

DOI: 10.61037/TVA00043

Ce chapitre fait partie de la publication :

Christina Haas, Torsten Korte, Anne-Catherine Schröter, Harald R. Stühlinger, Boom. *Cultures du bâti en Suisse 1945–1975*, Triest Verlag, Zürich 2026.

Le 11 mars 1972, le Parlement suisse a adopté l'*Arrêté fédéral sur des mesures d'urgence en matière d'aménagement du territoire (Bundesbeschluss über dringliche Massnahmen auf dem Gebiet der Raumplanung)*. En 1967, le Conseil fédéral avait déjà présenté un article constitutionnel sur l'aménagement du territoire, approuvé de justesse par l'électorat en 1969. Il aura fallu cependant attendre onze années supplémentaires avant l'entrée en vigueur de la loi fédérale correspondante. Par cette décision, le Conseil fédéral réagissait aux revendications d'organisations de protection du paysage et du patrimoine qui réclamaient des mesures immédiates visant à endiguer le plus rapidement possible, jusqu'à l'entrée en application de la législation fédérale en la matière, l'expansion jugée de plus en plus incontrôlée des zones bâties dans le Plateau suisse et à freiner le développement d'infrastructures touristiques dans des paysages naturels jusqu'ici intacts de la région alpine.²¹²

Les débats sur la nécessité d'aménager le territoire de manière adaptée et de développer des instruments de planification efficaces pour gérer la croissance des zones résidentielles n'avaient rien de nouveau en Suisse. Les premières tentatives d'introduction d'un concept d'utilisation des terres applicable à toute la Suisse comme moyen de lutter contre «l'étalement urbain»²¹³ croissant dans les paysages – comme le considérait l'architecte et membre du Conseil national Armin Meili – remontent aux années 1930. Le terme «d'agglomération» a été défini pour la première fois par les autorités dès 1930, pour décrire la relation entre les grandes villes suisses et leurs communes situées en périphérie, qui ne cessaient de s'agrandir depuis le début du siècle.²¹⁴ La thématique est devenue «urgente» – notamment pour une large part de la population –, comme l'insinue l'arrêté fédéral, dans les années 1950 et 1960, lorsque l'expansion des zones habitées induite par le boom de construction a commencé à gagner des régions jusque-là peu ou pas bâties, et que l'ampleur de cette croissance est devenue évidente.

Il n'existe pas de statistiques fiables et qui concernent la Suisse entière au sujet de l'expansion des zones habitées avant 1972. Dans les données relatives à la superficie recueillies depuis 1912, les zones résidentielles étaient en effet classées parmi les surfaces improductives et n'étaient donc pas mentionnées spécifiquement.²¹⁵ Néanmoins, plusieurs études permettent de se faire une idée de la croissance urbaine entre 1945 et 1975. Il est ainsi prouvé que «la pénétration urbaine»²¹⁶ passant par la taille des zones de peuplement et leur degré de répartition, a augmenté bien plus significativement entre 1960 et 1980 que durant les années ayant précédé et suivi cette période, et ce partout en Suisse, aussi bien en milieux urbains que naturels. Durant cette période, la surface des zones habitées a crû à un rythme impressionnant de 51 mètres carrés par minute.²¹⁷ L'accroissement de la densité de population résultait non seulement de nouvelles implantations en zones rurales encore vierges, mais aussi de l'effacement progressif de structures résidentielles historiques. Les grandes villes du Plateau suisse étaient particulièrement concernées par cette croissance, leurs frontières s'effaçant peu à peu et leurs agglomérations s'étendant aux vallées et aux grands axes de transport alentour. Les surfaces de peuplement ont également augmenté de manière significative dans les Alpes et les Préalpes, en particulier dans les vallées, et ont progressivement gagné les versants de montagne.²¹⁸

Les chapitres suivants examinent plus en détails cette croissance des zones de peuplement ainsi que les modifications de l'environnement bâti au niveau local et régional qui ont résulté du boom de la construction dans les années d'après-guerre. Trois zones d'étude, situées dans les trois grandes régions linguistiques suisses, sont au cœur de cette réflexion: la vallée de la Limmat, qui se trouve dans les cantons de Zurich et d'Argovie, la région du Chablais des cantons de Vaud et du Valais à l'embouchure du Rhône dans le lac Léman, et le Sopraceneri dans le Tessin. Ces trois régions serviront de cadre à l'analyse des phénomènes de culture du bâti sur tout le territoire suisse qui, durant les années de boom, ont façonné et orienté le développement spatial régional. A cette occasion, seront pris en compte le contexte géographique de la découpe,

certaines zones spécifiques de la région étudiée ainsi que des ouvrages et ensembles concrets afin de mettre en évidence les différentes relations, interdépendances et processus sous-jacents de la culture du bâti qui ont eu un impact sur le développement des zones habitées et sur la formation d'agglomérations – en clair: sur l'environnement bâti.

Le choix s'est porté sur ces trois régions car elles ont connu, après 1945, de grands bouleversements d'espace, notamment à travers la construction de types de bâtiment introduits ou implantés durant les années d'après-guerre pour la toute première fois sur le territoire suisse – ou du moins pour la première fois dans une telle ampleur –, servant ainsi d'exemples pour d'autres territoires comparables. Les périmètres des zones concernées ont été choisis en fonction des caractéristiques topographiques, et non pas en suivant les frontières politiques et les entités administratives, afin d'appréhender dans leur globalité les développements de la culture du bâti dans leur contexte spatial. Ainsi, les territoires sont tous trois des *talschafts*, façonnés par des cours d'eau, entourés par des chaînes de collines ou de montagnes et qui s'étendent sur différentes communes et différents cantons.

Bien que seule la vallée de la Limmat corresponde à une agglomération d'après la définition stricto sensu – un territoire se trouvant en relation fonctionnelle directe avec une zone centrale, constituée d'une ou deux villes –, des processus de banlieusardisation et d'industrialisation comparables et liés à la construction d'infrastructures se retrouvent également dans les régions périphériques du Chablais et du Sopraceneri. L'analyse des trois territoires amènera d'abord à s'interroger sur les effets des réseaux d'infrastructures présentés dans le chapitre précédent sur la croissance locale et régionale des zones résidentielles et sur l'aménagement de l'espace bâti. En outre, d'autres facteurs du développement des zones habitées, tels que l'émergence de territoires résidentiels et industriels, seront étudiés plus en détail. Leur relation avec différents phénomènes de la société de masse qui s'est développée durant l'après-guerre, comme la consommation, les loisirs, le tourisme de masse et l'évolution des exigences en matière de logement sera également abordée.

La vallée de la Limmat

La vallée de la Limmat s'étend de la ville de Zurich en direction du nord-ouest jusqu'à Brugg, et comprend le district de Dietikon sur le territoire du canton de Zurich ainsi que certaines parties du district de Baden du côté argovien. La large vallée traversée par la Limmat est flanquée de chaînes de collines sur ses deux côtés. Au sud-est, le territoire étudié inclut les communes du canton de Zurich d'Oberengstringen, Unterengstringen, Schlieren et Dietikon, avec une transition fluide – en cela typique des espaces d'agglomération – avec les quartiers zurichois d'Altstetten, Wipkingen, Höngg et Aussersihl, qui font également partie de la vallée de la Limmat et qui ont été rattachés à la ville après 1893. Au nord-ouest, le périmètre pris en compte s'étend au-delà de la limite géographique de la vallée de la Limmat – située au niveau du château d'eau suisse au nord-est de Brugg, au point de confluence de la Limmat et de l'Aar – et comprend également la centrale nucléaire de Beznau dans la commune de Döttingen.

Jusqu'au XIX^e siècle, la vallée de la Limmat était dominée principalement par l'agriculture et par la viticulture sur son versant sud, entre Höngg et la vallée de Siggental.²¹⁹ Dès le milieu du XIX^e siècle, la construction des chemins de fer et l'industrialisation qui en a résulté ont entraîné un processus d'urbanisation soutenu, qui a atteint son apogée durant les années de boom après la Seconde Guerre mondiale.²²⁰ Après 1945, la population de la vallée de la Limmat a bondi. Entre 1950 et 1970, le district argovien de Baden et le district zurichois de Dietikon ont enregistré les taux de croissance les plus élevés de leur canton respectif.²²¹

La croissance de la population a eu de profondes conséquences. Rien que durant la décennie de 1945 à 1955, la surface de zones résidentielles a doublé dans la haute vallée de la Limmat.²²² Les liaisons entre les différentes zones ont augmenté en nombre et, combinées aux nouveaux moyens de transport, ont transformé la région en un dense réseau de routes régionales et locales.²²³ Ces deux facteurs ont provoqué des transformations profondes du paysage, jusque-là constitué de villages épars séparés par de vastes espaces de végétation, et ont entraîné l'apparition de zones habitées le long des structures linéaires de la Limmat, de l'autoroute et des voies ferrées. La croissance des zones résidentielles était particulièrement forte dans la région autour des communes de Baden et de Wettingen, où le tissu urbain a commencé à s'étendre en direction du nord jusqu'à la commune d'Obersiggenthal et où, au sud, les communes de Wettingen et Neuenhof se sont réunies à proximité de la sortie d'autoroute de Neuenhof, nouvellement créée.

Un autre pôle urbain est apparu entre les communes de Würenlos, Killwangen et Spreitenbach. Seule la vaste gare de triage de Zurich-Limmattal, récemment inaugurée, faisait obstacle à la poursuite de l'expansion urbaine entre la commune argovienne de Spreitenbach et la commune zurichoise de Dietikon.

Les zones résidentielles historiques de la rive gauche, situées sur les flancs nord des collines, se sont peu à peu étendues sur

la vallée et en direction de la Limmat, à travers la création de nouveaux quartiers de maisons individuelles, de nombreux grands lotissements ainsi que de quartiers industriels, dont la taille était sans commune mesure avec les édifices déjà existants. A partir de 1960, Spreitenbach s'est affirmée comme une ville nouvelle, pionnière en termes de construction de bâtiments résidentiels de grande taille, avec l'agglomération de Längacker, née d'un zonage urbain. A Neuenhof ont été conçus et construits les lotissements de Zürcherstrasse et de Webermühle, réalisés entre 1972 et 1984 par le promoteur Ernst Göhner selon son célèbre système d'éléments pleins préfabriqués, d'après des plans du bureau d'architectes Steiger Partner AG. Wettingen, l'une des rares communes situées sur la rive droite, a accueilli ses premiers grands bâtiments résidentiels avec la construction de tours et de blocs en béton au centre ainsi que du quartier de Lindenhof. Les communes de la rive droite de la Limmat se développaient généralement sur des terrains en pente ensoleillés, qui offraient un panorama agréable, et s'étendaient en tissus urbains composés de maisons individuelles et de petits immeubles collectifs. Les immeubles à terrasses décalées était une typologie particulièrement populaire durant les années ayant suivi la Seconde Guerre mondiale.²²⁴

La vallée supérieure de la Limmat – plateformes de transport

Dans la vallée de la Limmat, le développement des zones résidentielles et les bouleversements de l'environnement bâti qui en ont résulté étaient étroitement liés aux infrastructures de transport. La croissance des surfaces habitées était continuellement stimulée par le développement des réseaux de transport, qui facilitaient la mobilité de la population et augmentaient ainsi les flux de travailleurs pendulaires. Dans le cas de la vallée de la Limmat, les chemins de fer et l'autoroute ont joué un rôle central: leurs tracés traversaient la vallée longitudinalement et leur construction ou

leur aménagement après 1945 ont renforcé la séparation spatiale entre les rives droite et gauche de la Limmat. La vallée supérieure de la Limmat, en premier lieu le territoire des communes de Dietikon et de Weiningen ainsi que la commune argovienne voisine de Spreitenbach, a été tout particulièrement affectée par le développement des infrastructures de transport. C'est dans cette région que sont apparus l'échangeur autoroutier du Limmattal et la gare de triage, deux plaques tournantes du transport ferroviaire et routier dont la construction a eu un impact massif sur les paysages.

La toute première ligne de chemin de fer intérieure suisse a vu le jour en 1847 dans la vallée de la Limmat: il s'agit de la voie reliant Zurich à Baden, alors exploitée par les Chemins de fer du Nord-Est, et surnommée «Spanisch-Brötli-Bahn»²²⁵ dans le langage populaire. Contrairement aux routes déjà existantes, cette ligne ne traversait toutefois pas les villages, mais passait en ligne droite sur une voie dégagée qui les longeait. Les constructions de gares en rase campagne ont entraîné l'apparition de centres urbains, qui se sont ensuite continuellement agrandis, notamment à travers le boom de la construction durant l'après-guerre.²²⁶ Après la Seconde Guerre mondiale, les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) avaient pour projet d'agrandir leur réseau ferroviaire avec une Nouvelle transversale principale (en allemand Neue Haupttransversale, NHT). Il était projeté de développer l'axe est-ouest du lac de Constance jusqu'au lac Léman, avec une branche de Bâle à Olten, sous la forme d'une ligne à grande vitesse sur laquelle les trains pourraient circuler à jusqu'à 200 kilomètres-heures, réduisant ainsi significativement le temps de trajet.

Cinquante gares de trains à grande vitesse seraient partiellement ou entièrement mises en relation grâce à la nouvelle transversale, permettant ainsi de mettre en place une fréquence d'un train toutes les 30 minutes sur les liaisons longue distance.²²⁷ Ce vaste projet n'a jamais été réalisé en raison de l'opposition de la population. La seule voie de la Nouvelle transversale principale

ayant été construite est la ligne de l'Heitersberg, située dans la vallée de la Limmat.²²⁸ Le passage à travers le Heitersberg et l'agrandissement de la voie ferrée existante auraient permis de relier directement Killwangen à Aarau en passant par Mägenwil, débarrassant ainsi la ligne de Baden à Brugg, fortement congestionnée, d'un transport de transit inutile. La construction du nouveau tunnel à travers le Heitersberg a débuté en 1969.²²⁹

La nouvelle ligne a été inaugurée à l'été 1975 et mise en exploitation régulière. Un autre grand projet des CFF ayant grandement modifié l'apparence de la vallée de la Limmat est le déplacement de la gare de triage depuis la gare centrale de Zurich vers le territoire des communes de Dietikon et Spreitenbach. Comme pour la nouvelle ligne de l'Heitersberg, ce projet s'inscrit dans l'objectif des CFF de soulager les voies et plateformes de transport particulièrement sollicitées des deux grandes villes, en transférant une part du trafic vers la périphérie de la vallée de la Limmat.

La gare de triage de la vallée de la Limmat

La gare de triage de la vallée de la Limmat est située sur la rive gauche de la Limmat, parallèlement aux voies ferrées existantes entre Dietikon et Spreitenbach, et s'étend sur une superficie totale de soixante-dix hectares, soit environ 700 000 mètres carrés.

La gare a été conçue en tant que système fonctionnant de manière autonome, dont l'espace ne communique pas avec ses alentours. Les espaces nord et sud de la gare de triage ne sont reliés que par quelques rares ponts ou tranchées. Dans toute sa longueur, elle constitue ainsi un élément de séparation avec le paysage. Les quelque 120 kilomètres de rails sont divisés en trois sections, conformément au processus de formation des trains: à l'ouest se trouve le groupe d'entrée avec la butte de déchargement principale, depuis laquelle les voies se répartissent vers le groupe de direction avant de se rétrécir à nouveau dans la zone du groupe de sortie.²³⁰

Entre les trois groupes de rails, les voies se rejoignent et se rétrécissent. C'est là que sont implantés les

différents bâtiments qui, avec les pylônes électriques, sont les seuls éléments verticaux du terrain: le poste d'aiguillage, le dépôt de locomotives ou encore le bâtiment de réparation des wagons. Les bâtiments, tout comme les nouvelles gares de Dietikon et Spreitenbach, ont été dessinés par Max Vogt.

Afin de gérer la hausse du trafic de marchandises consécutive à la création de la gare de triage de la vallée de la Limmat, la voie ferrée entre Altstetten et Dietikon a été complétée par une ligne supplémentaire à double voie qui lui est parallèle. Celle-ci a plus tard été agrandie pour rejoindre Killwangen et être ainsi intégrée à la nouvelle ligne de l'Heitersberg.²³¹ Le processus de travail dans la nouvelle gare de triage étant organisé d'ouest en est, une bretelle à voie unique de Würenlos à Killwangen a également dû être aménagée, afin que les trains en provenance du nord et de l'est puissent rejoindre la gare de triage depuis l'ouest en passant par la vallée de la Furt.²³²

Durant la Première Guerre mondiale, les CFF avaient déjà élaboré un projet d'agrandissement des infrastructures ferroviaires dans la région de Zurich. Les premiers travaux de réalisation ont débuté au milieu des années 1920. A cette époque, il était déjà évident qu'une rénovation et un agrandissement de la gare de voyageurs ne seraient possibles qu'après avoir déplacé la gare de triage hors du territoire de la ville. Les CFF ont finalement présenté un projet-cadre en 1954, qui incluait non seulement la création d'un nouveau poste d'aiguillage central à la gare centrale de Zurich, la construction d'une nouvelle ligne d'Oerlikon à Altstetten en passant par le Käferberg, le développement des gares d'Altstetten et de Killwangen-Spreitenbach, la réalisation d'une gare centrale et gare de marchandises de trains à grande vitesse à Altstetten, mais également le déménagement de la gare de triage.²³³ La nouvelle gare serait implantée dans la plaine de la vallée entre Dietikon et Spreitenbach et agrandie afin de desservir tout l'Est suisse.²³⁴ Il s'agissait alors de l'un des plus grands projets individuels entrepris par les CFF.²³⁵

Une résistance massive au projet s'est toutefois formée, en particulier du côté de Spreitenbach. Avec le soutien du canton d'Argovie, la commune a fait la promotion d'une variante plus au nord, avec des nouveaux rails installés entre les voies ferrées déjà existantes et la Limmat, sans passer du côté du village.²³⁶ En outre, une commission spéciale mandatée par le Conseil-exécutif du canton d'Argovie a proposé en 1956 d'implanter la nouvelle gare de triage non pas dans la vallée de la Limmat, mais dans la vallée de la Furt voisine. Aussi bien le Conseil-exécutif zurichois que les CFF ont toutefois rejeté la variante de la vallée de la Furt, dont la construction aurait entraîné un surcoût de 42 millions de francs. La variante du nord a été rejetée par les CFF car cela aurait également impliqué un déplacement de la voie principale et donc, outre des coûts supplémentaires, une plus grande dégradation des terres. La décision finale a été prise en 1958, avec un emplacement de la nouvelle gare de triage au sud-ouest de la voie principale des CFF. L'année suivante, le Conseil municipal de Spreitenbach a finalement donné son accord pour le projet.²³⁷

Dès le début des années 1960, en raison de la hausse constante du trafic, du nouveau concept d'exploitation des CFF en termes de transport de marchandises et des innovations dans le secteur des techniques de triage, les CFF ont été contraints de réviser entièrement leur projet de 1954. Le fait que le nouveau projet ne se soit pas orienté vers les limites de capacité existantes, mais plutôt vers une exploitation maximale du terrain disponible, tout en tirant pleinement parti des innovations et des possibilités techniques les plus récentes en matière de triage et en utilisant de manière optimale la surface disponible, témoigne tant des paradigmes dominants en termes de la culture du bâti que du rôle et de l'influence des CFF. Cela comprenait notamment la création d'une exploitation totalement automatisée et l'utilisation de la nouvelle méthode de la «formation simultanée», conduisant à une réduction des coûts de construction. Une fois les travaux achevés, la gare de triage de la vallée de

la Limmat devait accueillir quotidiennement 120 trains pour un total de 5 200 wagons.²³⁸

Le conseil d'administration des CFF a donné son accord au projet général de la nouvelle gare de triage le 28 février 1965. L'obsolescence de l'ancienne gare de triage étant de plus en plus manifeste, il était nécessaire de réaliser rapidement le projet, si bien que les premières phases du chantier et la mise en fonction des premières installations provisoires ont débuté dès 1966, et ont été achevées en 1969. A partir de cette période, l'une des tâches principales de la gare de triage de Zurich-Limmattal était la préparation de trains composés de wagons-citernes vides à destination des raffineries de la Romandie, dont celle de Collombey dans le Chablais valaisan, achevée en 1963.²³⁹ Le chantier de finalisation de la gare de triage a débuté en 1969, avec pour commencer les travaux de terrassement nécessaires, l'aplanissement du terrain, la création d'une liaison routière et la mise en canal et le recouvrement des cours d'eau. La construction des installations de rails et des bâtiments a suivi à partir de 1972. Les travaux ont été achevés en 1978.²⁴⁰

L'échangeur autoroutier de la vallée de la Limmat

Les travaux du réseau de routes nationales, planifiés depuis le milieu des années 1950, ont eux aussi grandement affecté la vallée supérieure de la Limmat. En tant que liaison est-ouest majeure entre Genève et Saint-Gall, la N1 devait traverser le Baregg depuis Lenzbourg, région depuis laquelle elle s'étendrait vers le sud-est jusqu'à Zurich. Le tronçon autoroutier entre la jonction de Neuenhof et la ville de Zurich a été inauguré à l'automne 1971, rendant ainsi la N1 entièrement praticable entre Berne et Zurich. Le tracé de l'autoroute et ses différentes sorties, jonctions et échangeurs ont mobilisé d'importantes surfaces à Neuenhof, Wettingen et Weiningen.

