

La place de la Gare à Vevey



Etude historique

Bruno Corthésy

Novembre 2016



Bureau de recherche en histoire de l'architecture

Bruno Corthésy

Avenue Vulliemin 10, 1005 Lausanne

021/311 70 46, brunocorthesy@hotmail.com

Table des matières

Introduction	3
1. La place de la Gare avant la gare	5
2. 1861 : L'arrivée du train	11
3. 1871 : Un concours pour l'aménagement de la place	15
4. 1886 : Au carrefour de rues nouvelles	23
5. 1906 : Le percement du Simplon	27
6. 1918 : L'hôtel du Pont rasé, la place peut s'agrandir	35
7. 1950 : Une place pour les automobiles	43
8. 1970 : Les grands travaux	51
9. 1987 : Le parking du futur	59
Conclusion	66
Bibliographie	68
Liste des abréviations	69

Couverture : Place de la Gare, à Vevey, vers 1970 (photo de J. Schlemmer, Direction des travaux, Musée historique de Vevey).

Introduction

Située à l'est du centre historique de la ville de Vevey, la place de la Gare connaît des transformations constantes depuis sa création en 1861, avec l'arrivée du train, jusqu'à aujourd'hui. Il est cependant possible de distinguer des phases de plus forte intensité dans ses différentes mutations, en fonction de l'évolution du réseau ferroviaire, de l'évolution du bâti qui l'environne et de l'essor de la circulation automobile. L'étude qui suit décrit dans l'ordre chronologique les différentes étapes marquantes de son développement.

A priori, il y a lieu de tenir compte du fait qu'il s'agit d'un espace urbain récent à l'échelle historique de la Ville. Sa nature est définie par sa position hors du périmètre ancien de l'agglomération et, en particulier, au-delà des murs d'enceinte, dont la valeur géographique ne s'estompe qu'au cours de la première moitié du XIX^e siècle. Sa position est aussi déterminée par la présence d'une rivière, la Veveyse, sur son flanc ouest, qui limite son développement dans cette direction et restreint son ouverture occidentale au pont Saint-Antoine, lieu de passage très ancien. Réciproquement, la place de la Gare se trouve en entrée de Ville, sur l'axe de circulation séculaire qui longe le lac et qui traverse le bourg. Elle aurait pu en revanche profiter de larges dégagements au nord et au sud, mais l'établissement de la voie ferrée au nord en 1860 coupe toute possibilité d'extension dans cette direction et une forme d'étalement vers le sud est assez rapidement empêchée par la densification du bâti sur son front méridional. Enfin, en nord-est, la topographie se heurte rapidement aux contreforts de la colline Saint-Martin qui tient lieu aussi d'obstacle à tout développement, notamment en ce qui concerne le chemin de fer, obligé de recourir au percement d'un tunnel.



Fig. 1. Plan de la ville de Vevey et de son enceinte fortifiée, situation établie d'après plans de 1656, 1726 et 1766, Frédéric-Théodore Dubois (Service de l'urbanisme).

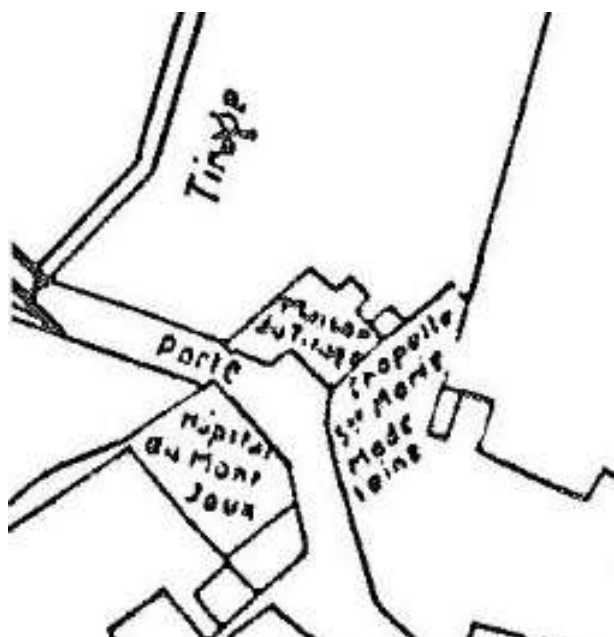


Fig. 2. Plan de la ville de Vevey et de son enceinte fortifiée, situation établie d'après plans de 1656, 1726 et 1766, Frédéric-Théodore Dubois, détail (Service de l'urbanisme). Sont indiqués : « Tirage », « Maison du tirage », « Porte », « Hôpital du Mont Joux » et « Chapelle Sainte-Marie-Madeleine ».

1. La place de la Gare avant la gare

Un plan restituant l'état de la ville sous l'Ancien Régime, et correspondant certainement aussi à la situation à la fin du Moyen Age, montre l'agglomération encore entourée d'enceintes (fig. 1). Celles-ci s'arrêtent à l'ouest à la hauteur de l'actuelle rue de Lausanne. La place du Marché se trouve alors, par exemple, hors les murs. Il en est de même pour le territoire où va s'implanter la future gare, représenté sur le plan dans l'angle nord.

Un agrandissement du plan à l'endroit de la future gare fait apparaître une petite place précédée d'une porte, premier poste avancé du système de défense (fig. 2). La place est entourée de plusieurs bâtiments formant faubourg. S'y trouvent l'hôpital du Mont Joux, la chapelle Sainte-Marie-Madeleine et la Maison du tirage. L'hôpital, qui s'assimile sous l'Ancien Régime plutôt à une sorte de relai, est placé logiquement à l'entrée de la ville. Au nord-est, deux traits indiquent le cours de la Veveysse et la mention « Tirage » renvoie à la présence d'un lieu d'entraînement pour le tir à l'arc et au mousquet.



Fig. 3. Salle de l'arc, 1860. Ce stand de tir se trouvait approximativement à l'emplacement actuel de la gare, au nord de l'axe de circulation est-ouest. Les bâtiments sont rasés en 1860 pour laisser place aux infrastructures ferroviaires (MHV).

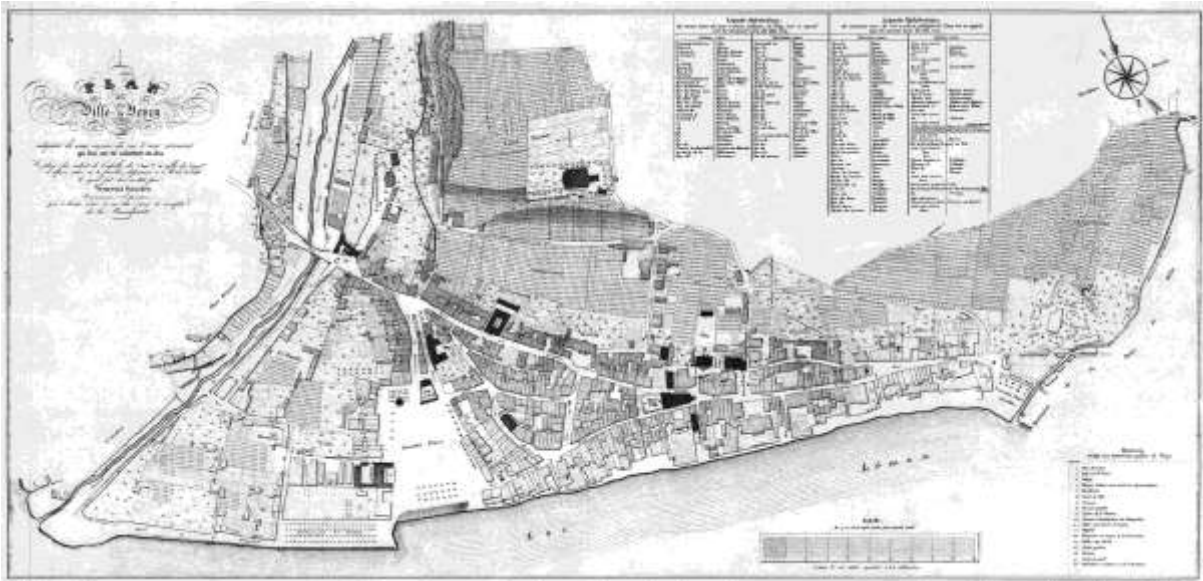


Fig. 4. Plan de la ville de Vevey, 1834, Vincent Rossier (Service de l'urbanisme).

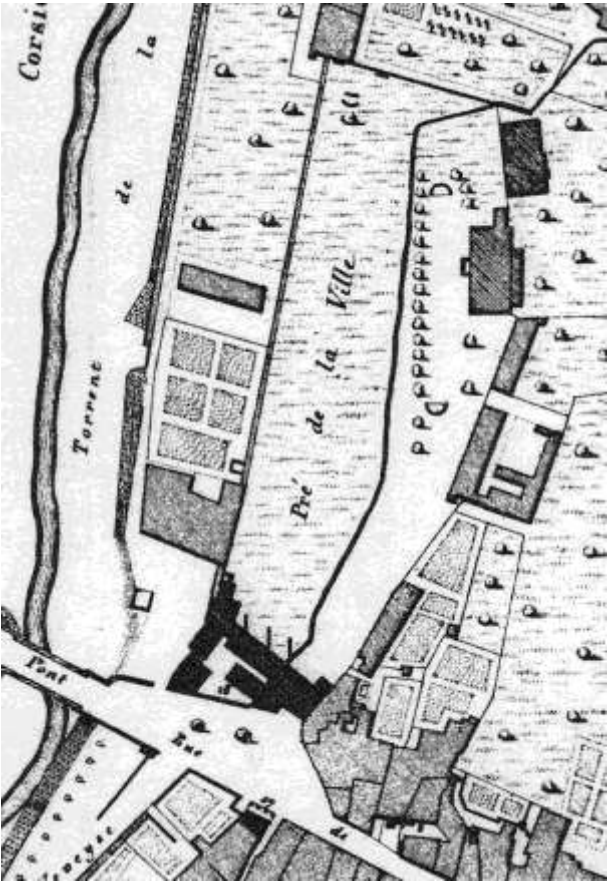


Fig. 5. Plan de la ville de Vevey, 1834, Vincent Rossier, détail (Service de l'urbanisme).

Le plan de la ville dressé en 1834 montre que les murs de fortifications ont été démolis (fig. 4). A l'emplacement de la future gare, la salle de l'arc est indiquée en noir (fig. 5). Au nord-est s'étend le « Pré de la Ville », dont la forme allongée témoigne de l'affectation en champ de tir. La place au sud a été agrandie par rectification de l'axe est-ouest. A l'ouest, le pont sur la Veveyse est clairement représenté.



Fig. 6. Plan de la ville de Vevey, 1834, Vincent Rossier, détail. Le faubourg Saint-Antoine à l'ouest du pont sur la Veveyse. La carte distingue clairement Plan dessus et Plan dessous, de part et d'autre de l'axe de circulation (Service de l'urbanisme).

Au-delà de la Veveyse s'étend le Faubourg de Saint-Antoine, quartier industriel constitué d'ateliers et de commerces (fig. 6). Le long de la Monneresse, un canal alimenté par la rivière, sont implantés plusieurs moulins. En 1738, s'installe à l'extrémité sud du quartier une tannerie, activité nécessitant beaucoup d'eau¹. Cette entreprise connaîtra au cours du XIX^e siècle un essor important, au point d'occuper toute la zone comprise entre les actuelles avenue du Général-Guisan et rue Aimé-Steinlen. Après un long déclin, elle fermera en 1969 pour être aussitôt remplacée par l'actuel centre commercial Saint-Antoine.

¹ MULLER, Fédia, *Images du Vevey d'autrefois : maisons, rues, quartiers et personnages disparus évoqués par le texte et l'image*, Vevey, 1975, p. 98.



Fig. 7. Le pont Saint-Antoine vers 1850, avec l'aspect qu'il avait entre 1805 et 1853. En amont à droite, une maison d'habitation construite en 1835, qui sera transformée en hôtel du Pont en 1847 (KOENIG, cf. Bibliographie, p. 9).



Fig. 8. A gauche, la Tannerie de Vevey, installée en 1738 sur la rive droite de la Veveyse, en aval du pont Saint-Antoine. A droite, le café de la Veveyse et, entre les deux, le Sélect cinéma. La future avenue du Général-Guisan n'est pas encore percée. Une rue part sur la droite, derrière le café Saint-Antoine (s.d., Direction des travaux/MHV).

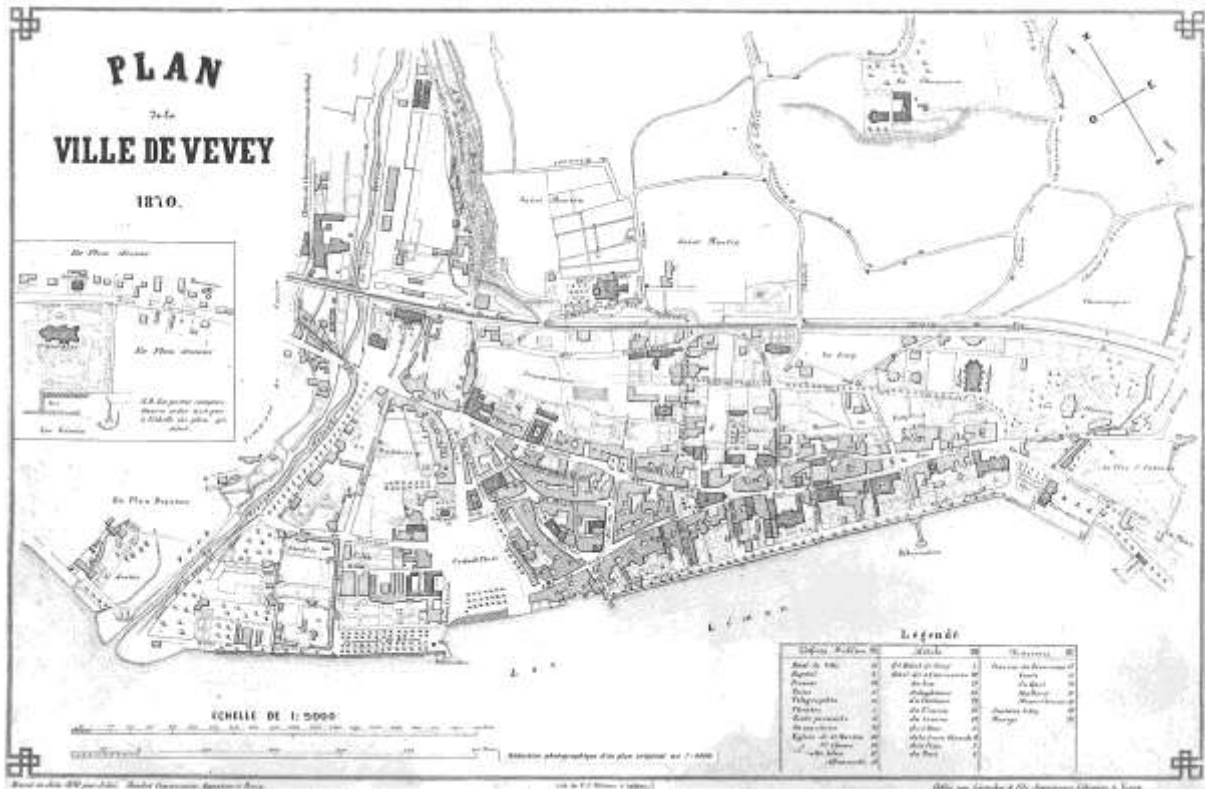


Fig. 9. Plan de la ville de Vevey, 1870 (Service de l'urbanisme).

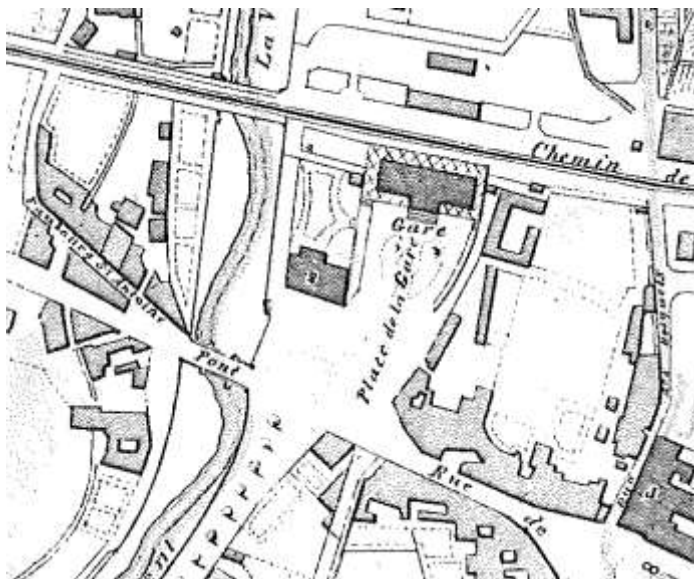


Fig. 10. Plan de la ville de Vevey, 1870, détail (Service de l'urbanisme). La ligne de chemin de fer est tracée d'est en ouest. La gare et sa place ont été aménagées. Une voie de circulation (la future avenue du Général-Guisan) a été percée en direction de l'ouest dans l'axe du pont Saint-Antoine.

2. 1861 : L'arrivée du train

L'arrivée du train à Vevey va complètement chambouler cette partie de la ville². En 1846, le Conseil d'Etat du canton de Fribourg fait une première proposition à la ville de Vevey pour qu'elle contribue financièrement à l'étude d'un projet de chemin de fer entre Châtel-Saint-Denis et Vevey³. La ligne serait par la suite prolongée jusqu'à Lausanne. Ce projet est cependant contrarié par la ville de Lausanne qui souhaite être reliée le plus directement possible à Fribourg et à Berne, sans passer par Vevey. Lausanne se trouve en outre en concurrence avec Genève, qui pour sa part souhaite être reliée à la ligne du pied du Jura sans passer par Lausanne, mais en déviant du bord du Lac déjà à Morges. Afin de favoriser sa position, Lausanne soutient qu'il faut réaliser en premier lieu l'axe Genève-Saint-Maurice, passant par Vevey⁴.

Le principe de la ligne du Valais étant acquis, les discussions se focalisent sur l'emplacement de la gare, menant à un affrontement extrêmement tendu entre le Conseil municipal, le Conseil d'Etat du canton de Vaud et la Compagnie de l'Ouest Suisse, promotrice du développement du chemin de fer. La compagnie ferroviaire souhaite implanter la gare en Plan, au-delà de la Veveyse, du côté de Corsier, parce que le terrain relativement plat s'y prête bien et qu'il offre en outre de larges possibilités d'extension. La population s'inquiète de ce projet, car elle craint que la ligne passe au nord de la colline Saint-Martin et que, de fait, l'agglomération se trouve coincée entre le lac et le chemin de fer, entravant son développement futur⁵. Le Conseil municipal se fait le porte-parole de ces craintes et signifie auprès du Conseil d'Etat son refus que la gare soit installée hors du territoire de la commune⁶. Elle exige que la gare soit implantée au centre, notamment dans l'intérêt des commerçants. Pour ce faire, elle propose que la gare soit construite sous la terrasse de Saint-Martin, au carrefour des Trois-Marronniers (actuellement à l'angle de la rue des Communaux et de la rue du Panorama, fig. 11)⁷. La compagnie de chemin de fer s'y oppose, jugeant l'endroit trop étroit⁸.

