², connaît un développement sporadique relativement précoce: dès les années 1870, à proximité de la *place de Beaulieu* rendue célèbre par les manifestations patriotiques qui s'y déroulent, le coteau accueille des villas familiales ou locatives, bourgeoises voire patriciennes qui s'opposent aux maisonnettes s'élevant sur le plateau de la *Pontaise* et son flanc nord-est.

Au *Maupas* préexiste une tradition artisanale de faubourg que l'on peut encore lire dans certains

bâtiments qui remontent aux années 1870. L'urbanisation y est beaucoup plus dense; les immeubles s'adressent à une clientèle d'ouvriers et d'artisans; l'opération spéculative des *Echelettes* (1906) qui définit une voirie étriquée est conçue afin d'assurer la rentabilisation maximale du sol. Le quartier excentrique de la Pontaise se développe de manière autonome et homogène (fig. 72). Destinées à une population ouvrière, les maisons possèdent souvent un jardinet, selon une typologie proche du projet partiellement réalisé de l'Association coopérative immobilière de Lausanne fondée en 1869 (rue des *Amis*); il consistait à élever à la Pontaise un ensemble de logements ouvriers individuels, alternative aux «casernes» de la place du *Tunnel* par exemple.

2.6.9 Le vallon de la Louve²⁴³

La «colonisation» du vallon de la *Louve* à l'extérieur des murs débute vers 1812 et s'accélère dans la seconde moitié du XIX^e siècle. La place de la *Riponne* est «créée de toutes pièces par le comblement du vallon de la *Louve* en amont de la *Palud*, de 1812 à 1840 environ»²⁴⁴. Aménagée sur les plans de l'architecte Henri Fraisse (1804–1841) à la fin des années 1830, la place, encadrée

de bâtiments publics ou d'utilité publique (Grenette, Musée Arlaud, Ecole de Charité, puis Eglise méthodiste et enfin Palais de Rumine) dégageait au tournant du siècle une certaine monumentalité disparue depuis.

Les opérations de voûtages et de comblements²⁴⁵ entreprises par les pouvoirs publics ne s'effectuent pas de manière systématique en remontant le cours d'eau, mais obéissent, semble-t-il, aux impératifs de la voirie: le percement du tunnel de la *Barre* a pour conséquence la création, par voûtage et comblement, de la place du *Tunnel* (vers 1861–1867) qui implique elle-même l'établissement de la rue des *Deux-Marchés* sur le cours même du ruisseau (1871); la construction de la nouvelle route du Mont dans les années 1870 (actuelle rue de la *Borde*) nécessite le voûtage partiel et ponctuel de la rivière entre la nouvelle place et Bellevaux. L'ouverture des nouveaux abattoirs (1887), grand consommateur d'eau courante, achève certainement le processus: établi en 1896, le «*Plan de la ville et des environs de Lausanne*» ne mentionne plus aucun cours d'eau entre Bellevaux et la *Riponne*.

La vocation artisanale et industrielle du vallon de la *Louve*, bien que moins affirmée que celle



Fig. 73 Vue aérienne du secteur nord de la ville au moment de la construction du Tribunal fédéral de Mon-Repos; les Ecoles Normales, la «Maison de force», l'Hôpital cantonal (2.6.11). Photographie anonyme non datée.

du vallon du *Flon*, influence la destination sociale du bâti. En amont de la place de la *Riponne*, les constructions se font modestes: la place du *Tunnel* accueille les premières «caserne» ouvrières lausannoises (1862–1863) tandis qu'à Bellevaux les autorités communales expérimentent leur première intervention en matière de logements sociaux. Dans l'intervalle, les bâtiments, immeubles d'un gabarit urbain à proximité du centre élevés entre 1860 et 1880, villas locatives au-delà (dès 1890), allient presque toujours fonction commerciale ou artisanale et résidentielle.

