



Extrait de l'ouvrage «1000 Lausanne» de Marcel Imsand, publié par les Editions Payot en 1969. Chapitre de Jacques Barbier.

Qu'est-ce qu'une ville? Au-delà de la concentration d'édifices ou d'habitants que révèlent les cartes ou les statistiques, c'est essentiellement un lieu de rencontre, un centre d'échanges, qui ne vit que par les services qu'il rend aux habitants de sa zone d'influence. C'est dans la mesure où elle assure, selon les époques, la protection, la direction, l'administration des régions voisines, ou la commercialisation de leurs récoltes et leur ravitaillement en produits fabriqués, qu'une ville peut obtenir d'elles les biens nécessaires à sa subsistance. Les termes de cet échange se modifient constamment, et la ville s'adapte à ses fonctions. Ses périodes de repli ou d'expansion traduisent les aléas de ce dialogue.

L'histoire de Lausanne offre plusieurs exemples de cette adaptation. Il n'est pas nécessaire, pour la comprendre, d'évoquer ici la longue série des ancêtres qui, des villages lacustres aux tribus de Divico, ont légué aux archéologues leurs outils, leurs armes et leurs squelettes. Il suffira de rappeler l'existence et la prospérité de la Lousonna romaine dont les fouilles ont révélé, à Vidy, les entrepôts et les temples. Ville de transitaires, de dockers et de banquiers, déchargeant les marchandises arrivées par le lac, elle les dirigeait, par la vallée de la Venoge et celle de la Thièle, vers les rives du lac de Neuchâtel, d'où elles reprenaient la voie d'eau vers le Nord. Sa fortune dura aussi longtemps que ce commerce fut assuré. Les pillages des Barbares, et surtout la ruine des échanges internationaux, entraînèrent sa disparition définitive.

Le second chapitre de cette histoire urbaine s'ouvre, après quelques siècles de confusion, par l'apparition d'un nouveau bourg, retranché sur les collines de la Cité. L'insécurité générale exigeait des défenses puissantes; à mi-pente, la butte isolée par les ravins encaissés de la Louve et du Flon offrait un abri. La ville s'y cramponna, défendue sur trois côtés par des falaises, et bouclée, vers l'amont, par des fortifications successives dont la dernière, le Château, a subsisté jusqu'à nos jours. Elle parut suffisamment sûre à l'évêque Marius, au VI^e siècle, pour qu'il y transportât sa personne et son autorité, abandonnant Avenches. En y installant l'administration épiscopale, il assurait à la petite ville un rayonnement et une influence durables. Centre religieux, cité de prêtres et de fonctionnaires, elle ne souffrait guère de l'inconfort du site.

Cependant, ces fonctions administratives et religieuses ne pouvaient conférer à la ville qu'un dynamisme limité. Si l'influence morale de l'évêque s'étendait fort loin, ses possessions temporelles étaient modestes. A la tête d'un petit évêché, dont l'essentiel tenait entre la Venoge et la Veveyse, Lausanne reste, au Moyen Age, une bourgade tranquille et sans grande ambition.

Sa situation, à l'intersection de deux grandes voies européennes reliant le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest, devait lui conférer une certaine importance commerciale. La route de Genève, empruntant la basse vallée du Flon, rejoignait celle de Paris avant de bifurquer sous les falaises de la Cité en direction d'Avenches et de Vevey. Le carrefour principal s'établit ainsi auprès du Pont sur le Flon (au bas de la rue du même nom). Il ne devait pas tarder à attirer les activités, et le quartier de la Palud se constitue ainsi, hors les murs, en même temps que ceux de Bourg et de Saint-Laurent, à l'arrivée des grandes voies. La construction de l'Hôtel de Ville, dans la ville basse, témoigne de l'importance accrue de ces nouvelles fonctions, et enlève au quartier de la Cité, décidément trop escarpé, la direction des affaires publiques.



La ville traversa tout le Moyen Age sans s'étendre beaucoup; sa population varia entre 3 et 7000 personnes pendant des siècles et la ville n'aura guère débordé du périmètre marqué par le Château, les quartiers de Marteray et de Bourg, l'église de Saint-François et la tour de l'Ale. Stabilité presque inconcevable pour le Lausannois du XX^e siècle, habitué à la croissance et aux transformations.