L'échangeur autoroutier du Limmattal, aussi appelé échangeur de Weiningen, se trouve au nord du coude de la Limmat près de l'abbaye de

Fahr, sur le territoire des communes zurichoises d'Unterengstringen et de Weiningen. La A1, qui traverse la vallée de la Limmat depuis l'ouest, enjambe la Limmat au sud de Geroldswil et bifurque vers le nord-est en direction de Winterthour et Saint-Gall via le tunnel de Gubrist. Le bras est de l'échangeur se prolonge en tant que liaison routière urbaine expresse A1H jusqu'à la fin de l'autoroute, près du Hardturm à Zurich, tandis que le quatrième bras en direction du sud conduit, sous la forme de la A4, jusqu'à l'embranchement Zurich Ouest au sud de Birmensdorf, en traversant le Hardwald au niveau de la boucle de la Limmat.

Le complexe infrastructurel traverse une moraine de l'ère glaciaire, utilisée autrefois comme gravière ou comme décharge.²⁴¹ L'échangeur autoroutier du Limmattal est la seule structure de ce type complète de la Suisse. Il a été conçu comme un mélange entre deux types courants d'échangeur autoroutier, la structure en forme de croix de Malte et celle en forme de moulin.

L'avantage de l'échangeur en forme de croix de Malte est qu'il prend relativement peu de place tout en étant praticable à des vitesses élevées. Une telle forme était initialement prévue pour l'échangeur du Limmattal, afin de réduire au maximum la surface de terrain utilisée. Elle implique toutefois de grandes constructions de ponts, car elle requiert au moins quatre niveaux de chaussée superposés. Dans le cas de l'échangeur du Limmattal, les communes concernées s'y sont opposées car elles craignaient une pollution sonore élevée. Un projet à deux niveaux a lui aussi été rejeté, car la superficie des terres requise était trop importante: un compromis a donc finalement été trouvé impliquant une forme mixte à trois niveaux de trafic.²⁴²

La création d'une rocade était déjà prévue dans le programme cantonal des routes à haut débit rédigé dès 1964. Celle-ci aurait contourné Zurich à l'ouest et au nord et relié la vallée de la Limmat avec le district d'Affoltern au sud et la vallée de la Glatt à l'est.²⁴³ A cette période, la rocade ne faisait cependant pas encore partie du programme officiel des routes nationales. Au

niveau fédéral, le programme de construction des routes nationales prévoyait pour Zurich la création d'un système de liaisons routières expresses en forme d'un grand Y enjambant les lits des rivières de la Sihl et de la Limmat.²⁴⁴ Toutefois, à partir de la fin des années 1960, une vive opposition à la liaison routière expresse en Y de Zurich s'est formée, même parmi des concepteurs et des architectes, si bien qu'une initiative populaire cantonale a été lancée en 1971 afin de supprimer la tangente autoroutière zurichoise du réseau de routes nationales et d'adopter à la place le contournement prévu. Bien que l'initiative ait été rejetée et que la liaison routière expresse en Y ait continué de faire partie de la planification officielle du réseau, le contournement nord-ouest a toutefois été intégré au réseau de routes nationales par arrêté fédéral en juin 1972.

Au lieu de passer par le centre de la ville de Zurich comme prévu initialement, la A1 bifurque désormais au nord-est au niveau de l'échangeur autoroutier du Limmattal pour rejoindre le tunnel du Gubrist, tandis que la A4 oriente le trafic à l'ouest de Zurich vers le lac des Quatre-Cantons en passant par Urdorf, Birmensdorf et le tunnel de l'Uetliberg.²⁴⁵ L'élaboration en détail du projet de l'échangeur autoroutier du Limmattal a débuté en 1979. Le chantier de la N4 passant par le district d'Affoltern s'est toutefois transformé en bras de fer politique. L'infrastructure autoroutière à l'ouest de Zurich dans la vallée de la Limmat s'est en effet rapidement forgée une triste réputation en raison de sa congestion, et les informations sur la circulation évoquaient quotidiennement les «embouteillages à l'échangeur autoroutier du Limmattal».

Infrastructures envahissantes au niveau régional

L'échangeur autoroutier du Limmattal et la gare de triage constituent de parfaits exemples d'éléments de l'environnement bâti qui ne sont souvent pas consciemment perçus ou évalués comme faisant partie de celui-ci. Par leurs dimensions, en particulier leur superficie et leur aménagement spatial, ils exercent pourtant une influence massive

sur les sites et les paysages suisses et, en raison de leur effet de séparation de l'espace, bouleversent durablement la perception de l'espace et du paysage. Certes, des gares de triage existaient déjà dès le milieu du siècle précédent, mais celles-ci se trouvaient la plupart du temps à proximité d'infrastructures ferroviaires urbaines déjà existantes. Le déplacement de gares de triage de taille inédite sur des terrains disponibles représente une nouveauté en termes de planification d'infrastructures durant l'après-guerre.

Il en va de même pour les grands échangeurs autoroutiers. En Suisse, la construction d'autoroutes n'ayant débuté qu'après la Seconde Guerre mondiale – à un rythme effréné –, de gigantesques ouvrages occupant de vastes superficies sont apparus en relativement peu de temps, transformant durablement des territoires auparavant peu bâtis. Le nom donné à ces deux infrastructures, qui fournit sans ambiguïté une indication sur les dimensions spatiales des ouvrages, est révélateur: elles n'occupent et ne façonnent pas seulement un site particulier, mais un *talschaft* entier. Le fait qu'il ne soit presque jamais question, dans le débat public, de leurs qualités esthétiques et de leur rôle en tant que composantes de l'environnement bâti, mais plutôt de leurs effets négatifs, en particulier de leurs émissions néfastes pour l'être humain et la nature, tient sans doute en grande partie au fait que leur superficie est telle qu'elles sont difficilement compréhensibles à l'échelle humaine. Traverser l'échangeur du Limmattal ou passer le long de la gare de triage ne permet guère de saisir la dimension de ces ouvrages et leur relation avec le paysage alentour. A cela s'ajoute le fait que leur effet de séparation de l'espace rend les lieux autour de ces constructions partiellement voire totalement inaccessibles aux piétons, si bien que le public ne les perçoit presque jamais de cette perspective. Leurs impacts massifs sur l'espace ne sont réellement visibles que vus «d'en haut», grâce à des cartes ou des images aériennes.

Spreitenbach-Würenlos – ville planifiée et consommation

Entre les années 1945 et 1975, la commune de Spreitenbach a connu une croissance sans égale, aussi bien au niveau de l'activité de construction que du nombre d'habitant.e.s. Elle est ainsi devenue dans toute la Suisse un symbole d'une culture architecturale guidée par l'euphorie de croissance et de consommation durant les années de boom, qui a rétrospectivement été jugée abusive et dont les défauts ont été largement illustrés dans les médias à travers l'exemple de Spreitenbach.

Jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, Spreitenbach était un territoire principalement agricole. En 1950, encore 23 pour cent des actif.ve.s résidant dans la commune travaillaient dans le secteur primaire. Malgré la proximité spatiale avec la ville de Zurich, Spreitenbach était jusqu'alors resté largement insensible à la pression liée à la croissance. Cela ne tenait pas seulement à l'appartenance du territoire au canton d'Argovie, mais également à son emplacement sur le versant nord et ombragé de l'Heitersberg, qui en faisait un lieu de résidence peu attractif, et au fait que la commune était relativement mal rattachée à la gare de Killwangen, située à environ deux kilomètres au nord-ouest.²⁴⁶ La transformation a débuté au début des années 1950 avec la construction des premières maisons individuelles le long des Poststrasse et Bahnhofstrasse (rue de la poste, rue de la gare) en direction de Killwangen, sur des terrains jusqu'alors non bâtis, à l'écart du centre villageois historique. En conséquence, la commune a adopté en 1954 une première réglementation en matière de construction, car le manque de coordination dans l'urbanisation dispersée et la création de routes et de conduites qu'elle impliquait lui était coûteuse. La nouvelle réglementation de construction est entrée en vigueur en 1955.

Quelque temps auparavant, une opposition s'était rapidement formée dans la commune contre un projet de haut bâtiment de l'architecte

zurichois Mario della Valle – notamment car il n'existait pas de permis de construire et que la taille finale de l'immeuble était incertaine.

On évoquait un ouvrage de douze à vingt étages. L'architecte Della Valle a invoqué le fait qu'aucun règlement de construction valide n'était encore en vigueur lorsque les travaux ont débuté. Le Patrimoine suisse et le groupe de planification régionale du Nord-Est suisse sont intervenus auprès du Département des travaux publics cantonal. Il en a résulté une interruption des travaux prononcée par le Conseil-exécutif argovien ainsi qu'une bataille judiciaire de plusieurs années qui est allée jusqu'au Tribunal fédéral. L'immeuble, d'une hauteur de 13 étages, a été achevé en 1959 après l'élaboration d'un plan d'aménagement du site et de la zone.²⁴⁷

En réaction à cet épisode fortement médiatisé, qui a mis en évidence l'absence d'instruments de planification efficaces à tous les niveaux aux débuts de la période de boom de la construction, l'Assemblée communale de Spreitenbach a élaboré dès 1956 un plan d'aménagement du site et de la zone pour compléter la réglementation déjà existante en matière de construction. Les objectifs étaient de lutter contre l'étalement urbain incontrôlé du territoire communal et d'éviter que la commune ne devienne une simple ville-dortoir. Conjointement avec l'architecte zurichois Werner Müller et en étroite collaboration avec la Zonenplankommission [Commission de planification territoriale] et le conseil communal, le bureau d'ingénieurs Auf der Maur + Scheifele a rédigé une ligne directrice qui constituait la base de l'aménagement local, incluant un modèle directeur et un plan de zonage, adoptée à une large majorité par l'assemblée communale en janvier 1960. La réalisation du projet a été confiée à Klaus Scheifele, jeune concepteur et dessinateur en travaux publics diplômé. Une fois achevé, le plan de zonage projetait pour Spreitenbach une population de 30 000 résident.e.s.²⁴⁸ La ligne directrice prévoyait un centre du village aux toits en pente couverts de briques, une zone destinée aux maisons de campagne sur le

versant ainsi qu'une zone communautaire à usage largement mixte comme cœur même de la future ville de Spreitenbach, comprenant une école, une maison communale, une salle municipale, éventuellement un hôtel ainsi qu'une rue commerçante ou un grand magasin – le point de départ du centre commercial réalisé dix ans plus tard.²⁴⁹

Le modèle directeur prévoyait pour l'espace de Längacker un complexe immobilier de grande hauteur appelé «Neu-Spreitenbach» («Nouveau Spreitenbach») et comprenait une clause séduisante: les propriétaires fonciers bénéficieraient d'un coefficient d'utilisation du sol plus élevé et donc d'un rendement plus important s'ils s'alignaient sur le modèle directeur pour les nouvelles constructions et cédaient des terrains pour les infrastructures. Un grand nombre de propriétaires privés se sont ainsi ralliés à un concept de construction couvrant plusieurs parcelles et, en l'espace de 15 ans, un quartier correspondant largement au modèle directeur de base – au-delà de quelques différences – est apparu.²⁵⁰

Ce projet ne s'est certes jamais concrétisé dans son intégralité, mais le nombre d'habitant.e.s est toutefois passé de 1100 en 1950 à 7200 en 1980, ce qui correspond à une impressionnante croissance de la population de 650 pour cent.²⁵¹ Outre le plan d'aménagement local et de zonage qui a posé la première pierre de l'expansion vers le nord-ouest des surfaces habitées à travers des constructions de résidences, d'industries et de commerces, le développement urbain de Spreitenbach a été façonné en grande partie par deux autres projets de construction massifs occupant beaucoup d'espace: la gare de triage de la vallée de la Limmat, déjà présentée, et le tracé de la jonction est-ouest de la N1, promue principalement par la Fédération ou plutôt par sa régie fédérale, les CFF, et au sujet de laquelle les autorités de la commune avaient peu, voire pas du tout, voix au chapitre. Ces deux projets ont eux aussi transformé durablement l'environnement bâti de Spreitenbach et ont largement contribué, aux côtés du centre commercial et du complexe

immobilier de hauts immeubles, à la perception négative de la culture du bâti de Spreitenbach.

A partir du début des années 1970, le développement urbain de Spreitenbach est peu à peu passé au premier plan aussi bien dans les milieux spécialisés que dans la presse quotidienne. Alors que l'aménagement territorial de Spreitenbach était loué à la fin des années 1960 comme «modèle moderne et non-conventionnel pour la Suisse»²⁵², à travers lequel la commune déterminait son «avenir grâce à des mesures de planification s'inscrivant dans l'ère du temps»²⁵³, le sentiment général a nettement changé au début des années 1970. En 1974, la *Neue Zürcher Zeitung* (NZZ) a consacré une édition du week-end à la «ville adolescente» de la vallée de la Limmat et l'Œuvre Suisse des Lectures pour la Jeunesse (OSL) a publié dans son magazine, à l'occasion de l'Année européenne du patrimoine architectural en 1975, *Ohne Halt bis Betonville* (Sans escale jusqu'à Bétonville) dont la couverture arborait une photographie du quartier Längacker à Spreitenbach, symbole du «faux progrès».²⁵⁴ La commune a certainement atteint son niveau le plus bas dans l'opinion publique avec la fresque d'école 167, très commentée, commandée en 1975 par l'Association suisse des enseignants. Sur cette image de Spreitenbach en vue aérienne figurent le centre commercial et les hauts bâtiments de Längacker, illustrant d'après l'urbaniste Rolf Meier toutes les erreurs commises jusqu'à présent en termes d'aménagement du territoire, en prenant l'exemple de cette agglomération.²⁵⁵

«Shoppi» – le premier centre commercial de la Suisse

Le «Shoppi» se trouve au nord-est du centre historique de Spreitenbach, parallèlement à la route régionale Zurich-Baden qui existait déjà avant 1945, et au sud des voies ferrées de la gare de triage du Limmattal. Comme pour la plupart des centres commerciaux, il s'agit d'un corps de bâtiment situé au centre, à l'origine entièrement entouré de parkings ouverts et bétonnés qui occupaient la majorité de la superficie du terrain et

mettaient au total 1550 places de stationnement gratuit à disposition des client·e·s.

Conçu comme construction solitaire, il ne renvoie nullement au centre historique du village et seulement partiellement au nouveau quartier de Längacker construit à la même époque. Au lieu de cela, il est principalement orienté vers la route d'accès. Garantir un bon accès aux modes de transport individuels motorisés était un facteur clé pour le succès du centre commercial. A l'époque de l'ouverture du «Shoppi», le canton avait pour projet de transformer la route régionale existante Zurich-Baden en une liaison routière expresse à sens de circulation séparés. En outre, la N1 passant par la vallée de la Limmat, entrée en service en 1971, et les jonctions voisines de Neuenhof et Dietikon permettaient de rejoindre l'autoroute, située à deux kilomètres de distance. Dans l'aspiration du «Shoppi», des entreprises et des installations apparentées s'y sont rapidement implantées, profitant elles aussi du bon rattachement au trafic et de la présence du centre commercial. C'est par exemple là que l'entreprise d'ameublement IKEA a inauguré son premier site en dehors de la Scandinavie en 1973.²⁵⁶

L'impulsion pour la construction du centre commercial avait été donnée dès 1962 par l'entreprise zurichoise Agemit, qui détenait notamment les avoirs du fonds de placement immobilier Interswiss, fondé par Karl Schweri, entrepreneur du commerce de détail. Du fait de l'absence de modèles en Suisse pour cette nouvelle typologie, Schweri a placé une annonce pour trouver un concepteur ayant de l'expérience dans le développement de centres commerciaux. L'architecte et urbaniste zurichois Walter R. Hunziker, de l'entreprise de conception Transplan AG, s'est alors manifesté pour réaliser des centres résidentiels, commerciaux et industriels. En coopération avec l'économiste Fritz C. Frey, il a rédigé un rapport sur la rentabilité intitulé *Limmat Plaza, Einkaufs- und Gewerbe-Zentrum der Region Zürich-Baden in Spreitenbach* (*Limmat Plaza, centre commercial et d'affaires de la région Zurich-Baden à Spreitenbach*) et a dessiné les plans du nouveau centre

commercial en 1963.²⁵⁷ Le plan de la zone partielle, intitulé Neumatt, établi en conformité au plan de zonage partiel et requis pour débiter les travaux, a été présenté et approuvé en 1965 par la commission dédiée au centre commercial de l'assemblée communale, mise sur pied par le conseil communal. Conformément au plan directeur corrigé en 1967, il était prévu de construire, outre le centre commercial, quatre tours de 26 étages comprenant des appartements et des bureaux, disposées en forme d'ailes de moulin à vent autour du centre commercial. Seules deux d'entre elles ont finalement été réalisées.²⁵⁸ La construction du «Shoppi» a débuté en 1967. A l'occasion de la pose de la première pierre du chantier, le maire de Spreitenbach alors en fonction, Robert Locher, a affirmé que le nouveau centre commercial et les installations qui en font partie formaient «une partie intégrante de l'aménagement global de Spreitenbach» et que «cet ouvrage magnifique, qui représente une idée nouvelle pour notre pays», s'inscrirait «pleinement dans l'image future de la ville de Spreitenbach».²⁵⁹ L'inauguration du nouveau «paradis du shopping», largement couverte par les médias, a eu lieu en 1970. La campagne publicitaire créée par Ernst + Ursula Hiestand avec pour slogan «Wir bauen ein Paradies» (« Nous construisons un paradis ») a eu un énorme retentissement dans la presse quotidienne et à la télévision.²⁶⁰ Le premier des immeubles de grande hauteur prévus a été construit à partir de 1969, et le deuxième durant la période de 1977 à 1978.