2.6.10 Le «Vallon» (du Flon)²⁴⁶

Le quartier du «Vallon» possède une tradition «industrielle» séculaire puisque l'existence d'un moulin est attestée au XIV^e siècle²⁴⁷. Au milieu du XIX^e siècle, à côté d'activités artisanales traditionnelles s'installent des établissements industriels comme la fonderie Duvillard²⁴⁸, la brasserie du Vallon²⁴⁹ ou, plus en amont, la chocolaterie Kohler²⁵⁰ qui profitent de l'énergie hydraulique dispensée par le *Flon*. Le voisinage de ces industries et de l'hôpital, associé au coût peu élevé du terrain, favorise l'implantation de casernes ouvrières. A la fin du siècle, des entreprises liées à l'industrie de la construction y édifient des ateliers et des habitations tandis que la Ville y installe son service de voirie. Le rapport Schnetzler de 1896 dénonce l'insalubrité du quartier où le voûtage du *Flon* est d'ailleurs réalisé relativement tardivement: en 1894 au *Vallon* et en 1898–1899 à la *rue du Nord*²⁵¹. Le choix de l'actuelle *place du Nord* pour l'édification, en 1893, des Bains et buanderie Haldimand, destinés en priorité à la population ouvrière, confirme la vocation du quartier.

2.6.11 La place de l'Ours et ses environs²⁵²

La place de l'Ours constitue la porte nord de la ville. Vers elle convergent les routes de Berne (rue du *Bugnon*) et d'Oron (avenue de *Béthusy*), le faubourg de *Marterey* et, dès le début des années 1840, la route de la Solitude (rue *César Roux*) rejointe par la rue *Caroline* pour former le rayon nord de la ceinture *Pichard*. L'importance routière de cet endroit est confirmée par la présence préferroviaire du bâtiment de la Douane.

Placé à l'immédiate périphérie de l'agglomération urbaine, bien desservi, désert au début du XIX^e siècle à l'exception de quelques maisons de maître (La Solitude, Champ de l'Air, Château de *Béthusy*²⁵³), le lieu convenait à l'implantation d'institutions fondamentales, typiques de la ville

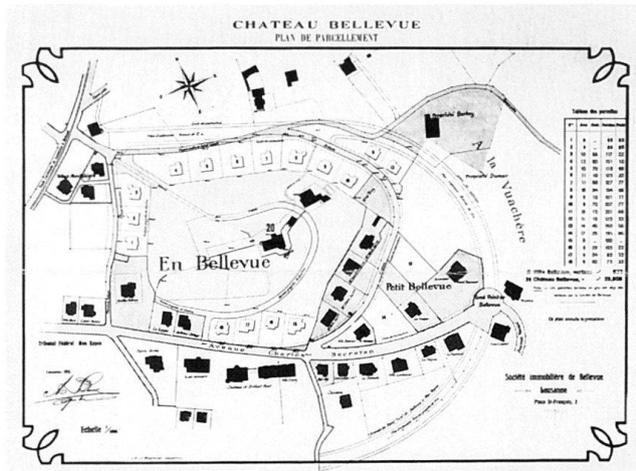


Fig. 74 *Château de Bellevue. Plan de parcellement.* Lausanne, 1911, A. Prod'hom, géomètre breveté. Lithographie J. Magnenat, Lausanne (2.6.12).

du XIX^e siècle, destinées à assurer la santé morale et physique des citoyens: Asile d'aliénés au Champ de l'Air (1806–1873)²⁵⁴, «Maison de force» (1825–1935)²⁵⁵ et pénitencier pour femmes (1863–1935)²⁵⁶, Hôpital cantonal et bâtiments annexes (dès 1883) auxquels il faut ajouter les Ecoles normales du Canton de Vaud (1901) (fig. 73). La fonction résidentielle s'affirme au tournant du siècle sous la forme d'immeubles de rapport (rues *César Roux* et *Caroline*, avenue de *Béthusy*) et de villas locatives.

2.6.12 Bellevue²⁵⁷

En 1875, sur la colline de Bellevue et les vignobles avoisinants (Montalègre, Montribeau, les Mousquines) s'élèvent quelques rares bâtiments dont le Château de Bellevue²⁵⁸. Dès la fin des années 1890, les villas vont y fleurir. En 1894, la réfection et l'équipement de l'ancien chemin de Montpoullain (actuelle avenue *Secrétan*), qui coupe la colline à mi-hauteur, valorisent les terrains alentours et fixent l'avenir du lieu: la convention passée entre la Commune et les propriétaires bordiers proscriit l'établissement de «toute industrie bruyante et malsaine, tout débit de boissons, pinte ou café, de même que des hangars industriels ou des écuries autres que celles nécessaires aux maisons»²⁵⁹. La seule «industrie», par ailleurs florissante, sera celle des pensionnats. La spécificité résidentielle du quartier est reconnue par le plan d'extension de 1905: en instaurant un système de voirie s'inspirant des théories urbanistiques pittoresques de Camillo Sitte, les autorités cherchent à promouvoir une cité-jardin pour la grande bourgeoisie. Les initiateurs du morcellement de la campagne de Bellevue, vendue par la famille du syndic Van Muy-



Fig. 75 Lausanne, quartier de Rosemont vers 1905 (2.6.15); au sud, l'avenue Tissot; au nord, les immeubles de l'avenue de la Rasude. Carte postale ancienne.

den en 1906, en tiennent compte dans l'établissement du plan de lotissement (fig. 74). Le quartier, sans pareil à Lausanne, est presque entièrement construit de villas luxueuses cachées sous de luxuriantes frondaisons.