L'occupation bernoise et la Réforme privèrent la ville à la fois de ses fonctions religieuses et de ses fonctions administratives, plongeant Lausanne dans une longue somnolence. A comparer les plans de 1638 et de 1803, on constate que la ville ne s'est pratiquement pas étendue. Au début du XIX^e siècle, elle recensait à peine 7000 habitants; ses grandes artères étaient, dévalant vers le Pont, la rue Saint-François, la Palud et la Cheneau-de-Bourg (la route d'Italie !).

Le choix de Lausanne comme siège du gouvernement vaudois, en lui donnant un rôle à jouer, va provoquer une mutation extraordinaire. Presque immédiatement, on assiste à une croissance de la population. Progression modeste (7000 habitants en 1798, 13 000 en 1815, 15 000 vers 1850) mais qui, parce qu'elle succédait à une stagnation séculaire, déclenche l'enthousiasme et l'esprit d'entreprise. En 50 ans, la ville se transforme en une capitale. Limitée jusque-là par ses remparts, par sa topographie, elle se dégage vigoureusement de ses contraintes.

Les premières victimes de cette ardeur urbanistique furent les remparts, démantelés pour faire face à l'expansion. Les portes disparaissent l'une après l'autre, celle de Saint-Pierre en 1787, celle de Saint-François en 1805, celles de Saint-Laurent, d'Ouchy (au haut du Petit-Chêne) et de Couvaloup entre 1820 et 1854.

Simultanément, la ville entreprend de corriger sa topographie. Opération de chirurgie esthétique qui est loin d'être terminée.

Le relief, en effet, imposait à la ville de très rudes contraintes. Le Bourg, Saint-Laurent et la Cité, sur leurs trois collines, étaient séparés par des ravins encaissés, et les liaisons entre ces quartiers ne se faisaient qu'au prix de montées harassantes et de descentes périlleuses. Les actuelles rues de Saint-François, de la Cheneau-de-Bourg, les montées de Saint-Jean, donnent aux Lausannois d'aujourd'hui une idée atténuée de ce qu'étaient les rues principales de l'époque. Pour résoudre le problème des circulations, l'ingénieur Pichard conçut une solution simple: il suffisait de substituer aux ponts qui franchissaient les torrents des ponts jetés par-dessus les ravins! En construisant le Grand-Pont, en ouvrant la rue Haldimand, en perçant le tunnel de la Barre, sous l'éperon de la Cité, et en complétant la boucle par les corniches des avenues César-Roux et Benjamin-Constant, on pouvait créer à Lausanne une ceinture presque horizontale reliant aisément les trois collines. Ce projet, d'une audace surprenante (surtout en pays vaudois !), fut adopté en 1836 par la commune, qui n'avait pas quinze mille habitants, et réalisé en une vingtaine d'années, intégralement, avant l'invention de l'automobile! Cette manière énergique de résoudre les problèmes fut également appliquée à La Riponne. Ville de ravins, Lausanne luttait depuis des siècles contre ses torrents. Dès 1555, le Flon ayant (une fois de plus) emporté le pont, on avait commencé à voûter et à combler. Mais ces travaux étaient restés modestes. Au début du XIX^e siècle, la ville ne disposait que de petites places, souvent déclives, indignes d'une capitale. Qu'à cela ne tienne! On voûte la Louve, l'enfouit sous 15 mètres de déblais, et en 1834 la place de la Riponne était construite.



Il fallut aussi doter la ville des édifices correspondant à ses nouvelles fonctions. On commença, bien sûr, par le bâtiment du Grand Conseil, et par le Tribunal cantonal. Presque en même temps, l'Hôtel des Postes et le bâtiment des Douanes vinrent affirmer la nouvelle importance économique de Lausanne. L'Ecole normale, l'Ecole supérieure de jeunes filles, l'Ecole moyenne (qui deviendra le Collège scientifique) témoignent de l'intérêt qu'on portait aux nouvelles générations. Enfin, à cette liste édifiante viendront s'ajouter, hélas, le pénitencier et l'Hospice des aliénés. Décidément, la ville s'équipe...

