

## Quelques notes sur l'urbanisme veveysan

Peu de villes ont su, aussi bien que Vevey, trouver le juste équilibre entre les divers secteurs de leur économie. Cette cité ne connaît en effet ni l'hypertrophie industrielle, ni l'enflure hôtelière, ces dangereuses exclusives qui laissent une agglomération à la merci d'une crise économique ou touristique. Cette heureuse répartition, sorte de trilogie dont l'hôtellerie-tourisme, l'industrie-artisanat et l'administration-commerce sont les trois principaux secteurs, n'est pas due à la volonté concertée de ceux qui, aux siècles passés, présidèrent aux destinées de cette petite commune. La situation géographique d'abord, puis toute une série d'événements où le hasard joua un grand rôle, créèrent cette entité urbaine pondérée. A la louange des autorités qui se succédèrent depuis un demi-siècle, il faut dire que les édiles veveysans ont compris l'importance de ce prudent étalement des forces, et qu'ils se sont employés à le maintenir, dans toute la mesure de leurs moyens.

### Le développement de la cité.

Tout travail d'urbaniste se double, préliminairement, d'un travail d'historien. Avant de penser au Vevey de demain, voyons donc un peu comment se présentait le Vevey d'hier, et quelle figure fait le Vevey d'aujourd'hui.

Placée à un carrefour d'importantes voies de communication, la bourgade avait déjà, à l'époque romaine, une situation privilégiée. Centre agricole et viticole — la Fête des Vignerons nous le rappelle avec faste tous les 25 ans! — Vevey fut d'abord un lieu d'échange, un centre commercial de premier plan, le rendez-vous naturel des principaux marchands et artisans des pays environnants.

Le développement le plus intéressant et le plus marquant, dans le domaine artisanal et industriel, fut la conséquence d'événements extérieurs. Dès 1685, à la révocation de l'Edit de Nantes, Vevey vit affluer en ses murs un grand nombre de réfugiés français. Ils introduisirent un certain nombre d'industries qui rendirent la ville prospère.

Parallèlement à l'expansion économique, une extension territoriale vint compléter avec bonheur la surface quelque peu exiguë qui était celle de la cellule mère veveysanne. Ainsi, de la ville primitive, noyau urbain d'environ 5 hectares de

superficie, la cité s'étend au moyen âge sur 14,5 hectares et pousse ses limites « hors les murs » sur 152 hectares.

En 1892, à la suite d'une pétition des habitants des quartiers de Plan, qui dépendaient de la commune de Corsier, des démarches furent faites pour rattacher ces terrains à la commune de Vevey, laquelle s'agrandit ainsi de toute la partie du territoire sis à l'ouest de la Veveyse, de Gilamont jusqu'au lac. Ce « Drang nach Osten », phénomène commun à toute extension urbaine, accrut de quelque 58 hectares la surface totale du territoire veveysan qui, après une ultime annexion faite en 1931 au détriment de Saint-Légier, est actuellement de 234,8 hectares en totalité.

Quelques chiffres encore pour montrer l'ampleur du développement urbain: en 1763, on recensait 392 maisons. Ce chiffre a passé à 719 en 1900, à 1048 en 1943 et à 1230 en 1955.

### Architecture et projets immobiliers.

Les témoins architecturaux du passé veveysan sont rares. Deux grands incendies (1676 et 1688) détruisirent plusieurs quartiers et supprimèrent d'antiques îlots de constructions serrées à l'intérieur des vieux murs d'enceinte. Il ne reste ainsi que peu de ces maisons typiquement veveysannes.

Quelques édifices font toutefois belle figure, dans l'amalgame assez anonyme des constructions: l'Hôtel de Ville, à l'élégante architecture; la Cour au Chantre, de même style; la Grenette, aux imposantes colonnes monolithes; la Tour Saint-Jean; les nombreuses fontaines, gracieusement ornementées, et les églises: Saint-Martin, joyau de style gothique, dont la tour domine la ville; l'Eglise russe, dont la coupole dorée s'éleva en 1878 pour perpétuer le souvenir des deux filles du comte Schouwaloff; Sainte-Claire, construite sur l'ancienne chapelle des Clarisses, et dont le portail monumental est signé de Michel Brandouin, peintre et sculpteur à qui l'on doit notamment la fontaine de la Tour Saint-Jean; l'église catholique, à la flèche élancée. La « Belle Maison », autrement dit le château, ancienne demeure baillivale, et la maison de M<sup>me</sup> de Warens se placent honorablement sur la liste des bâtiments dignes d'une visite.