2.6.13 L'avenue de Rumine et le secteur résidentiel oriental²⁶⁰

Un quartier résidentiel haut de gamme se développe à l'est de l'agglomération urbaine peu après la construction de l'avenue du *Théâtre* (voir chap. 2.4). S'y juxtaposent immeubles de rapport et villas, résultats d'opérations ponctuelles menées parfois sur la base de plans de lotissement mais le plus souvent au coup par coup. En 1873, l'établissement du premier tronçon de l'avenue de *Rumine*²⁶¹, prolongation et symétrie orientale de l'avenue du *Théâtre*, favorise la construction de villas suburbaines en limite méridionale de la voirie. Sur les terrains qui offrent la qualité rare à Lausanne d'être planes rejaillit peut-être le prestige de la propriété voisine de l'Eglantine appartenant à la famille de Rumine²⁶². A la cassure du plateau, l'avenue des *Alpes*, contemporaine, développe un tracé en

épingle à cheveux et dessert des parcelles avec vue sur le lac et les montagnes.

En limite nord du secteur, en amont de l'ancienne route d'Italie (actuelles avenues Mont-Repos et du *Léman*), lieu de résidence privilégié dès la fin du XVIII^e siècle comme en témoignent les maisons de maître de Villamont, de la Rosière, de Beau-Site, de Mon-Repos et de l'Avant-Poste²⁶³, se construisent à la fin des années 1870 des villas qui s'inscrivent «dans un plan de lotissement étudié par l'ingénieur Charles Dapples qui, d'un terrain viticole situé à l'extrême périphérie orientale de la ville, entend faire un quartier de villas individuelles ou jumelles. La zone est donc frappée de servitudes: alignement de la face au midi, en surplomb du panorama alpin, interdiction des établissements publics et industriels, préconisation d'une architecture faite de «balcons, socles, moulures, corniches et avant-toits».»²⁶⁴ A partir de 1889, date à laquelle l'avenue de *Rumine* rejoint l'avenue du *Léman*, l'immeuble isolé d'un gabarit élevé prévaut.

2.6.14 Georgette

Voir chap. 2.4.