La Municipalité mandate alors une expertise auprès de l'ingénieur Isaac Christian Wolfsberger, qui propose un compromis : établir la gare aux voyageurs sous Saint-Martin et la gare aux marchandises au Pré-de-la-Ville, à l'emplacement du stand de tir⁹. Cependant, la Compagnie de l'Ouest Suisse refuse le compromis. Cette solution oblige le percement d'un tunnel sous la colline Saint-Martin. Ces travaux nécessiteraient un énorme mur de soutènement, entraînant une forte augmentation des coûts, et pourraient mettre en péril l'église placée au sommet¹⁰. Le Conseil d'Etat impose alors un autre compromis, mettant la gare aux voyageurs au Pré-de-la-Ville et la gare aux marchandises au Plan. La Municipalité intente aussitôt un procès à l'Etat de Vaud, parce qu'elle avait offert en 1856 les terrains au Plan dans le seul but d'y faire passer les voies de chemin de fer. Si la gare aux marchandises y est implantée, le don de la ville de Vevey est détourné de sa destination¹¹. La Ville finit par renoncer à ses prétentions. La ligne Lausanne-Villeneuve est ouverte en 1861, avec les gares aux voyageurs et aux marchandises situées au Pré-de-la-Ville¹². Cependant, si le train inaugural s'arrête le 10 avril 1861 dans nombre de localités, il ignore Vevey car la gare aux voyageurs n'est pas encore achevée¹³.

² INSA. *Inventaire suisse d'architecture. 1850-1920*, vol. 9, Berne : la Société d'histoire de l'art en Suisse, 2003, pp. 438-440.

³ Procès-verbaux du Conseil municipal de la ville de Vevey (ci-après CM), 12.2.1846, p. 153 (Archives communales de Vevey, ci-après AV).

⁴ CM 26.6.1850, p. 201 ; 12.1.1853, p. 318 ; 29.6.1853, p. 40 ; 26.2.1859, p. 201.

⁵ CM 3.8.1857, p. 254.

⁶ CM 8.3.1858, p. 31.

⁷ CM 30.9.1858, p. 181.

⁸ CM 3.7.1858, p. 126.

⁹ CM 2.8.1858, p. 141 ; 27.8.1858, p. 175.

¹⁰ CM 8.10.1860, p. 387.

¹¹ CM 9.10.1860, p. 393.

¹² INSA, *op. cit.*, p. 440.

¹³ MULLER, Fédia, *Images du Vevey d'autrefois : maisons, rues, quartiers et personnages disparus évoqué par le texte et l'image*, Vevey, 1975, p. 63.



Fig. 11. La terrasse Saint-Martin et, en bas du chemin de Bonne-Espérance ou rue des Deux-Temples, le carrefour des Trois-Marronniers (planté d'un marronnier) où le Conseil Municipal voulait construire la gare (vers 1850, KOENIG, cf. Bibliographie, p. 75).

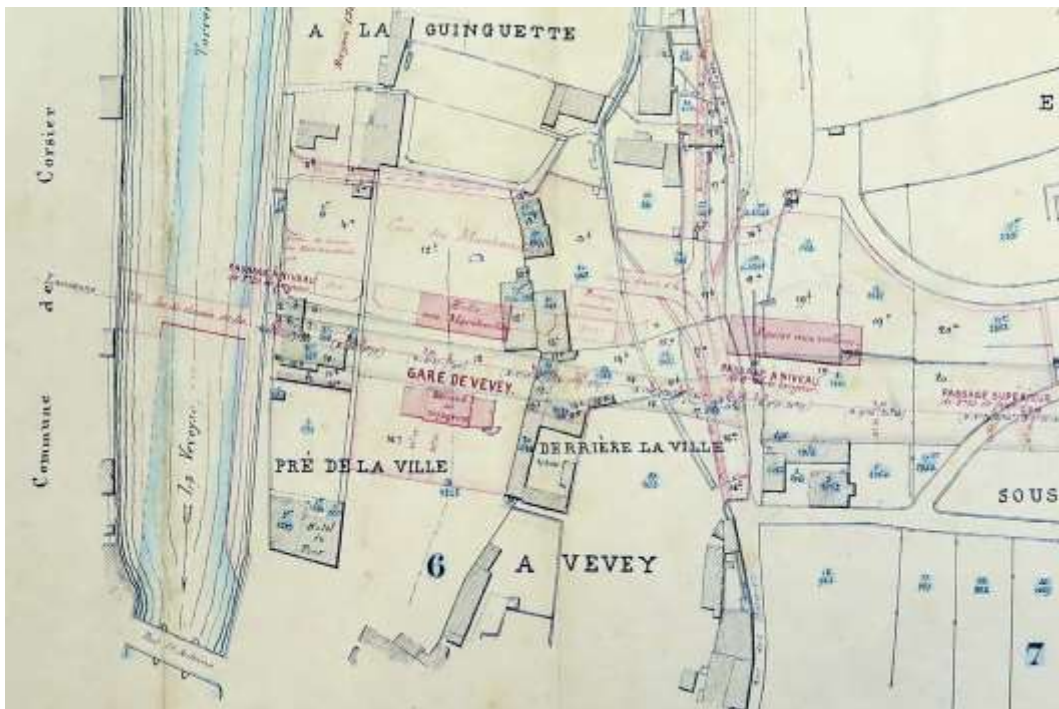


Fig. 12. Ligne de Lausanne à Villeneuve, plan parcellaire, Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, 26.11.1860, détail (AV Gb 269). En rouge, le tracé de la future voie de chemin de fer, le nouveau pont sur la Veveyse, la halle aux voyageurs, la halle aux marchandises, la remise aux voitures et la rue des Bosquets aménagée pour le passage des voitures (non réalisée).

Les plans du bâtiment de la gare aux voyageurs sont établis au début de l'année 1861 par Jean Franel, l'architecte attitré de la compagnie de chemin de fer¹⁴. La traversée des voies est un important sujet de discussion entre la Ville et la Compagnie de l'Ouest Suisse. La Municipalité demande notamment que le passage à niveau de la rue des Bosquets soit rendu carrossable. Les ingénieurs ferroviaires répondent qu'il est impossible d'élargir la rue en raison des nombreuses servitudes grevant les terrains riverains et qu'il existe en dessous des voies un dénivelé de 3 m, qui ne peut être franchi par les chars¹⁵.

Dans le même temps, en 1862, on inaugure la ligne Lausanne-Berne par Palézieux. Cette concurrence a pour effet de marginaliser aussitôt la station de Vevey. Cependant, la Municipalité doit déjà faire face aux problèmes liés à l'activité d'une gare, notamment sur le plan de la sécurité et des mœurs :

« Il sera aussi écrit à M. Chappuis, chef de gare, pour qu'il fasse éclairer l'escalier qui conduit à [la gare] en plaçant un falot près de l'entrée dans l'intérêt des voyageurs comme dans celui de la morale publique et cela d'autant plus que maintenant trois trains arrivent de nuit »¹⁶.



Fig. 13. La première gare de Vevey (1862-1867, MHV).

¹⁴ CM 22.2.1861, p. 93.

¹⁵ CM 4.9.1861, p. 72.

¹⁶ CM 4.9.1861, p. 309.



Fig. 14. Le pont construit sur le Veveyse pour permettre le passage des trains (MHV).

1871 : Un concours pour l'aménagement de la place

Une fois la gare achevée, la Municipalité s'inquiète, dès 1864, d'aménager la place devant le bâtiment, d'autant plus que de nombreux voyageurs sont attendus pour la Fête des vigneronns qui aura lieu en 1865. Elle envisage deux variantes, avec ou sans marronniers¹⁷. Une partie du Conseil communal s'oppose à la présence d'arbres, trouvant regrettable de cacher la façade de la gare. Les mêmes conseillers communaux réclament quelques « bouteroues » : « pour endiguer où doivent passer les chars et voitures, à cordon saillant et continu »¹⁸. Il est décidé de niveler la place en prévision de la grande manifestation et, pour ce faire, de supprimer les pierres de bordure, les massifs de verdure, ainsi que les arbustes qui y ont déjà été plantés. Quelques grands arbres déjà présents pourront être conservés¹⁹. Un éclairage fixe est installé²⁰. Il sera procédé à un nouvel aménagement après la fête, à l'automne 1865²¹.

Il semble que ce projet ait été réalisé, mais sans véritable vision d'ensemble. Du moins, en 1866, plainte est déposée auprès de la Municipalité contre le manque d'écoulement des eaux sur la place²². En 1868, la critique se fait plus pointue. Il est ainsi relevé par la Commission de gestion du Conseil communal :

« La place de la Gare serait susceptible d'un meilleur arrangement. Les arbres qui sont d'une belle venue devraient être tous élevés peu à peu à une hauteur uniforme [...]. Un groupe d'arbres serait bien placé dans la partie qui longe l'hôtel du Pont [...]. Un marronnier avec trottoirs et banc circulaire pourrait être planté au centre de cette place en face du café du commerce. »²³

Le Conseil municipal lui répond aussitôt :

« La Municipalité n'ayant pas la faculté de faire croître les arbres à son gré, à peine celle de les faire tailler convenablement faute d'homme entendus, il ne nous paraît pas que la divergence de croissance de ces arbres lui soit imputable, il a fallu en remplacer et dès lors la taille ne saurait être la même pour les jeunes comme pour les anciens. »

Une année plus tard, une nouvelle plainte est formulée contre l'aspect trop aride de la place. Il est demandé que deux ou trois arbres y soient plantés et qu'un abri contre les voitures y soit aménagé²⁴. La Municipalité annonce qu'elle va y placer une fontaine ou une borne-fontaine, ainsi que des arbres entourés de trottoirs. Deux bancs cintrés sont également dressés sur les zones engazonnées²⁵. Cependant, en 1870, la fontaine n'a toujours pas été installée. Une pétition munie de 55 signatures réclame l'exécution de cette promesse²⁶. Constatant un manque réel d'eau dans le quartier, la Municipalité décide de faire poser immédiatement une borne fontaine alimentée par les eaux des Avants « devant le mur de la maison Jaunin »²⁷.

Cependant, ces arrangements au coup par coup se révèlent insatisfaisants, comme le reconnaît elle-même la Municipalité :

¹⁷ CM 8.7.1864, p. 397.

¹⁸ CM 25.11.1864, p. 71.

¹⁹ CM 26.12.1864, p. 112 ; 30.6.1865, p. 332.

²⁰ CM 16.12.1864, p. 99.

²¹ CM 22.9.1865, p. 431.

²² CM 28.11.1866, p. 393.

²³ CM 29.5.1868, p. 29.

²⁴ CM 7.6.1869, p. 395.

²⁵ CM 28.6.1869, p. 422.

²⁶ CM 17.6.1870, p. 254.

²⁷ CM 27.6.1870, p. 275.

« Nous n'avons pas l'esprit arrêté sur ce que l'on peut désirer pour rendre l'aspect de cette place moins disgracieux. La difficulté est grande de faire quelque chose de bien, aussi serions-nous heureux de voir les nombreux architectes et entrepreneurs que nous avons l'avantage d'avoir dans le Conseil, nous préparer quelques jolis plans qui nous faciliteraient la détermination à prendre pour l'arrangement définitif de cette place que nous serions charmés de voir enfin aboutir ». ²⁸

Les Conseillers communaux ne durent pas faire preuve de beaucoup d'imagination, car la Municipalité se résout une année plus tard à lancer un concours sur le même objet. En sort vainqueur l'architecte Benjamin Recordon, suivi d'Ernest Burnat & Pierre Nicati, puis de Samuel Késer et Marc Fränkel²⁹. Les Archives communales de Vevey conservent un plan non daté et non signé représentant un plan d'aménagement de la place de la Gare (fig. 15). Au vu des photographies réalisées de la place de la Gare à la fin du XIX^e siècle, il s'agit certainement de l'aménagement proposé par Benjamin Recordon et mis en application (fig. 16). Le plan définit une vaste plate-bande en forme d'ellipse, voire de cœur, divisée en deux parties égales par une allée s'étendant dans l'axe de la gare. Au centre, l'allée s'élargit en une petite place circulaire. Sur les côtés, les plates-bandes, aux périmètres souples, sont plantées d'une grande variété de végétaux, disposés dans un ordre relativement lâche mais formant néanmoins plusieurs groupes. Les différentes essences à utiliser sont notées très précisément par des chiffres. Il en existe au moins 9 différentes, au nombre variant entre 7 et 21 pour chaque espèce et représentant au total une somme de 190 plantes.

²⁸ CM 23.6.1871, cité in *INSA, op. cit.*, p. 486.

²⁹ CM 20.2.1872, p. 279.



Fig. 15. Place de la gare (s.n., s.d., AV). Il s'agit selon toute vraisemblance du projet proposé par Benjamin Recordon pour le concours de 1871. A gauche, n° 1 : 8 fusains, n° 2 : 6 lauriers tins, n° 3 : 7 buis, n° 4 : 7 thuyas, n° 5 : 18 lauriers-cerises, n° 6 : 8 ifs et sapins, n° 7 : 13 thuyas, n° 8 : 13 lauriers du Portugal, n° 9 : 10 fusains variés. A droite, n° 1 : 16 fusains variés, n° 2 : 18 ifs et sapins, n° 3 : 19 lauriers-cerises, n° 4 : 21 thuyas, n° 5 : 12 buis variés, n° 6 : 14 lauriers tins.



Fig. 16. La place de la Gare en 1901 (MHV). On reconnaît au centre de la place le dessin des parterres tracé par Benjamin Recordon en 1871. Cependant, la végétation ne correspond plus aux plantations prévues. Il s'agit de huit ormeaux installés vers 1887. On y distingue aussi quelques bancs et une légère surélévation du sol, percée de jours permettant l'écoulement des eaux. Sur le reste de la place, plusieurs axes sont tracés avec des pavés. S'y trouvent aussi dressés des lampadaires. Depuis la construction de la gare, le niveau de la place a été abaissé, expliquant les quelques marches nécessaires pour atteindre l'entrée du bâtiment.



Fig. 17. La place de la Gare vers 1895 (MHV). En raison de la différence de niveaux, une rampe est également nécessaire pour accéder à la gare, précédant les escaliers. A gauche, deux des ormeaux plantés au milieu de la place. A leur côté, deux éléments cylindriques qui ressemblent à des puits. Au fond, l'ancien buffet construit vers 1895 et démoli en 1923.

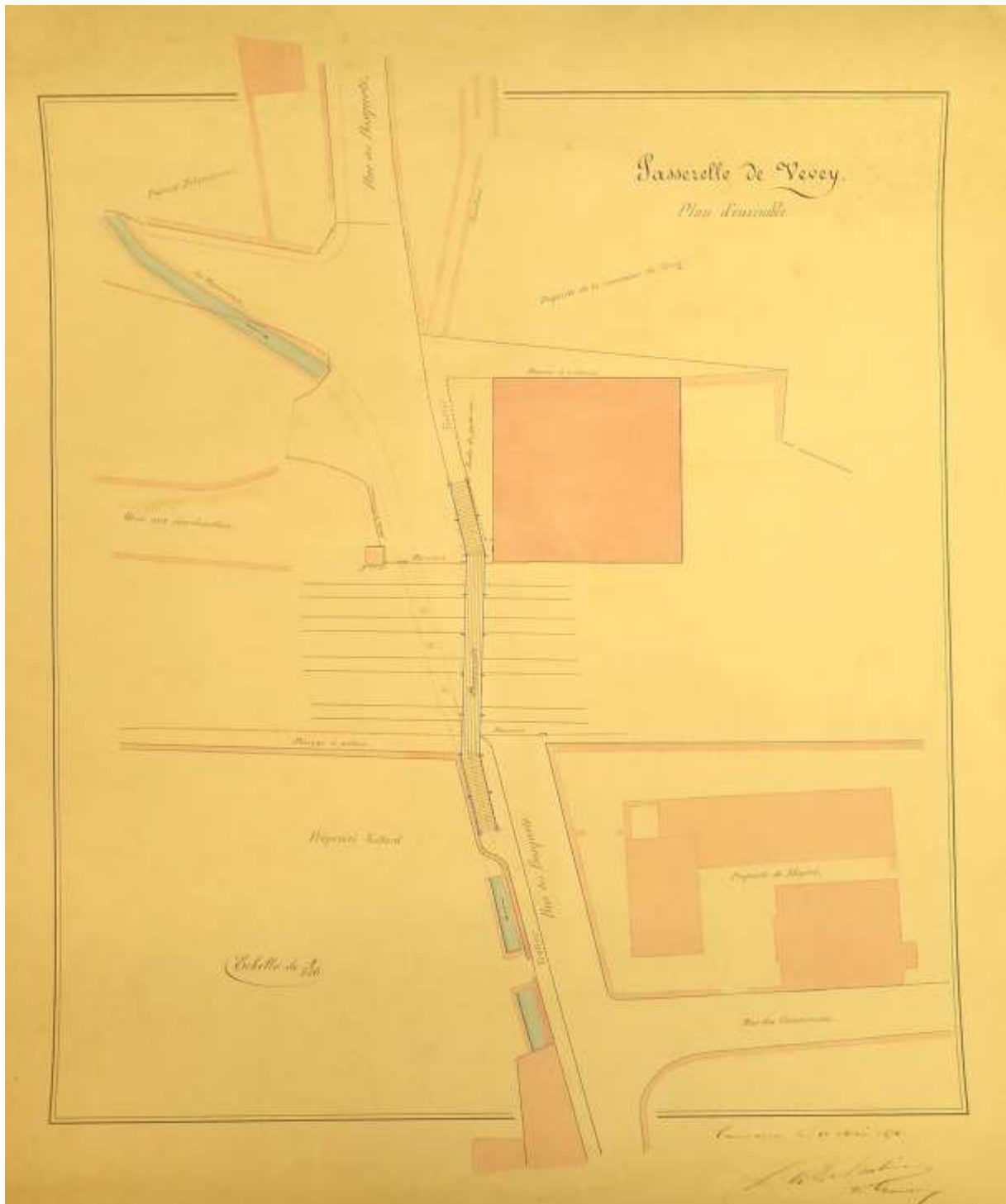


Fig. 18. Passerelle de Vevey, 17.5.1876 (AV Gb 235). En 1876, la Compagnie de chemin de fer décide la réalisation d'une passerelle piétonne enjambant les voies dans le prolongement de la rue des Bosquets, à l'est de la gare. Le grand bâtiment de plan carré est un équipement relié aux rails et affecté au trafic ferroviaire. La rue des Communiaux s'arrête alors encore à la hauteur de la rue des Bosquets/rue de la Clergère.



Fig. 19. La gare avant la construction de la passerelle de la rue des Bosquets en 1876 (MHV). Au fond, le pont carrossable de la rue de l'Espérance.



Fig. 20. La passerelle piétonne construite après 1876 dans le prolongement de la rue des Bosquets (MHV). A gauche, le vaste bâtiment de plan carré, indiqué sur le plan de 1876 et démolé en 1904.



Fig. 21. La gare après 1876 (MHV). A droite, le dépôt situé juste à côté de la passerelle. Le déplacement des wagons se fait latéralement.



Fig. 22. Plan de la ville de Vevey, 1889, E. Glappey et E. Busset géomètres (Service de l'urbanisme).