Le centre commercial et le plan d'aménagement global de Neu-Spreitenbach sont toutefois rapidement devenus des symboles négatifs largement médiatisés, illustrant les planifications des années de boom désormais considérées comme insensées. Dans un rapport de novembre 1974, l'Institut pour l'aménagement local, régional et national du territoire de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ) s'est positionné de manière critique vis-à-vis à des projets de centres commerciaux, proposant comme alternative la revalorisation des centres locaux historiques grâce à des bâtiments à usage mixte. Etaient

notamment critiquées la séparation des fonctions au sein des zones résidentielles à laquelle contribuaient les nouveaux centres commerciaux, désormais considérée comme problématique, et la taille de ces structures, qui seraient surdimensionnées par rapport aux caractéristiques topographiques et spatiales de la Suisse. Du fait de leur emplacement isolé le long des axes routiers principaux ou des zones industrielles, souvent aménagé uniquement pour la circulation automobile, ils étaient accusés d'augmenter le volume de trafic et d'aller totalement à l'encontre des objectifs d'aménagement du territoire.²⁶¹ Les chercheur·euse·s de l'EPFZ voyaient en ces centres inspirés de leurs modèles nord-américains une «intervention fondamentale sur l'ordre spatial existant»²⁶² de la Suisse. Rolf Keller, dans son ouvrage de 1973 critique du boom de la construction des années d'après-guerre *Bauen als Umweltzerstörung* (La construction comme destruction de l'environnement), décrit également le centre commercial comme «temple de la société de consommation» en référence au rédacteur culturel suisse Peter Keller. Par leur isolation, ils contribueraient au dépeuplement déjà amorcé de quartiers résidentiels déjà inanimés et à saper davantage les fondements de la «vie urbaine dans toutes ses dimensions».²⁶³

Le centre commercial-aire de repos de Würenlos

Le centre commercial-aire de repos de Würenlos, situé à quelques kilomètres au nord-ouest du centre commercial de Spreitenbach, a ouvert en 1972 le long du tronçon d'autoroute achevé un an plus tôt. Il se trouve au point le plus étroit de la vallée de la Limmat, sur le territoire de la commune de Würenlos. Construit en forme de pont à haubans attaché à un pylône, ce bâtiment en béton précontraint à deux étages présente une largeur de 130 mètres et enjambe les six voies de l'autoroute à 17 mètres de hauteur. Les culées du pont situées des deux côtés de la N1 abritent des services comme les stations-service et les stations de lavage. A l'origine, la façade de la construction

à poutres suspendues était orange et brune et comprenait des fenêtres en verre feuilleté réfléchissant.

Une rue commerçante sans fenêtres se trouvait à l'étage inférieur du pont et englobait 18 magasins, parmi lesquels des bijouteries, des boutiques de vêtements et même une agence bancaire. Elle représentait une offre commerciale supplémentaire, en complément des restaurants et des services comme les stations-services ou les stations de lavage.

L'étage supérieur abritait au départ différents restaurants.²⁶⁴

En 1968, le projet d'un pont-restaurant à Würenlos avait déjà permis à Gulf Oil Switzerland, d'après les plans du bureau d'architectes zurichois Marti + Kast, de remporter un concours organisé par l'Office des ponts et chaussées argovien.²⁶⁵ Durant la phase de réalisation, Gulf Oil Switzerland a assuré la maîtrise d'ouvrage des stations-services, des magasins automobiles et des stations de lavage, tandis que Mövenpick/Silberkugel AG était responsable du pont-restaurant.²⁶⁶

Dès l'origine, le bâtiment n'était pas conçu comme une simple aire de restauration, mais devait servir également de centre commercial et de lieu de sortie pour les résident-e-s alentour, réunissant ainsi les types de construction de l'aire d'autoroute, très dépendante du réseau routier, et du centre commercial régional.²⁶⁷ D'après Ueli Prager, chef de Mövenpick, les automobilistes se verraient offrir un «package» de services et de prestations adapté sur mesure à leurs besoins, dans un style d'architecture expérientielle unique.²⁶⁸ Cela ne se reflétait pas seulement dans l'usage purement commercial de l'étage inférieur, mais aussi dans l'offre gastronomique extrêmement variée. L'aire de repos incluait à l'origine six «restaurants à thème», conçus par un architecte d'intérieur américain et disposant chacun de leur propre slogan personnalisé. Ils variaient grandement dans leur offre, leur capacité d'accueil et leurs services, afin de répondre aux différentes exigences des hôtes.²⁶⁹ Il s'agissait en premier lieu du «Habsburg-Grill», inspiré du château du même nom situé à proximité, avec un aménagement

intérieur évoquant celui-ci et où une cuisine raffinée était proposée, avec des spécialités à base de viande préparées à feu ouvert.²⁷⁰

La structure comprenait en outre une «Landbeiz» («auberge de campagne») ainsi qu'un self de la chaîne de restauration rapide «Silberkugel» de Mövenpick, l'un des premiers restaurants self-services de la Suisse. L'offre était complétée par un paradis pour enfants, un restaurant destiné exclusivement aux enfants, en forme de réplique d'un train de la ligne Spanisch-Brötli, à l'intérieur duquel se trouvaient une couchette de contes de fées et un mini-cinéma.²⁷¹

En tant que premier pont-restaurant bâti en Suisse, l'aire de repos de Würenlos était considérée à l'époque de son inauguration comme la plus grande construction de ce type au monde – ou du moins en Europe –²⁷², et a par conséquent suscité de nombreuses réactions. Plus généralement, les aires de repos comme Würenlos sont devenues une attraction le long des voies uniformes du réseau de routes nationales et pour la carte mentale des automobilistes, un point de repère important apparaissant régulièrement sur les cartes postales et dans les reportages.

En outre, ce pont-aire de repos fait également partie des quelque 130 modèles miniatures exposés dans le musée en plein air *Swissminiatur*, ouvert en 1959 à Melide dans le Tessin et composé de répliques de bâtiments et monuments suisses d'exception.

Les architectures nouvelles de la consommation

Le centre commercial de Spreitenbach et le centre commercial-aire de repos de Würenlos illustrent les nouveaux types de construction orientés vers la consommation qui ont émergé durant la deuxième moitié du XX^e siècle – ou du moins réalisés pour la première fois en Suisse – et ont ainsi largement contribué à façonner l'environnement bâti. L'apparition du centre commercial comme nouveau type architectural était étroitement liée aux développements sociaux et économiques globaux des années de croissance. Une condition

essentielle à cette apparition était la prospérité croissante d'une grande partie de la population et le changement des habitudes de consommation qui s'est ensuivi, réaliser des achats passant d'une nécessité quotidienne à une activité de loisirs.

A cette augmentation de la richesse s'ajoutait également la motorisation de masse, qui a contribué – aux côtés du développement des autoroutes – à l'essor de la typologie des aires d'autoroutes et représentait aussi une condition importante à la construction des centres commerciaux. La hausse de la mobilité individuelle a également permis la mise en valeur de territoires auparavant non-bâties, sur lesquels de vastes centres commerciaux pouvaient alors être érigés. En Suisse, l'abolition en 1967 des prix imposés pour les produits de marque a entraîné l'émergence d'un grand nombre de nouvelles chaînes de supermarchés. En conséquence, les coopératives de consommation traditionnelles réparties dans tout le pays se sont regroupées sous la forme de la société «Coop», afin d'unir leurs forces de marché. Indirectement, cette situation a également stimulé la construction de centres commerciaux, poussée à un rythme soutenu par les grands détaillants face à la pression concurrentielle.²⁷³ Le centre commercial de Spreitenbach, en projet à partir de 1962, a inauguré la construction en masse de centres commerciaux le long du nouveau réseau autoroutier en développement en Suisse. En 1973, le pays comptait déjà 15 centres commerciaux disposant chacun d'une surface de vente nette comprise entre 5000 et 25000 mètres carrés, 18 étaient en cours de construction et une quinzaine d'autres au stade de projet.²⁷⁴ La plupart des bâtiments érigés ou en projet étaient concentrés sur les régions de Zurich et de Bâle, et de manière plus éparse dans le reste du Plateau suisse, dans le Valais et le Tessin.²⁷⁵

Dans le sillage de ces nouvelles constructions, de nombreux architectes suisses ont entrepris des voyages d'études à l'étranger afin d'y acquérir l'expérience nécessaire à la création

de centres commerciaux. Le fait que les pionniers parmi eux, comme les architectes Felix Rebmann ou Emil Rütli, les bureaux d'architecture Klemenz Flubacher, Rausch Ladner Clerici ou Schwarzenbach & Maurer, ne soient, jusqu'à aujourd'hui, pas considérés comme des figures majeures de l'histoire architecturale du modernisme d'après-guerre est particulièrement révélateur.²⁷⁶ La construction de centres commerciaux se caractérisait également par le grand nombre d'acteur-ice-s impliqué-e-s et le réseau de relations complexes qui gravitait autour de ces projets. Le «Shoppi» en est un bon exemple. La société Shopping Center Spreitenbach Immobilien AG, spécialement créée à cet effet, était propriétaire du nouveau centre commercial, tandis que la gestion de celui-ci était assurée par une société d'exploitation différente, la Shopping Spreitenbach AG. L'architecte Walter R. Hunziker, déjà nommé, et Felix Rebmann de l'entreprise Transplan étaient responsables de la réalisation des plans et de l'architecture, alors que le bureau d'études du concepteur Klaus Scheifele, basé à Spreitenbach, était chargé de la coordination du chantier. Les travaux ont été réalisés par le contractant général H. H. Rinderknecht, basé à Morges. Les entreprises et les concepteurs divers étaient souvent rejoints par des architectes supplémentaires qui concevaient, sur demande des détaillants et des grands magasins locataires, l'aménagement et la présentation d'espaces au sein du centre commercial.

Il en allait de même pour les bâtiments des aires de repos, qui relevaient non seulement des autorités cantonales et fédérales compétentes, mais aussi d'entreprises exploitantes, chacune associant ses propres architectes et architectes d'intérieur. Les bâtiments d'aires de repos implantés le long du réseau de routes nationales se démarquaient donc par une grande diversité dans leur apparence esthétique, et souvent par un langage formel moderne et fonctionnel. On peut notamment penser aux «constructions sœurs» de l'aire de Würenlos, les aires de la N2 à Pratteln construites entre 1972 et 1978 ou encore

l'aire d'autoroute de Deitingen Süd en forme de coquille, conçue par le célèbre ingénieur civil Heinz Isler en 1968.

A l'inverse, les intérieurs se ressemblaient fortement pour ce qui était de l'organisation et la répartition de l'espace dans les bâtiments, et l'aménagement intérieur se conformait généralement à l'identité de marque des quelques entreprises exploitantes, aisément reconnaissables à travers leurs concepts de couleurs et de signalétique.²⁷⁷ Le contraste entre les langages formels extérieur, souvent sobre et minimaliste, et intérieur, richement décoré et à l'aménagement à la limite du kitsch, est intéressant et permet de dresser un parallèle supplémentaire entre centres commerciaux et bâtiments d'aires de repos. Alors que l'aire de repos de Würenlos cherchait à rappeler les temps passés à travers le Habsburg-Grill et le modèle du train Spanisch-Brötli, le centre commercial «Tivoli» inauguré à Spreitenbach en 1974, construction sœur du «Shoppi», évoquait un village idyllique avec des rues pavées et des constructions en treillis rappelant un décor de petite bourgade.

Il semblait presque que cet aménagement nostalgique et régionaliste développé dans un bâtiment dédié à la consommation était une tentative de rétablir un équilibre avec les bouleversements radicaux de l'environnement bâti à l'extérieur, où le monde d'hier était de plus en plus menacé de disparaître.

Döttingen-Beznau: l'énergie nucléaire

La croissance fulgurante de la vallée de la Limmat durant les années de boom après la Seconde Guerre mondiale ne s'est pas limitée à ses frontières géographiques. La commune de Döttingen, située légèrement au nord de la *Wasserburg* suisse du même nom, a elle aussi connu une croissance spectaculaire après 1945. Sa population a doublé entre 1950 et 1970, et cette ville qui était auparavant un centre régional est devenue, avec la commune de Würenlingen, un site du secteur énergétique d'importance nationale. Dès 1902, une centrale hydroélectrique avait déjà été érigée

au niveau de la boucle de l'Aar, près du lieu-dit de Beznau dans la commune de Döttingen.²⁷⁸

Pour répondre à la demande croissante en électricité, les Forces Motrices du Nord-Est de la Suisse (NOK) ont construit peu après la Seconde Guerre mondiale une nouvelle centrale électrique sur la rive droite de l'Aar, à l'est de la centrale hydraulique déjà existante. Il s'agissait alors de la toute première centrale thermique à usage commercial de la Suisse. L'installation, mise en service en 1948, fonctionnait au fioul lourd et était à l'époque considérée comme la centrale à turbine à gaz la plus puissante d'Europe, avec une capacité de quarante mégawatts.²⁷⁹ Durant les années qui ont suivi, la vallée inférieure de l'Aar, autour des communes de Döttingen, Villigen et Würenlingen, s'est imposée comme le cœur de la recherche et de la production nucléaire suisse. Peu après sa création au milieu des années 1950, la société Reaktor AG, qui a fusionné en 1960 avec l'Institut fédéral de recherches en matière de réacteurs (IFR), a entamé la construction d'une installation destinée au développement de son propre réacteur expérimental dans la commune de Würenlingen, sur la rive de l'Aar. Cette structure incluait également le réacteur de type piscine américain «Saphir», acquis en 1955 à l'occasion de la Conférence internationale sur les utilisations pacifiques de l'énergie atomique à Genève.

L'Institut suisse de recherches nucléaires, qui fusionnera ensuite avec l'IFR pour former l'Institut Paul Scherrer (IPS), s'est installé au début des années 1970 à Villigen et a construit sur la rive opposée de l'Aar un centre de recherche dont la pièce maîtresse était un grand bâtiment à toiture en dents de scie abritant un accélérateur de protons.

Peu avant, «Beznau I», la première centrale nucléaire à usage commercial de la Suisse, avait été connectée au réseau à seulement quelques centaines de mètres plus au nord.

La centrale nucléaire de Beznau

Dès le mois de décembre 1964, la NOK, devenue entre-temps la plus grande société productrice d'électricité de Suisse, a rendu publique sa

décision de faire construire sa propre centrale nucléaire. Elle a choisi comme emplacement l'île artificiel apparue à la suite de la construction de la centrale hydroélectrique, dans la boucle de l'Aar à Beznau. La NOK justifiait sa décision par le fait qu'au début des années 1960, environ quarante pour cent de l'électricité qu'elle vendait ne provenaient pas de ses propres centrales ou de celles de ses partenaires, mais devaient être importés depuis l'étranger. Cette proportion déjà importante risquait d'augmenter en raison de la consommation d'électricité grandissante, la NOK souhaitait donc contrer cette tendance en construisant une nouvelle centrale électrique. Le problème étant urgent, l'entreprise a décidé, plutôt que d'attendre le développement d'un modèle de réacteur suisse qu'elle cofinancerait, de s'orienter pour sa centrale nucléaire vers les installations clés en main des firmes américaines Westinghouse et General Electric destinées au marché européen.²⁸⁰

Le choix de la NOK s'est finalement porté sur le réacteur à eau légère de l'entreprise Westinghouse, moins cher.

A l'été 1965, un consortium composé de la société genevoise International Atomic Power Co. Ltd., faisant partie de Westinghouse, et de l'entreprise industrielle Brown, Boveri & Cie (BBC), basée à Baden dans la vallée de la Limmat et bien plus importante, a été chargé de la construction de la centrale nucléaire de Beznau. L'entreprise américaine Firma Gibbs & Hill Inc. était également impliquée en tant que bureau d'ingénieurs. Alors que cette dernière était responsable de la livraison du réacteur nucléaire et des équipements associés, la BBC était chargée de produire les équipements secondaires, notamment deux turbines à vapeur. En outre, un grand nombre de diverses entreprises suisses ont participé au projet comme fournisseuses de différentes pièces d'installation. Avec des performances annoncées de 350 mégawatts et une production annuelle de 2,5 milliards de kilowattheures, la nouvelle centrale nucléaire surpassait en termes de production d'électricité la centrale de la Grande Dixence dans le Valais, plus grande centrale

hydroélectrique suisse de l'époque.²⁸¹ Malgré ces performances impressionnantes, les installations de Beznau n'étaient pas conçues pour durer éternellement: leur obsolescence était en réalité déjà planifiée. A l'époque de leur construction, la durée de vie initialement prévue pour les centrales nucléaires était de vingt ans, tout au plus. Il paraissait clair que les installations seraient ensuite remplacées par des installations nouvelles, plus grandes et plus efficaces.²⁸²

Les travaux de la centrale nucléaire de Beznau ont débuté le 6 septembre 1965 et ont duré jusqu'en 1969.²⁸³ Elle est entrée en service le 30 juin 1969, devenant ainsi la toute première centrale construite sans soutien financier d'un gouvernement au monde.²⁸⁴

Témoins de la culture du bâti de «l'ère atomique» suisse

Plusieurs facteurs ont contribué à faire de la vallée inférieure de l'Aar, avec les constructions et installations de l'IPS et des deux centrales nucléaires de Beznau, le cœur de la recherche et de la production suisse en matière d'énergie nucléaire, créant ainsi un ensemble unique de «l'ère atomique» suisse.

Il faut évoquer d'une part le rôle central des acteur·rice·s impliqué·e·s, tout particulièrement Paul Scherrer, professeur de physique à l'EPFZ, et Walter Boveri, président de la Badener Elektrotechnikunternehmen BBC, entreprise riche en expérience, qui ont beaucoup œuvré pour la création de la Reaktor AG, et l'entreprise énergétique NOK, impliquée dans l'usage commercial de l'énergie nucléaire dès 1957 en tant que cofondatrice de la Suisatom AG et à travers le projet de construction d'une centrale d'essai à Villigen. D'autre part, le territoire des trois communes argoviennes de Villigen, Döttingen et Würenlingen était situé dans une zone géographique favorable, à proximité des acteur·rice·s et institutions concerné·e·s: l'EPF à Zurich, la BBC à Baden et le centre de production de la NOK avec les deux centrales déjà implantées à Beznau. La décision d'implanter les installations dans une zone relativement reculée pour

un projet de centre de recherche aussi important que celui de la Reaktor AG constituait certes une nouveauté en Suisse, mais s'explique en réalité par l'influence exercée par les laboratoires de recherche similaires aux États-Unis, qui se retrouve non seulement dans le choix du site, mais également dans la structure organisationnelle.²⁸⁵

Pour la nouvelle centrale nucléaire en projet, l'emplacement périphérique s'avérait également idéal. Un site à proximité immédiate de la centrale hydroélectrique de Beznau offrait des avantages considérables, car la zone était déjà rattachée à des voies ferrées industrielles et des routes. L'emplacement le long de l'Aar assurait une alimentation en eau de refroidissement et la proximité d'un nœud de réseau déjà existant était également garantie grâce à la centrale hydroélectrique, de sorte que seules des lignes de raccordement relativement courtes ont dû être construites.²⁸⁶ L'Inspection fédérale de la sécurité nucléaire (IFSN), dont le siège se trouve à proximité, fournissait également la main-d'œuvre qualifiée nécessaire, et sa localisation au centre d'une importante zone d'approvisionnement assurait les débouchés nécessaires.²⁸⁷ Dans le même temps, l'emplacement relativement éloigné des grandes zones urbaines et légèrement dissimulé était en adéquation avec les préoccupations en matière de protection de la nature et du patrimoine, contribuant ainsi à l'acceptation du projet de construction au sein de la société.²⁸⁸

Avec les centres de recherche de l'IPS actuel et les deux centrales nucléaires de Beznau, de vastes zones bâties ont vu le jour en bordure de l'Aar. Bien qu'ayant durablement modifié l'environnement anthropique de cette région rurale, ces zones sont toutefois restées inaccessibles à la plupart des gens en raison de leur usage et de leur fonction. En conséquence, ces trois aires ne sont guère perçues comme des composantes d'un même ensemble bâti, alors qu'elles constituent en quelque sorte, en termes de culture du bâti, le cœur des efforts suisses en matière d'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire durant les années de boom ayant suivi la Seconde Guerre mondiale.

Vallée de la Limmat: infrastructures et bâtiments nouveaux

Durant les années d'après-guerre, les communes de la vallée de la Limmat comptaient parmi les régions du pays à la croissance la plus rapide. Cela a entraîné des conséquences radicales, encore perceptibles aujourd'hui, sur l'environnement bâti.

Ce phénomène est illustré par l'apparition, durant la deuxième moitié du XX^e siècle, de nouveaux types de bâtiments ayant marqué de leur empreinte le secteur de la construction dans toute la Suisse: du centre commercial à l'infrastructure autoroutière et leurs exploitations annexes comme les aires de repos, jusqu'à la centrale nucléaire. Ces ouvrages nouveaux, étroitement liés à la croissance de l'économie et de la richesse des années de boom et à l'émergence d'une société de consommation de masse qui en a résulté, se conditionnaient et s'influençaient mutuellement et se caractérisaient par le vaste réseau d'acteur·rice·s impliqué·e·s dans leur conception et leur réalisation.