**Fédia Muller**

*Ancien technicien-géomètre à la direction des travaux  
Rédacteur à la « Feuille d'Avis de Vevey ».*



On a beaucoup construit à Vevey depuis 1900. Est-ce à dire que la ville s'est enrichie de trésors architecturaux? Pour quelques réussites — je pense notamment à la rue d'Italie rénovée et à certaines transformations heureuses, comme celle du bâtiment du Crédit Foncier Vaudois — combien de «gaffes» monumentales! Ainsi ces hautes bâtisses qui écrasent l'Hôtel de Ville, et qui sont hors de proportion avec le cadre charmant de cette vieille placette. Ainsi certains *buildings* érigés en plein quartier de villas. Ainsi l'intrusion d'établissements industriels dans des zones résidentielles ou de constructions dispersées.

L'épuration s'impose. Elle ne peut être que longue et difficile car, dans ce domaine, l'application des lois ne se fait pas avec l'aide du gendarme. C'est une œuvre de diplomate et, très souvent, de financier...

On termine actuellement le nouvel Hôpital du Samaritain, imposant édifice construit entre les boulevards Saint-Martin et Paderewski, dans une région où règnent le silence et la verdure. En ce qui concerne le proche avenir, l'administration communale n'a pas, à ma connaissance, beaucoup de grands projets. On parle depuis plusieurs années déjà d'un bâtiment destiné à l'École des Arts et Métiers, dont les sections de photographie, de peinture et d'étalage, auxquelles vient encore s'ajouter l'École de céramique, souffrent de l'exiguïté de leurs actuels locaux. C'est une dépense de l'ordre de deux à trois millions qu'il faut envisager. Et dans l'état présent des finances communales, cela pose un gros point d'interrogation.

Du côté de l'administration privée, il est question des projets que la Société des produits Nestlé se propose de réaliser dans la propriété du Grand-Hôtel, qu'elle a récemment acquise dans le but d'en faire des bureaux. Projets dont on verra sans doute la réalisation par étape, mais dont l'envergure dépassera de loin, on peut l'imaginer, celle des bâtiments d'administration construits jusqu'alors sur le territoire veveysan.

### **Vevey, ville de tourisme.**

Ville, et non station. J'emploie ce mot à dessein. Vevey a fort heureusement su garder son propre visage, rester elle-même, c'est-à-dire une petite cité vivante, intéressante en toute saison, et n'est pas devenue un agglomérat hôtelier où l'animation est réglée par les périodes de vacances.

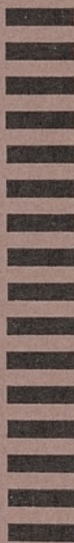
C'est que, avant de séjourner à Vevey pour son plaisir, l'hôte s'y est tout d'abord arrêté par nécessité. Ainsi l'hôtellerie est née bien avant le tourisme. Les nombreux commerçants venus autrefois à Vevey devaient pouvoir y loger décemment;



*Bâches de camions*

*Garniture d'automobiles*

## **H. Hæchler-Bertoli**



Maîtrise fédérale

Références de 1<sup>er</sup> ordre

Devis sur demande



**LAUSANNE**

vers le Musée romain

Tél. (021) 24 46 84



*Marbres*

*Pierres*

*Granits*

Fondée en 1733, cette marbrerie obtenait de L.L.E.E. de Berne un droit de force hydraulique pour avoir introduit l'industrie du marbre dans notre pays.

Aujourd'hui, son Usine de Vevey dispose d'un parc de machines important et d'un outillage des plus modernes et possède sa propre scierie. Elle a constitué un stock étendu de marbres, pierres et granits importés en blocs et provenant de toutes les principales carrières d'Europe et d'outre-mer.

Au cours de plus de deux siècles d'existence, cette importante industrie a livré tant en Suisse qu'à l'étranger des travaux dont la bienfaisance a fait sa juste réputation.

Elle est spécialisée dans tous les travaux de marbrerie intérieurs et extérieurs pour le bâtiment, l'ameublement et la décoration.