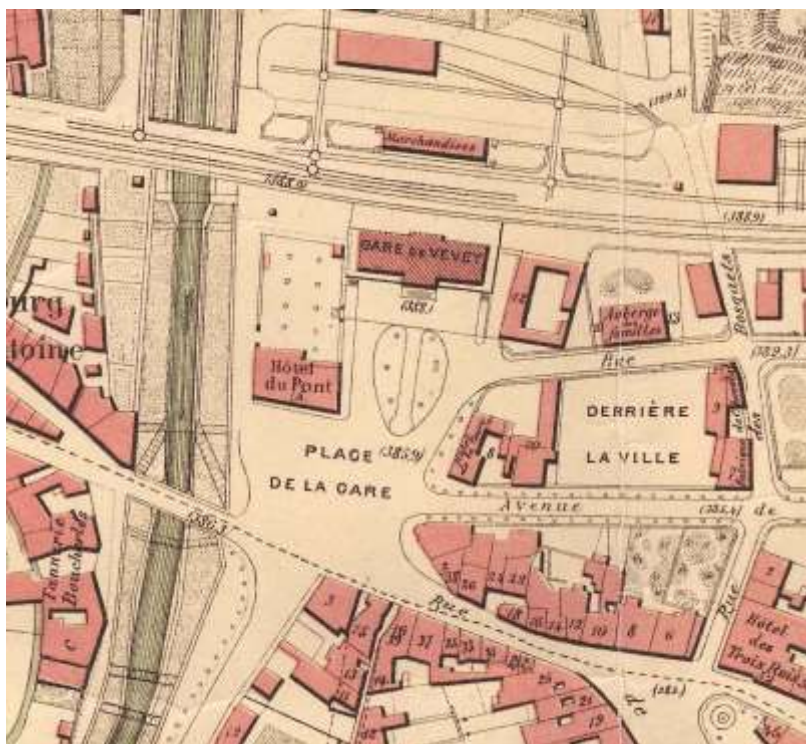


Fig. 23. Plan de la ville de Vevey, 1889, E. Glappey et E. Busset géomètres, détail (Service de l'urbanisme).

1887 : Au carrefour de rues nouvelles

Dès le début des années 1870 en tout cas, les autorités communales étudient la possibilité d'améliorer les accès à la gare. En 1879, une voie y conduisant depuis l'ouest est pavée sur 36 m³⁰. En 1880, la construction de l'hôtel de la Gare donne un nouvel essor au côté est de la place. En 1881, la Ville rachète les immeubles au sud de l'usine Cailler, rue de la Clergère, en prévision du percement de l'avenue de la Gare (fig. 23, 24, 26 et 27). Dans le même temps, elle projette de prolonger la rue des Communaux de la rue de la Clergère (ou rue des Bosquets) jusqu'à la place de la Gare. Malgré les nombreuses difficultés posées par les propriétaires situés sur les nouveaux tracés, le chantier de ces nouvelles artères peut être lancé en 1886 pour s'achever l'année suivante.

Parallèlement, la Ville procède à un réaménagement de la place de la Gare. Elle y effectue un nouveau nivellement, y construit des trottoirs pavés et cimentés et y plante de nouveaux arbres³¹. Cette vaste opération semble avoir un effet positif sur l'activité de la place puisqu'en 1887 est construit le café du 10 août (Maillard architecte, avenue de la Gare 25), en 1890 est créé l'hôtel de Famille (Maillard architecte, rue des Communaux 20), par un groupe de notables veveysans souhaitant améliorer l'offre hôtelière en ville, et en 1892 est reconstruit l'Hôtel de la Gare (Henri Schobinger architecte).



Fig. 24. Projet de percement de l'avenue de la Gare débouchant sur la place de la Gare, 7.1.1887 (AV Gb).

³⁰ CM 26.9.1879, p. 62.

³¹ CM 24.10.1887, p. 306 ; « Vers de nouvelles transformations de la place de la Gare », *Feuille d'Avis de Vevey*, 29.9.1953.



Fig. 25. Le front est de la place de la Gare avant le percement de l'avenue de la Gare et de la rue des Communaux en 1889 (MHV). A gauche l'hôtel de la Gare avant sa surélévation de 1890.



Fig. 26. Le front est de la place de la Gare après le percement de la rue des Communaux et de l'avenue de la Gare en 1889 (MHV). Au centre, l'hôtel de la Gare surélevé en 1890, à gauche l'hôtel de Famille construit en 1890, tout à gauche l'hôtel de la Poste et tout à droite le café du 10 août.



Fig. 27. La nouvelle avenue de la Gare percée à travers d'anciennes parcelles, en 1889 (MHV). Le marché a dû être déplacé de la Grand Place en raison de la Fête des vigneron qui y a lieu cette année-là. Au fond, la place de la Gare. A droite, l'usine Cailler rue de la Clergère.



Fig. 28. La place de la Gare en 1909, dans la forme que les travaux de 1889 lui ont donnée, avec notamment la plantation de huit ormeaux (MHV). A droite, l'arrivée de la nouvelle rue des Communaux.



Fig. 29. Le café du 10 août entre l'avenue de la Gare et la rue de Lausanne, construit en 1887 (MHV).

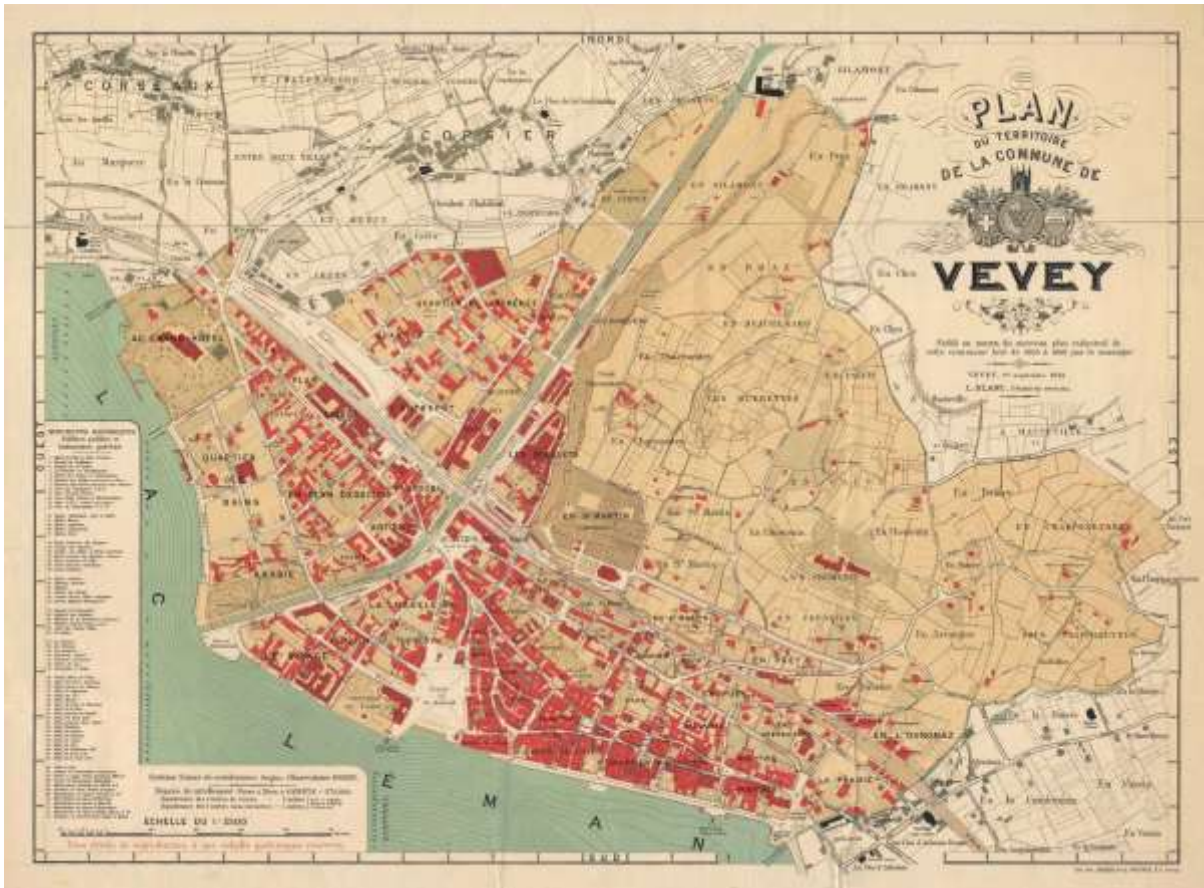


Fig. 30. Plan du territoire de la commune de Vevey, L. Blanc géomètre officiel, 1913 (Service de l'urbanisme).



Fig. 31. Plan du territoire de la commune de Vevey, L. Blanc géomètre officiel, 1913, détails (Service de l'urbanisme). Les importantes transformations apportées aux infrastructures ferroviaires après l'ouverture de la ligne du Simplon en 1906. Tout le trafic de marchandises est notamment déplacé vers l'ouest, du côté de « En Bergère ».

5. 1906 : Le percement du Simplon

En ouvrant la voie sur l'Italie et à l'international sur tout le sud-est de l'Europe, le percement du tunnel du Simplon en 1906 bouleverse le réseau ferroviaire de la Suisse occidentale. Partout, les gares se réorganisent et opèrent un saut quantitatif considérable sur le plan des infrastructures. La Compagnie du Jura-Simplon, devenue les Chemins de fer fédéraux, déplace tout le trafic de marchandises en Plan, entre la Veveyse et en Bergère, comme elle l'avait initialement prévu au moment de la fondation de la station, sur les terrains cédés par la Ville³². La délocalisation des bâtiments attribués à cette activité libère l'espace pour deux voies et deux quais supplémentaires dans la gare aux voyageurs (fig. 32)³³. La passerelle métallique au-dessus des rails est supprimée et remplacée par un passage sous voies dans le prolongement de la rue des Bosquets³⁴. En outre, la gare aux voyageurs est agrandie en la dédoublant vers l'est. La construction est menée par l'architecte des CFF Charles Coigny entre 1907 et 1909 (fig. 33-35).

Parallèlement au développement des Chemins de fer fédéraux, la gare de Vevey devient le point de départ de tout un réseau de lignes de train privées : Vevey-Blonay-Chamby, mise en service en 1902, Vevey-Saint-Légier-Chatel-Saint-Denis (1904) et Vevey-Puidoux-Chexbres (1904). Depuis 1888, il était question de créer aussi une ligne Vevey-Thoune, mais finalement cet axe partira de Montreux en 1905. Dans le même temps, la ville de Vevey développe son réseau de tramway, à partir de 1903.

Le système de circulation routière est également amélioré avec l'élargissement en 1904 du pont Saint-Antoine, en recourant au béton armé système de Vallière, la création de l'avenue Gilamont, en 1904 également, et le percement de l'avenue Paul-Cérésolle en 1910³⁵. La réalisation de ce dernier axe donne lieu à la construction, en tête d'îlot, d'un important immeuble locatif rue de la Madeleine 39 par l'architecte Charles Coigny, modifiant totalement, en le magnifiant, le front sud de la place de la Gare (fig. 38). L'hôtel de la Gare, situé sur le côté est de la place, est modifié en 1911, avec l'ajout au nord d'une véranda par les architectes Henri Schobinger et Maurice Schnell (fig. 39).

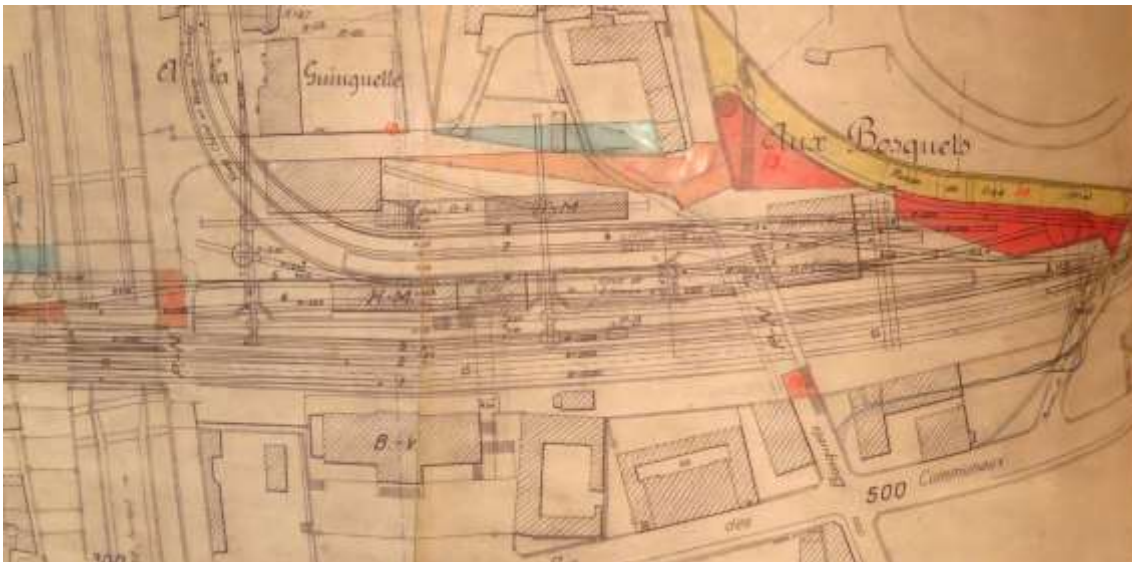


Fig. 32. Gare de Vevey. Plan spécial des terrains communaux, 28.6.1901, détail (AV 91.01.II). Démultiplication des voies en gare de Vevey et démolition de toute une série de bâtiments dédiés jusqu'alors au trafic des marchandises au nord de la voie.

³² INSA, *op. cit.*, p. 452.

³³ LOVISA, Maurice, *Gare de Vevey – compilation des infos disponibles*, 18.11.2015 (non publié).

³⁴ CM 11.9.1903, p. 455 ; 8.12.1905, p. 39.

³⁵ Lettre des ingénieurs de Vallière, Simon et Compagnie au Conseil municipal, 18.7.1904, AV 42.24 ; MULLER, *op. cit.*, p. 18.

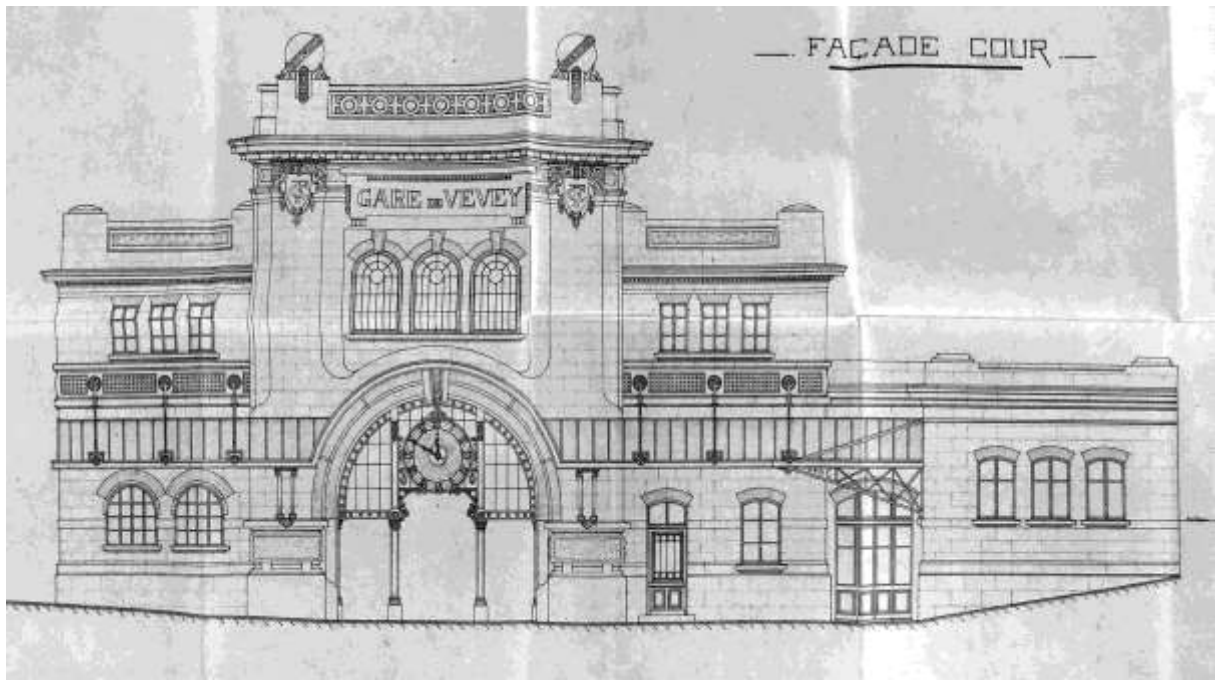


Fig. 33. Gare de Vevey, agrandissement, façade sur cour, Charles Coigny architecte, 1.7.1907 (Service de l'urbanisme).

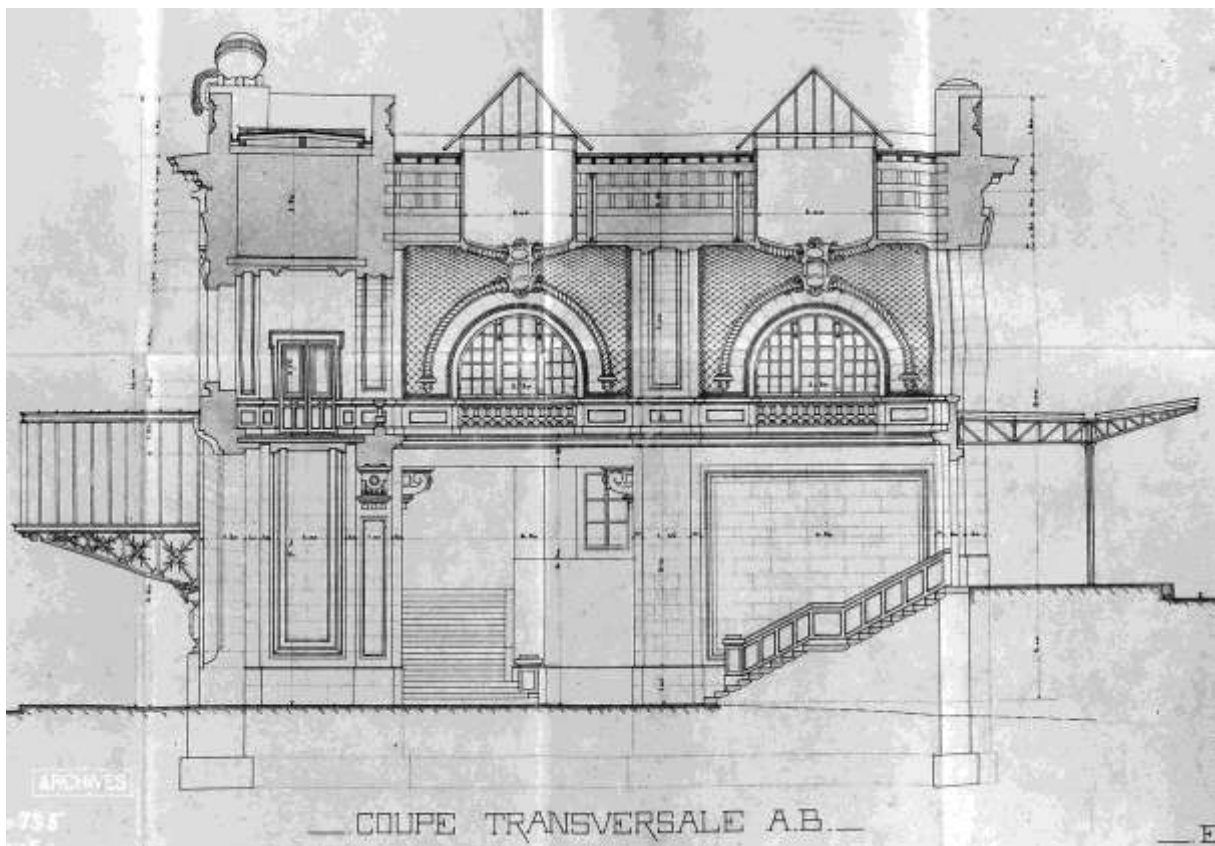


Fig. 34. Gare de Vevey, agrandissement, coupe transversale, Charles Coigny architecte, 1.7.1907 (Service de l'urbanisme).