En outre, la vallée de la Limmat offre un excellent exemple des modifications spatiales entraînées par le développement de larges réseaux d'infrastructures, tant dans le secteur des transports ferroviaires et routiers que dans celui de la production d'électricité. Des ouvrages à grande emprise spatiale comme la gare de triage, l'échangeur autoroutier du Limmattal ou encore la zone des installations de recherche nucléaire et des centrales nucléaires requéraient des surfaces énormes et constituaient à la fois des éléments de séparation spatiale et, en raison de leur taille imposante, des points de repère identifiables à distance. Par leur superficie et leur fonction, ils étaient dans le même temps peu accessibles et difficilement compréhensibles en termes spatiaux du point de vue humain. Même si la conception et l'impact des bâtiments n'ont donc guère fait l'objet d'un débat public majeur, les transformations spatiales qu'ils ont entraînées et la poursuite de l'expansion des zones habitées qu'ils ont

Les cantons du Valais (VS) et de Vaud (VD) se partagent la région du Chablais, frontalière de la France à l'ouest et comprenant les districts d'Aigle (VD) et de Monthey (VS).

La vallée est bordée par le Rhône, qui se jette dans le lac Léman entre les communes de Noville (VD) et de Port-Valais (VS). Le Léman forme la frontière nord du Chablais, et la plaine de la vallée glaciaire du Rhône, qui court du nord au sud, est bordée des deux côtés par des versants de montagne escarpés.

Contrairement aux régions urbaines comme Lausanne ou Genève, le Chablais était une région pauvre, qui s'est radicalement transformée après la Seconde Guerre mondiale, principalement à travers l'implantation de grandes exploitations industrielles. Cette croissance se produisant au départ de manière relativement incontrôlée, certaines communes ont adopté dès la fin des années 1950 des règlements de construction et de zonage, et le canton de Vaud a commandé en 1966 une étude sur l'aménagement du territoire du Haut-Léman et du Chablais vaudois. Celle-ci a été réalisée par le bureau d'études Urbaplan et

publiée en 1969.²⁸⁹ Elle se basait sur une analyse essentiellement fondée sur des données de la situation actuelle, prenait en compte les évolutions passées et proposait des scénarios pour l'avenir. L'étude insistait sur le caractère périphérique de la région ainsi que sur le façonnement de la vallée par le trafic de transit. En outre, elle présentait la frontière administrative entre les cantons du Valais et de Vaud, qui traverse le Chablais en son milieu, comme un problème en termes d'aménagement du territoire, qui conduirait à un développement disparate de l'environnement bâti et entraverait la coordination de la construction, voire rendrait cette dernière impossible. Contrairement aux modèles directeurs de Spreitenbach, dans la vallée de la Limmat, le travail d'Urbaplan consistait en une étude de fond générale, sur la base de laquelle des plans d'aménagement concrets, à plus petite échelle, seraient plus tard élaborés.

Monthey est la commune ayant connu la plus forte croissance démographique de la région, et de loin, passant de 4927 habitant-e-s en 1941 à 11285 en 1980, ce qui correspond à une hausse de près de 130 pour cent en quarante ans.

La deuxième commune la plus grande, Aigle, a vu sa population passer de 3918 à 6233 personnes sur la même période, une augmentation de «seulement» quelque soixante pour cent, ce qui la place tout de même bien au-dessus de la moyenne suisse.²⁹⁰ Même si les deux communes sont devenues des centres régionaux,²⁹¹ les limites de leurs territoires sont jusqu'à aujourd'hui encore clairement identifiables, comme pour les autres communes du Chablais. Elles ne se sont pas regroupées pour former une agglomération transfrontalière, ce qui s'explique notamment par la situation périphérique du Chablais.

Durant les années d'après-guerre, des exploitations industrielles se sont implantées dans la plaine, entre les communes historiques, sur des terres agricoles consacrées à la culture fruitière et viticole, profitant ainsi du bon système de transport et d'un accès à l'eau courante. Les nouvelles

zones industrielles du Valais étaient celles qui exerçaient l'impact le plus marqué sur l'espace, en particulier à travers la raffinerie pétrolière de Collombey et la centrale thermique de Vouvry, les deux plus grands chantiers réalisés dans le canton. Jusqu'à leur fermeture, les deux exploitations étaient les plus grands employeurs de la région. La raffinerie pétrolière ne pouvait être implantée que dans la vallée du Rhône, car les travaux d'assèchement de la tourbière à l'ouest du fleuve avaient déjà débuté avant la Seconde Guerre mondiale et avaient été achevés dans les années 1950. L'assèchement était destiné au canal Stokkalper, creusé dès le XVII^e siècle pour le transport de marchandises, et qui longe le Rhône et traverse le Valais depuis Collombey jusqu'au Léman. Ce canal fait partie des nombreux espaces verts et aquatiques créés par l'être humain dans le Chablais, comme les surfaces agricoles utiles et exploitations maraîchères de Noville, le Jardin Botanique de Saint-Triphon ou encore la poldérisation par correction de la rive à Villeneuve.

Alors que le Chablais valaisan s'est transformé en pôle économique grâce à la raffinerie et la centrale à mazout, Aigle, située dans le canton de Vaud, est devenue le centre des télécommunications du Chablais. C'est dans le Chablais valaisan que se trouvait la centrale de la zone de numérotation «025»²⁹² du réseau téléphonique – soit l'indicatif téléphonique de la région. En outre, d'autres constructions ont fait d'Aigle un centre postier régional.

De 1955 à 1970, le trafic dans les Alpes suisses a fortement augmenté, à hauteur de 300 à 500 pour cent. En comparaison, durant la même période, la croissance du trafic dans les centres urbains du Plateau suisse était elle aussi élevée, mais bien plus faible, avec une hausse de 100 à 150 pour cent.²⁹³

Cette augmentation était étroitement liée au tourisme de masse qui faisait son apparition dans les régions alpines, et dont l'impact se voyait notamment dans les territoires de haute altitude du Chablais. Tandis que les infrastructures et les sites industriels se sont implantés dans la vallée, les régions montagneuses du

Chablais se sont transformées, dans les années ayant suivi la Seconde Guerre mondiale, en destination touristique particulièrement prisée durant l'hiver. Pour la première fois, en raison de l'essor économique et de la hausse de la richesse, la classe moyenne – et donc un grand nombre de personnes – pouvaient régulièrement partir en vacances dans des lieux de villégiature abordables. La transformation architecturale des paysages montagneux suisses, provoquée par la construction d'infrastructures touristiques comme les téléphériques ou les téléskis, mais aussi d'ouvrages de protection comme les installations anti-avalanches, est visible à distance, y compris depuis les vallées. La commune de Leysin, jusqu'alors connue pour ses thermes, est devenue après 1945 une destination touristique de sports d'hiver, non seulement à travers la construction d'infrastructures de transport déjà citées, mais aussi et surtout de lieux d'hébergement et la rénovation des sanatoriums et du Grand Hôtel déjà existants. De petits villages de montagne auparavant ruraux, comme les communes de Troistorrens, Val-d'Illiez et Champéry dans le domaine skiable valaisan «Les Portes du Soleil» ont été transformés en villages de vacances et ont connu une expansion urbaine massive, similaire à celle observée dans de nombreuses localités des Alpes.

Dans ces localités touristiques, le nombre de vacancier·ère·s, logeant dans les innombrables hôtels et maisons de vacances nouvellement bâtis, a rapidement largement dépassé celui de la population résidente.

Vouvry et Collombey-Muraz – l'industrie et l'infrastructure énergétique

A travers l'implantation de deux grandes entreprises industrielles durant les Trente Glorieuses – la raffinerie de Collombey-Muraz et la centrale thermique de Vouvry – les deux communes voisines du district valaisan de Monthey sont non seulement devenues des centres économiques du Chablais, mais ont également été reliées physiquement par les deux exploitations, ces dernières étant

interdépendantes dans leur fonctionnement.

Vouvry et Collombey-Muraz fournissent un excellent objet d'étude des thèmes et aspects essentiels du développement de vastes zones industrielles et d'infrastructures de production énergétique

durant les années de boom. Les bâtiments d'infrastructures évoqués ont eu un impact majeur sur le paysage, le développement régional et les habitant·e·s de la région, et constituent pour la Suisse des cas d'exception en termes de types de construction et de fonction.

Après la création des deux exploitations, les deux communes ont connu entre 1960 et 1970 une hausse démographique d'environ 35 pour cent, plus du double de la moyenne suisse.²⁹⁴ Alors que la commune de Vouvry a vu sa population croître principalement durant les années 1960, celle de Collombey-Muraz a enregistré une hausse de près de 130 pour cent entre 1940 et 1980, comparable à celle de la ville de Monthey, bien plus peuplée. Cette dernière a également accueilli une entreprise industrielle majeure, avec la construction d'un site de l'entreprise chimique bâloise Ciba-Geigy, d'après les plans du bureau d'architecture Ciba-Geigy.

À la suite des créations d'emplois à Collombey et à Vouvry, les communes situées aux alentours ont également enregistré une hausse démographique et des entreprises industrielles y ont implanté de nouveaux sites, profitant de la proximité avec les grandes installations industrielles.

En conséquence, de vastes quartiers résidentiels, généralement constitués de simples maisons individuelles, sont apparus dans la vallée et ont peu à peu gagné, grâce à l'automobilisation croissante, les versants moins bien desservis.

La raffinerie de Collombey-Muraz

La raffinerie de Collombey-Muraz marque la fin de l'une des branches de l'Oléoduc de l'Europe centrale (Central European Line, CEL), qui relie Gênes au Chablais en passant par le tunnel routier du col du Grand-Saint-Bernard.

La raffinerie valaisanne transformait le pétrole brut en produits finis comme l'essence, le kérosène, le

fioul ou le gaz de pétrole liquéfié à destination du marché suisse. La raffinerie occupait une surface d'environ 660 000 mètres carrés entre le canal du Bras-Neuf et la rive gauche du Rhône²⁹⁵, et son territoire est quadrillé par des rues orthogonales.

Une surface supplémentaire se trouvait à droite du Rhône, sur le territoire de la commune d'Aigle, avec un terminal pétrolier et une station de chargement.

L'ensemble du site de l'entreprise n'a aucun lien conceptionnel avec le paysage alentour, et la disposition des bâtiments est dictée par les processus de production. Les points de raccordement avec les alentours sont purement fonctionnels: une liaison à l'oléoduc pour l'acheminement de pétrole brut, des rattachements au réseau ferroviaire et routier existant pour le transport des produits, et des raccordements au Rhône et au canal du Bras-Neuf pour le refroidissement par eau.

Le terminal était composé d'un total de 54 réservoirs de tailles variées, occupant par là une grande partie de la surface.²⁹⁶ L'installation était dominée verticalement par deux cheminées de 100 mètres de hauteur,²⁹⁷ et les différents corps de bâtiment étaient à l'origine reliés par de nombreuses conduites. Afin de couvrir les besoins énergétiques élevés de la raffinerie, celle-ci disposait de sa propre centrale thermique, installée au nord sur la rive gauche du Rhône.²⁹⁸ Elle possédait en outre sa propre station d'épuration des eaux industrielles avant de les déverser dans le Rhône.

La Société Raffineries du Rhône S.A. a été fondée à Lausanne le 13 mars 1959, constituée de la ENI (Ente Nazionale Idrocarburi) et de la Société financière italo-suisse S.A., avec pour objectif d'ériger une raffinerie au point d'arrivée du CEL dans la vallée du Rhône. La firme prévoyait à l'origine de créer ce site de production sur le territoire de la commune d'Aigle. Cependant, le canton du Valais ne souhaitait pas passer à côté des avantages économiques d'une raffinerie. Il a conditionné le permis de construire pour l'oléoduc, qui devait passer par le Grand-Saint-Bernard et traverser le canton du Valais pour atteindre Aigle, à la construction d'une raffinerie sur le territoire

valaisan.²⁹⁹

Sans l'oléoduc, la création d'une raffinerie sur le territoire suisse n'aurait pas été économiquement viable, car le transport de pétrole brut par voies routières ou ferroviaires depuis la mer aurait considérablement augmenté le prix du produit fini. L'emplacement final de la raffinerie, située en grande partie dans la commune valaisanne de Collombey et partiellement dans celle d'Aigle, a résulté d'un compromis trouvé par les deux cantons voisins après des négociations ayant duré plusieurs années. Les cantons du Valais et de Vaud étaient tous deux convaincus des avantages économiques qu'une telle construction impliquerait pour le Chablais et la Romandie dans son ensemble.³⁰⁰ Les travaux de la raffinerie, l'une des deux raffineries pétrolières suisses, ont débuté en 1960. Sa mise en service a suivi en 1963. Elle a été acquise et modernisée par Tamoil en 1990, avant d'arrêter sa production en 2015.

Les décideur-euse-s politiques des cantons de Vaud et du Valais ont surtout vu les avantages économiques d'une raffinerie sur leur territoire. Dans un rapport du 2^e arrondissement postal de Lausanne du 14 novembre 1959, destiné à la direction générale de l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes (PTT), la raffinerie en projet est décrite comme un facteur non négligeable de croissance démographique significative à prévoir, et comme une raison valable d'implanter un centre postal régional à Aigle.³⁰¹ Certaines voix se sont toutefois élevées, pointant du doigt les effets négatifs d'un tel projet sur l'agriculture, sur le tourisme dans les régions montagneuses voisines et sur les habitant-e-s et l'environnement de la vallée. Le Patrimoine suisse a ainsi attiré l'attention sur la destruction des paysages et la pollution environnementale causées par la raffinerie. Le 3 juillet 1959, la présidence de l'organisation a transmis une lettre au Conseil fédéral et aux conseils-exécutifs des cantons de Vaud et du Valais, dans laquelle elle se positionnait contre la construction d'une raffinerie, car «[...] l'installation projetée déparerait une région particulièrement belle et jusqu'à présent inviolée, et entraînerait de graves inconvénients, tels que

fumée, émanations, pollution des eaux, ainsi qu'on le voit fréquemment à l'étranger, du moins jusqu'à présent.»³⁰² Dans une étude également publiée en 1959, au sujet de la pollution atmosphérique anticipée en cas de construction d'une raffinerie du fait des caractéristiques météorologiques de la plaine du Rhône, Jean Lugeon, directeur de l'Institut suisse de météorologie, et le climatologue Max Bouët avertissaient que, sans mesures de contrôle de l'État, la vallée du Rhône serait si dégradée par les émissions de la raffinerie qu'elle deviendrait non seulement inhabitable pour les résident-e-s, mais également impropre à l'agriculture.³⁰³ Les autorités compétentes ont réagi en imposant, pour la construction de la raffinerie, des exigences relativement strictes en matière d'hygiène de l'air et de protection des eaux – il n'existait alors pas encore de réglementations légales générales limitant suffisamment les émissions des industries privées –, auxquelles la population et les spécialistes ont réagi positivement.³⁰⁴ Le complexe se trouvait partagé entre les effets négatifs redoutés sur l'environnement et le paysage, et l'impact positif attendu sur l'essor économique de la région. C'est ce dernier qui a prévalu, au moins durant la phase de conception. Au cours d'une discussion approfondie, H. Ruf, chef de section au Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (Empa), affirmait même que les deux positions n'étaient, pour la raffinerie, pas contradictoires: «Les installations sont une preuve supplémentaire que les raffineries ne sont pas obligatoirement laides, et qu'elles n'ont pas à représenter un danger insurmontable pour la pureté de l'air et des cours d'eau, à condition de prendre les précautions nécessaires.»³⁰⁵ L'auteur ne précise toutefois pas comment les mesures de conception ont permis de remédier à la prétendue laideur de l'installation. De manière générale, la couverture médiatique autour de la raffinerie se focalisait sur des paramètres purement techniques, tant dans la description du fonctionnement de l'installation que dans l'évocation des critiques des opposant-e-s. On peut également noter que, contrairement aux autres projets de grandes

infrastructures de l'époque, une intégration «harmonieuse» de la raffinerie au paysage n'était ni réclamée, ni thématisée. La presse quotidienne et spécialisée évoquait uniquement la pollution de l'environnement causée par les émissions et les effets sur la nappe phréatique, qui devaient être limités par des mesures techniques.³⁰⁶ On peut ainsi supposer que seules des considérations liées aux étapes de production nécessaires ont été prises en compte pour la disposition, la forme et la matérialisation des bâtiments de la raffinerie. Il en a résulté une véritable architecture des processus,³⁰⁷ caractérisée par des systèmes de tuyaux et comparable avec celle des installations d'usines chimiques ou de centres de tri

. Toutefois, contrairement à ces bâtiments, les raffineries pétrolières sont généralement plus larges et sculptent donc davantage le paysage, et leur infrastructure technique n'est pas entourée par une enveloppe architecturale. En conséquence, les concepteur·rice·s des raffineries ne sont pas évoqué·e·s dans les médias. On peut en conclure que ces ouvrages sont encore plus réduits uniquement à leur fonction que les autres infrastructures techniques. L'absence de mesures visant à intégrer harmonieusement la raffinerie dans le paysage s'explique certainement également par le fait qu'elle se situait dans une vallée à la densité de population relativement faible, et n'était donc visible que pour une poignée de personnes et sous des perspectives limitées. Il était toutefois indéniable que la raffinerie, par ses réservoirs et ses tuyaux, façonnait l'environnement bâti du Chablais. Malgré tout – ou peut-être aussi du fait de l'absence de discours au sujet des aspects esthétiques –, l'installation est en cours de démantèlement depuis 2021. Toutes traces de monument industriel devraient avoir disparu d'ici à 2025.³⁰⁸

La centrale thermique de Chavalon-sur-Vouvry

Telle une «forteresse moderne»³⁰⁹, la centrale thermique domine la plaine du Rhône à environ 400 mètres d'altitude, sur un plateau naturel à

Chavalon-sur-Vouvry.

De 1965 à 1999, des sous-produits de la raffinerie de Collombey y étaient brûlés pour produire de l'énergie électrique. Par son emplacement exposé, elle est visible depuis la rive opposée du Léman – depuis Montreux, Vevey et même Chexbres. La centrale thermoélectrique au mazout de Chavalon-sur-Vouvry est raccordée par une étroite route de montagne, qui bifurque de la route reliant Vouvry à Miex, laquelle longe le versant boisé de la montagne, et se termine directement à la centrale. À l'origine, la centrale thermique était même connectée au village de Vouvry, situé dans la vallée, par une remontée mécanique qui servait notamment au transport de la main d'œuvre.³¹⁰ Dans la plaine du Rhône se trouve déjà un premier élément bâti de la centrale thermique, discret: un oléoduc de 10,5 kilomètres de longueur, qui relie la raffinerie située dans la vallée à la centrale, nichée sur la montagne, parcourant ainsi un dénivelé de 460 mètres.³¹¹ Il traverse la vallée principalement sous terre et parallèlement au canal Stockalper, duquel de l'eau est également pompée afin de refroidir la centrale.