Cet effort considérable, dans une ville si petite, ne pouvait manquer de poser des problèmes financiers. La bourse communale, durement sollicitée, dut se résoudre à chercher de nouvelles ressources. Jusque-là, la ville vivait du revenu de ses domaines et ses heureux habitants ignoraient le fisc. La Municipalité dut instituer, en 1855, un impôt communal sur le revenu. Peut-être est-ce cette traumatisante mutation des citoyens en contribuables qui a rendu les Lausannois du XX^e siècle si circonspects en matière d'urbanisme?

La deuxième moitié du XIX^e siècle sera le théâtre d'une nouvelle aventure lausannoise: la construction des voies ferrées, qui lui rendent son importance de carrefour européen. Certes, sa position au croisement des grandes voies européennes est une donnée constante de son histoire. Mais, comme on l'a vu, le trafic sur ces voies dépend très largement des conditions générales, et la ville n'en a tiré, au Moyen Age, qu'un bénéfice médiocre. La constitution du réseau ferroviaire va soudain lui donner une impulsion décisive. D'abord négligée par la première voie vaudoise, le Morges-Yverdon, Lausanne s'y raccorde en 1856. Le réseau s'étend très rapidement dans les années suivantes. Les liaisons avec les autres villes (Genève en 1858; Villeneuve en 1861; Berne en 1862; Vallorbe en 1870) font de la ville l'un des nœuds principaux du réseau suisse.

Le percement du Simplon (en 1906), en parachevant l'œuvre, lui ouvre les plus vastes perspectives de commerce international.

Le choix d'un emplacement pour la gare fut, on s'en doute, difficile. Après de longues hésitations, on préfère l'installer en dehors de la ville, à mi-pente, le long de la voie principale, après avoir examiné la possibilité de construire une gare en cul-de-sac près du Grand-Pont. Il fallut la relier au centre (la ville ne dépassant guère Saint-François). Une fois de plus, on eut la prudence de recourir à des solutions audacieuses en créant, toujours avant l'apparition de l'automobile, les avenues de la Gare, de Georgette et du Théâtre.

Il faut dire que la réalisation des chemins de fer, tout auréolés du prestige de la technique et du modernisme, avait déclenché chez les Lausannois une ardeur nouvelle: l'esprit d'entreprise. Si les transformations du début du siècle avaient surtout été réalisées par les pouvoirs publics, l'initiative privée prend vigoureusement le relais. Fondée sur la prospérité de quelques industries (notamment celle du cuir) on voit naître une bourgeoisie qui, confiante dans l'avenir des affaires, ne craint pas d'investir. C'est ainsi qu'une société privée va réaliser le vaste complexe du Lausanne-Ouchy. Un funiculaire est installé entre Ouchy et la gare et, par le tunnel qu'on connaît, entre la gare et la vallée du Flon. En comblant le fond du ravin, la même société réalise l'esplanade qui s'étend entre le Grand-Pont (sait-on encore que ses piliers massifs reposent sur une deuxième rangée d'arches enfouie sous les déblais?) et Chauderon, créant ainsi au centre de la ville les surfaces nécessaires aux fabriques et aux entrepôts.

Vers la fin du siècle dernier, et au début de celui-ci, les initiatives succèdent aux initiatives. Débordant de son site primitif, la ville s'étale sur le versant en direction du lac, formant cette imposante façade urbaine qui frappe le voyageur venant d'Evian en bateau. Elle se dote de deux nouveaux ponts (Chauderon et Bessières), qui complètent le système de circulation. Les banques s'installent, avec la pompe qu'on connaît, autour de Saint-François. Elles témoignent certes de la prospérité générale, mais elles privent définitivement (?) cette place d'un panorama unique. Les maisons de commerce se développent et l'industrie lausannoise se constitue peu à peu, dans un désordre dynamique de spéculations audacieuses et de faillites retentissantes. Enfin, comme pour marquer sa nouvelle importance et entrer de manière spectaculaire dans le XX^e siècle, la ville s'offre le Palais de Rumine, réminiscence du passé, et un réseau de tramways, préfigurant l'avenir!