Fig. 35. Entre l'ancienne gare et l'hôtel de Famille, la nouvelle gare construite en 1909 (MHV).



Fig. 36. Le front sud de la place de la Gare entre 1887 et 1910 avant la construction d'un grand immeuble d'habitation et de commerce (MHV). Au centre, l'édifice à colonnes est l'ancien corps de garde ; à gauche le départ de la ruelle des Bains remplacée aujourd'hui par l'avenue Paul-Cérésolle, encore plus à gauche le début de la rue de Lausanne.



Fig. 37. L'angle de la rue de Lausanne et du quai de la Veveyse avant 1910 (MHV).



Fig. 38. L'imposant immeuble d'habitation et de commerce construit à l'emplacement de l'ancien corps de garde, rue de la Madeleine 39, en 1910, par Charles Coigny, également architecte de la nouvelle gare (MHV).



Fig. 39. Le front sud de la place de la gare après des travaux de 1910 et avant la transformation de l'hôtel de la Gare en 1911 (MHV). Il présente alors un aspect monumental et relativement cohérent, dans une forme post-haussmannienne. Sur l'image, des tramways mis en service à partir de 1903.

Conséquence logique de la construction de la nouvelle gare, la place est réaménagée entre 1907 et 1909 (fig. 40)³⁶. Elle a encore une fois aplanie dans sa partie nord. L'accès aux trains se faisant dès lors par le nouveau bâtiment, les escaliers menant à l'ancienne gare n'ont plus lieu d'être. Ils sont supprimés, découvrant le socle du bâtiment de 1861, où sont aménagés sept locaux commerciaux.

Le revêtement de la place est également renouvelé. La chaussée est recouverte d'un « hérisson en cailloutis » (pierres dressées sur la plus grande hauteur) de 0.20 m d'épaisseur, puis d'une surface de gravier 0.10 m, gravier cassé « à l'anneau » pour obtenir un diamètre de 0.04 m, et enfin d'une surface de sable³⁷. « Le tout est cylindré » : sans doute entouré d'une bordure pour en maintenir la cohésion. Les huit ormeaux plantés au milieu de la place sont supprimés pour être remplacés par un grand candélabre. Des tilleuls argentés sont disposés autour de l'espace central³⁸. Un kiosque abri est dressé au sud de la place (fig. 42-43).



Fig. 40. La place de la Gare après 1911 (MHV). A droite, l'hôtel de la Gare a été transformé par l'architecte Charles Coigny en 1926 en le dotant notamment d'une rotonde à l'angle. Devant l'hôtel et devant la gare, les tilleuls plantés en 1910.



Fig. 41. La place de la Gare en 1932 (MHV). A gauche les peupliers plantés en 1926.

³⁶ INSA, p. 486.

³⁷ Convention entre la Commune de Vevey et les CFF pour l'abaissement de la place de la Gare, 14.4.1909 (AV 42.24).

³⁸ CM 29.4.10, p. 277.

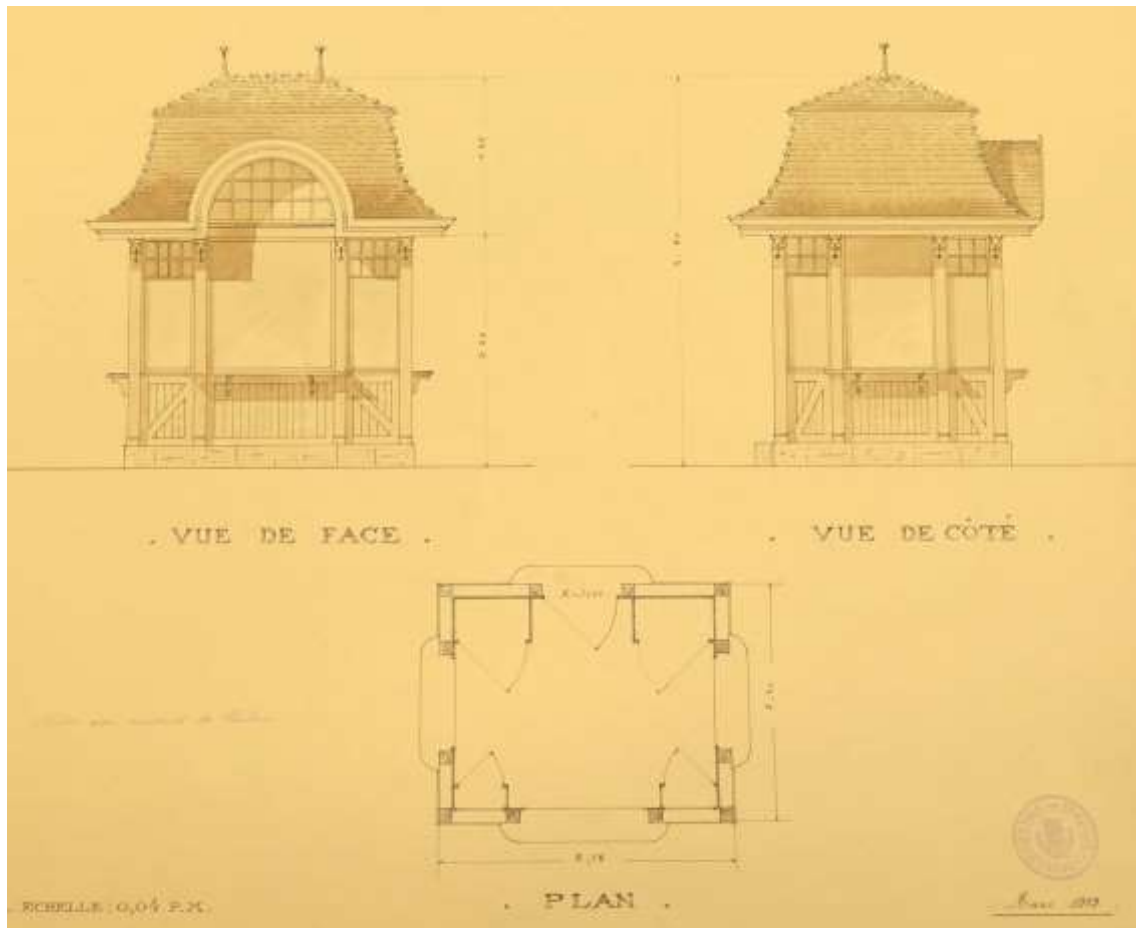


Fig. 42. Projet de kiosque, mars 1909 (AV Gb 237).



Fig. 43. Le kiosque abri pour la clientèle du tram, implanté au sud de la place de la Gare (MHV).

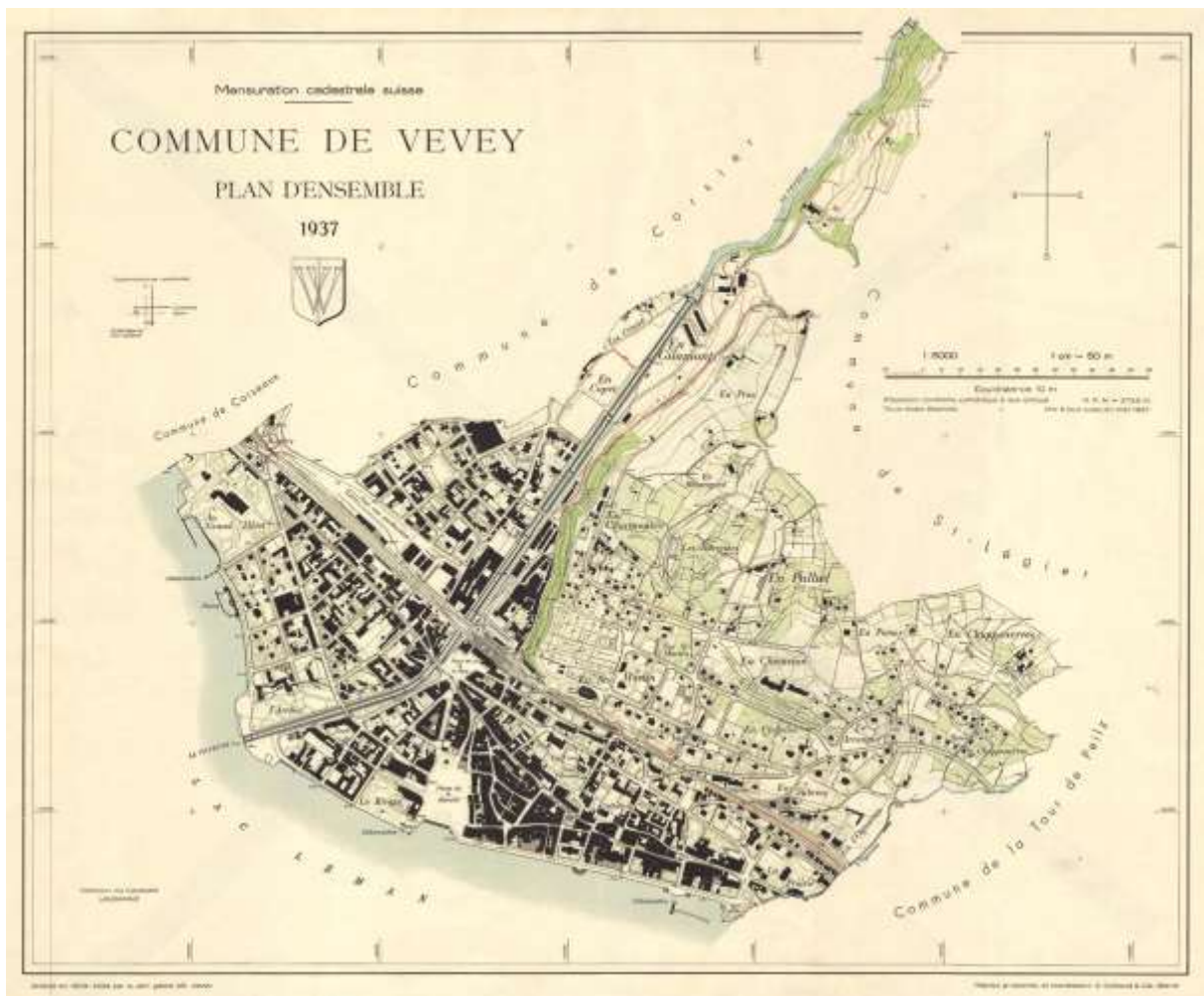


Fig.44. Plan de la commune de Vevey, A. Jan géomètre officiel, 1937 (Service de l'urbanisme).



Fig. 45. Plan de la commune de Vevey, A. Jan géomètre officiel, 1937, détail (Service de l'urbanisme).

6. 1918 : L'hôtel du Pont rasé, la place peut s'agrandir

L'histoire de la place de la Gare est marquée dans l'entre-deux-guerres par la disparition de l'hôtel du Pont, lui conférant un important dégagement sur son front ouest (fig. 46-48). En faillite en raison de la baisse de fréquentation pendant la guerre, l'hôtel est racheté par la Ville en 1918 grâce à une souscription de 17 entreprises locales favorables à une amélioration des accès à la gare³⁹. La démolition de l'hôtel, ainsi que celle du buffet qui se trouve sur sa partie arrière, a lieu en 1923 et l'espace gagné permet la construction d'une nouvelle poste, par les architectes Adolphe Burnat et Charles Coigny, en retrait par rapport aux anciens bâtiments (fig. 49).

Cet important changement dans la volumétrie de la place entraîne logiquement de nouveaux aménagements, réalisés à l'aide de subvention de l'Etat⁴⁰. Un escalier est construit pour relier l'avenue de Gilamont à la place de la Gare devant la nouvelle poste⁴¹. Le niveau de la place est abaissé à l'emplacement de l'ancien hôtel du Pont, en recourant à des ouvriers au chômage. Une partie de la place est revêtue de goudron ou d'asphalte, ce qui à l'époque se révèle onéreux. Les candélabres sont déplacés et remplacés par deux nouveaux réverbères avec un système d'éclairage doté de lampes à arc, installés par la Société romande d'électricité⁴².

En outre, un concours est lancé pour la conception d'une fontaine au milieu de la place⁴³. Le jury est composé Eugène Couvreur, syndic ; A. Ansermet, conseiller municipal ; Eugène Bron, architecte de l'Etat ; Carl Angst, sculpteur à Genève ; Jacques Favarger, architecte du plan d'extension de la ville de Lausanne, qui établit aussi le programme du concours⁴⁴. Le 1^{er} prix est attribué à J.-S. Buffat et Milo Martin, sculpteur vaudois bien connu ; le 2^e prix à André Berguer et Gaston Gorjat, architectes à Lausanne, Uberti, sculpteur également connu à Lausanne ; le 3^e prix : Robert Baehler, architecte à Lausanne ; et le 4^e prix à René Martin, artiste peintre à Perroy, et André frères, architectes à Morges (fig. 50-53). Bien que les organisateurs semblent satisfaits du résultat, la fontaine ne fut jamais réalisée.

Néanmoins, la place bénéficie de plusieurs opérations d'embellissement. Des peupliers sont plantés en 1926 sur son côté ouest, dans le prolongement du bâtiment postal⁴⁵. En 1930, un « refuge », plate-bande circulaire ornée d'une décoration florale, est installé autour du candélabre central⁴⁶. Les pavés sur la place sont remplacés par des pavés plus petits⁴⁷. Des clous carrés sont plantés pour canaliser la circulation et délimiter les zones de stationnement. Des allées cloutées sont aussi disposées pour signaler les passages piétons à la rue de Lausanne, à l'avenue Paul-Cérésole et à la rue de la Madeleine⁴⁸.

En 1939 a lieu une nouvelle vague d'aménagement avec notamment la mise en fonction de jets d'eau s'élevant au-dessus d'un bassin circulaire⁴⁹. Ce dispositif consiste en 77 buses munies d'une

³⁹ Les souscripteurs comprennent notamment : Nestlé, Hôtel de Famille, Hôtel de la Gare, La Tannerie de Vevey, Café du 10 août, Caisse d'épargne du district, Ateliers de construction mécaniques (AV 42.24, souscription pour le rachat de l'hôtel du Pont, 18.12.1918).

⁴⁰ CM 9.10.1924, p. 191.

⁴¹ CM 25.5.1917, p. 444 ; 13.7.1917, p. 477 ; Préavis du Conseil municipal pour l'agrandissement et le nivellement de la place de la Gare, 13.9.1923.

⁴² CM 5.6.1930, p. 138.

⁴³ « Concours d'architecture et de sculpture pour une fontaine décorative sur la place de la Gare, à Vevey », *Bulletin technique de la Suisse romande*, 1925, nos 11 et 12 (tiré à part : Imprimerie de la Concorde, Lausanne).

⁴⁴ *Feuille d'avis de Vevey*, 11.8.1924 ; CM 21.8.1924, p. 153.

⁴⁵ CM 18.11.26, p. 193.

⁴⁶ CM 4.9.30, p. 220.

⁴⁷ CM 24.12.1931, p. 242

⁴⁸ CM 21.7.1932, p. 479.

⁴⁹ Lettre du Service des eaux Vevey-Montreux au Conseil municipal, 12.5.1939 (AV 42.24) ; CM 17.5.1939, p. 75.

ouverture de 12 mm et disposées sur 2 couronnes. L'eau du bassin est partiellement réutilisée et se trouve mélangée avec l'air pour créer un effet de masse supplémentaire (fig. 54). Dans le même temps, un règlement de circulation giratoire est adopté pour la place⁵⁰. L'architecte-paysagiste Charles Lardet propose de remplacer tous les arbres par des marronniers à fleurs rouges pour atteindre une certaine cohérence d'ensemble⁵¹. Le pont Saint-Antoine bénéficie de travaux d'élargissement, en partie grâce à l'aide d'ouvriers au chômage⁵².



Fig. 46. L'hôtel du Pont et Terminus avant sa démolition en 1923 (MHV). A l'arrière l'ancien buffet de la gare, démoli en même temps.



Fig. 47. L'hôtel du Pont en 1923 (MHV). A l'arrière, la poste en construction.

⁵⁰ CM 19.4.1939, p. 38.

⁵¹ CM 23.2.1939, p. 481.

⁵² CM 13.4.1939, p. 33.



Fig. 48. L'emplacement de l'hôtel du Pont en 1923 après sa démolition (MHV).



Fig. 49. La nouvelle poste construite en 1924 par les architectes Adolphe Burnat et Charles Coigny (MHV).

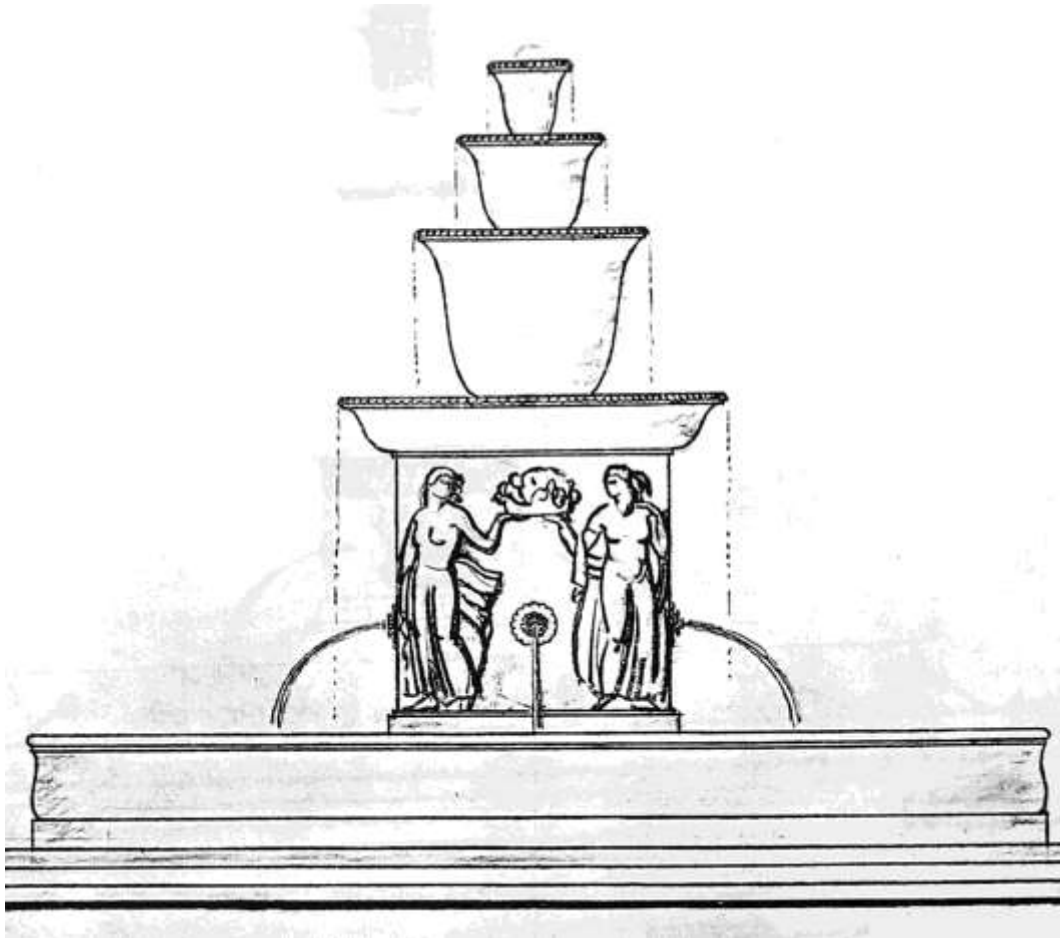


Fig. 50. Concours pour une fontaine décorative sur la place de la Gare, 1925, J. S. Buffat et Milo Martin, 1^{er} prix (*Bulletin technique de la Suisse romande*, cf. Bibliographie).