A Saint-Triphon, elle exploite les carrières de marbre noir dont l'emploi judicieux permet les plus heureux effets dans la décoration intérieure. Un personnel qualifié, une riche documentation, une tradition de bienfaisance, contribuent à faire de cette Maison l'entreprise spécialisée pour tous les travaux en marbres, pierres et granits.



ils ont créé un mouvement hôtelier important dont on retrouve maintes traces en feuilletant les archives locales. Les écrits des littérateurs, que le charme de nos rivages avait séduits, firent le reste, en portant au loin le renom des cités lémaniques. Vevey bénéficia de cette vogue, comme elle bénéficia aussi plus tard de la création des chemins de fer.

L'équipement touristique veveysan peut rivaliser avec les grands centres; l'hôte peut trouver dans cette ville et sa proche région tout ce qu'il faut pour se distraire: l'eau lui offre les plaisirs du bain, qu'il peut pratiquer dans le magnifique établissement de Vevey-Corseaux-Plage, ou tout simplement dans quelque pittoresque coin des grèves du lac. L'estivant peut se livrer aux joies du yachting, de l'aviron, du tennis, du tir, et, sans aller bien loin, il peut aussi goûter aux émotions bienfaisantes de l'alpinisme. Mais, par-dessus tout, ce que Vevey offre à ses hôtes, c'est le cadre merveilleux au sein duquel repose cette douce ville, ce paysage largement ouvert, cette situation unique d'une cité sertie dans un écrin de verdure, au milieu d'une nature idylliquement calme.

### **Les grandes projets routiers.**

Comme la plupart des cités du bord du lac Léman, Vevey souffre de la coupure que lui fait subir, en plein drap urbain, la grande voie de passage du Simplon. Moins qu'à Montreux, sans doute, où la topographie abrupte rejette à l'extrême limite du bord du lac cette artère internationale.

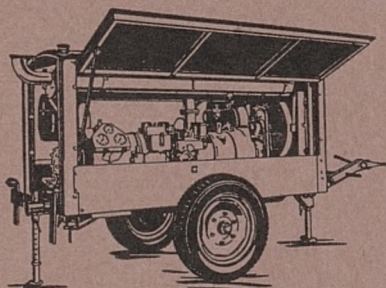
Grâce à l'étalement du delta de la Veveysse la circulation entre Lausanne et Saint-Maurice peut emprunter plus d'une voie. A l'entrée de la ville, côté ouest, le trafic se divise en deux branches: l'une que l'on pourrait appeler « touristique », qui suit l'avenue du Mont-Pèlerin, traverse la place du Marché et suit les quais jusqu'à la limite territoriale de La Tour-de-Peilz. La seconde branche, « commerciale » si l'on peut dire, amène les véhicules par l'avenue de Plan jusqu'à la place de la Gare. Là, deux possibilités s'offrent — ou plutôt s'offriront: poursuivre sa route au travers de la ville, ou emprunter les avenues de la Gare, du Clos et la rue des Chenevières, sorte de voie de détournement qu'utilise actuellement beaucoup le trafic lourd.

La traversée de ville n'est, pour l'instant, qu'un aimable euphémisme, car de sérieux « bouchons » s'opposent à une circulation normale dans le sens ouest-est, lequel reste interdit dans de nombreuses artères. Mais une fois les élargissements prévus exécutés, ce triple réseau de voies longitudinales pourra fonctionner à satisfaction dans les deux sens.



# almacoa

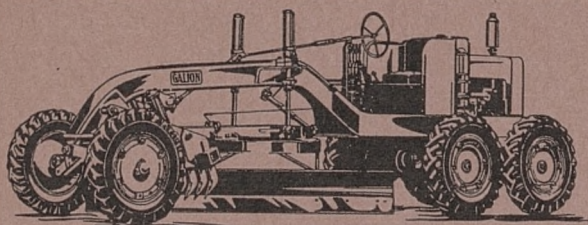
LOEWENSTRASSE 11 ZURICH 1 TÉL. (051) 25 54 38



## Junkers

Compresseurs Diesel à pistons libres d'une construction simple et rationnelle: **sans vilebrequin, sans bielles, sans roulements**, gardent leur rendement très élevé même à haute altitude.

Capacités jusqu'à 10 m<sup>3</sup>.



## Galion Niveleuses

Nombreux types d'un poids de 4 à 18 tonnes.