Cette expansion va se poursuivre jusqu'en 1914. Les répercussions de la guerre y mettront fin, assez brutalement, et la population, qui dépassait 75 000 habitants à la veille du conflit, diminue de quelques milliers d'habitants.

Après ce brusque coup d'arrêt, la progression reprend, à un rythme plus tranquille. L'enthousiasme et l'audace n'y sont plus. L'expansion industrielle se maintient, mais de manière discrète. Le nombre d'ouvriers augmente certes, les entreprises se multiplient, mais elles restent petites, elles ne s'imposent ni dans le paysage ni dans la vie urbaine. La banlieue commence à se former. Autour de la gare de triage, que l'on dut installer à Renens parce qu'ailleurs la place manquait, poussent d'abord les maisons des cheminots, puis quelques usines. Une morne suite de fabriques et de quartiers ouvriers s'étire dans la vallée du Flon et le long de la voie ferrée, vers l'ouest.

Les entreprises sont petites; on les laisse s'installer au hasard et elles ne vont pas tarder à « banlieusarder » les communes de Prilly, de Renens, de Chavannes. A ces pâles quartiers de pays plats s'opposent à l'est les vignes ensoleillées de Pully. Elles sont colonisées, elles aussi, mais par les villas. Avant les résidents aisés, toute une population moyenne d'employés et de fonctionnaires y matérialisaient le rêve de leur vie: maisons propres, semées dans les vignes au milieu de leurs jardins soignés et des traditionnelles rocailles. La ville elle-même s'accroît timidement. Aux perspectives un peu folles du XIX^e siècle succède l'occupation sournoise des espaces vides. La ville s'empâte, sans ambition. Elle sécrète comme une couche de graisse un peu malsaine, qui fait craindre la congestion. Il suffira d'une légère accélération du rythme de croissance pour que les Lausannois, étonnés et un peu inquiets, s'aperçoivent que leur ville a changé et que des problèmes nouveaux s'y posent. A-t-elle « mal tourné » comme le pensent, en 1946, les auteurs illustres d'un petit livre où l'on s'effraie de la construction (et de la laideur) de la Tour Bel-Air, et où l'on s'indigne - déjà - de la disparition des arbres? Il est bien difficile de répondre à une telle question. On constate cependant que, pour avoir cessé de voir grand, Lausanne n'est plus adaptée aux nécessités du temps, et qu'elle aborde avec quelque peine les problèmes nouveaux.

L'expansion, en effet, s'est prodigieusement accélérée: entre 1918 et 1945, l'agglomération a gagné 50 000 habitants, en chiffres ronds; elle en gagne 50 000 autres avant 1960, en quinze ans, et presque autant dans les sept dernières années, pour dépasser aujourd'hui 210 000 habitants. Cet essor fulgurant atteint son paroxysme entre 1960 et 1964, avec des accroissements annuels moyens de 7000 habitants.

Les causes de cette accélération sont nombreuses. Il faut d'abord signaler, comme partout en Europe, l'exode rural et le mouvement continu qui porte la population vers les centres, et particulièrement les plus grands d'entre eux. Depuis 1920, l'agglomération lausannoise augmente de 120 000 habitants; le reste du canton, de 45 000 seulement.

Pendant cette période, et le fait peut étonner à Lausanne, l'industrie augmente rapidement ses effectifs. Les fabriques anciennes se développent, et de nouvelles s'installent en nombre dans la banlieue ouest. Les statistiques font apparaître ce progrès: de 1500 en 1887, le nombre d'ouvriers monte à 4500 en 1929, et dépasse aujourd'hui 15 000. Les secteurs traditionnels de l'industrie lausannoise (imprimerie, arts graphiques) reçoivent une impulsion décisive. Mais d'autres fabrications les dépassent en importance: celle des machines, appareils et instruments, par exemple, dont les bâtiments fonctionnels surgissent dans la banlieue ouest depuis quelques années, et lui confèrent un dynamisme nouveau. Pas de firmes gigantesques cependant.

Une seule dépasse 1000 salariés, 4 ou 5 atteignent 500, les autres restent le plus souvent au-dessous de 300.