La centrale électrique même a été construite sur une surface relativement petite pour un tel projet, occupant une superficie de 120 000 mètres carrés³¹², et est composée d'un ensemble de plusieurs bâtiments de tailles variées. La cheminée, mince et haute de 120 mètres, les deux bâtiments des chaudières au volume vertical élevé, ainsi qu'une salle des machines basse, toute en longueur, sont visibles de loin. Au sud de la salle des machines se trouve le bâtiment d'exploitation, et quatre impressionnantes tours de refroidissement sont implantées le long de la route, à l'extrémité sud du terrain. 17 maisons individuelles à deux étages, presque identiques et divisées en trois groupes, sont situées à l'est pour les employé·e·s et leurs familles. Elles sont installées légèrement en contrebas de la centrale et sont idéalement orientées vers le sud-est.³¹³

Comme pour la raffinerie de Collombey, il était prévu à l'origine d'implanter la centrale

thermique, qui devait permettre de couvrir les besoins énergétiques croissants du canton de Vaud, sur la commune d'Aigle. Dans cette optique, le canton a fait progresser le projet dès le début de l'été 1959, en désignant comme seul exploitant possible pour une centrale électrique de cette taille l'entreprise Energie de l'ouest suisse (EOS), qui a alors formé un consortium avec la Société Raffineries du Rhône S. A., afin de concevoir la centrale thermique. Les premières études de projet ont débuté en octobre 1959, et la demande de permis de construire pour une centrale thermique d'une puissance de 150 mégawatts, sur le territoire de la commune d'Aigle, a été soumise le 18 février 1961. 39 oppositions au projet ont été enregistrées, la plupart en raison d'inquiétudes portant sur les émissions d'une centrale thermique dans la plaine, probablement déposées par des personnes sensibilisées à ces problématiques par le débat environnemental qui avait commencé dès la phase de planification de la raffinerie. Le 28 mars 1961, la commune d'Aigle a tout de même délivré un permis de construire, à condition de réduire la concentration de dioxyde de soufre (SO₂), un gaz toxique, dans l'atmosphère. Là encore, 24 oppositions à ce permis ont été déposées auprès du Conseil d'État du canton de Vaud. Ce dernier a confirmé l'autorisation de construire, mais l'a soumise à des conditions particulièrement strictes. Il exigeait notamment la création d'une cheminée haute de 300 mètres – pour laquelle la demande de permis de construire prévoyait une hauteur de «seulement» 120 mètres.³¹⁴ L'Office fédéral de l'air (aujourd'hui Office fédéral de l'aviation civile, OFAC) s'opposait toutefois à une telle construction, qui constituerait un obstacle «extrêmement dangereux»³¹⁵ au trafic aérien. Les exigences contraires des différentes autorités ont rendu la construction de la «Centrale thermique d'Aigle» impossible. La recherche d'un nouveau site s'est tout d'abord orientée vers les communes vaudaises de Roche et d'Yverne, à la sortie est de la vallée dans le Chablais. Plusieurs sites y ont été examinés et la construction d'un conduit de fumée creusé dans la roche a été envisagée. Il

s'est cependant rapidement avéré que le versant de montagne opposé, situé en territoire valaisan, était plus adapté à la centrale électrique en projet en raison de ses caractéristiques topographiques. En outre, la réalisation du projet sur cet emplacement serait bien moins coûteuse. Le 2 avril 1962, le consortium a donc déposé une demande de permis de construire auprès de la commune de Vouvry, à l'emplacement de la Porte-du-Scex. Pour la deuxième fois, le canton de Vaud, en l'occurrence la commune d'Aigle, perdait un grand projet industriel au profit du canton voisin. La centrale étant exploitée par l'EOS, la Romandie entière bénéficiait tout de même de l'électricité produite à Vouvry.

Cependant, il est rapidement devenu évident qu'une cheminée de taille satisfaisante ne pouvait pas non plus être érigée à la Porte-du-Scex. Le site a donc de nouveau été déplacé, cette fois sur le Pro de Taila à 1242 mètres d'altitude, ce qui présentait divers problèmes pour l'acheminement et l'entretien du chantier et de la centrale électrique. C'est finalement le professeur Jean Lugeon, expert au sujet des conditions climatiques du Chablais depuis son rapport de 1959, qui a proposé comme site le «balcon naturel de Chavalon», niché à 830 mètres d'altitude, car il considérait que les vents qui y soufflent favoriseraient la dispersion des émissions de la centrale électrique thermique.³¹⁶

Une fois le site désigné, un calendrier strict a été déterminé pour la construction de l'ensemble: Les travaux ont débuté dès 1963, et les routes d'accès et le terrassement du plateau montagneux étaient achevés dès l'hiver. De plus, un village ouvrier temporaire a été érigé pour loger les ouvriers travaillant en même temps sur le chantier, dont le nombre pouvait atteindre 700.³¹⁷ Les premières fondations ont été coulées en avril 1964, et la première installation de 150 mégawatts a été mise en service au printemps 1965, suivie par la deuxième près d'un an plus tard.³¹⁸

Les contraintes de temps dans les processus de planification et de construction ont eu un impact sur la conception de l'installation. La

plupart des bâtiments ont été construits sous forme de structures métalliques, afin de garantir des portées longues et d'optimiser le temps de la construction. L'optimisation des travaux passait également par l'utilisation d'éléments bâtis préfabriqués.

Des systèmes de façade dont les éléments pouvaient être livrés en très peu de temps ont été privilégiés, sans grandes exigences quant à leurs caractéristiques esthétiques.³¹⁹ La disponibilité limitée des matériaux de construction, malgré la haute conjoncture, s'explique par l'énorme essor de la construction dans la région, en particulier du fait des divers chantiers de l'Expo 64, qui ont conduit à une saturation des capacités de production des entreprises et à une pénurie de main-d'œuvre. Le calendrier de construction, particulièrement serré pour un projet de cette envergure et après une longue phase de planification préalable, a certainement également exercé une influence, si bien que l'efficacité des processus de construction a pris le pas sur les critères esthétiques durant la phase de réalisation.

Alors que les plans de construction de la centrale électrique thermique ont été dessinés par un grand nombre de bureaux d'ingénieurs spécialisés,³²⁰ le bureau d'architectes lausannois de l'Atelier des Architectes Associés (AAA) était chargé du design de l'ensemble. Ce n'est qu'en septembre 1963 que les architectes ont été mandatés, alors que les travaux avaient déjà débuté. Ils ont déposé le projet définitif en décembre de la même année, en seulement quatre mois. Lors de la conception des enveloppes des bâtiments, l'AAA a légèrement incliné les surfaces, notamment celles des chaufferies, afin de réduire l'aspect monumental des volumes. Les façades ont été peintes principalement en différentes nuances de bleu, afin que les bâtiments s'harmonisent le mieux possible avec le ciel.³²¹

Dès la phase d'étude, les architectes de l'AAA avaient conscience de l'impact considérable de la centrale électrique et de sa visibilité, y compris à grande distance, et ces facteurs ont exercé une influence sur leurs décisions.

Outre des maquettes et des photos du chantier, le fonds d'archives d'architecte contient également des photographies aériennes du terrain, prises sous différents angles avant la construction de la centrale électrique.³²² L'impact visuel à distance de cet ensemble architectural est plus important que son impact de près, car il domine le paysage de Chexbres à Bex et constitue un point de repère visuel de loin. A l'inverse, la centrale électrique n'était perçue de près que par un nombre restreint de personnes.

Dans un article du numéro spécial du Bulletin technique de la Suisse romande au sujet de la «Centrale thermique» paru en 1966, les architectes René Vittone et Alin Décoppet de l'AAA évoquent leur rôle dans un projet de construction largement dominé par les ingénieurs.³²³

Ils décrivent leur travail comme principalement esthétique, se limitant en grande partie à la conception des enveloppes des bâtiments. Ils étaient en outre chargés d'intégrer harmonieusement «ce 'monstre' industriel dominant la vallée du Rhône»³²⁴ au paysage. L'entreprise Sulzer, fournisseuse des chaudières, annonçait sur un panneau publicitaire datant de la période de construction: «Il est possible d'intégrer les centrales électriques thermiques au paysage aussi harmonieusement que les centrales hydrauliques.»³²⁵ Il est dans les deux cas question d'une intégration «harmonieuse» des centrales électriques, alors qu'il existait en réalité, lors de la conception et la réalisation de tels ouvrages, des débats controversés au sujet de leur esthétique, en particulier sur leur impact sur le paysage de l'environnement bâti.

La *Schweizerische Handelszeitung*, principal journal économique de la Suisse, louait explicitement l'intégration au paysage: «De la plaine, suivant la luminosité, on ne distingue souvent que la cheminée de couleur claire, tandis que le reste des installations se fond avec l'arrière-plan sombre du versant de montagne.»³²⁶ Alors que les concepteurs et le secteur économique incarnaient cette position positive, le quotidien régional *La Gazette de Lausanne* résumait les critiques

à l'encontre du projet de construction: «Curieux endroit pour installer une usine!»³²⁷

Dans les entreprises impliquées, l'identification à la centrale électrique et la fierté de faire partie d'un tel projet étaient grandes. Contrairement à la raffinerie, d'autres entreprises de construction, outre Sulzer, ont créé des panneaux publicitaires sur lesquels elles revendiquaient leur appartenance au chantier de la centrale thermique à travers des photographies des travaux.³²⁸

L'AAA mettait également publiquement en avant son association au projet: le bureau a créé une brochure d'information de quatre pages dans sa série «AAA réalisations»³²⁹, et l'a présenté en tant que deuxième projet dans sa publication «AAA, 1961-1975».³³⁰ L'Atelier ne revendiquait pas aussi publiquement tous ses projets.

L'AAA a même imaginé une «nouvelle définition de l'architecture»³³¹ à l'occasion de ce projet de construction. Au lieu d'assumer la direction du projet, ses architectes travaillaient comme spécialistes au sein d'une équipe d'expert-e-s. Il n'était pas question de «prestige»³³², mais plutôt, en accord avec la vision que l'AAA avait de lui-même, de réaliser un ouvrage dans le respect des spécifications industrielles. Cela implique également une valorisation des prouesses techniques et d'ingénierie par rapport aux efforts purement esthétiques – un aspect central du discours en matière de culture architecturale moderne et historique, au sein duquel les ouvrages et les accomplissements des architectes sont souvent plus mis en valeur que ceux des ingénieur-e-s.

Comme pour la raffinerie voisine, durant les phases d'étude et de construction, les responsables administratifs et politiques ont activement communiqué au sujet des avantages de l'installation d'une centrale au mazout pour la région, sur le plan économique et au-delà. Dans de nombreux quotidiens régionaux, on retrouve ainsi des gros titres tels que «La belle énergie valaisanne»³³³ ou «Un Valais moderne et dynamique»³³⁴. Il faut cependant se montrer critique face aux comptes rendus des médias: une publication avance par exemple qu'il s'agirait de la

toute première centrale thermique suisse, alors que des centrales nettement plus petites avaient déjà été construites dès la fin des années 1940. Elle était toutefois bien la première – et la seule jusqu'à présent – centrale au mazout à utilisation commerciale de cette envergure. Peu après, les efforts du secteur énergétique se sont en effet concentrés sur l'énergie nucléaire.

Lors de sa construction, les architectes étaient convaincus que leurs bâtiments trouvaient leur raison d'être dans leurs fonctions. On peut lire, dans leur brochure informative sur la centrale au mazout: «Cette usine ne sera pas réaménagée, elle deviendra simplement obsolète un jour.»³³⁵ Cette citation se doit d'être replacée dans son contexte historique: une époque encore imprégnée d'images d'une croissance illimitée et d'un flux de matériaux – en théorie du moins – illimité. Même si l'AAA n'adoptait pas à ce sujet d'attitude extrême comme par exemple le métabolisme japonais, il a toutefois cherché à associer la conservation des bâtiments à leur fonction. Au vu des préoccupations écologiques du secteur de la construction et de l'importance culturelle de l'installation, cette position doit toutefois être reconsidérée dans la perspective du XXI^e siècle. Une conservation de l'ensemble, devenu non fonctionnel, est aujourd'hui tout à fait souhaitable pour des raisons de durabilité.

Aigle – infrastructure urbaine

Au début des années d'essor, la commune d'Aigle a enregistré une croissance démographique modérée, passant de 4 022 habitant-e-s en 1945 à 4 850 en 1963.³³⁶ Après les mises en service de la raffinerie et de la centrale thermique, puis l'inauguration dans les années 1970 du tronçon d'autoroute de la N9 conduisant jusqu'à Aigle, la ville a connu une forte hausse de population: presque 7 000 personnes y résidaient au début des années 1970.³³⁷ L'administration pronostiquait une poursuite de la croissance, pour atteindre plus de 10 000 habitant-e-s d'ici à 1990.³³⁸ De nouveaux quartiers résidentiels ont ainsi été créés,

en particulier à l'ouest de la voie ferrée, principalement sous la forme de maisons individuelles et d'immeubles collectifs implantés dans des espaces verts. Par conséquent, le centre de la ville s'est déplacé de la vieille ville vers la gare, la ligne ferroviaire et les zones industrielles qui l'entourent, séparant alors la commune entre le quartier historique à l'est et l'extension de la ville à l'ouest.

L'industrie s'est principalement développée le long de la voie ferrée, au nord et au sud de la gare. Avec l'agrandissement d'un dépôt des CFF dans les années 1960 et la construction de casernes durant la même décennie, de vastes zones non accessibles au public sont apparues au cœur de la ville.

Aigle illustre bien le paradigme de développement appliqué à de nombreuses petites villes suisses de 1945 à 1975. La petite ville du moyen-âge s'est transformée en un important centre régional assumant des fonctions essentielles de la région entière, principalement dans le secteur de la communication, avec un central téléphonique et un centre postal régional. En outre, Aigle constituait une plaque tournante du trafic chablaisien: c'est depuis la commune que partaient les chemins de fer à destination de Leysin, des Diablerets et de Champéry, ainsi que la route alpine conduisant à Château-d'Oex.³³⁹ Les liaisons routières y ont également été développées durant l'après-guerre. Les ingénieurs François Panchaud, Marc-Henri Derron et Jean-Pierre Stucky ont par exemple conçu le viaduc du Ponty, en 1965.³⁴⁰ Durant la réalisation des travaux, la construction de telles infrastructures et de la centrale thermique de Vouvry faisaient dire à certains que le Chablais, autour d'Aigle, ne deviendrait rien de moins que la «région la plus attractive de la Romandie!»³⁴¹

L'importance régionale croissante d'Aigle durant les années ayant suivi la Seconde Guerre mondiale s'est également répercutée sur l'architecture de son centre historique. De 1961 à 1963, les architectes Nikola Petrović-Njegoš, Michel-Robert Weber (tous deux de l'AAA) et Eugène Calandra y ont bâti une mairie destinée aux administrations du district et de la commune. Tous trois étaient employés par l'architecte Aloïs Chappuis, auteur

du projet, et se sont chargés des études après la mort soudaine de ce dernier en 1958.³⁴²

Le nouveau bâtiment postal d'Aigle

Dans le centre historique se trouvait également, depuis 1906, un bureau de poste installé au rez-de-chaussée d'un bâtiment de la Rue de la Gare.³⁴³ Le propriétaire de ce dernier, M. Amacker, a résilié le contrat de location le 30 juin 1956, espérant en tirer des revenus locatifs plus élevés. Dans tous les cas, la Poste recherchait, sur le long terme, une surface plus étendue que celle proposée par le bâtiment.³⁴⁴

Le 14 novembre 1959, la direction du district postal en question, basée à Lausanne, a donc remis à la direction générale des PTT, siégeant à Berne, une preuve du besoin d'un nouveau bâtiment postal à Aigle.³⁴⁵ Pour appuyer cette nécessité, elle invoquait la taille du district, la hausse démographique à prévoir, la croissance économique liée à la raffinerie en projet ainsi que le bon rattachement de la commune au transport. Il en a résulté l'idée d'un centre postal régional à Aigle, au sein duquel les envois postaux seraient livrés, triés puis distribués dans le Chablais grâce aux rails des CFF.³⁴⁶ On souhaitait créer un bureau de poste adapté, comprenant plus de boîtes aux lettres, de guichets et d'espace pour le contact avec la clientèle. De 1962 à 1968, les PTT ont acquis trois terrains en face de la gare, pour une superficie totale de 2 693 mètres carrés. En 1975, le conseil d'administration des PTT a accordé un crédit de construction pour le nouveau centre postal d'Aigle, donnant ainsi le feu vert au lancement des travaux.³⁴⁷

Le bâtiment a été délibérément surdimensionné par rapport aux besoins de l'époque, et une partie des surfaces ont été louées en tant que bureaux, restaurants et appartements. On peut supposer que, lors de la phase d'études, une hausse future des besoins en espace de la poste était anticipée, si bien que le bâtiment postal construit, haut de trois étages, aurait pu voir sa capacité encore augmenter par l'ajout ultérieur de trois étages supplémentaires.³⁴⁸

La commune souhaitait «que les PTT érigent un bâtiment de plusieurs étages intégré harmonieusement au paysage urbain.»³⁴⁹ Pour satisfaire ce désir, les architectes de l'AAA, chargés de la conception du bâtiment des PTT, ont réalisé un bâtiment en barre de 54,6 mètres de longueur implanté le long de la rue. Celui-ci s'adaptait certes à la hauteur des constructions voisines avec ses trois étages, mais non à leur texture architecturale et à leur matérialité.³⁵⁰

Le déménagement officiel dans le nouveau bâtiment postal a finalement eu lieu de 11 décembre 1978 – au cœur de la haute saison des envois de courriers et de colis précédant Noël.³⁵¹ Le «buffet de la gare», déjà établi sur son emplacement historique, est resté en service durant la phase de construction du nouveau site, et les autres bâtiments de la rue Kraft ont été démolis.³⁵²

Le restaurant a finalement été démoli en février 1979 en vue d'aménager des emplacements de stationnement en face de la gare.³⁵³

Le *Messenger des Alpes*, journal local, a publié une fois les travaux terminés un article richement illustré au sujet des particularités et des avantages de la filiale postale moderne, élogieux vis-à-vis du bâtiment postal, qui était relié à l'essor et la transformation du village en une véritable ville: «Nous sommes passés de l'administration d'un village à celle d'une grande ville, grand hall, profusion de marbre, espace immense, liaisons téléphoniques entre les départements, sécurité optimale dans tous les domaines [...]»³⁵⁴

Un article publié en 1979 dans le quotidien vaudois *24 heures* s'opposait à l'ajout de trois étages supplémentaires à la poste récemment construite: «Et même si certains souhaiteraient que le bâtiment soit encore plus haut, il faut reconnaître qu'il est très bien comme ça. Pas plus haut, s'il vous plaît. Ce serait si dommage!»³⁵⁵ Des prises de position comme celle-ci montrent qu'il existait des visions contradictoires peu après l'inauguration du bâtiment, et que la description élogieuse du *Messenger des Alpes* n'était pas représentative de l'ensemble des spécialistes et de la population locale. Les grands magazines

spécialisés n'ont pas évoqué la nouvelle poste d'Aigle; on peut donc en conclure que le bureau de poste ne faisait pas l'unanimité au sein des milieux professionnels. Une rénovation complète de l'ouvrage effectuée dans les années 2010, à l'occasion de laquelle les façades en béton armé et les éléments préfabriqués ont été totalement retirés ou recouverts, entraînant par là un changement radical de l'expression artistique,³⁵⁶ suggère que les décideur·euse·s n'appréciaient pas le design du bâtiment – et ce malgré les quelque trente ans écoulés depuis l'achèvement du projet. Un élément esthétique a toutefois survécu du XIX^e jusqu'au XXI^e siècle: une sculpture représentant un cheval, qui ornait autrefois la devanture du bâtiment historique du restaurant, a été intégrée par l'AAA à la façade du nouveau bâtiment orientée vers la gare et a survécu à la rénovation. Des souvenirs architecturaux similaires, issus de l'ancien bâtiment et extraits de leur contexte d'origine, ont également été intégrés au bâtiment du courrier à cheval de Bâle.

Le central téléphonique d'Aigle

Implanté au nord du bâtiment postal, sur le Chemin de Pré Russin, le central téléphonique constitue une autre construction essentielle de l'infrastructure de la communication. Le site, ouvert en 1885 et modernisé en 1931, a été automatisé le 21 novembre 1950. Il s'agissait de l'un des derniers centraux du canton de Vaud, comprenant au départ 1000 raccordements, progressivement portés à 4000 en 1971.³⁵⁷ Pour poursuivre le développement de l'installation, il était nécessaire d'agrandir le bâtiment historique. A cet effet, les PTT ont fait l'acquisition en 1967 d'une bande de terre de 284 mètres carrés voisine du central.³⁵⁸ Sur demande de la direction des constructions fédérales, le projet a été conçu par les architectes Jean Serex et Albert Berrut, basés à Aigle, qui avaient également réalisé les plans des logements implantés près de la centrale électrique de Vouvry.³⁵⁹ Les travaux du central ont été réalisés entre 1973 et 1975, les locaux ont ensuite été équipés techniquement jusqu'en 1978 puis mis en service.³⁶⁰

L'accès à l'ensemble se fait par l'ancien bâtiment et se situe à l'écart de la rue. La façade côté rue est close, à l'exception de huit portails destinés aux livraisons. Sur les façades est et ouest, des bandes de fenêtres découpent l'immense façade en pierre, dont la couleur s'inspire de celle de l'ancien bâtiment crépi. Une antenne est installée sur le toit plat du nouvel ouvrage, et des chemins de câbles souterrains le relie aux communes de Vouvry, Monthey, Villars-sur-Ollon et Leysin.³⁶¹ Le nouveau central disposait d'une superficie environ quatre fois plus grande que celle de l'ancien bâtiment, et semble, en comparaison avec le bâtiment existant, imposant.