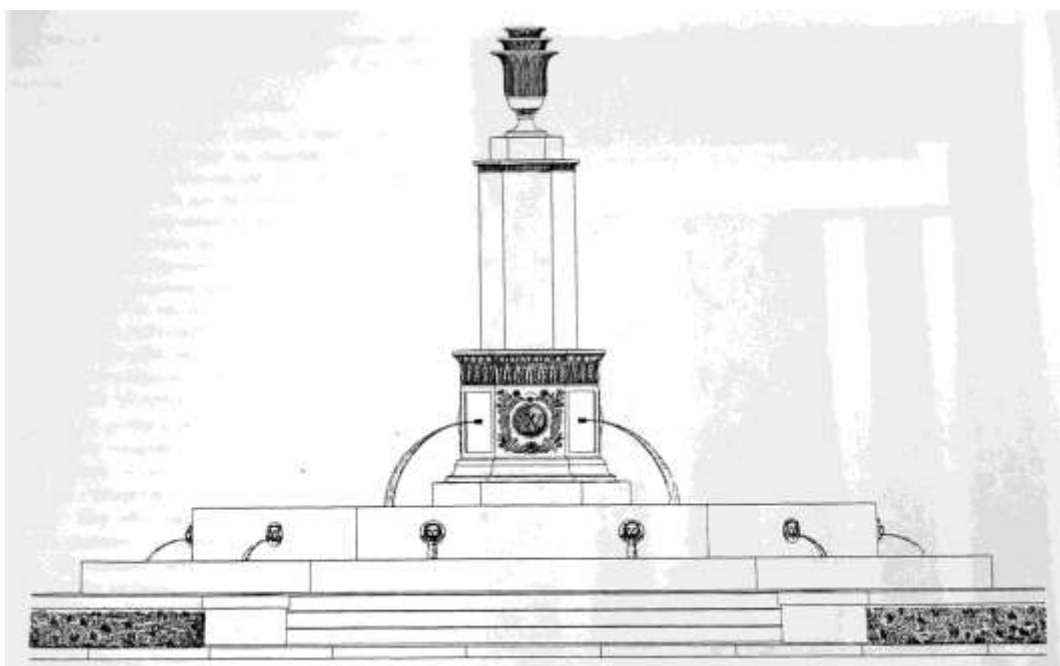


Fig. 51. Concours pour une fontaine décorative sur la place de la Gare, 1925, André Berguer, Gaston Gorjat et Uberti, 2^e prix (*Bulletin technique de la Suisse romande*, cf. Bibliographie).

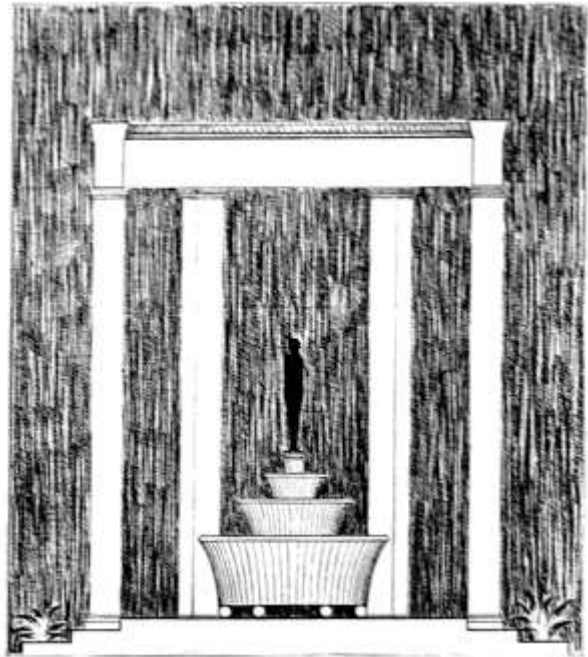


Fig. 52. Concours pour une fontaine décorative sur la place de la Gare, 1925, Robert Baehler, 3^e prix (*Bulletin technique de la Suisse romande*, cf. Bibliographie).

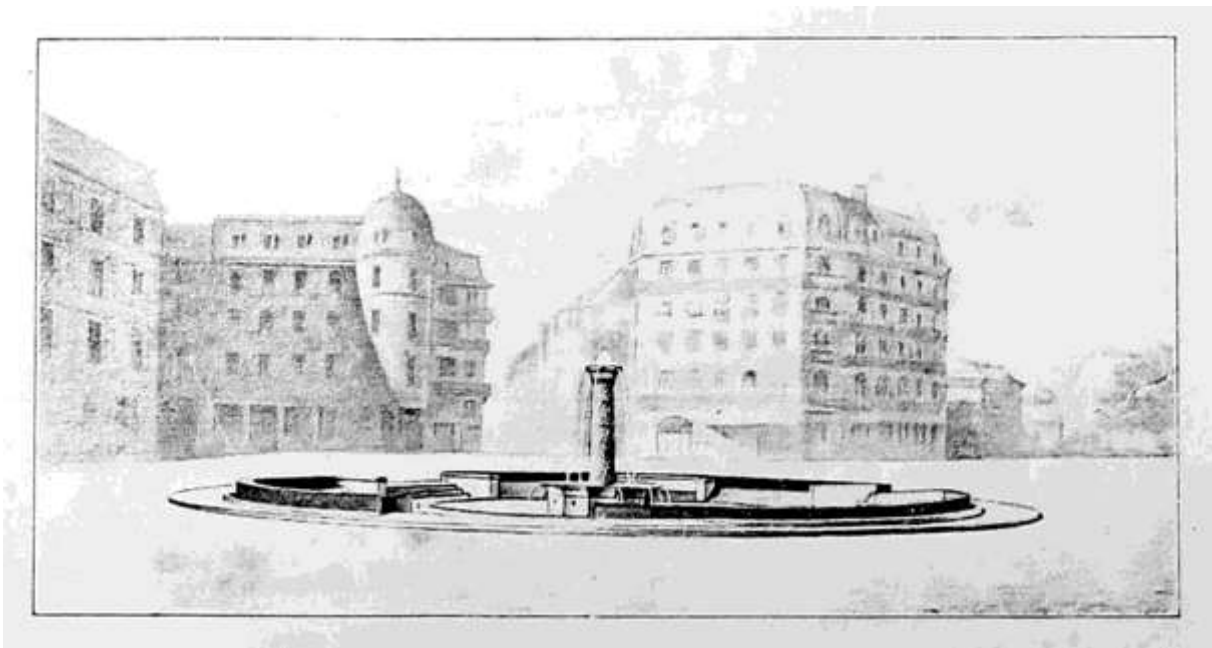


Fig. 53. Concours pour une fontaine décorative sur la place de la Gare, 1925, René Martin, 4^e prix (*Bulletin technique de la Suisse romande*, cf. Bibliographie).



Fig. 54. Le bassin avec jet d'eau installé sur la place en 1939 (MHV).



Fig. 55. Plan de la ville de Vevey, Paul et Marcel Etter, géomètres officiels, 1955 (Service de l'urbanisme).

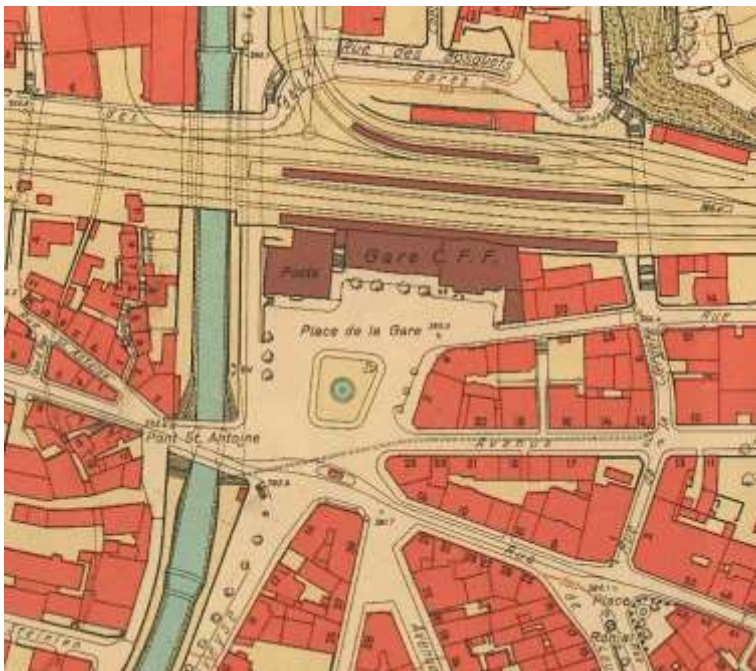


Fig. 56. Plan de la ville de Vevey, Paul et Marcel Etter, géomètres officiels, 1955, détail (Service de l'urbanisme).

7. 1950 : Une place pour les automobiles

L'après Deuxième Guerre Mondiale est marquée par l'essor de l'automobile. La place de la Gare de Vevey subit également les effets de cette augmentation de la circulation. Pour remédier aux risques d'accident, les aménagements de la place entrent dans une phase où les différents flux sont séparés, hiérarchisés et canalisés. S'appuyant sur une approche rationnelle et scientifique des questions de circulation, un projet d'aménagement est commandé auprès du Bureau suisse de prévention des accidents⁵³. Ce projet met la priorité sur l'instauration d'un sens giratoire sur la place (fig. 58). Il faut avant tout éviter que des véhicules soient obligés de couper la route pour accéder à la gare, ce qui est cause de nombreux incidents⁵⁴. On cherche aussi à dompter l'écoulement des piétons par la pose de quatre barrières, les séparant de la voie automobile.

La gestion des circulations est en outre automatisée à l'aide de signaux lumineux, commandés depuis un « mirador », dessiné par l'architecte Georges Dufour et posé sur le pont Saint-Antoine (fig. 63)⁵⁵. La visibilité devient le maître mot. La pièce d'eau est déplacée pour qu'elle n'entrave pas la vision des chauffeurs de voiture. Les abris pour la clientèle des transports publics sont démolis et remplacés par des constructions entièrement vitrées, dessinées par les architectes Eugène Blauer et Reynold Minacci (fig. 59-62)⁵⁶. Les réverbères sont remplacés par des lampes à suspension (fig. 61)⁵⁷.

Le remplacement du tram par le trolleybus constitue un autre élément déterminant parmi les modifications apportées à la place. Les rails sont démantelés. Un nouvel arrêt est prévu entre la gare et la pièce d'eau⁵⁸.

Sur le plan des embellissements, trois bouleaux avaient déjà été plantés à l'angle nord-est de la pelouse, sur proposition de l'architecte Aloïs Chappuis⁵⁹. Le reste des plates-bandes est engazonné (fig. 64). En 1960 un nouvel éclairage est donné au jet d'eau⁶⁰.

⁵³ CM 13.1.1953, p. 198.

⁵⁴ « Vers de nouvelles transformations de la place de la Gare », *Feuille d'Avis de Vevey*, 29.9.1953.

⁵⁵ CM 17.6.1958, p. 418 ; 27.1.1959, p. 288 ; 23.6.1959, p. 62.

⁵⁶ CM 15.3.1958, p. 286 ; 13.5.1958, p. 364.

⁵⁷ CM 11.3.1958, p. 287.

⁵⁸ CM 20.8.1957, p. 472.

⁵⁹ CM 4.2.1943, p. 46.

⁶⁰ CM 31.5.1960, p. 127.



Fig. 57. Plan de la place de la Gare, 1950 (Service de l'urbanisme).

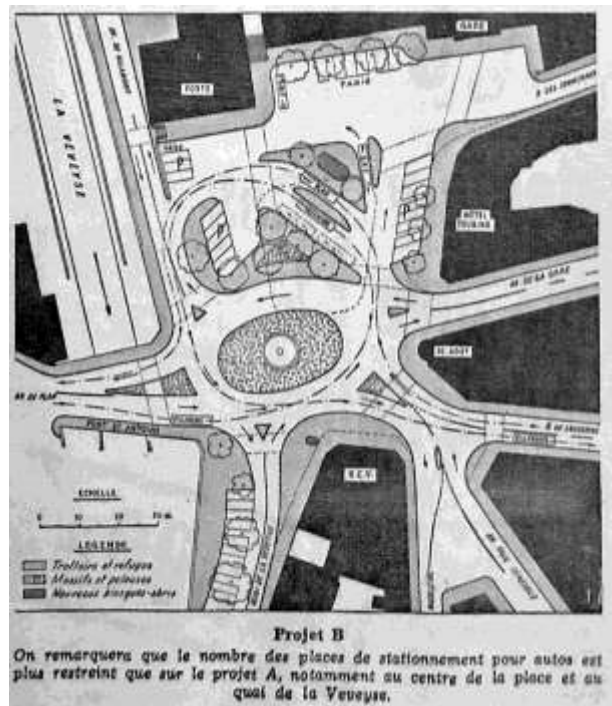
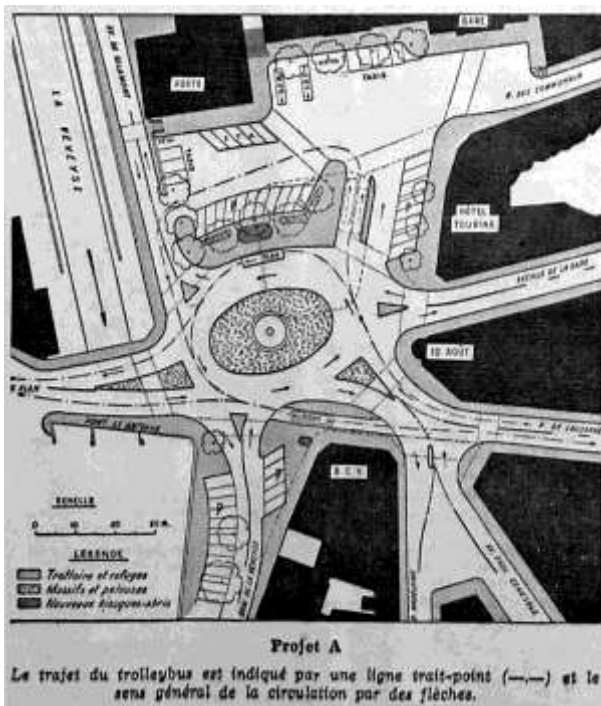
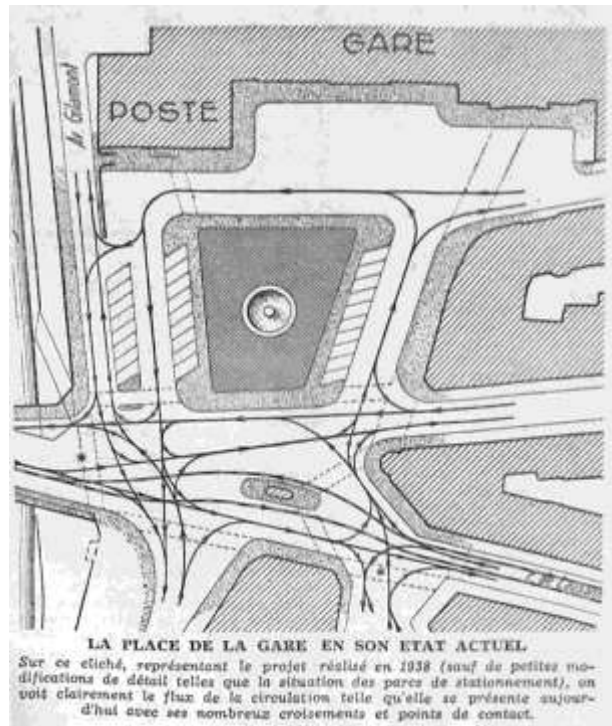


Fig. 58. « Vers de nouvelles transformations de la place de la Gare », *Feuille d'Avis de Vevey*, 29.9.1953.

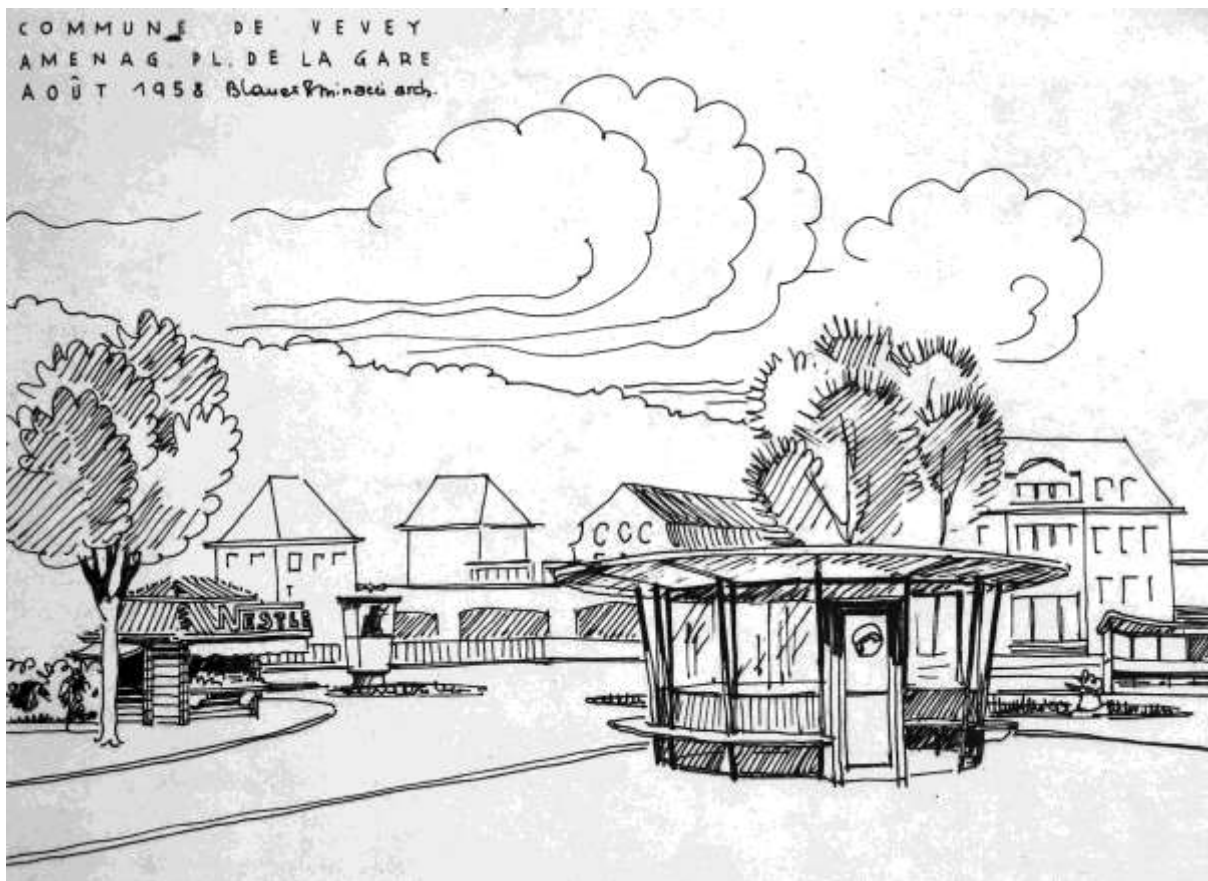


Fig. 59. Projet d'aménagement de la place de la Gare, Eugène Blauer et Reynold Minacci architectes, août 1958 (AC 42.24 Place Gare).