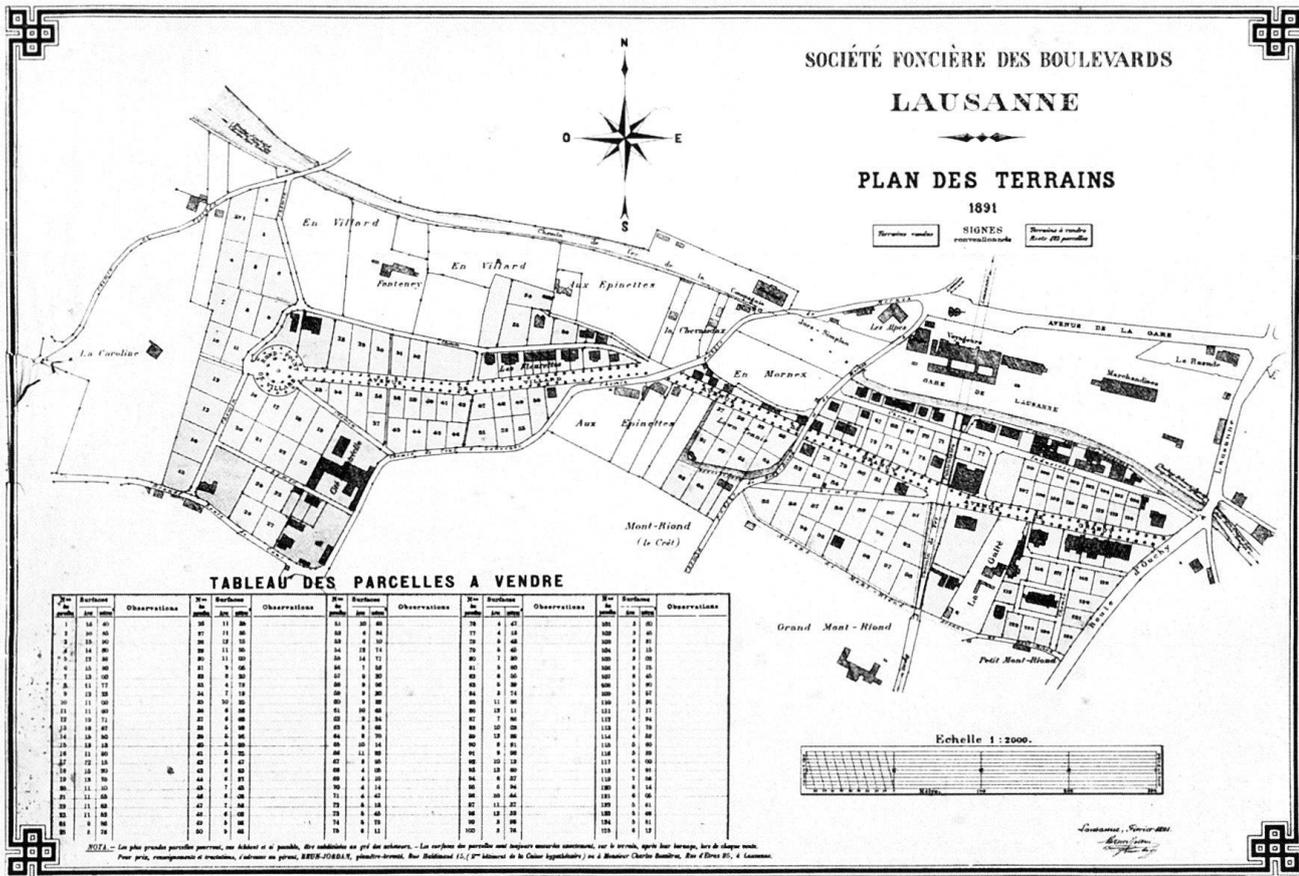


Fig. 76 Société foncière des Boulevards, Lausanne. Plan des terrains, 1891. Lausanne, février 1891, Brun-Jordan, géom. brev. Autographie J. Chappuis (2.6.16).

2.6.15 L'avenue de la Gare et Rosemont²⁶⁵

L'avenue de la Gare fait partie du circuit en U établi en 1866–1874 entre Saint-François et la place de la Gare (voir chap. 2.4). A l'instar des coteaux sous Saint-François, le type de la villa locative ou individuelle prédomine dans les années 1870. Après 1900, lui succèdent des immeubles résidentiels et, proximité de la gare oblige, les palais administratifs de la Compagnie du Jura-Simplon puis des CFF ainsi que des hôtels (Jura-Simplon, Mirabeau, Eden, Victoria). La nouvelle avenue favorise le morcellement des propriétés (Rosemont²⁶⁶, Treyblanc, la Chaumière) situées en contre-bas dont les parcelles sont vendues aux enchères en avril 1883 (fig. 75). Porte de la ville pour l'usager du chemin de fer, la place de la Gare a été sans cesse remaniée sans jamais, à notre connaissance, faire l'objet d'un plan d'aménagement, même au moment de la reconstruction monumentale du bâtiment de la gare (1911–1916). Dès la construction de l'avenue Louis Ruchonnet (1901) comme pendant symétrique à l'avenue de la Gare, elle se présente davantage comme une rue élargie que comme une place; elle était bor-

dée d'établissements destinés aux voyageurs: buffets et hôtels (Alpes, Continental, de Lausanne).

2.6.16 Entre gare et lac²⁶⁷

Alors que le bateau à vapeur touche Ouchy dès 1823, le destin touristique du hameau ne débute véritablement qu'en 1857, une année après l'inauguration de la gare de chemin de fer²⁶⁸. A cette date se constitue la Société immobilière d'Ouchy²⁶⁹ qui se substitue aux pouvoirs publics pour entreprendre la reconstruction du port et de ses abords dans le but de valoriser l'hôtel qu'elle a l'intention d'élever à l'est du village (hôtel Beau-Rivage). L'architecte Louis Joël (1823–1892) projette la régularisation du bassin portuaire par la construction d'un quai et d'une promenade²⁷⁰ et l'établissement d'un quai marchand en avant de l'usine à gaz implantée dès 1848. La distinction établie à cette occasion entre une aire de villégiature à l'est et une aire industrielle à l'ouest subsistera jusqu'au XXe siècle. En 1877, la voie ferrée du Lausanne–Ouchy matérialise la frontière entre les deux activités contradictoires