Les PTT ont rédigé une brochure de 16 pages destinée aux «abonnés au téléphone du groupe d'Aigle», afin d'informer ces derniers sur le central téléphonique, sur ses innovations techniques et sur les changements en matière de téléphonie.³⁶² La page de couverture ne montre pas le central téléphonique lui-même, mais présente un dessin au fusain du château d'Aigle dans un paysage immaculé, ainsi que les armoiries des cantons de Vaud et du Valais. Une photographie du central téléphonique figurait tout de même au début d'un rapport de quatre pages sur sa mise en service, publié dans un quotidien local.³⁶³ Contrairement au bâtiment postal, aucun des articles n'évoquait l'esthétique ou l'emplacement de l'ouvrage, et le bâtiment lui-même n'était en outre pas rattaché à sa fonction – comme souvent pour les centraux téléphoniques.³⁶⁴ L'anonymat de ce type de construction, que la plupart des gens n'associaient pas à l'acte de téléphoner, a conduit à une certaine invisibilité du bâtiment dans la conscience collective, en cela représentative des autres centraux téléphoniques des PTT et d'autres types de construction similaires. A cela s'ajoute le fait que les centraux téléphoniques ne semblent pas avoir été intégrés au débat technique entre architectes, à l'inverse par exemple des bâtiments postaux. On ne retrouve ainsi, de 1945 à 1975, aucun article à ce sujet dans les principaux magazines d'architecture comme *Bauen + Wohnen*, *Bulletin technique de la Suisse romande*

ou *werk*. L'absence de perception par la société et de représentation dans les magazines spécialisés a vraisemblablement conduit les PTT – ou La Poste et Swisscom à partir de 1998 – à envisager leurs constructions sous un angle différent. Ainsi, l'enveloppe de bâtiment du central téléphonique d'Aigle n'a jamais été modifiée depuis les travaux d'agrandissement dans les années 1970 déjà évoqués, contrairement à celle de la poste située à proximité. Cela peut être dû à la perception de l'ouvrage, mais aussi au changement de propriétaire; après dissolution des PTT, alors que les bâtiments postaux ont été repris par La Poste Suisse, les centraux téléphoniques sont devenus propriétés de Swisscom.

Leysin – Tourisme

Dans un article au sujet de la centrale électrique thermique de Vouvry, René Vittone et Léopold Veuve, tous deux membres fondateurs du bureau d'architectes AAA, évoquaient déjà l'importance du paysage chablaisien pour le tourisme.³⁶⁵ La commune de Leysin est un bon exemple de localité dont le paysage et l'environnement bâti ont été profondément influencés par l'économie touristique.

Leysin est située à environ 1250 mètres d'altitude et est rattachée à Aigle par voies routière et ferrée. À la fin du XIX^e siècle, la commune est devenue un centre renommé de sanatoriums pouvant accueillir jusqu'à 3000 curistes, ce qui représentait alors presque l'ensemble de sa capacité hôtelière.³⁶⁶ Etant donné que les curistes restent dans leurs hôtels et n'ont la plupart du temps pas recours à d'autres services, Leysin n'a pas vraiment développé de centre.³⁶⁷ La commune était donc principalement constituée de différents sanatoriums. Au milieu des années 1940, les progrès de la médecine ont entraîné une baisse de fréquentation des lieux de cure, diminuant ainsi le nombre de nuitées de Leysin. Les sanatoriums ont commencé à fermer à partir de 1950.

La commune a donc élargi son offre à partir du milieu des années 1950 et est devenue une ville touristique axée sur le ski. Frédéric Tissot, alors président de la Société de Développement de Leysin (SDL) fondée en 1923, était grandement impliqué dans cette transformation.³⁶⁸ Le 8 mai 1956, la SDL a créé la Leysintours S. A. afin de réaliser divers chantiers.³⁶⁹ Celle-ci a transformé de nombreux sanatoriums en hôtels et les a loués à des entreprises touristiques comme Touropa. Les projets de construction d'hôtels et de villages de vacances nouveaux ont pour leur part été entrepris par des maîtres d'ouvrage tels que l'Union syndicale suisse, les Mutualités chrétiennes de Belgique ou la Caisse de voyage suisse.³⁷⁰ L'accent a été mis sur une offre à bas prix, et Leysin est devenue «la plus grande expérience socio-touristique de la région alpine»³⁷¹. L'objectif était de rendre ces vacances accessibles à une grande partie de la classe moyenne – aussi bien en provenance de Suisse que d'autres pays européens. L'expérience a été un succès, le nombre de nuitées annuelles passant de 21 046 en 1955 à 461 971 en 1970.³⁷² Les zones à bâtir ont grimpé de 37 hectares en 1942 à 55 hectares en 1972. La même année, Leysin comptait 10 400 lits destinés aux touristes.³⁷³ L'agrandissement de la surface habitée s'est principalement concentré dans le quartier des Esserts, au nord-ouest de Leysin, où des chalets indépendants, l'hôtel de la Reine Fabiola et le Village de Vacances ont été construits.

La création et la transformation de logements ont été complétées par la construction de nouvelles infrastructures destinées notamment au tourisme estival, parmi lesquelles un mini-golf, un court de tennis ainsi qu'une piscine chauffée non-couverte.³⁷⁴ Des liaisons entre Leysin et les montagnes alentours ont également vu le jour, à travers la construction du télésiège de «Solacyre» et de la télécabine de la «Berneuse» – cette dernière comprenant un chalet-restaurant au sommet de la montagne. Ces infrastructures sont représentatives de l'apparition de nombreux téléphériques et téléskis dans les Alpes suisses,

qui ont rendu les régions montagneuses accessibles à une grande partie de la population, tout en bouleversant dans le même temps des paysages auparavant naturels. De petites localités et de petits villages ont été urbanisés et inclus à un réseau d'infrastructures touristiques. Cela a non seulement modifié l'architecture de ces espaces, mais également la façon de les percevoir et de les expérimenter.

Village de Vacances – Village touristique de l'Union syndicale suisse

En 1959, à l'occasion de ses 75 ans d'existence, l'Union syndicale suisse a organisé un concours pour la création d'un village vacances en bordure de Leysin, auquel ont participé cinq bureaux d'architectes suisses.³⁷⁵ Les architectes Michel-Robert Weber, Nikola Petrović-Njegoš (tous deux de l'AAA), Rudolf Schoch et René Möller se sont imposés avec leur projet et ont conçu l'ensemble de bâtiments, dont la construction a débuté en 1960 et dont l'inauguration a eu lieu le 28 juin 1961.

Vingt maisons de vacances sur un niveau, organisées en trois rangées, sont implantées sur un terrain d'environ 20 000 mètres carrés au nord-ouest du centre de Leysin.

Le long de la pente, toutes les maisons sont orientées vers le sud-est, de sorte que les hôtes profitent d'un panorama donnant sur les Alpes. Chaque logement dispose de trois pièces, avec kitchenette et salle de bain. Suivant le principe du tourisme social, des familles comprenant jusqu'à cinq personnes peuvent y résider à prix abordable.³⁷⁶

Un espace commun situé à l'entrée du village de vacances abritait auparavant une réception, un petit magasin, une cabine téléphonique, une buanderie, un espace de stockage, une chaufferie pour tout le village ainsi que l'appartement du concierge. Les cloisons ont été réalisées en béton, les poutres de planchers en béton préfabriqué, et les murs en plaques Durisol. Les murs extérieurs ont été préfabriqués en bois³⁷⁷ et les maisons sont couvertes par des toits papillons, afin de résister au mieux à la charge de neige.

Outre un entretien paru en 1962 dans le magazine *architectures, formes et fonctions*³⁷⁸ au sujet du village de vacances, ce dernier a été présenté en détail dans un portrait de six pages, publié dans le magazine *werk*, intitulé «Bauten für die Freizeit» («Construire pour les loisirs»).³⁷⁹ Deux ans plus tard, le village a fait son apparition dans *L'Architecture d'aujourd'hui*, à l'occasion de laquelle le bureau de l'AAA et tous ses partenaires ont pour la première fois été cités en tant qu'auteurs. Rudolf Schoch et René Möller ont également été nommés, mais comme «architectes d'opération». ³⁸⁰ En outre, témoignage du rayonnement international du complexe de vacances, l'ensemble a fait l'objet d'un portrait dans la revue espagnole *Revista Informes de la Construction* en 1965.³⁸¹

Le 1^{er} juillet 1961, un article présentant les avantages du projet et intitulé «Une réussite. Le village de l'Union syndicale, à Leysin» a fait la première page du journal *Le Messager des Alpes*.³⁸² D'autres articles élogieux ont suivi, illustrant l'accueil positif reçu par le village vacances, tant dans la presse quotidienne que dans les revues spécialisées, même si un éclaircissement au sujet de ce nouveau type de construction – ni un chalet, ni un hôtel – paraissait nécessaire: «Ces pavillons n'ont certes pas la poésie des chalets, mais ils offrent plus de confort que ces derniers. Les grandes fenêtres laissent entrer l'air et le soleil.»³⁸³

Le village de vacances reflète la tendance à la création, durant les années de boom, de petites maisons de vacances destinées à une large classe moyenne, tandis que les élites séjournaient dans les grands hôtels, qui façonnaient encore le tourisme et les constructions qui y sont liées au début du XX^e siècle. Afin de rendre les vacances plus abordables, les surfaces ont été organisées de manière plus compacte et certains services ont cessé d'être proposés. Les maisons individuelles comprenaient également des cuisines, ce qui dispensait les résident.e.s de se rendre systématiquement au restaurant.

L'hôtel Mont-Blanc

La transformation de Leysin d'un village de cure en un lieu de tourisme hivernal a également été abordée de manière pragmatique. Les grands hôtels existants n'ont pas été démolis puis reconstruits d'après des concepts nouveaux, mais plutôt – lorsque cela semblait économiquement judicieux – transformés en douceur, en intervenant le moins possible. Il en a été ainsi de l'hôtel Mont-Blanc, conçu comme sanatorium en 1895 par l'architecte lausannois Henri Verrey, puis fermé en 1956.³⁸⁴

Déjà connu à Leysin, le groupe d'architectes composé de Michel-Robert Weber, Nikola Petrović-Njegoš, Rudolf Schoch et René Möller a rénové l'hôtel à la fin des années 1950, le rendant «discret et économique». ³⁸⁵ Lors de cette transformation, l'expression de l'enveloppe de bâtiment n'a pas subi de grandes modifications. Cela tenait probablement plus à des raisons financières qu'au respect de la substance architecturale. Ailleurs, à l'occasion de transformations similaires, les façades ont été «modernisées», comme dans le cas du sanatorium de Valbella à Davos, ouvert en 1890 et rénové en 1967 par les architectes Krähenbühl et Bühler, qui ont retiré tous les éléments décoratifs de la façade d'origine et ont ajouté une rangée de balcons sobre sur la façade donnant sur la pente.³⁸⁶

La transformation de l'hôtel Mont Blanc n'a guère fait l'objet d'une couverture médiatique, tant dans les revues spécialisées que dans la presse quotidienne. La seule exception est un article paru en 1962 dans *werk*, qui évoque brièvement l'aménagement des sanatoriums à Leysin.³⁸⁷ Les architectes de l'AAA n'ont pas cité le projet dans leur publication de 1976 dédiée à leurs ouvrages³⁸⁸ ou dans leurs dépliants. Les archives de l'entreprise ne contiennent également aucun document à ce sujet.³⁸⁹ On peut ainsi supposer que l'AAA ne considérait la rénovation de l'hôtel ni comme un accomplissement architectural particulier, ni comme un ouvrage majeur. Il semble que les jeunes architectes acceptaient des offres ne leur rapportant «uniquement» de l'argent, de

l'expérience et des contacts. Pour présenter leur bureau, ils mettaient d'autres projets en avant. En cela, la position de l'AAA correspondait à une tendance générale observable dans le secteur de la construction après la Seconde Guerre mondiale. C'est notamment parce que les différents concepteurs n'ont pas mis ces projets au premier plan qu'une narration déformée de la culture architecturale de l'après-guerre a vu le jour. L'exemple du traitement réservé à l'hôtel Mont-Blanc, mais aussi à d'autres projets tels que le parc Montbenon ou le tunnel routier du Saint-Gothard, montrent que la transformation, la construction dans le bâti existant et la poursuite de la construction sont des enjeux pertinents, bien que négligés, des années d'essor économique.

Les conséquences des années de boom sur les régions montagneuses de la Suisse Durant les trois décennies ayant suivi la Seconde Guerre mondiale, les investissements dans l'infrastructure touristique se sont multipliés partout en Suisse. Outre l'exemple de Leysin, cela a notamment été le cas dans le domaine skiable binationnel des «Portes du Soleil», à Zermatt, Verbier, Davos, Saint-Moritz, Adelboden-Lenk et dans la région de la Jungfrau, pour citer les principales stations de ski. L'économie locale de chacune d'entre elles est presque entièrement basée sur le tourisme, pour lequel d'innombrables hôtels, maisons de vacances, restaurants, mais aussi téléphériques et téléskis ont été créés, transformés ou agrandis. L'existence de «paysages naturels idylliques» constitue le fondement d'une économie touristique commercialisable et rentable. L'image d'une «nature» immaculée est véhiculée, bien qu'elle soit en réalité de plus en plus compromise par les interventions du tourisme. Les «espaces naturels» ont été et continuent d'être profondément modifiés par la création de routes et de téléphériques, réduits en termes de superficie du fait de l'immense expansion urbaine, et les ressources naturelles exploitées et consommées en grande quantité.³⁹⁰ La commune de Leysin

illustre cette évolution, qui a été amorcée dès le XIX^e siècle puis intensifiée par la hausse de la richesse et l'émergence du tourisme de masse durant les années de boom, et qui façonne aujourd'hui encore ces sites touristiques, oscillant entre rentabilité économique et protection des paysages naturels.

Le Chablais: une région périphérique entre construction d'infrastructures et tourisme de masse

Le Chablais constitue un terrain propice à l'observation de divers phénomènes liés à la culture architecturale d'après-guerre. On peut évoquer en premier lieu les deux grands projets d'infrastructures de la raffinerie de Collombey-Muraz et de la centrale au mazout de Chavalon-sur-Vouvry. En tant que constructions de grande échelle et nouveaux types architecturaux des années de boom, ils ont tous deux bénéficié d'une large couverture médiatique. Les discussions ont notamment porté sur leur intégration aux paysages, la protection de ces derniers et de l'environnement ainsi que l'importance des infrastructures pour la région. Des avis positifs et négatifs coexistaient. Dès les années 1950, les infrastructures ont été critiquées par une partie de la population et des spécialistes, ce qui a conduit à des adaptations des projets et, indirectement, à l'adoption de nouvelles lois de protection environnementale. Alors que la raffinerie pétrolière occupe une large surface de la vallée, la centrale au mazout est visible de loin, en raison de son emplacement exposé sur le versant au bord du Léman, devenant par sa présence visuelle un point de repère facilement reconnaissable dans toute la région – une fonction que le bâtiment occupe encore aujourd'hui, bien qu'il soit tombé en ruines.

Les infrastructures ont exercé une influence profonde sur tout le Chablais. Durant leur exploitation, elles étaient non seulement les premiers employeurs de la région, mais ont également attiré des industries secondaires dans la vallée du Chablais et ont entraîné la construction, dans

toutes les communes environnantes, de nouveaux logements destinés à la main d'œuvre venue de l'extérieur, sous la forme de maisons individuelles et d'immeubles d'habitation, en particulier à Monthey et Aigle. Cette dynamique de croissance a également aidé la commune d'Aigle à convaincre les PTT de faire de leur ville un centre de services postaux et de télécommunications. Les PTT ont donc investi dans la commune et fait construire un bâtiment postal moderne ainsi qu'une extension du central téléphonique existant dans le centre-ville, à proximité de la gare. La poste, en tant que bâtiment public, s'est intégrée à la «carte mentale» des habitant.e.s d'Aigle, tandis que le central téléphonique, ouvrage purement technique, est resté inconnu du grand public.

Enfin, le boom de la construction a également concerné les régions montagneuses du Chablais. La commune de Leysin, ancien lieu de cure, a été transformée en destination hivernale de tourisme social, à travers la construction ou l'extension d'infrastructures de transport – comme des téléphériques sur les sommets de montagne – et d'infrastructures sociales – notamment des piscines –, la création de nouveaux hôtels et maisons de vacances destinés à la classe moyenne ainsi que l'aménagement d'hôtels et de sanatoriums déjà existants. En cela, Leysin illustre les processus d'urbanisation et de croissance à l'œuvre partout dans les Alpes durant l'après-guerre.

Le Sopraceneri désigne la partie nord du canton du Tessin et s'étend de la rive du lac Majeur au sud aux cols alpins au nord, ces derniers formant la frontière de la région avec les cantons voisins du Valais, d'Uri et des Grisons. Il tire son nom du col du Monte Ceneri, qui sépare le Tessin en deux. Au sud du col se trouve le Sottoceneri, qui fait partie des Préalpes. Ce dernier, bien qu'étant la plus petite région du canton en termes de superficie, est le territoire le plus peuplé du Tessin, incluant les villes de Lugano, Mendrisio et Chiasso ainsi que les communes alentour. Le Sopraceneri est situé au nord du Monte Ceneri et comprend Bellinzone, capitale du canton, et la ville de Locarno. Il constitue la majeure partie du canton, mais sa densité de population est bien plus faible.

Le Sopraceneri est marqué par un paysage alpin, composé de versants montagneux escarpés et de vallées étroites, et est façonné par la large vallée de la rivière Tessin, qui prend sa source au col du Nufenen, près du massif du Gothard, et traverse les vallées de Bedretto, de la Léventine et de la Riviera ainsi que la plaine de Magadino, pour finalement se jeter dans le lac Majeur. Les grands

axes de circulation que sont la voie ferrée, la route cantonale et l'autoroute passent par cette vaste vallée le long de la rivière Tessin, où sont également implantés d'importants bâtiments industriels, commerciaux et d'infrastructures électriques.

Les situations architecturales examinées plus en détail dans les pages suivantes sont implantées le long de ces artères, très importantes pour approvisionner les villes et relier le canton du Tessin au reste de la Suisse et à l'étranger. La région du Sopraceneri est particulièrement intéressante en raison de l'activité de construction intense qui s'y est développée de 1945 à 1975, à une période où les autres vallées situées en périphérie ont connu moins de modifications architecturales profondes. Le val Verzasca a certes été totalement transformé par la création du célèbre barrage conçu par Giovanni Lombardi, mais la modernité ne s'est pas imposée de la même manière dans les vallées situées aux alentours comme celles de la Maggia ou des Centovalli, et c'est pourquoi ces territoires ne seront pas étudiés dans cet ouvrage. A l'inverse, le Moesa (ou val Mesolcina) sera lui aussi pris en compte, bien qu'il ne fasse pas partie du Sopraceneri. Cette vallée se trouve dans le canton des Grisons, mais est italophone et fait partie d'un continuum avec le Sopraceneri sur les plans culturel et paysager. Elle se sépare de la vallée de la Riviera au nord de Bellinzone et bénéficie, avec la N13 menant au col du San Bernardino, d'un autre axe de circulation important.

Historiquement, le Tessin – en particulier le Tessin du Nord – a été grandement façonné par sa position géographique. D'une part, ses vallées et ses cols forment depuis toujours des axes de transport essentiels reliant l'Italie à la Suisse centrale et aux Grisons, permettant à la région d'entretenir des relations avec d'importants centres urbains au nord et au sud des Alpes et de revêtir une grande importance économique et militaire. Il était d'autre part, par ses montagnes et ses vallons étroits, un territoire périphérique coupé notamment des autres régions suisses, et n'a donc pas connu le même développement économique que celles-ci.