Fig. 60. L'arrêt du tram au sud de la place, démoli en 1957 (MHV).



Fig. 61. Nouvel abri des trolleybus au sud de la place de la Gare, Eugène Blauer et Reynold Minacci architectes, 11.4.1959 (Directions des travaux, MHV). En haut à gauche, un exemple de lampe à suspension.



Fig. 62. Nouvel abri des trolleybus en haut du quai de la Veveyse, Eugène Blauer et Reynold Minacci architectes, 11.4.1959 (Directions des travaux, MHV).



Fig. 63. « Mirador » installé en 1958 sur le pont Saint-Antoine, Georges Dufour architecte, 17.3.1966 (Directions des travaux, MHV).



Fig. 64. La place de la Gare après 1958 avec, à gauche, les trois bouleaux plantés en 1943 (MHV).



Fig. 65. Kiosque du marchand de fruits déplacé en 1957 le long du quai de la Veveyse, du nord au sud de pont Saint-Antoine, 1927 (Direction des travaux, MHV).



Fig. 66. Kiosque du marchand de fruits déplacé en 1957 le long du quai de la Veveyse, du nord au sud de pont Saint-Antoine (Direction des travaux, MHV).

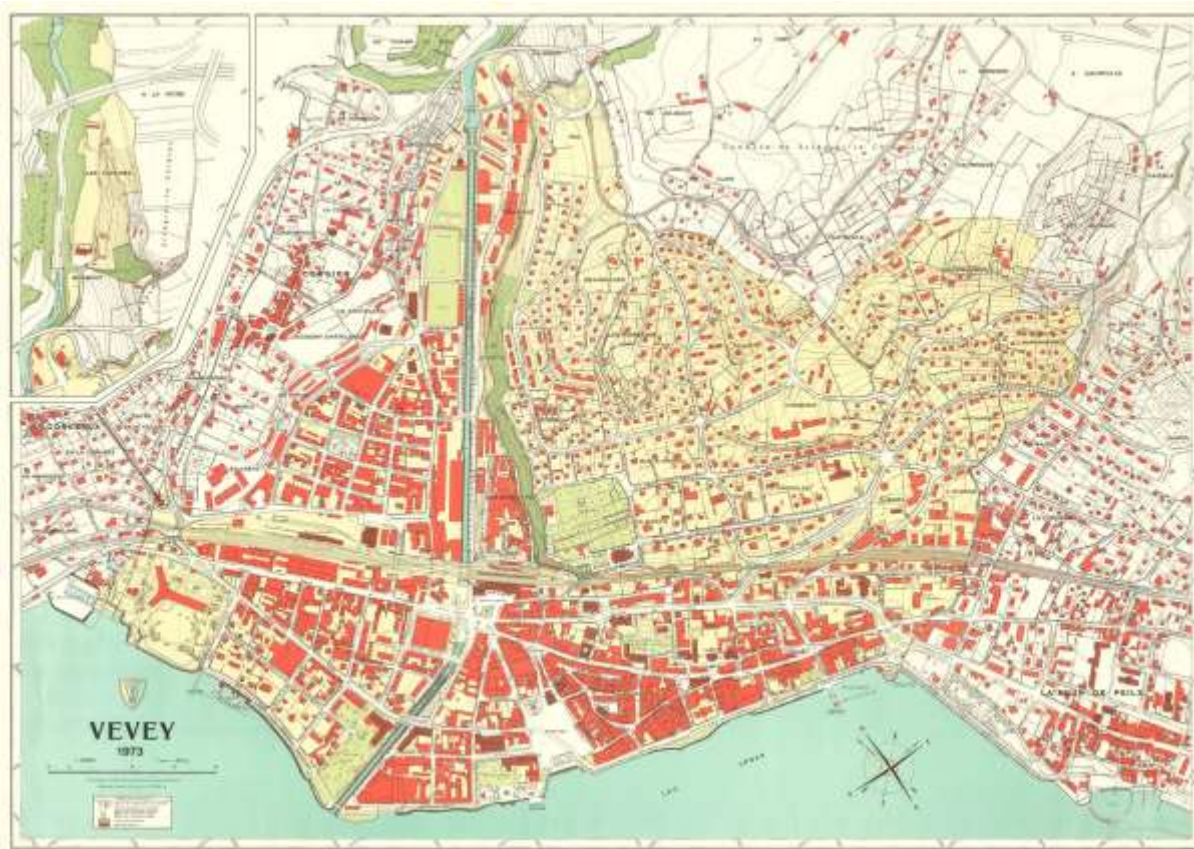


Fig. 67. Plan de la ville de Vevey, 1973 (Service de l'urbanisme).

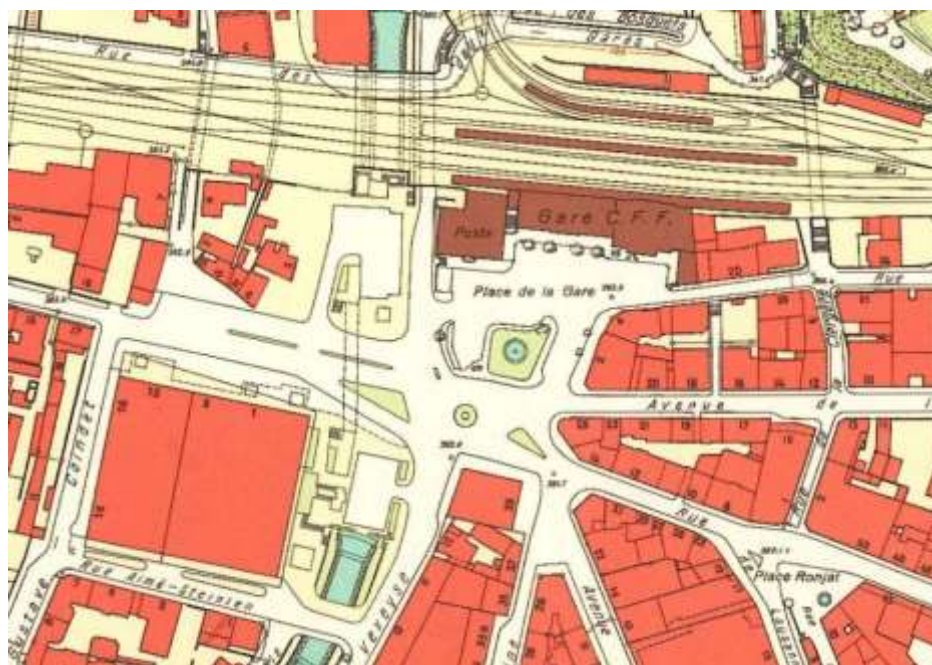


Fig. 68. Plan de la ville de Vevey, 1973, détail (Service de l'urbanisme).

8. 1970 : Les grands travaux

Les années 1960 sont caractérisées par les grandes opérations urbaines. La place de la Gare fait ainsi l'objet, à la fin de la décennie, d'une vaste transformation dont les répercussions dépassent l'échelle du quartier. Ce chantier a lieu dans un contexte d'établissement d'un plan d'extension et est concomitant à la fois avec le réaménagement à l'ouest du carrefour en Bergère et la rectification à l'est des alignements pour fluidifier la circulation jusqu'à Montreux.

Ce grand projet de développement est à l'étude depuis 1962 sous la direction de l'ingénieur Jean-Louis Biermann⁶¹. En 1969, le plan directeur d'extension est repris en main par l'architecte Jacques Felber⁶². En 1971, la Municipalité présente au Conseil communal son projet pour l'aménagement de la place de la Gare⁶³. Ce projet prévoit un important agrandissement de la place, dont la surface est presque doublée, passant de 6'000 à 11'000 m². La Veveyse est recouverte sur une largeur de 18 m et une longueur de 150 m (fig. 74 et 75). L'ancien pont Saint-Antoine est à cette occasion démolit, supprimant par la même occasion les piles qui avaient pour effet d'amplifier l'encombrement au moment des crues. Le nouveau tablier repose sur 106 poutres préfabriquées en béton précontraint.

En surface, la priorité est donnée à la circulation automobile. Les piétons sont refoulés le plus possible sous terre dans deux passages sous voies, l'un s'étendant sur 63 m de la Gare à l'avenue Paul-Cérésole et l'autre sur 48 m le long de la rive droite de la Veveyse (fig. 74 et 77). La couverture de la rivière permet de créer des parkings en amont et en aval du pont Saint-Antoine, de 41 places au nord et de 22 places au sud (fig. 74 et 75). La circulation giratoire est déplacée du nord au sud pour se placer sur l'axe est-ouest à l'entrée du pont, apaisant de fait l'espace situé directement devant la gare (fig. 71). Celui-ci est réservé aux arrêts des bus et au stationnement des voitures. Les bus sont en effet en augmentation avec la suppression de la ligne de train Vevey-Châtel-Saint-Denis en 1969, remplacée par un service d'autocars. Les places de parc voient l'instauration d'un nouveau système, le parcomètre, limitant le stationnement à 30 minutes. L'éclairage public est également renouvelé avec l'installation de sept mâts de 14 m de hauteur et de deux mâts de 10 m de hauteur à double bras (fig. 78)⁶⁴.

Au-delà de la Veveyse, vingt bâtiments sont voués à la démolition dans le quartier de Saint-Antoine pour laisser place à une nouvelle poste entre les voies de chemins de fer et l'avenue du Général-Guisan. Au sud de l'avenue est construit un centre commercial de taille considérable, certainement un des premiers du genre en Suisse romande (fig. 75 et 78). La plus grande partie de ce chantier a lieu au cours des années 1975 et 1976.

Parallèlement à cette opération d'urbanisme, le front sud de la place est reconstruit, en 1963 avec l'édification d'un nouveau bâtiment de la Société de banque suisse (fig. 72) et en 1969 avec la construction de la Banque cantonale vaudoise (fig. 73).

⁶¹ CM 20.2.1962, p. 12 ; 2.7.1963, p. 457 ; 28.4.1964, p. 432 ; 6.3.1965, p. 417 ; 2.5.1967, p. 188.

⁶² CM 5.3.1969, p. 361.

⁶³ Préavis sur l'aménagement de la place de la Gare (secteur ouest), 1.7.1971.

⁶⁴ CM 13.2.1972, p. 468.

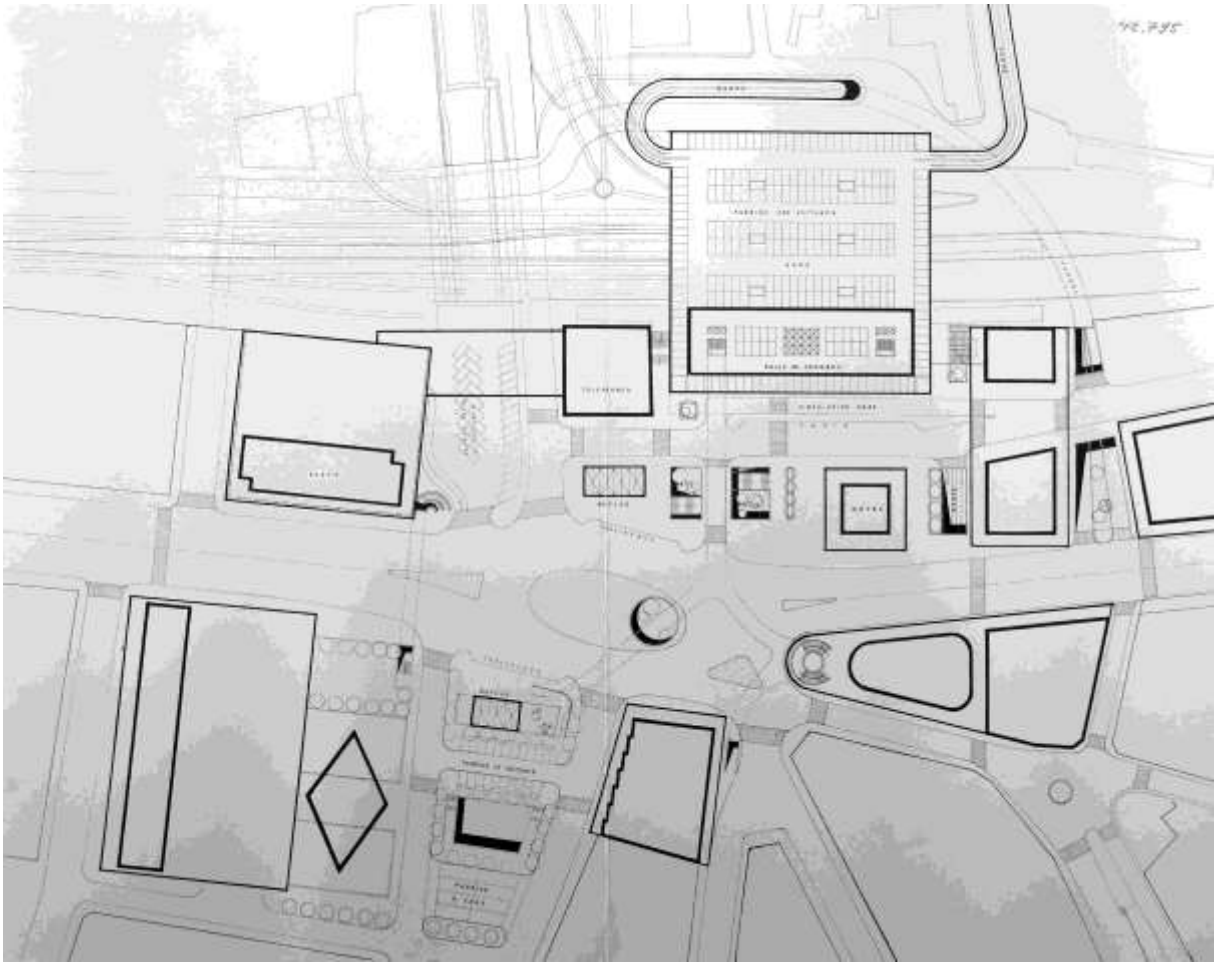


Fig. 69. Place de la Gare, plan d'extension, J.-M. Jenny & R. Contreras architectes, 1965 (Service de l'urbanisme).

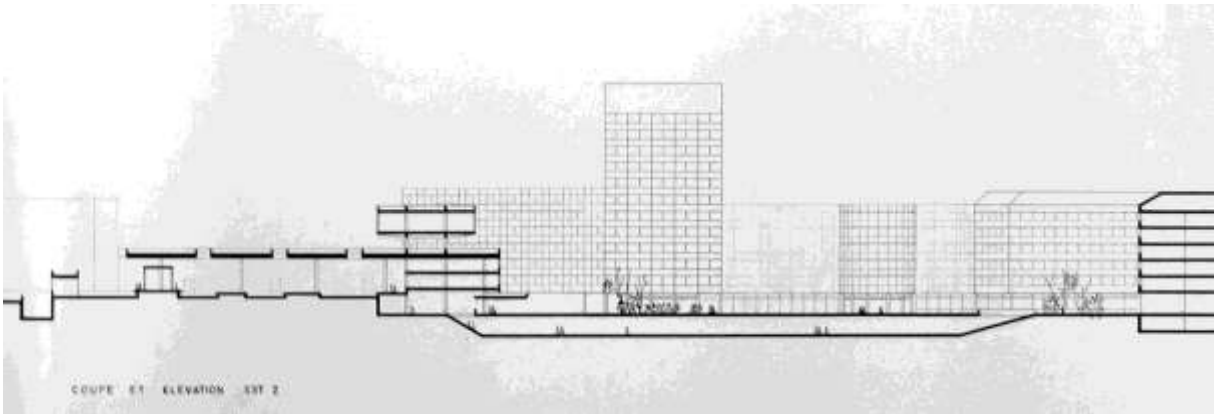


Fig. 70. Place de la Gare, plan d'extension, coupe et élévation, la place vue en direction de l'est, J.-M. Jenny & R. Contreras architectes, 19.10.1965 (Service de l'urbanisme).

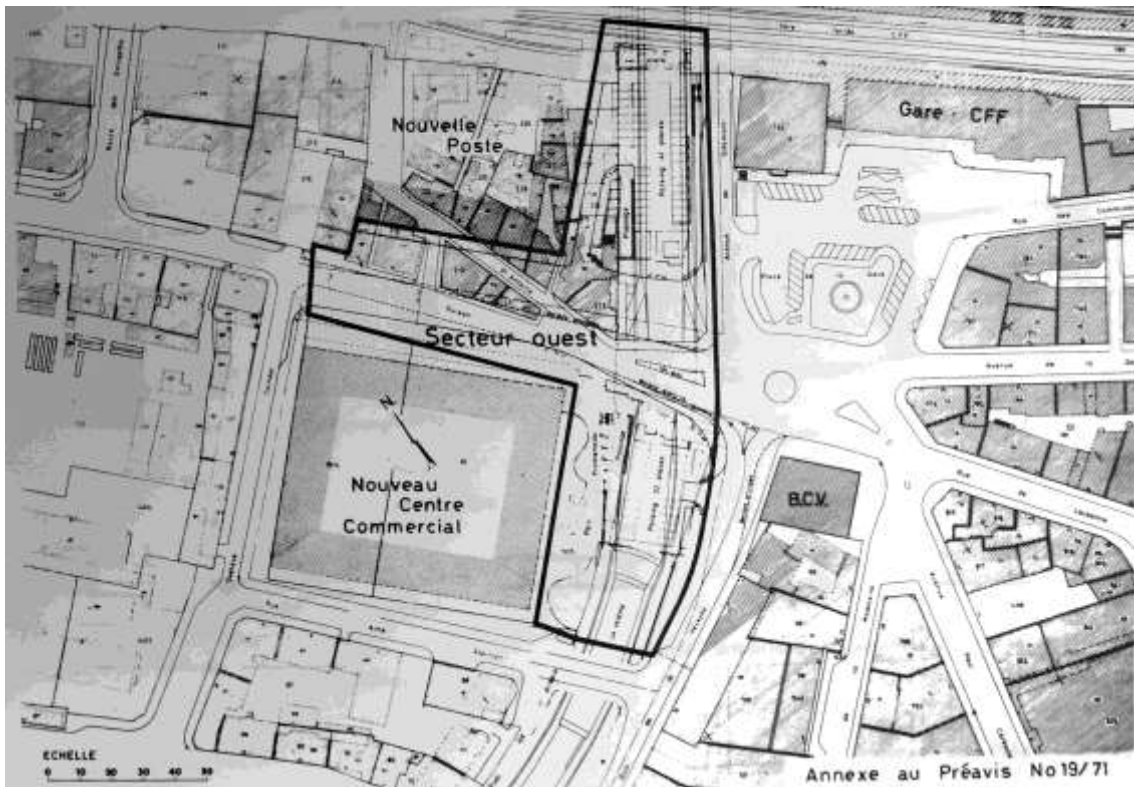


Fig. 71. Plan de la place de la Gare, secteur ouest, préavis du Conseil municipal du 1.7.1971 (AV 42.24 Place Gare).



Fig. 72. L'immeuble de la Société de banque suisse construit en 1963 à l'angle de la rue de Lausanne et de l'avenue Paul-Cérésole (Direction des travaux, MHV).



Fig. 73. La Banque cantonale vaudoise construite en 1969-1971 par l'architecte Jean-Marc Jenny à l'emplacement d'un immeuble d'habitation et de commerce de 1910, 1.4.1971 (Direction des travaux, MHV).



Fig. 74. Parking de 41 places installé sur la Veveysse en amont du pont Saint-Antoine et entrée du passage souterrain permettant de traverser l'avenue du Général-Guisan, août 1973 (Direction des travaux, MHV).