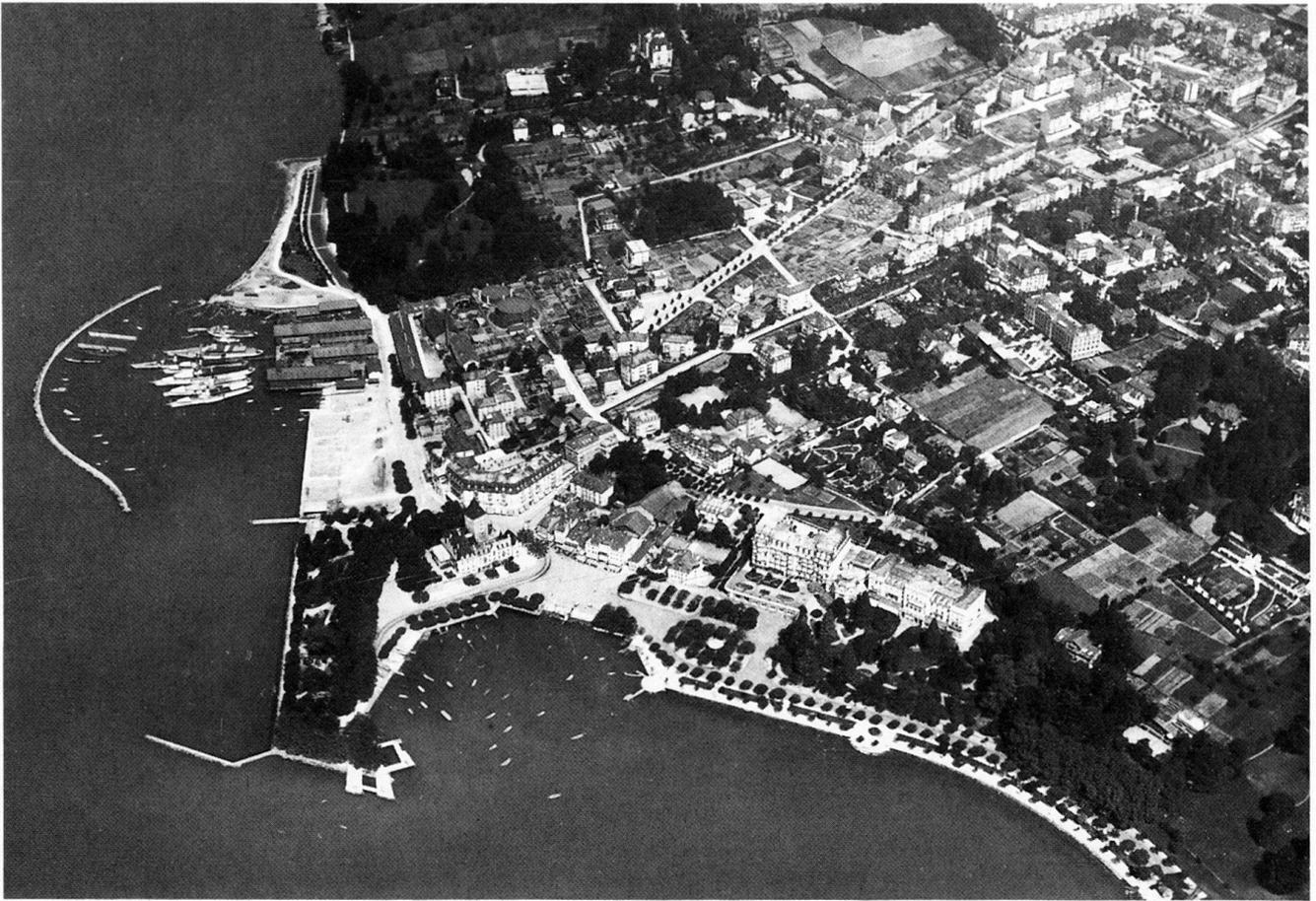


Fig. 77 Vue aérienne d'Ouchy et des quartiers sous-gare avant 1920 (2.6.16); le port marchand et les ateliers de la CGN, le jardin anglais, le grand quai et le Beau-Rivage Palace. Photographie Swissair.