Contrairement aux autres parties du pays, déjà fortement industrialisées et urbanisées avant même la Seconde Guerre mondiale, le boom économique d'après-guerre a profondément bouleversé le Tessin.³⁹¹ Dans les territoires ruraux du Sopraceneri, cet essor était caractérisé par la construction de grandes centrales hydroélectriques, de l'autoroute ainsi que de zones commerciales et industrielles. Ces bâtiments ont transformé les paysages des vallées de la Léventine et de la Riviera, jusqu'ici dominés par l'agriculture. La plaine de Magadino, où le cours du Tessin a été rectifié et la dépression marécageuse asséchée, a subi des modifications particulièrement fortes. L'idée d'un tel projet remonte au début du XIX^e siècle, et ce n'est qu'en 1961 qu'il a été achevé.³⁹² La surface gagnée de la sorte est depuis utilisée pour l'agriculture, le commerce, l'industrie, un aéroport, l'infrastructure de transport de l'autoroute ainsi que la zone d'habitation en expansion.

Le Gothard – mobilité

L'une des plus importantes liaisons nord-sud de la Suisse et d'Europe passe par le massif du Saint-Gothard. Le col du Gothard relie Andermatt dans la vallée d'Urseren au nord à Airolo dans la vallée de la Léventine au sud et se situe à la frontière des cantons d'Uri et du Tessin. Bien que le col constitue un raccordement direct à travers les Alpes centrales, la topographie complexe des gorges des Schöllenen a formé un obstacle majeur durant des siècles. Un chemin muletier a été créé au 13^e siècle, faisant du col une voie commerciale importante et qui n'a cessé d'être agrandie au fil des siècles. À partir de 1830, l'ensemble du tracé du col a été rénové pour permettre le passage de véhicules, puis réaménagé un siècle plus tard, dans les années 1930, pour le transport automobile en plein essor. La construction d'une voie de chemin de fer à travers le Gothard, mise en service en 1882, a été une étape majeure. Le développement des liaisons routières s'est poursuivi après la Seconde Guerre mondiale avec la construction

par tronçons d'une nouvelle voie à travers le col ainsi que du tunnel routier du Saint-Gothard inauguré en 1980, et dont la planification avait débuté dès les années 1950.

Le tunnel routier du Saint-Gothard

Le tunnel routier du Saint-Gothard est le plus long tunnel routier des Alpes et l'un des plus longs du monde.

Il s'étend sur 16,9 kilomètres et relie, en tant que tronçon de la route nationale N2, Göschenen dans l'Uri à Airolo dans le Tessin. Le tunnel est composé d'un tube destiné aux deux sens de circulation, et deux canaux de ventilation se trouvent dans la calotte suspendue des tubes. Ces canaux sont desservis par deux grandes centrales de ventilation situées aux entrées du tunnel à Göschenen et à Airolo, ainsi que par quatre puits de ventilation installés le long du tunnel.

Un tunnel de sécurité, conçu pour fournir un abri en cas de danger, a été creusé parallèlement au tunnel principal, à trente mètres de distance. Il était à l'origine prévu de construire un deuxième tube afin de séparer les deux sens de circulation. Toutefois, pour des raisons financières, un seul a été réalisé dans un premier temps.³⁹³

Les premières propositions pour la construction d'un tunnel routier sur le Gothard, qui assurerait le trafic routier durant l'année entière, sont apparues à la fin des années 1930. Dans un premier temps, la Seconde Guerre mondiale a toutefois empêché la réalisation d'un tel projet, et ce n'est que dans les années 1950 que l'idée a été reprise par le Département des travaux publics du canton du Tessin. Les plans ont cependant rapidement été mis de côté au profit du développement des chemins de fer.³⁹⁴ Les premiers dessins du réseau de routes nationales suisse de 1958 ne prévoyaient pas non plus de tunnel sur le Gothard, bien qu'il y soit question d'une liaison routière praticable en hiver. Le Conseil fédéral a lancé une commission d'enquête à ce sujet, qui a suggéré en 1963 la construction d'un tunnel routier entre Airolo et Göschenen. Il s'est ensuivi un concours auquel quatre bureaux d'ingénieurs suisses ont été invités. Celui-ci a été remporté en 1968 par le

projet soumis par l'ingénieur Giovanni Lombardi, basé à Locarno, en collaboration avec l'entreprise zurichoise Elektro-Watt. L'ingénieur Alex Haerter et la Schindler Haerter AG, basée à Zurich, ont été chargés de concevoir la ventilation. Les travaux ont débuté en 1969, réalisés par les sociétés Walo Bertschinger au sud et Zschokke au nord. Le percement a été effectué en 1976, et l'ouvrage achevé a été ouvert au trafic en 1980.

Contrairement à ses concurrents, les plans de Lombardi n'envisageaient pas la création d'une liaison directe linéaire entre Airolo et Göschenen, mais plutôt un itinéraire tunnelier incurvé vers l'ouest, suivant la courbure du col du Gothard. Malgré un tracé du tunnel plus long, le projet de Lombardi permettait de réduire les coûts de construction et d'entretien, ce qui a grandement contribué à son succès.

Le tunnel du Gothard a revêtu une grande importance en termes de culture du bâti, notamment du fait de sa fonction. Avant l'ouverture du tunnel, il n'existait pas de voie automobile praticable en toutes saisons entre le Tessin et l'Uri, et la traversée du col était significativement plus longue et compliquée. Tout comme la liaison par voie ferrée à travers le Gothard au XIX^e siècle, le tunnel routier du Saint-Gothard a grandement élargi les possibilités pratiques et la mobilité au XX^e siècle, bouleversant par là l'espace et sa perception. Le temps de trajet s'est fortement raccourci et la traversée du col, marquée par des pentes ascendantes et descendantes, de nombreux virages et une succession de paysages divers, a été remplacée par un trajet linéaire en tunnel. La lente transition d'une région à une autre s'est transformée en une unification de la perception des paysages entre le nord et le sud des Alpes, désormais séparés d'un simple trajet d'environ treize minutes dans un tunnel légèrement éclairé.³⁹⁵

La Suisse alémanique et le Tessin se sont ainsi rapprochés, générant des retombées économiques, sociales et culturelles positives sur les populations des deux côtés du Gothard. Cela fait du tunnel routier du Saint-Gothard l'un des

ouvrages d'art les plus remarquables du réseau de routes nationales, dans la mesure où il joue un rôle essentiel dans l'intégration de la région reculée du Tessin à la Suisse, à travers sa fonction de transport et sa symbolique. Le tunnel a contribué – aux côtés des autres moyens d'accélération de la communication et du transport – à augmenter la mobilité et donc à favoriser les échanges, ce phénomène produisant à son tour des effets indirects sur la culture générale et celle du bâti.

L'effet considérable produit par le tunnel a presque entièrement éclipsé les immenses défis organisationnels et techniques qu'il a fallu surmonter pour le réaliser ainsi que son aspect esthétique.³⁹⁶ L'ouvrage est renfermé dans la montagne, et ses installations complexes destinées à la ventilation, l'évacuation des eaux et la sécurité ne sont pas perceptibles par les automobilistes. Il s'agit d'un type d'infrastructure technique que l'on retrouve en de nombreux endroits dans les Alpes, la chaîne de montagnes étant littéralement perforée par des constructions de ce genre: des routes – comme dans le cas du tunnel –, des tunnels de chemin de fer, des lacs de barrage, des lignes à haute tension ou autres ouvrages similaires. Ce que l'on peut dire au sujet du tunnel s'applique à de nombreux grands ouvrages d'art et réseaux d'infrastructures: c'est un monument d'un secteur majeur de la culture du bâti, dont l'importance n'a cessé de croître durant le XX^e siècle, tout en restant dissimulé au sein du paysage, presque invisible. Du fait de cette invisibilité, le nom et la personne de l'ingénieur Giovanni Lombardi sont peu connus du grand public.

Le tracé du col du Gothard

Une fois les plans du tunnel routier du Saint-Gothard concrétisés au début des années 1960, le développement de la route franchissant le col a lui aussi débuté, afin de réguler le trafic routier en pleine croissance. Le nouvel itinéraire à travers le col fait partie de la route principale 2, et suit globalement le tracé de l'ancienne liaison. Il conduit en direction du sud, de Göschenen à Andermatt, passe par les gorges des Schöllenen, traversant

à l'occasion une galerie, le tunnel de Schöllenen, et franchissant le Pont du Diable et le Trou d'Uri. Vers Andermatt, le long d'Hospental et jusqu'au col du Gothard, la route est moins sinueuse et la montée relativement douce. Une fois franchi le point culminant du col, le nouveau tracé bifurque de l'ancienne route, devient plus étroit et sinueux et descend en direction d'Airolo, à l'ouest de la Tremola. Dans les grandes lignes, il traverse des galeries et des tunnels jusqu'au virage de Fieud, une courbe serrée en forme de U qui flotte librement au-dessus du versant sur d'étroits piliers, offrant une vue spectaculaire sur la vallée de Bedretto. Après le virage, la route repart vers l'est, croise et se superpose à l'ancienne route de la Tremola, puis serpente en larges courbes en passant devant les forteresses de Motto Bartola et Forte Airolo jusqu'à la vallée. Dans cette dernière, elle passe devant la centrale hydroélectrique de Lucendro et la rive sud du lac de celle-ci, pour rejoindre l'autoroute A2 à proximité directe du portail sud du tunnel routier du Saint-Gothard.

Le nouveau tracé du col a été établi sur demande des offices de la construction des routes d'Uri et du Tessin à partir de 1953 et a été achevé en plusieurs étapes jusqu'en 1977.³⁹⁷ Il s'agissait en partie d'un aménagement de l'ancien itinéraire, et en partie d'un contournement de ce dernier, aux endroits où la route était trop étroite pour le trafic routier rapide. En soi, ce n'était donc pas une construction totalement nouvelle, mais plutôt une continuité, un aménagement et une transformation des anciens ouvrages d'art, partiellement visible et praticable aujourd'hui encore le long de la route nouvelle. Le canton d'Uri s'est tout d'abord chargé du tronçon des gorges des Schöllenen, avec la création du Trou d'Uri et d'un nouveau Pont du Diable. Outre les gorges des Schöllenen, la descente depuis le col vers Airolo représente la deuxième difficulté du col. En raison de son étroitesse, de ses nombreux virages et du risque d'avalanches, il était nécessaire de contourner la Tremola. Pour réaliser ce tronçon routier, Giovanni Lombardi a dessiné les plans de quatre ponts: le viaduc de Foppa Grande sur le Motto Bartola,

le pont enjambant le val d'Albionasca, le virage de Fieud et le pont de l'Ospizio sur le Gothard, construits entre 1966 et 1970.³⁹⁸

La région de Moesa – l'industrie et l'énergie

Durant la période de boom économique des années 1960 et 1970, l'industrie s'est également implantée dans des zones périphériques, comme l'illustre la commune de Lostallo. Cette dernière, tout comme le Chablais et la vallée de la Limmat, montre que les cultures du bâti ne s'arrêtent pas aux frontières des cantons. Il existe en effet de nombreuses continuités à différents niveaux – paysager, économique, social et personnel –, qui assurent une forte interconnexion des réseaux de culture du bâti.

Le lien spatial et constructif étroit entre centrales électriques et installations industrielles, déjà décrit dans le chapitre Territorium, se manifeste également à travers les exemples suivants.

Ils permettent d'observer concrètement que les constructions énergétiques constituent une condition préalable à l'implantation d'entreprises industrielles et de mesurer les effets que cette relation produit sur l'espace, la culture du bâti et l'architecture. L'industrie et l'énergie forment en effet des réseaux construits interdépendants.

La centrale hydroélectrique de Lostallo et le barrage d'Arbola

La centrale hydroélectrique de Lostallo et le barrage situé dans le val d'Arbola qui lui est associé ont joué un rôle majeur pour l'implantation d'industries dans la commune. Les cours d'eau des affluents gauches de la rivière Moesa, qui s'écoulent avec un dénivelé d'un total de 700 mètres, sont utilisés pour produire de l'électricité. L'eau est collectée dans un bassin de compensation comprenant un barrage-poids, qui constitue la seule construction existante dans le val d'Arbola, depuis lequel elle rejoint, grâce à une conduite forcée, la centrale située 1,6 kilomètre plus bas à gauche de la Moesa, sur le versant de montagne

entre Cabbio et Lostalio. Il s'agit d'une centrale hydroélectrique à haute pression, dont l'électricité était destinée aux installations industrielles de la Basse Mesolcina.³⁹⁹

L'aspect extérieur du barrage est caractérisé par les quatre évacuateurs de crues implantés au centre du barrage, parallèles les uns aux autres. Ils sont nécessaires par leur fonction, mais leurs rampes incurvées semblent avoir été délibérément conçues pour mettre en valeur leur forme.⁴⁰⁰

Le barrage ayant été construit loin des zones habitées et des routes, son apparence n'a toutefois pas été élaborée pour produire un quelconque effet esthétique. A l'inverse, on peut supposer que la façade du bâtiment des turbines, situé dans la plaine, a été conçue afin de produire un effet visuel sur demande de l'entreprise commanditaire. Longue, elle est entièrement recouverte d'un grand vitrail de 29 travées, derrière lequel se trouvent la haute salle des turbines ainsi que deux étages de pièces annexes et leur cage d'escalier.

La centrale électrique a été bâtie de 1955 à 1957, d'après les plans des ingénieurs Giovanni Lombardi et Giuseppe Gellera, sur demande de l'Electricité Industrielle SA basée à Lostalio, une filiale de la Monteforno aciéries et laminoirs SA, entreprise tessinoise siégeant à Bodio dans la vallée de la Léventine. Monteforno avait été fondée en 1946 et produisait de l'acier spécial, de l'acier laminé et des armatures en acier pour béton à Giornico. Au début des années 1970, il s'agissait de la plus grande entreprise industrielle du Tessin. En outre, elle détenait des participations dans des aciéries en Italie et aux USA.⁴⁰¹ Monteforno s'est étendue aux Grisons dès 1955, avec l'implantation d'une usine produisant des matières premières destinées à la production d'acier, à San Vittore dans la Basse Mesolcina. Pour alimenter cette nouvelle exploitation, l'entreprise a décidé d'ériger ses propres centrales électriques à Lostalio et à Grono. Ces deux installations fournissaient des quantités suffisantes d'énergie à bas prix.⁴⁰² Il existe de fortes similitudes entre la centrale de Lostalio et son barrage d'Arbola ainsi

que la centrale de Grono et son barrage de Roggiasca.⁴⁰³

Ce dernier a été bâti quelques années plus tard, de 1960 à 1963, sous la forme non pas d'un barrage-poids, mais d'un barrage-voûte. A cette exception près, la situation est la même: les deux complexes sont exploités par énergie hydraulique générée grâce aux rivières de la partie gauche des vallées de Moesa, richement boisée, très peu habitée et guère utilisée pour l'agriculture – contrairement aux vallées de la partie droite, orientées vers le sud. Au total, moins de trois ans ont été nécessaires à la planification et la construction, des délais exceptionnels que Lombardi a particulièrement mis en avant dans ses publications.⁴⁰⁴

Dans un article publié dans la *Schweizerische Handelszeitung*, et plus encore dans une édition spéciale du *Bulletin Oerlikon*, traduite en quatre langues et donc accessible à un public international, Lombardi présente les détails techniques et économiques de la centrale électrique et fournit également des photographies du barrage et du bâtiment des turbines.⁴⁰⁵ Une photographie en couleurs, figurant sur la première page du *Bulletin Oerlikon* et mettant en scène la couleur orange des turbines, le rouge sang de bœuf du sol en lino et le vert pistache des murs, montre tout particulièrement que la médiatisation de l'aspect esthétique de l'ouvrage constituait un support publicitaire essentiel pour soigner l'image du commanditaire, du bureau d'ingénieurs et de toutes les entreprises impliquées.

Le bâtiment d'usine de Valvotecnic

A la limite nord-est du centre historique de la commune de Lostalio se trouve un bâtiment d'usine, construit en 1975 d'après les plans d'Alex Huber. Le terrain est situé sur la rive de la Moesa rectifiée, le long de l'ancienne voie ferrée, entre la Route principale 13 (Route italienne) et l'autoroute N13, immédiatement au sud de la sortie de Lostalio.

L'usine a été bâtie pour l'entreprise Valvotecnic SA, qui produisait des valves et dont l'implantation à Lostalio est à mettre en relation avec l'inauguration d'autres installations

industrielles dans le val Mesolcina, qui constituaient de nouveaux employeurs importants dans la région, en particulier l'aciérie Valmoesa à San Vittore. Les plans du bâtiment d'usine ont été réalisés par Alex Huber et ses collaborateurs K. Markulj, G. Milani et B. Lepori, avec la participation des ingénieurs G. Grignoli et M. Martinola, basés à Lugano, ainsi que F. Balmelli.

L'ouvrage a été achevé en 1975 et est composé de 15 modules carrés identiques en treillis en acier, partiellement préfabriqués. Chaque module a une longueur latérale de 14,4 mètres et porte un toit pyramidal comprenant en son centre une coupole laissant passer la lumière. Le hall principal, composé de trois rangées de 5 modules, est destiné au montage des valves et sert également d'entrepôt; les pièces annexes sont situées dans des structures étroites en briques, à l'extérieur du rectangle formé par les modules. Les façades possèdent une rangée continue de fenêtres carrées et de portes-fenêtres à espaces réguliers. Cette série de fenêtres sépare la partie basse du mur, couverte de métal vert, de l'espace situé en hauteur, une façade en porte-à-faux appartenant visuellement à la zone du toit. Les modules sont visibles sur la façade par la verticalité des tuyaux de descente.

A Lugano et dans ses alentours, le bureau d'architectes d'Alex Huber a principalement dessiné des maisons individuelles et des immeubles d'habitation, quelques bâtiments d'infrastructures, des gares, des parkings et des installations industrielles sont également à mettre à son actif. Outre l'usine de Lostallo dont il est ici question, un autre grand bâtiment d'usine se trouve dans la commune de Grono, non loin de San Vittore au sud du val Mesolcina. Celui-ci présente quelques similitudes avec le bâtiment de Lostallo. Les toits de l'usine de Grono ne sont pas pyramidaux mais plats, mais la conception du bâtiment est la même: des modules carrés, en partie préfabriqués et comprenant une lucarne centrale. De plus, les deux usines possèdent des façades similaires, avec des rangées de fenêtres et de portes-fenêtres.

En raison des points communs et de la proximité spatiale des deux installations, dont seulement deux années ont séparé les constructions, l'architecte a publié les deux projets ensemble dans *Rivista tecnica*.⁴⁰⁶

Conformément à l'esprit de la revue et au projet de l'usine, les articles se limitent à une sobre présentation. Les dessins et les photographies rendent compte de la conception du bâtiment, sans que les ébauches ou l'ouvrage réalisé ne soient particulièrement esthétisés, et les textes, brefs, se concentrent sur les aspects de construction et de technique des matériaux. C'est à ce sujet que l'architecte formule son seul et unique commentaire sur la conception architecturale. Il justifie la forme pyramidale des toits de l'usine de Lostallo non seulement par la nécessité technique d'un éclairage uniforme, mais également par l'intégration du complexe industriel au contexte architectural: «La forma volumetrica della costruzione è stata dettata dalla volontà di inserire il complesso industriale nel linguaggio architettonico dell'ambiente che lo circonda, e da ciò è nata la forma piramidale tronca della copertura con cupola centrale che dà un'illuminazione più uniforme all'interno della fabbrica.»⁴⁰⁷ Huber ne précise pas à quelles formes il s'est référé, ni aux critères qui font qu'une intégration est réussie. Il est toutefois intéressant qu'il ait souligné cette idée, et non d'autres principes qui ont guidé sa conception. Cette phrase, bien que désignant concrètement des formes architecturales, rappelle clairement les exigences «d'intégration harmonieuse au paysage» dont il a sans cesse été question des années 1950 aux années 1970 dans le discours portant sur les grands chantiers d'infrastructures, en particulier d'autoroutes.

Les constructions d'industries et de centrales électriques dans le val Mesolcina illustrent bien les conséquences pour les constructions de la croissance économique durant l'après-guerre, y compris dans les régions périphériques de la Suisse. L'industrie ne s'est pas seulement implantée dans les centres urbains, mais a largement gagné les vallées et les montagnes.