Fig. 75. Parking de 22 places installé sur la Veveyse en aval du pont Saint-Antoine, août 1973 (Direction des travaux, MHV).



Fig. 76. Aménagements devant le centre commercial Saint-Antoine, août 1973 (Direction des travaux, MHV).



Fig. 77. Entrée du passage sous voies devant le centre commercial Saint-Antoine, août 1973 (Direction des travaux, MHV).



Fig. 78. La place de la Gare vers 1975 (MHV). Au fond à droite, le centre commercial Saint-Antoine.

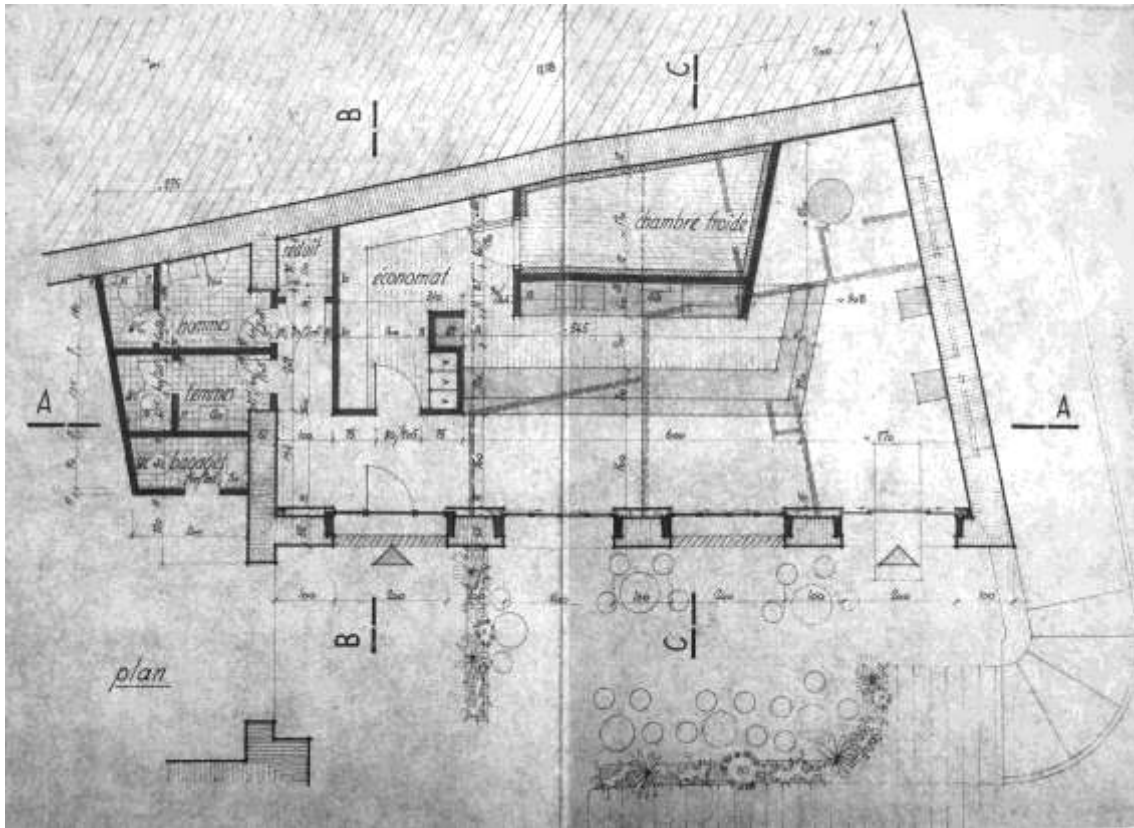


Fig. 79. Création d'un buffet express au nord-est de la place de la Gare, plan, Direction des travaux 29.3.1976 (Service de l'urbanisme).

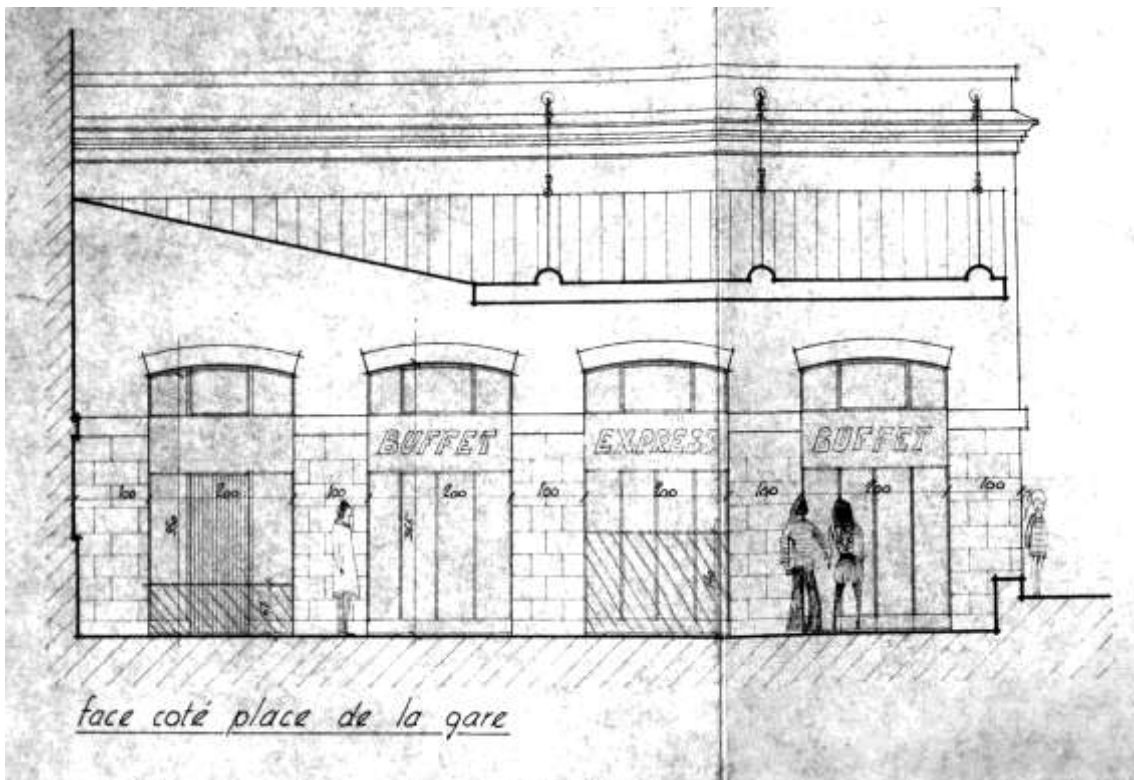


Fig. 80. Création d'un buffet express au nord-est de la place de la Gare, élévation, Direction des travaux 29.3.1976 (Service de l'urbanisme).

9. 1987 : Le parking du futur

En 1977, dans l'élan de la reconstruction du quartier Saint-Antoine, la Municipalité envisage de réaliser un parking souterrain sous la place de la Gare, un projet pour un autre parking sur les voies CFF étant abandonné⁶⁵. L'étude de ce nouveau projet est confiée au bureau d'architectes Groupe 3 et au bureau d'ingénieurs Bonnard et Gardel (fig. 83 et 84). Aussitôt, l'entreprise Giovanola à Monthey s'adresse à la Municipalité pour lui proposer la construction d'un parking mécanique de type « Rotopark », système automatisé permettant de stocker plus de voitures dans le même volume⁶⁶. Les autorités manifestent leur intérêt pour ce concept futuriste et, en 1983, l'entreprise Giovanola s'associe avec les architectes Max Richter et Marcel Gut pour présenter une étude complète (fig. 85-88)⁶⁷. Celle-ci prévoit une infrastructure avec une contenance de 370 véhicules, sur 5 niveaux. Dans le vide central serait aménagé un abri de protection civile pour 360 personnes.

Intéressées, les autorités visitent un parking de ce genre, en activité à l'aéroport de Cointrin⁶⁸. Or, dans le même temps, l'entreprise Giovanola perd la concession sur le brevet « Rotopark » qui est reprise par les Ateliers de constructions mécaniques de Vevey⁶⁹. Qu'à cela ne tienne, la Municipalité continue les tractations avec les Ateliers mécaniques et, en 1985, fait accepter par le Conseil communal l'adoption d'un droit de superficie en faveur des gestionnaires du parking⁷⁰. Cependant, à la fin des années 1980, les Ateliers mécaniques connaissent des problèmes financiers et ne peuvent plus présenter les garanties nécessaires attestant de leur capacité à mener le projet jusqu'à son terme. La Municipalité décide alors de rompre les négociations et de renoncer au projet⁷¹.

Malgré l'échec de cette opération audacieuse, le réaménagement de la place de la Gare se poursuit, en se concentrant sur les problèmes de circulation. En 1981, le bureau Transitec, ingénieurs conseils à Lausanne, est mandaté pour en étudier l'amélioration⁷². Il conclut à la nécessité de créer 400 places de stationnement sur la place⁷³. Cet avis est entériné par le plan directeur en 1983⁷⁴. Il est aussi envisagé de créer un nouveau passage souterrain pour les piétons, mais ce projet est abandonné en 1986⁷⁵.

Une suite de travaux est lancée à l'automne 1987 pour s'achever en mai 1989⁷⁶. Entre autres aménagements, un nouvel arrêt de bus d'une longueur de 15 m est construit, le dispositif d'éclairage public est modifié, de nouvelles plantations sont réalisées et un système d'arrosage automatique est installé (fig. 95). A l'est de la place, l'hôtel Touring-Pavillon subit de nombreuses transformations et agrandissement entre 1989 et 1992, avec notamment la construction d'une nouvelle véranda et le rachat à la Commune de deux parcelles le long de l'avenue de la Gare (fig. 93 et 94).

⁶⁵ CM 18.1.1977, p. 7 ; 22.2.1977, p. 3.

⁶⁶ CM 1.3.1977, p. 5.

⁶⁷ Richter et Gut, architectes, Giovanola frères, Losa S., *Construction d'un parking souterrain et aménagement de la place de la Gare à Vevey*, 1983 (AV 42.24 Parking Place de la Gare – projets 1967-1993) ; CM 25.12.1984, p. 4.

⁶⁸ CM 24.5.1984, p. 7.

⁶⁹ CM 7.6.1984, p. 6.

⁷⁰ Préavis du Conseil municipal sur l'aménagement de la place de la Gare, 12.8.1987.

⁷¹ « Parking place de la Gare-projets 1967-1993 » (AV 42.24).

⁷² CM 24.11.1981, p. 11.

⁷³ Préavis du Conseil municipal sur l'aménagement de la place de la Gare, 12.8.1987.

⁷⁴ Plan directeur, janvier 1983 (AV 42.24 Place Gare).

⁷⁵ Préavis pour le passage dénivelé des piétons, en surface et souterrains, 21.11.1984 (AV 42.24 Place Gare) ; CM 31.7.1986, p. 6.

⁷⁶ CM 28.10.1987, p. 9 ; 18.5.1989, p. 10.

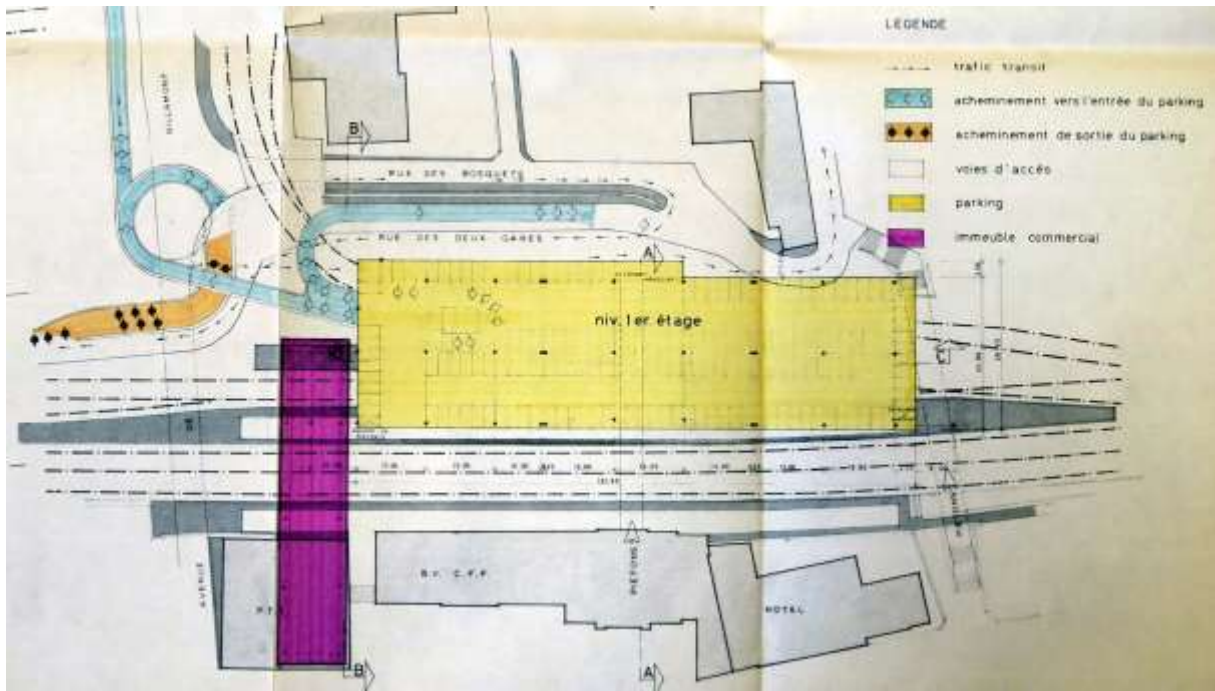


Fig. 83. Projet de parking sur les voies de chemins de fer, plan, Groupe 3, mars 1972 (AV 91.01.II).

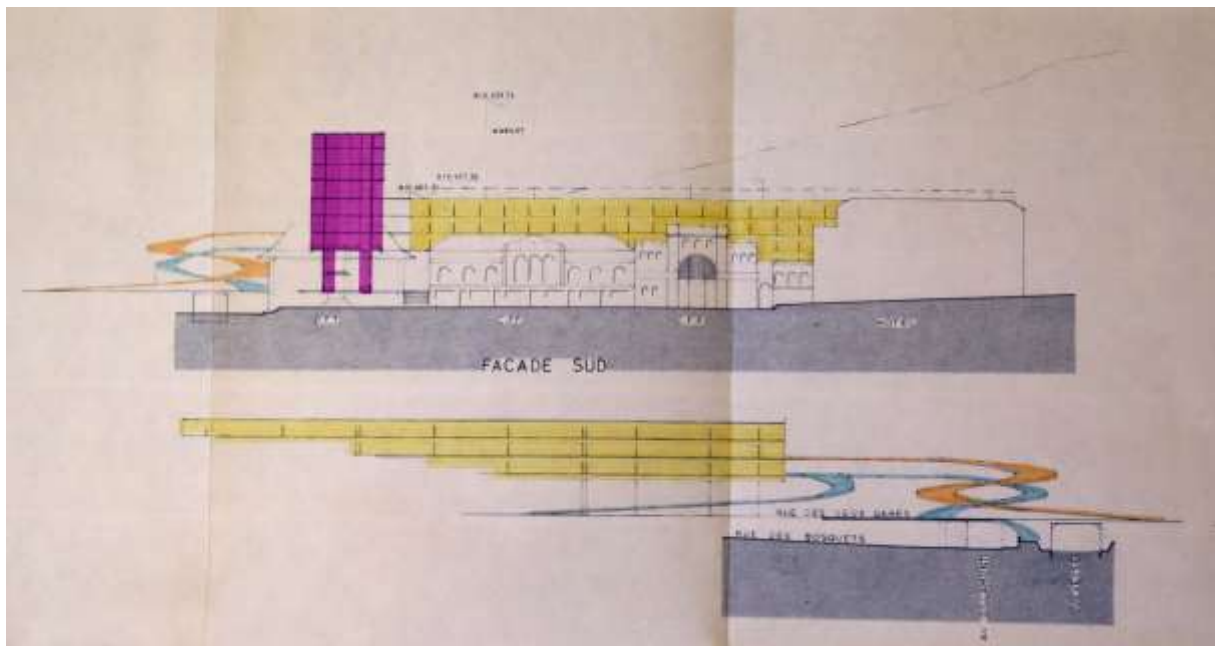


Fig. 84. Projet de parking sur les voies de chemins de fer, élévation, Groupe 3, mars 1972 (AV 91.01.II). A gauche, en violet, construction d'un imposant immeuble commercial enjambant les voies. Derrière la gare, le parking sur plusieurs étages dépassant le faîte des bâtiments.



Fig. 85. Plan d'un parking souterrain de type « Rotopark » sous la place de la Gare, Max Richter et Marcel Gut architectes, 1983 (RICHTER & GUT, cf. Bibliographie).

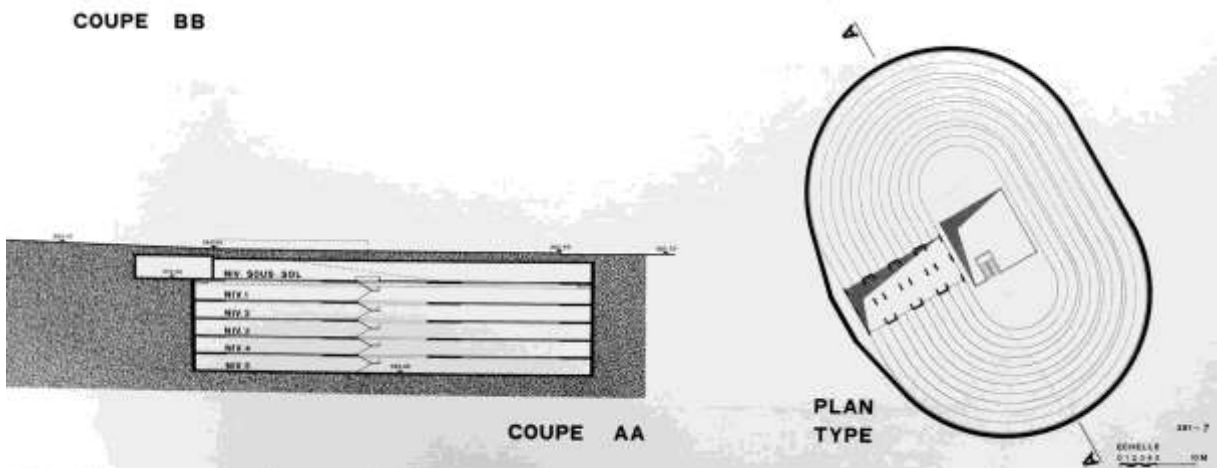


Fig. 86. Plan d'un parking souterrain de type « Rotopark » sous la place de la Gare, Max Richter et Marcel Gut architectes, 1983 (RICHTER & GUT, cf. Bibliographie).



Fig. 87. La place de la Gare avec l'aménagement d'un parking souterrain de type « Rotopark », Max Richter et Marcel Gut architectes, 1983 (RICHTER & GUT, cf. Bibliographie).



Fig. 88. La place de la Gare avec l'aménagement d'un parking souterrain de type « Rotopark », Max Richter et Marcel Gut architectes, 1983 (RICHTER & GUT, cf. Bibliographie).