Direction mécanique et commandes entièrement hydrauliques.

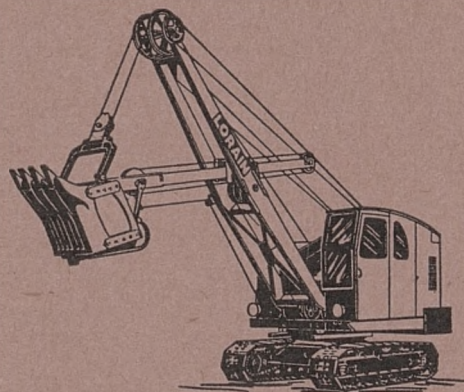
Plusieurs équipements séparés peuvent être montés: défonceuse, bulldozer, tapis de chargement, chasse-neige, etc.

## Galion

Rouleaux compresseurs à 1, 2 ou 3 cylindres avec poids de 3 à 14 tonnes.

# a

## Machines de construction modernes



## Lorain

Pelles mécaniques sur chenilles ou roues à pneus, équipées en pelle butte, rétro-excavateur, grue, dragline, benne preneuse, chargeuse, élévateur, etc.

Capacités de godet de 300 à 2500 litres.  
Capacités en grue de 6 à 45 tonnes.

# almacoa



## Carrière de Sous-Vent

*Commune de Bex*

*Tél. (025) 5 22 66*

**Graviers**

**Gravillons**

**Sables**

**Mœllons**

**Marbres**

**Pierres de taille**

*Marbres « rouge clair et rouge foncé du Rhône »*

*pour marbriers et sculpteurs*

Toutefois, la largeur de ces artères, présentes ou futures, n'a pas été conçue avec des vues d'avenir suffisamment larges. Elles ne pourront que difficilement écouler le flot des véhicules qui va chaque année s'augmentant. Pour parer à cette carence, il a fallu prévoir une route de déviation du transit, artère qui évite le passage des agglomérations de Vevey, La Tour-de-Peilz, Clarens, Montreux, où du reste l'élargissement des rues actuelles rencontre de sérieuses et nombreuses difficultés.

Le projet établi par le Département des Travaux publics, approuvé par les autorités en 1950, consiste en une route de déviation qui, partant des Gonelles, passe sur Corsier, traverse la Veveyse par un viaduc au-dessus de Gilamont, puis, cheminant à travers des régions agricoles sous Saint-Légier et Chailly, aboutit au hameau des Planches-Montreux, et vient se raccorder à Territet, à la nouvelle route construite en amont des C.F.F. pour la suppression du passage à niveau.

On pensait voir grand, il y a cinq ans, en prévoyant cette nouvelle artère. Mais les événements ont dépassé les prévisions des ingénieurs. La circulation automobile ayant atteint un niveau qu'on n'aurait jamais osé imaginer à l'époque des précédentes études, il faut aujourd'hui remettre tout le problème en question, repartir à zéro.

On ignore tout de ce que va proposer le nouveau projet. Utilisera-t-il le même tracé que le précédent, en élargissant la route, supprimant les nombreux raccordements avec les voies existantes, ou bien s'en écartera-t-il résolument? Poussera-t-on le principe de la déviation du trafic jusqu'à Lausanne et Villeneuve, au lieu de Corseaux et Territet? Autant d'inconnues d'un problème auquel les ingénieurs chargés de reprendre cette étude cherchent l'idéale solution. Rappelons ici, puisqu'il est question de route de déviation, qu'un projet avait été établi il y a une quinzaine d'années par les organes techniques des communes de Vevey et de Montreux, utilisant comme plate-forme de la nouvelle route automobile les zones mortes bordant la voie ferrée des chemins de fer fédéraux, talus en remblais ou en déblais. Ce projet avait l'avantage d'éviter tout croisement avec les chaussées existantes et de faire un sort à des terrains inutilisés. Certes, les obstacles ne manquaient pas: le passage sous la terrasse de Saint-Martin, par exemple, et le raccordement au travers des voies de la gare aux marchandises, le long de l'avenue Reller, pour retrouver le carrefour de Bergère — prévu giratoire — constituaient des obstacles majeurs, mais non infranchissables à mon avis.