et conflictuelles. A l'est, la réalisation d'un jardin anglais (1880–1882) (actuel *quai Dapples*)²⁷¹ flanqué d'une majestueuse allée (actuelle allée des *Bacounis*) reliant la gare du chemin de fer au nouveau débarcadère (1884), la reconstruction du château en hôtel (1889–1893), l'établissement du grand quai (1896–1901) (actuels *quais de Belgique* et d'*Ouchy*) (voir chap. 2.3)²⁷², l'édification du Beau-Rivage-Palace (1906–1908) et à l'ouest, la construction en 1888 d'un port marchand au moment de l'installation du chantier naval de la Compagnie générale de navigation renforcent la dichotomie. Les constructions élevées de part et d'autre de la ligne de chemin de fer, sur les coteaux qui dominent le village, s'inscrivent dans la même logique: à l'est, une majorité de villas et d'hôtels, à l'ouest des immeubles locatifs, isolés ou en ordre contigu destinés aux ouvriers et à la petite bourgeoisie. Au tournant du siècle, l'agglomération, qui avait conservé un caractère villageois, est profondément modifiée: l'échelle urbaine fait son apparition lors de la reconstruction monumentale (1904) de l'îlot situé à l'occident de l'avenue d'Ouchy, élargie pour faciliter le passage du tramway (fig. 77).

Dynamisée par la présence du chemin de fer Lausanne–Ouchy, l'urbanisation des terrains agricoles et viticoles situés entre Ouchy et la gare de Sainte-Luce s'opère dès 1890 par lotissements successifs d'anciennes campagnes, de part et d'autre des deux axes principaux de l'ancienne route d'*Ouchy* et de la nouvelle avenue de *La Harpe*²⁷³. L'«industrie des étrangers» est particulièrement présente: nombreux hôtels, pensions et pensionnats (fig. 78).

A l'est de l'avenue d'Ouchy, sur un terrain détaché de la propriété du Servan²⁷⁴, l'architecte Jaques Regamey (1863–1927) dessine en 1891 une trame orthogonale régie par quatre avenues parallèles en cul-de-sac (*Eglise-Anglaise*, *Acacias*, *Tilleuls* et *Servan*), prolongées, à l'exception de l'avenue des *Tilleuls*, après la Première Guerre au moment de l'urbanisation du quartier de Montchoisi. En 1898, une part importante de la propriété du Grand-Montriond²⁷⁵ est acquise par une société foncière qui y définit de larges îlots (rues *Cart*, *de Bons* et *Voltaire*). La construction du quartier débute en 1904 et se poursuit après la guerre; elle bénéficie de l'ouverture d'une station du chemin de fer Lau-



Fig. 78 Vue depuis le belvédère de l'Hôtel Royal sur le quartier de Montriond; au premier plan, l'Hôtel Carlton (2.6.16). Photographie, collection Wehrli.

sanne–Ouchy (1898), des améliorations apportées à la voirie par les pouvoirs publics (*avenue Dapples*, avenue de *La Harpe*) et finalement de la proximité de la place de *Milan* et de la promenade du Crêt de Montriond. Destinés aux classes moyennes, les immeubles de rapport s'organisent autour de cours intérieures ouvertes, aménagées à l'origine en jardin d'agrément²⁷⁶ (fig. 79).

L'opération immobilière la plus importante remonte à l'année 1872, au temps du premier «dé-



Fig. 79 Le quartier de Montriond en construction vu de la colline du même nom (2.6.16). Carte postale ancienne.

marrage immobilier» lausannois: sont dessinées, immédiatement en aval de la gare, deux avenues de «Grancy» et de «Villard» terminées par un rond-point. La crise économique des années 1880 retarde le projet. En 1891, la voirie étant construite, la «Société foncière des boulevards», animée alors par le banquier Charles Bessières (1826–1901), publie un plan de lotissement comptant 125 parcelles (fig. 76). Parallèles au chemin de fer, le boulevard de *Grancy* et la rue du *Simplon* forment un système de classes sociales et immobilières hiérarchisées: résidence «patricienne» à *Grancy*; habitation de moyenne et petite bourgeoisie au sud de la rue du *Simplon*; habitation ouvrière, activités artisanale et de passage (hôtels derrière la gare) au nord de la rue du *Simplon*. Ce quartier cristallise l'image de l'urbanisme lausannois au tournant du siècle: ordre contigu et discontinu, gabarits élevés et maisonnettes, groupements homogènes et juxtaposition des objets architecturaux. Image mêlée de touches métropolitaines et suburbaines, antinomie de l'avenue passante et de la place étirée en terrasse, le boulevard de *Grancy* constitue un ensemble unique en Suisse.