Les activités tertiaires (commerce, assurances, tourisme, enseignement) enregistrent un accroissement plus rapide encore. Groupés dans le centre de l'agglomération, plus de 45 000 emplois de ce type en chassent les habitants. Le contraste entre l'activité débordante de la journée et le vide des soirées s'y accuse chaque année.

Cette énorme concentration d'emplois déclenche, quatre fois par jour, les vastes pulsations de la vie lausannoise. L'afflux ou la libération de ces dizaines de milliers d'employés, d'étudiants, de clients, gonfle, dans les rues trop étroites, une marée toujours plus lente à s'écouler.

Ces difficultés de circulation sont peut-être le changement le plus marquant des quinze dernières années. Le réseau conçu par l'ingénieur Pichard, il y a près d'un siècle et demi, forme encore l'essentiel des voies urbaines. Le vaste anneau de boulevards périphériques qu'il avait réalisé, à l'usage des calèches et des tombereaux de 1830, constitue aujourd'hui, presque inchangé, la « petite ceinture ». Mais comme Pichard n'avait pas prévu l'essor de la motorisation (et apparemment ses successeurs non plus, jusque vers 1950...), ce système est quotidiennement menacé d'infarctus. Et si, par une sorte de miracle d'ingéniosité, le trafic a pu être endigué, réglé, débité en tranches par les signaux lumineux, c'est au prix d'une discipline qui s'étend jusque sur les trottoirs où les piétons... piétinent, attentifs, comme le chien de Pavlov, à l'apparition du signal vert. Ces transformations de l'économie et du genre de vie ont modifié, bien sûr, la physionomie de la ville. De nombreux chantiers ouverts dans le centre ont eu raison de la quiétude rassurante de cette capitale campagnarde, de la « ville de séjour et d'études », de la « paysanne ayant fait ses humanités »... Une architecture plus agressive lui confère un style moins pittoresque, pénible à certains, stimulant pour d'autres.

Mais les problèmes du centre ne peuvent plus être isolés de ceux du reste de l'agglomération. Les quartiers d'habitation, après avoir envahi les versants orientés vers le lac, entre Lutry et la Venoge, montent jusqu'à la barrière du Jorat ou s'infiltrèrent par de larges échancrures au cœur du Gros de Vaud, en direction d'Echallens. L'agglomération, qui comptait cinq communes en 1950, en englobe aujourd'hui une trentaine. On imagine aisément les problèmes d'organisation, d'équipement, de coordination que cet éclatement pose.

Ces mutations, ces bouleversements peuvent légitimement inquiéter certains esprits, exacerber certaines nostalgies. L'agglomération, après avoir pris conscience de ses carences, travaille à les réparer. Des programmes nombreux cherchent à reprendre le contrôle de la croissance, à réaliser les équipements nécessaires, à sauvegarder les valeurs du passé qui le méritent. Un effort général est entrepris. L'opinion publique,



sensibilisée par de nombreuses transformations auxquelles elle assiste, s'inquiète de l'avenir, et les caisses communales, fortement mises à contribution, espèrent une accalmie.

Et pourtant, selon toute vraisemblance, cette mutation n'est pas achevée. Ne voit-on pas se construire, autour de la ville, une étoile d'autoroutes qui en feront le centre de la Suisse romande, accessible en moins d'une heure des chefs-lieux de tous les cantons voisins? Quel rôle nouveau l'agglomération lausannoise devra-t-elle assumer demain?

Il est difficile, évidemment, de répondre à cette question et de supputer les conséquences de ces transformations. Mais il est possible de s'y préparer et d'envisager les mesures (et parfois les sacrifices) qui seront nécessaires pour maîtriser l'expansion.

Cette expansion, il faut l'affronter avec réalisme, mais sans chauvinisme. Le temps où chaque ville recensait jalousement ses habitants et enregistrait chaque accroissement comme un signe de sa supériorité sur ses voisines est révolu. Cette compétition un peu naïve est dépassée. La ville n'est pas un corps isolé au sein d'un canton ou d'une région, mais un élément solidaire du reste, ayant un rôle particulier. Une augmentation de population n'est pas une récompense; elle implique des charges, entraîne des responsabilités. Il ne faut pas idolâtrer l'expansion, il faut l'assumer.

Jacques Barbier