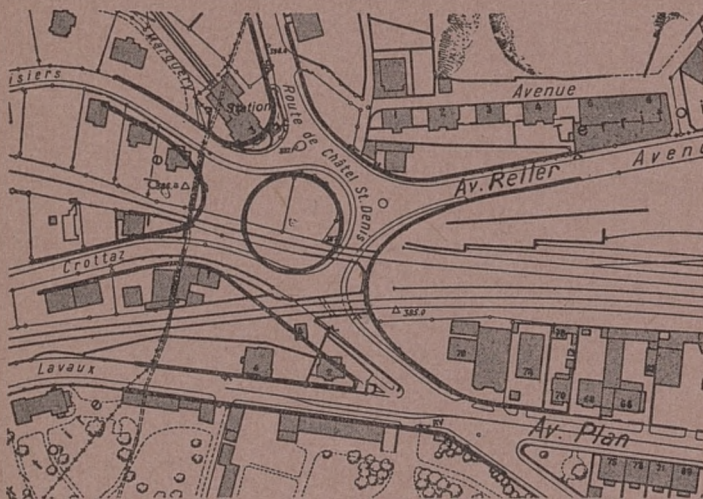
L'indifférence du Département des travaux publics à l'égard de ce projet et l'opposition des C.F.F. eurent pour résultat la mise en veilleuse de cette intéressante étude.



Si le réseau routier des grandes traversées de ville n'a pas subi, ces dernières années, de modifications importantes sur le territoire veveysan, exception faite de l'élargissement partiel de la rue d'Italie, route cantonale n° 780, le réseau des voies d'intérêt local a été, en revanche, largement développé. Toute la partie supérieure de la commune a bénéficié de la construction de nouveaux boulevards ou de dévestitures; la construction des bâtiments s'y est développée de réjouissante façon.

### Passages sous-voies et passages à niveau.

Parmi les points cruciaux de la circulation routière, les passages à niveau figuraient — et figurent encore — au premier rang. Celui de Bergère fit sentir ses inconvénients dès la construction du « Jura-Simplon », en 1860. Il trouva sa solution en 1931, par la construction de passages sous-voies, solution étriquée sur laquelle on dut revenir tout récemment, par l'élargissement de l'espace libre pour la circulation automobile.



Le carrefour giratoire de Bergère, Croquis schématisant la proposition de l'architecte Le Corbusier.

Au moment où le projet primitif fut soumis à l'enquête publique, en 1929, une proposition intéressante avait été faite par l'architecte Le Corbusier, qui possède non loin de ce carrefour une petite propriété au bord du lac. « La nouvelle proposition de passage sous-voies, écrivait-il à la Municipalité, crée des circulations suffisantes sous voies pour Châtel-Saint-Denis, avenue Reller et Corseaux. Si j'examine l'aménagement prévu de la place Bergère, je peux le considérer

# A. MORELS. A.

## Travaux publics

*Routes*  
*Terrassements*  
*Béton armé*

## Parcs et jardins

*Places de sports*  
*Tennis*  
*Golfs miniatures*

### Lausanne

Galleries du Commerce 104  
Téléphone 22 96 13



# Dentan Frères

ENTREPRENEURS

LAUSANNE

CH. DE BOSTON 11

Les travaux de maçonnerie,  
béton armé,  
façades en béton blanc brut  
de décoffrage  
du nouvel immeuble administratif

**de l'Assurance  
Mutuelle Vaudoise**

ont été exécutés par notre entreprise

comme l'embryon de la solution *globale*, pure, normale, élégante, de la route internationale Crottaz-avenue de Plan.

« Il suffirait d'amplifier la solution projetée en créant un carrefour giratoire autour d'un boyau à sens unique. Ce carrefour giratoire est l'aboutissement logique de la solution actuelle. Il fournirait un débit de voitures considérable, sans aucun régime de rencontre. Ce serait précisément le type même adopté dans les grandes villes pour canaliser dans la sécurité maximum la circulation intense. »

Jugée par trop révolutionnaire, l'idée de Le Corbusier fut écartée. Mais elle est revenue par la tangente et de récentes études ont été faites en tenant compte du principe émis par le grand architecte suisse, dont la suggestion garde, faut-il le dire, toute sa valeur aujourd'hui.