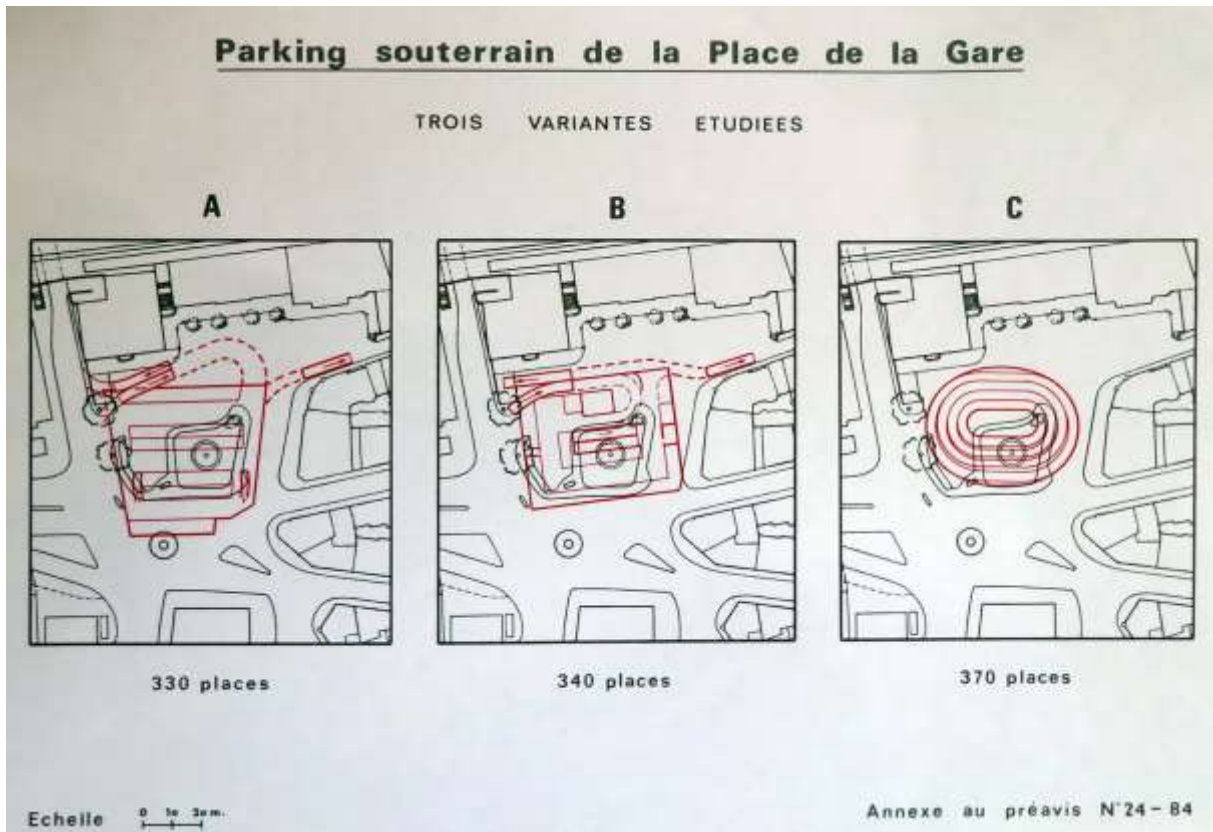


Fig. 89. Parking souterrain de la place de la Gare, variantes (Conseil municipal, « Préavis d'intention sur l'aménagement de la place de la Gare secteur est », 21.11.1984.)



Fig. 90. La place de la Gare en 1985 (Direction des travaux, MHV).

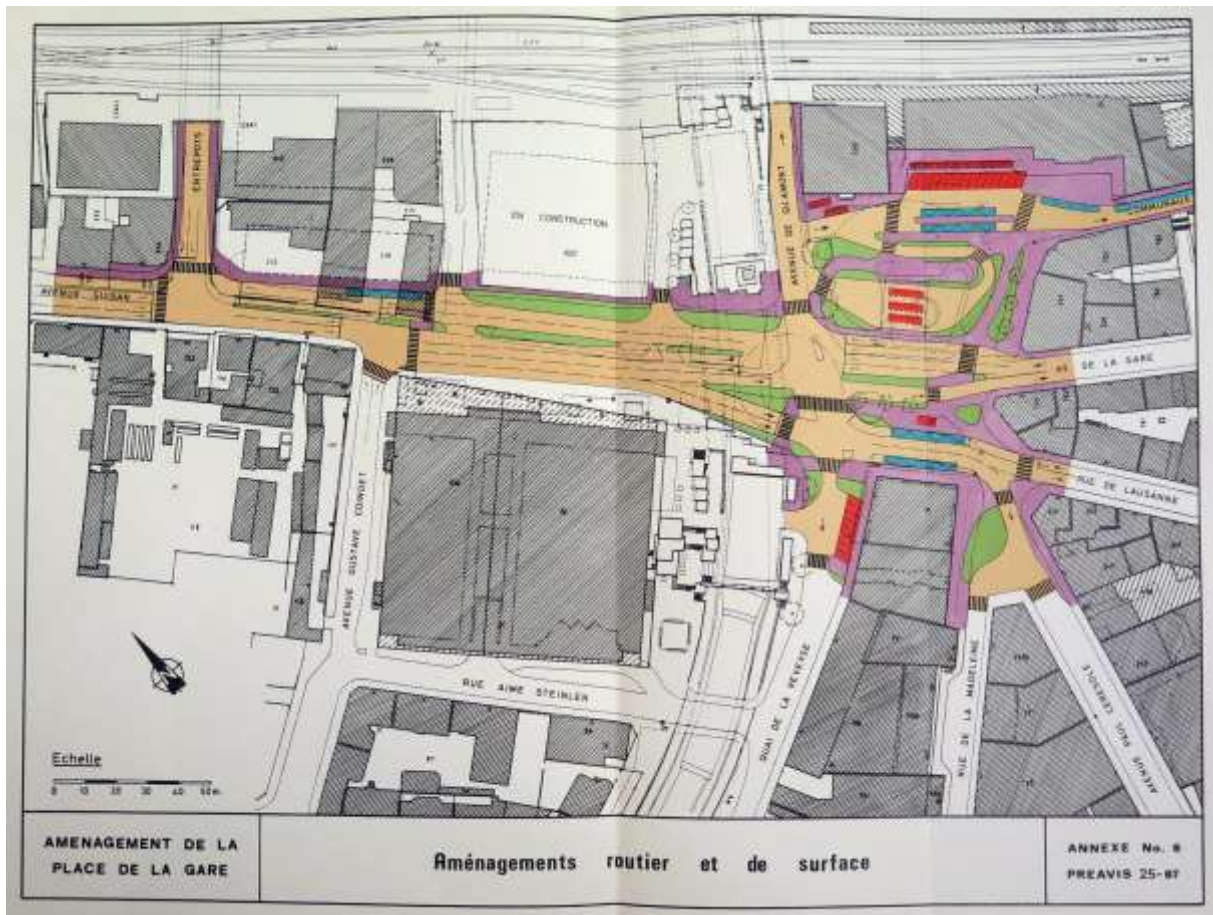


Fig. 91. Aménagement de la place de la Gare, plan, 1987 (Préavis du Conseil municipal sur l'aménagement de la place de la Gare, 12.8.1987).

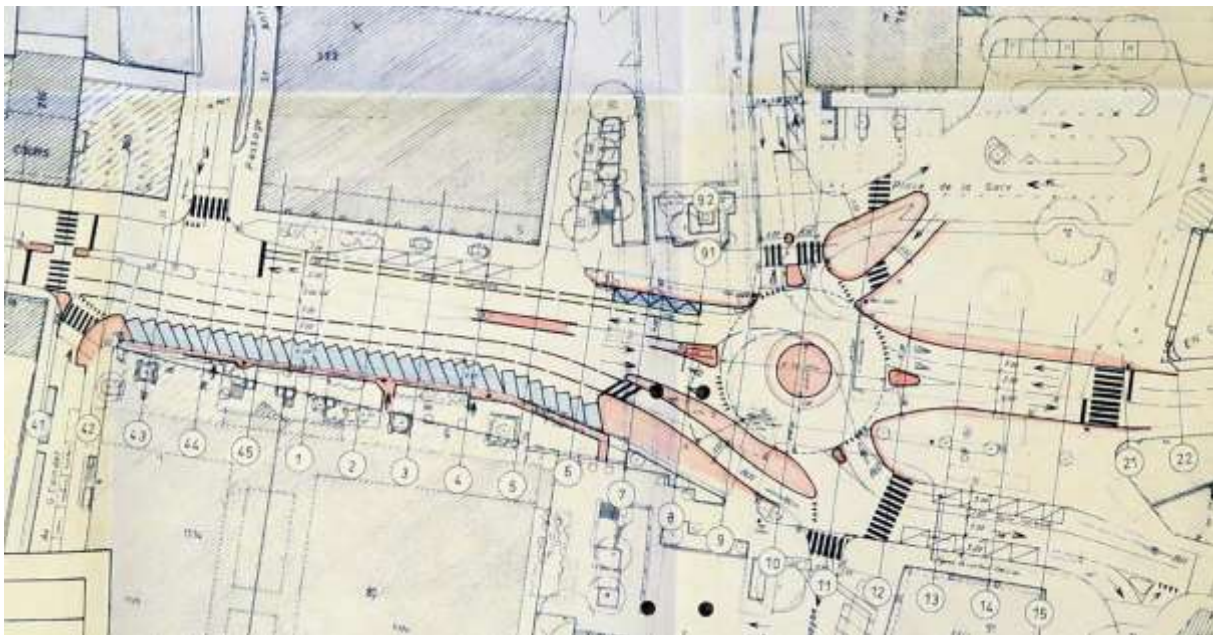


Fig. 92. Projet d'aménagement de la place de la Gare, plan de situation, Direction des espaces publics, 9.4.1998 (AV 42.24).

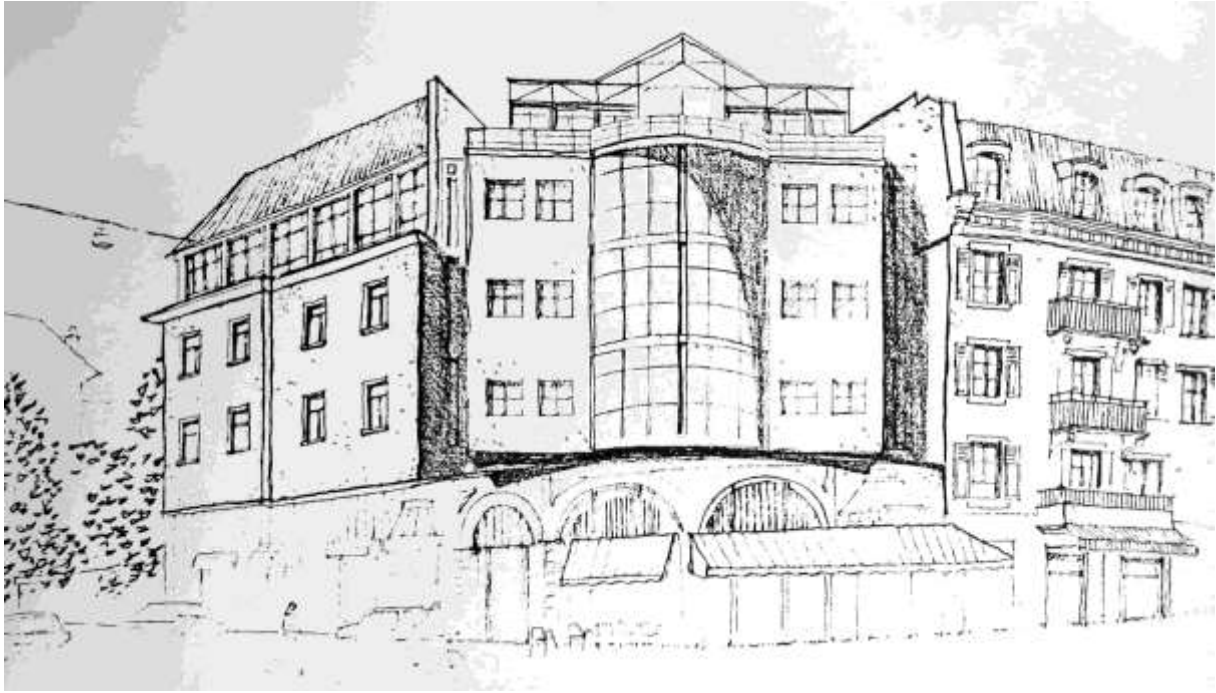


Fig. 93. Projet de surélévation de l'hôtel Touring, J. Nicollier & R. Pilloud architectes, 1986 (NICOLLIER J. et PILLOUD, R., cf. bibliographie).



Fig. 94. L'hôtel Astra (ancienne ment de la Gare, Touring, Pavillon) (2000, hôtel Astra).



Fig. 95. La place de la Gare en 1998 (photo Edouard Curchod, MHV).

Conclusion

Un passage en revue rapide de l'histoire de la place de la Gare montre qu'elle a connu un développement perturbé, en raison, avant tout, du choix originel de son emplacement. Ce choix est le résultat d'un compromis houleux entre les autorités communales qui la souhaitaient au centre-ville, plus à l'est, et la compagnie des chemins de fer qui la voulait sur un terrain plus dégagé et plus favorable à des agrandissements futurs, plus à l'ouest, au-delà de la Veveyse et même hors du territoire de la Commune. Ces tiraillements ont amené à opter pour un juste milieu, qui paraissait alors à la population veveysane toujours bien loin de chez elle et qui, comme beaucoup de compromis, portait en germe toutes les difficultés rencontrées par les générations suivantes.

De fait, dès son origine, la place est étriquée et n'aura de cesse, en même temps que la Ville se développe, à sortir des limites qui lui sont imposées par sa situation. En outre, à l'intérieur de ses limites, elle ne trouvera jamais, malgré les nombreuses démolitions et reconstructions, une forme vraiment satisfaisante. Il faut souligner cependant qu'au-delà des conditions qui lui étaient imposées de nombreuses décisions, ou parfois *a contrario* l'absence d'un parti pris, portent une certaine responsabilité dans ce que l'on pourrait qualifier de long échec.

Pourtant, dès 1871, rapidement après la création de la place, les autorités se dotent au travers d'un concours d'un plan d'ensemble et de lignes directrices. Le percement de nouvelles rues à la fin du siècle lui confère un statut de véritable carrefour, et non plus de simple lieu de passage. Le bâtiment de la gare trône alors dans l'axe d'un espace conforme à son échelle.

Le percement du tunnel du Simplon en 1906 vient tout chambouler, comme partout ailleurs en Suisse occidentale. De régional, le réseau ferroviaire passe brusquement à l'international et doit s'en

donner les moyens. La construction d'une nouvelle gare aux voyageurs à l'est de l'ancienne gare est certainement à ce moment-là une décision malheureuse. Par souci d'économie, le premier bâtiment, devenue obsolète, est malgré tout conservé, mais le flux des voyageurs est repoussé dans un angle aveugle de la place. Tout ordonnancement, axial et symétrique, est perdu et l'espace ne présente plus aucune cohérence. Paradoxalement, le front sud de la place, reconstruit par la même occasion, accède à une unité, volumétrique et stylistique, qu'il ne retrouvera plus jamais. Il offre pendant 50 ans un aspect continu et monumental, digne d'une capitale européenne.

Dans l'entre-deux-guerres, la démolition de l'hôtel du Pont, sur le flanc est de la place, aurait été l'occasion de constituer un espace dégagé et uniforme. La position de ce bâtiment était devenue en effet complètement incongrue, par son orientation en porte-à-faux avec la figuration d'une véritable limite et par son volume mordant sur l'espace central. Cependant, cette opportunité est gâchée par la reconstruction immédiate d'une nouvelle poste, qui ne reprend certes pas l'implantation de l'hôtel, mais qui ne se place pas non plus dans l'alignement des bâtiments de la gare. Par la saillie que ce nouvel édifice forme dans l'angle nord-ouest de la place, il en perturbe la perception et renforce l'impression de confinement donné à la nouvelle gare aux voyageurs.

L'après-guerre est marqué par le triomphe de la voiture et des grands plans d'ensemble, souvent hors d'échelle, en phase avec l'euphorie de leur époque. On sent que les architectes et les urbanistes, poussés par la formation qu'ils ont reçue, rêvent d'une vaste plate-forme, enjambant la rivière et entièrement dévolue à la circulation automobile. Les piétons sont repoussés sous terre où ils peuvent se déplacer en toute sécurité et tranquillité. De l'impossibilité d'amener cette utopie à sa réalisation totale résulte la situation hybride actuelle.

Bibliographie

Sources :

Archives cantonales vaudoises

- ACV K IX 231/1-2

Archives communales de Vevey

- Procès-verbaux du Conseil municipal

Archives des CFF

Musée historique de Vevey

- Dossiers photos de la Direction des travaux

Service de l'urbanisme de la Ville de Vevey

Sources imprimées :

- *Feuille d'avis de Vevey*, 11.8.1924.

- « Concours d'architecture et de sculpture pour une fontaine décorative sur la place de la Gare, à Vevey », *Bulletin technique de la Suisse romande*, 1925, n^{os} 11 et 12 (tiré à part : Imprimerie de la Concorde, Lausanne).

- « Le nouvel hôtel des postes à Vevey », *Bulletin technique de la Suisse romande*, 1927, 53, pp. 156-159.

- « Vers de nouvelles transformations de la place de la Gare », *Feuille d'Avis de Vevey*, 29.9.1953.

MACDONALD, J.-P., « Le café du 10 août et la circulation de l'an 2000 », *24 heures*, 16-17.11.1974.

RICHTER & GUT, architectes, GIOVANOLA frères, LOSA S., *Construction d'un parking souterrain et aménagement de la place de la Gare à Vevey*, 1983 (AV 42.24 Parking Place de la Gare – projets 1967-1993).

URBAPLAN, *Etude de l'opportunité du projet et de ses impacts sur le cadre urbain*, septembre 1985 (AV 42.24 Parking Place de la Gare – projets 1967-1993).

NICOLLIER J. et PILLOUD, R. architectes, *Projet de restructuration partielle ou totale du quartier de Vevey comprenant les parcelles 783-787 Place de la Gare Nord-Ouest. Rapport d'intention du 7 avril 1986* (AV 42 24 Place de la Gare).

Etudes:

- INSA. *Inventaire suisse d'architecture. 1850-1920*, vol. 9, Berne : la Société d'histoire de l'art en Suisse, 2003.

DEHANNE, Michel et alii, *Voies normales privées du Pays de Vaud*, Lausanne : BVA, 1997.

FREY, Sabine, DUPONT, Patricia, *Un paradis encadré : la fonction du tourisme à Vevey et à Montreux, 1880-1914*, Université de Lausanne : mémoire de licence, 1989 (non publié).

KOENIG, René, SCHWAB-COURVOISIER, Albert, *Vevey-Montreux photographiés par nos aïeux*, Lausanne : Payot, 1973.

LOVISA, Maurice, *Gare de Vevey – compilation des infos disponibles*, 18 novembre 2015, 9 p. (non publié).

MAISON, Gaston, *Les chemins de fer d'autrefois en Suisse romande de 1870 à 1920*, Aigle : Revue du rail, tome 1, 1980.

MULLER, Fédia, *Images du Vevey d'autrefois : maisons, rues, quartiers et personnages disparus évoqué par le texte et l'image*, Vevey : Säuberlin et Pfeiffer, 1975.

STUTZ, Werner, *Die Bahnhöfe der Schweiz*, Zurich : Orell Füssli, 1983.

Liste des abréviations

AV : Archives communales de Vevey

CM : Procès-verbaux du Conseil municipal de la ville de Vevey (AV)

MHV : Musée historique de Vevey

Service de l'urbanisme : Direction de l'urbanisme, de la mobilité et du développement durable de la ville de Vevey