Si le passage à niveau de Bergère a trouvé depuis 25 ans une solution, ceux qui constituent le gros obstacle à la liaison des quartiers supérieurs de la commune avec ceux du centre de la ville attendent toujours leur suppression. C'est un gros obstacle à la circulation que l'existence de ces deux passages dont les barrières, baissées une centaine de fois par jour, coupent le trafic des véhicules circulant sur l'avenue du Major-Davel et sur l'avenue de Blonay.

Un nombre impressionnant de projets ont vu le jour. Plusieurs études ont été successivement adoptées, puis abandonnées. Fort heureusement, disons-le, car toutes celles qui furent revêtues du sceau de la légalité présentaient, à mon sens, des défauts majeurs.

Une ultime solution a été étudiée ces derniers temps par la Direction des travaux de la Ville et donne au problème une solution qui nous paraît heureuse. Le projet prévoit de faire passer le trafic automobile de la ville en direction des quartiers extérieurs *sous* la voie ferrée (au lieu du pont-route jusqu'alors envisagé), à la hauteur de la rue du Panorama, pour se raccorder ensuite, en *amont* des voies, à l'avenue du Major-Davel.

Avec l'élargissement des derniers « bouchons » de circulation des rues d'Italie et du Simplon, avec la construction de la route de grand transit, la suppression des passages à niveau constitue l'un des plus grands ouvrages que la ville de Vevey a inscrits à son agenda des travaux publics. Faudra-t-il attendre le retour du chômage et de son cortège de subsides pour en voir la réalisation? Nous ne l'espérons pas. Souhaitons plutôt que la haute conjoncture, avec tout ce qu'elle sous-entend d'heureux pour les finances communales, permette la prochaine mise en chantier des projets veveysans, qu'ils soient du domaine du bâtiment, du génie civil, ou de l'urbanisme pur, comme l'agrandissement ou l'amélioration des surfaces vertes; c'est là notre vœu le plus cher.



Si le touriste appartient à la grande corporation des constructeurs, il pourra profiter de son séjour à Vevey pour y visiter quelques-unes des grandes entreprises dont l'activité est centrée sur la construction.

Dans le domaine de la métallurgie, les Ateliers de constructions mécaniques de Vevey lui offriront l'impressionnant spectacle d'une industrie dont le développement a pris, durant ses 126 ans d'existence, une magnifique extension.

Une maison voisine, Gétaz, Romang, Ecoffey S. A., d'ancienne renommée elle aussi, apporte au constructeur toute la gamme des produits et des matériaux nécessaires au bâtiment, aux installations sanitaires et aux revêtements notamment.

D'autres industries méritent également une visite: « Auto-calora » qui, depuis de nombreuses années, s'est spécialisée dans la fabrication de calorifères ainsi que de brûleurs à mazout portant la marque bien connue « Vestol ».

Chez « Cipag », la spécialisation s'est portée sur la fabrication d'appareils producteurs d'eau chaude, par quelque moyen thermique que ce soit: électricité, bois, charbon, mazout ou gaz. Depuis 25 ans, des milliers de chauffe-eau ont porté au loin la renommée de cette maison.

Près de la gare s'est installée une entreprise qui s'est spécialisée dans la fabrication des clés, passe-partout, serrures, verrous, cadenas et cylindres; c'est la société « Simeca S. A. » qui, chaque mois, équipe environ 5000 appartements de serrures et clés portant son nom.

Autre spécialité est celle que construit la maison Guyot, la grande menuiserie de La Tour-de-Peilz, avec sa fenêtre basculante « Carda », que l'on voit un peu partout en Suisse romande installée par les soins de cette ancienne entreprise. A noter que, grâce aux soins de M. James Guyot père, la fenêtre « Carda » fut la première de ce genre à être fabriquée et introduite en Suisse.

Enfin, dans le domaine de la pierre noble, on peut citer la marbrerie G. et M. Rossier, à Vevey, qui sans doute doit être le plus ancien établissement de ce genre en Suisse. La famille Rossier exploite en effet la marbrerie qui fut construite en 1733 par Vincent Doret, dont quatre générations, de 1733 à 1904, se succédèrent dans ces ateliers que des œuvres de belle venue rendirent célèbres, notamment le monument funèbre érigé sur la tombe du peintre neuchâtelois Léopold Robert, à Venise. Grâce à ses installations, modernisées, cette maison est à même d'exécuter les plus importants travaux industriels.

F. M.

## Tourisme

## Industrie