Afin d'augmenter leur productivité, les entreprises opérant à grande échelle comme la Monteforno SA avaient besoin de disposer de leurs propres sources énergétiques, et possédaient le capital nécessaire à la construction de leurs propres centrales électriques. Dans le val Mesolcina, les gisements de matières premières pour la fabrication de l'acier et l'énergie hydraulique pour la production d'électricité sont géographiquement proches. Leur accessibilité ainsi que le bon raccordement de la région grâce à l'autoroute constituaient des conditions préalables à l'implantation de nouvelles entreprises industrielles dans des petits villages. La construction industrielle s'y est ainsi développée plus rapidement et à plus grande échelle que dans les zones urbaines, qui avaient déjà été industrialisées durant le XIX^e siècle, de manière plus progressive. Les situations identiques à Lostallo et à Grono, où centrales hydroélectriques, installations industrielles et liaisons autoroutières étaient étroitement liées, illustrent clairement l'expansion, dans des régions périphériques et donc jusqu'alors peu bâties, d'un réseau économique et industriel durant les décennies d'après-guerre.

Le type de construction modulaire des usines dessinées par Huber à Lostallo et à Grono était conçu pour rendre possible un agrandissement ultérieur. La pensée architecturale à la base de ces bâtiments est similaire à celle du système de coques en béton développée par Heinz Isler: quatre piliers angulaires soutiennent un toit léger avec une lucarne centrale, et les murs extérieurs et leurs façades non porteuses peuvent être aménagés librement. Les modules peuvent être assemblés en nombre flexible et forment de grands halls, avec seulement quelques minces piliers. Alors que les toits conçus par Isler étaient constitués de coques en béton préfabriqué et que ce système était destiné à la production de masse, les structures d'Huber étaient montées en treillis en acier et représentaient des solutions individualisées pour des projets définis. Etant donné qu'elles étaient partiellement préfabriquées et qu'elles fonctionnaient en modules, il s'agissait

toutefois également de variantes du système architectural largement utilisé durant les décennies ayant suivi la Seconde Guerre mondiale, pour des raisons économiques et esthétiques.⁴⁰⁸

La vallée de la Verzasca – l'énergie

Durant les années 1960, la construction du barrage de Verzasca et l'apparition du lac de barrage de Vogorno ont radicalement transformé la vallée de la Verzasca. Cet exemple illustre l'ampleur massive des bouleversements du paysage entraînés par les développements économiques et technologiques, et le contraste apparu entre ces derniers et les formes traditionnelles en matière économique et d'habitation. La vallée se trouve au centre du canton du Tessin et s'étend en direction nord-sud, entre les vallées de la Léventine et de la Maggia, au nord de Locarno.

En tant que vallée tessinoise difficilement accessible et n'offrant aucun passage vers les vallons ou les cols de la région, la vallée de Verzasca a connu peu de changements architecturaux jusqu'au XX^e siècle, notamment en comparaison avec la vallée de la Léventine ou les vallées situées autour de Lugano. L'architecture de ses villages avait ainsi largement conservé son caractère historique. Dès le XIX^e et le début du XX^e siècle, une grande partie de la population de régions isolées de ce type ont émigré vers les centres urbains, où les conditions de travail et de vie étaient plus attractives.⁴⁰⁹ La forte émigration, y compris durant l'après-guerre, a conduit à partir des années 1970 à des initiatives visant à revitaliser les villages, basées également sur une critique de l'urbanisation et du mitage grandissants des vallées. Les caractéristiques géomorphologiques et hydrauliques de la vallée ainsi que sa faible densité de population faisaient d'elle un emplacement idéal pour bâtir une centrale hydroélectrique, dont la conception et les effets sur le paysage seront l'objet du chapitre qui suit.

La centrale hydroélectrique de Verzasca et le barrage de Contra

La centrale hydroélectrique de Verzasca et son barrage de Contra sont, avec le tunnel routier du Saint-Gothard, les ouvrages les plus célèbres de Giovanni Lombardi. Le barrage compte parmi les plus célèbres du Tessin et de la Suisse entière.

Cette célébrité est due aux caractéristiques architecturales et techniques du barrage, à son impact titanesque sur le paysage et à sa perception médiatique.

Ce barrage-voûte de 220 mètres de haut accumule l'eau de la rivière Verzasca dans un réservoir de 105 millions de mètres cubes. L'eau est acheminée vers les turbines souterraines grâce à une conduite forcée, et se déverse ensuite dans le lac Majeur à travers un tunnel de deux kilomètres de long. Les turbines sont accessibles via une cage d'ascenseur verticale; les autres fonctions de la centrale électrique – une installation de commutation, un centre de commande et des transformateurs – sont abritées dans un complexe de bâtiments situé au-dessus des turbines, sur le flanc gauche de la vallée, devant le barrage.

Une particularité de la construction réside dans le fait que, contrairement aux autres centrales hydroélectriques habituellement construites en Suisse, l'eau est ici directement conduite à la centrale, et non pas transportée par une longue canalisation d'eau ou un château d'eau.

Le barrage est un barrage-voûte à double courbure elliptique, qui transfère la pression de l'eau vers les versants latéraux de la montagne. Les particularités du mode de construction ont permis de réduire considérablement l'épaisseur des parois et donc la quantité de béton, ce qui a fait du barrage de Contra, une fois achevé, l'un des plus hauts et des plus fins barrages du monde.⁴¹⁰ Outre la courbure du mur, les évacuateurs de crue représentent également un élément remarquable de la conception de l'ouvrage. Des deux côtés, aux endroits où le mur est appuyé à faible hauteur sur les flancs de la vallée, se trouvent six déversoirs, dont la longueur augmente à mesure que la hauteur du mur croît vers le centre du barrage.

La courbure inférieure des déversoirs dirige les eaux de crue en grands jets vers les rochers nus et le lit étroit de la vallée. Ce spectacle impressionnant ne se produit que rarement; les surfaces lisses en béton des déversoirs restent la plupart du temps sèches, formant un contraste visuel avec le relief escarpé de la roche. Elles contribuent dans le même temps à l'impression de hauteur, car elles encadrent la partie centrale du mur de barrage et confèrent ainsi un aspect mince à l'ensemble de la structure.

La nouvelle centrale électrique a remplacé celle de Tenero, ouverte en 1911 et qui alimentait la ville de Lugano en courant électrique. La demande en énergie électrique était en hausse continue depuis les années 1950 et il était nécessaire de réguler les performances et de pouvoir les augmenter durant les pics de consommation. Cela a donné lieu à la construction d'une nouvelle centrale d'accumulation capable de produire quatre fois plus d'énergie.⁴¹¹ La concession a été accordée en 1959 par le canton du Tessin, sur la base d'une étude et d'un premier projet datant de 1955. Pour la construction, la ville de Lugano a fondé pour l'occasion la société Verzasca SA, alors qu'une société de l'énergie cantonale a vu le jour en 1958 sous la forme de l'AET (Azienda Elettrica Ticinese), qui participait au projet à hauteur d'un tiers du capital et de l'énergie hydraulique.

Les travaux ont débuté en 1960, avec la création de la nouvelle route de Verzasca, sur laquelle les galeries et la centrale ont été bâties à partir de 1961. Le bétonnement du barrage a débuté en 1963 et s'est achevé en 1964. Le réservoir a été rempli l'année suivante, rendant possible la production d'énergie. Le béton nécessaire à la construction était produit grâce à du ciment acheminé par voie ferrée et par camion ou des agrégats obtenus sur place. Pour cela, une carrière a été aménagée sur le flanc gauche de la vallée, où la roche était extraite puis broyée pour former du sable et du gravier. Cette installation fournissant rapidement les quantités de béton requises, les conditions climatiques favorables

et une poursuite des travaux tout au long de l'année ont permis d'achever le projet en peu de temps.⁴¹²

Durant la planification et la construction de la centrale électrique de Verzasca, Lombardi a publié de nombreux articles qui ont fait connaître les techniques de conception nouvelles de ce mince barrage dans les milieux spécialisés.⁴¹³ Ainsi, le projet a fait l'objet d'une couverture dans différents médias, qui évoquaient la poursuite des travaux et tout particulièrement des questions sécuritaires, très sensibles dans les années 1960 suite à des accidents dévastateurs.⁴¹⁴ Le barrage était perçu avec ambivalence, synonyme à la fois de modernisation et de progrès, mais aussi d'intervention potentiellement dangereuse sur l'habitat traditionnel et sur le paysage de la région.

Le barrage de Verzasca a servi de décor à de nombreux films. Dans un spot publicitaire de Mercedes-Benz de 1968, une prise aérienne filme une voiture de la nouvelle série de modèles /8 (Mercedes W114/W115) traversant la couronne du barrage de Verzasca, tandis que la caméra offre un bref balayage du lac de retenue, pendant que la voix off récite le message publicitaire sur fond de musique entraînante: «A chaque époque son aventure – l'aventure de notre époque: la recherche de la perfection. Mercedes-Benz.»⁴¹⁵

Dans les scènes suivantes, le véhicule sort d'un tunnel et serpente à travers des routes sinueuses, dans un paysage de montagnes tessinoises. La publicité effectue une comparaison entre les accomplissements techniques de génie civil et ceux de la construction automobile. Le barrage illustre ces prouesses et sert de métaphore relevant du domaine de la culture du bâti, des réalisations culturelles contemporaines. En 1992, le barrage de Verzasca a fait une autre apparition majeure dans le film *GoldenEye* de la saga James Bond, dans lequel l'ouvrage est censé représenter une usine chimique de l'Union soviétique. Dans la première scène du film d'action, un avion atterrit sur le lac de barrage et James Bond descend à la corde jusqu'au bâtiment des turbines, situé au pied du mur.

Les deux exemples – en particulier le deuxième – montrent que les murs de barrage représentent, au-delà de leur fonction, une image générale de prouesse technique et de modernité, avec les caractéristiques positives ou négatives qui y sont associées. Par sa taille impressionnante et son apparence exceptionnelle, le barrage de Verzasca se prête tout particulièrement à ce type de symbolique. Il est intéressant de noter que les réalisations techniques concrètes de l'ouvrage d'art, qui résident dans la structure extrêmement audacieuse du barrage-voûte, ne sont pas particulièrement mises en valeur sur les images représentant le barrage, tout comme le fonctionnement complexe de la centrale électrique et ses bâtiments à turbines et conduites d'eau, invisibles à la surface et donc dissimulés aux profanes.

Par son apparence particulière, la centrale hydroélectrique de Verzasca se distingue de la masse des centrales hydrauliques et des barrages apparus durant les décennies d'après-guerre en Suisse et dans les Alpes européennes, tout en illustrant bien les interventions massives sur le paysage qu'impliquent de tels ouvrages.

«Villa dans le Tessin» – l'habitat

En 1961, la société Faller a commercialisé un kit de construction pour chemins de fer miniatures, qui représentait une «villa dans le Tessin».

Cette maquette résidentielle est inspirée d'une maison située à Ambri, bâtie en 1958 d'après les plans des architectes Alberto et Aldo Guscetti, dont la forme a toutefois été modifiée et élargie de manière originale.

Deux blocs rectangulaires recouverts de bois et comportant des fenêtres panoramiques allant du sol au plafond s'élèvent en diagonale au-dessus d'un socle en moellons, tandis qu'une cheminée haute et les toits pliés donnent vie à la silhouette. La maison miniature est donc plus qu'un simple portrait d'un ouvrage architectural réel; elle témoigne de l'image typique de représentation du Tessin, perçu en Suisse nord-alpine et en Allemagne avant tout comme une région de vacances. Il convient

de noter que, contrairement aux autres kits de construction de maquettes de l'entreprise, celui-ci ne cherche pas à évoquer un style architectural historique et rural, mais représente plutôt une architecture excentrique et résolument moderne du Tessin.⁴¹⁶

Avant la Seconde Guerre mondiale déjà, les vallées du Sopraceneri, les versants sur les rives du lac Majeur et les environs du lac de Lugano étaient des lieux de villégiature appréciés et des terrains de construction prisés pour des maisons de vacances ou des villas habitées toute l'année. À partir des années 1950 toutefois, en raison du tourisme croissant, des maisons de vacances destinées également à des catégories de population plus larges sont apparues, en nombre élevé et relevant de formes reflétant les tendances internationales modernes, tout en conservant en parallèle une modernité mesurée et un régionalisme tessinois dans le style des années 1930. Rino Tami a joué un rôle central dans le développement de maisons individuelles dans le Tessin. Il a créé, avec sa «Grotto Ticinese», une variante modernisée du *Heimatstil* tessinois pour l'Exposition nationale suisse de 1939 (*Landi* 39).⁴¹⁷

Cette variante se caractérisait notamment par un socle et des murs en moellons, des volumes asymétriques, des poutres en bois visibles à l'intérieur et à l'extérieur, des treillis en brique et des toits en tuiles légèrement inclinés. Dans le Tessin, des logements dans ce style ont été construits durant la période qui a suivi, et l'on retrouve aussi les mêmes éléments avec des formes modifiées dans les dessins des années 1950 et 1960 – lorsque le régionalisme vernaculaire a été abandonné. Les ouvrages comprenaient régulièrement des éléments en moellons, ce qui ne révèle pas seulement l'influence des méthodes de construction régionales, mais également de l'américanisme, en particulier Frank Lloyd Wright.⁴¹⁸ Aux côtés des projets d'excellence réalisés par des architectes de renom comme Rino Tami, Alberto Camenzind, Luigi Snozzi ou encore Aurelio Galfetti – le type de la maison individuelle est particulièrement important pour la célébri-

té de l'école tessinoise –, des quartiers entiers ont vu le jour entre 1945 et 1975 autour des anciens centres villageois, modifiant durablement le paysage.⁴¹⁹ Cela est particulièrement visible à certains endroits, comme à Ascona, sur les versants au-dessus de Locarno et sur la limite nord de la plaine de Magadino, entre Tenero et Gudo.

Sopraceneri – infrastructure, industrie et construction de villas dans les vallées montagneuses du Tessin

La densité de population du Sopraceneri, dont la partie nord surtout présente un paysage alpin fait de vallées étroites et reculées, est plus faible que celle de la vallée de la Limmat et du Chablais, mais la région a tout de même subi des changements profonds de son environnement bâti dans les années ayant suivi la Seconde Guerre mondiale. Dans le Sopraceneri, l'expansion des zones habitées s'est concentrée d'une part sur les versants ensoleillés offrant une vue sur les lacs, en particulier à travers la construction de villas et de maisons de vacances dont la conception suivait la plupart du temps une thématique claire et des éléments stylistiques similaires. D'autre part, les structures de peuplement se sont développées sur les espaces situés le long des autoroutes, axes routiers bâtis durant l'après-guerre: la N2 passant par le Gothard et la N13 traversant le col du San Bernardino, qui exerçaient une influence sur l'environnement bâti par leurs itinéraires, et surtout leurs ouvrages d'art.

Les deux ouvrages d'infrastructures que sont le tunnel routier du Saint-Gothard et la route du col du Saint-Gothard, tous deux transfrontaliers sur les plans topographique et politique, ont en quelque sorte conduit à un «rapprochement» du Tessin, géographiquement isolé par les Alpes, au reste de la Suisse. Ils ont aussi opéré un changement, déjà évoqué dans le chapitre Territoire, de la perception spatiale du public, pour lequel l'espace et le temps se sont réduits grâce aux liaisons de transport plus rapides. Concernant

leur effet esthétique, les deux constructions oscillent entre mise en scène stylisée et invisibilité inhérente. Dans la perception de la plupart des gens, les qualités techniques et conceptuelles du tunnel du Saint-Gothard ont été presque entièrement éclipsées par la fonction remplie par celui-ci. A l'inverse, le virage de Fieud par exemple, situé sur le col du Gothard au-dessus d'Airolo, et qui semble flotter sur le versant de montagne avec ses fins piliers, n'offre pas seulement une vue spectaculaire sur les vallées de la Léventine et de Bedretto: il apparaît lui-même comme un élément artistique impressionnant et sculptural au milieu du paysage. Les deux constructions sont l'œuvre de l'ingénieur tessinois Giovanni Lombardi, dont les dessins et les descriptions de projet rendent systématiquement compte – y compris pour le barrage déjà évoqué – d'une approche conceptuelle cherchant avant tout des solutions pragmatiques à des problèmes pratiques, qui donnent vie à des ouvrages impressionnants, mais dont la beauté indéniable n'est pas l'objectif premier de cette approche technique – bien qu'elle soit naturellement recherchée.

Même si les vallées isolées du Sopraceneri, parfois même marquée par l'émigration, ont été peu concernées par la croissance urbaine générale des années d'après-guerre, leur topographie alpine représente une condition idéale à l'utilisation de l'énergie hydraulique. En conséquence, le développement d'infrastructures énergétiques massives, principalement à travers des constructions nouvelles, a influencé les paysages naturels et les a profondément modifiés, ce qui a donné lieu à des réactions ambivalentes, comme le montre la couverture médiatique de la centrale hydroélectrique de Verzasca.

Pour terminer, les exemples de la centrale hydroélectrique de Lostallo et le bâtiment d'usine de Valvotecnic dans la région de Moesa illustrent la relation réciproque entre le réseau architectural des infrastructures de l'énergie et du transport et les exploitations industrielles.

Développement d'infrastructures, industrialisation et croissance urbaine. Les effets sur les zones d'agglomération et les régions périphériques durant les années de boom

La comparaison entre la vallée de la Limmat, le Chablais et le Sopraceneri montre qu'il existe, au-delà des différences et des spécificités, des similitudes entre ces régions en termes de changement de l'environnement bâti à l'échelle régionale et de culture architecturale durant les années d'essor ayant suivi la Seconde Guerre mondiale. Ces observations sont représentatives d'évolutions que l'on retrouve également dans d'autres régions suisses.

Comme cela a déjà été présenté dans le chapitre Territoire, le développement de grands réseaux d'infrastructure a été un facteur déterminant ayant contribué à l'extension des zones urbanisées et à la transformation de l'environnement bâti, aussi bien dans les agglomérations à proximité des villes que dans les régions périphériques. Dans le Moyen-Pays, densément peuplé, des bâtiments dédiés à la consommation ont vu le jour à proximité des grands centres urbains et le long du réseau de transport des routes nationales nouvellement construit. Par une sorte d'effet rétroactif, les aires des autoroutes se sont également progressivement orientées vers la

société de consommation naissante et ont été aménagées en véritables lieux de shopping et de divertissement. Couplée à la richesse générale croissante, la meilleure desserte des zones isolées telles que les régions montagneuses, grâce aux nouvelles infrastructures de transport, a stimulé le développement d'infrastructures touristiques et la construction ou la transformation de bâtiments d'hébergement dans ces territoires, qu'il s'agisse d'hôtels ou logements de vacances destinés au tourisme de masse grandissant, ou de maisons de vacances et villas haut de gamme. En outre, les nouvelles voies de transport et la création d'infrastructures énergétiques ont également favorisé l'implantation d'usines et d'entreprises dans des petites localités alpines jusqu'ici peu industrialisées.

Dans les territoires plats du Moyen-Pays et des vallées alpines et préalpines, la construction de bâtiments d'infrastructures occupant une superficie importante a eu un impact majeur sur l'espace bâti. Les chantiers de raffineries, d'échangeurs autoroutiers ou de gares de triage nécessitaient d'énormes réserves territoriales, donnant naissance à des complexes industriels de grande dimension, les transformant ainsi en quelque sorte, d'après le terme de Marc Augé, en «non-lieux»⁴²⁰ : des aires et des bâtiments à l'effet séparateur et s'étendant plus ou moins sur le paysage, qui n'étaient pas librement accessibles à la majorité de la population et dont la taille globale restait par conséquent imperceptible. Ces zones sont principalement perçues selon une perspective extérieure, notamment par les automobilistes passant à proximité. Alors que ces grandes infrastructures avaient tendance à cloisonner les régions de plaine, l'apparition d'infrastructures techniques dans les zones alpines, jusqu'alors peu desservies, a rendu ces dernières accessibles – ou du moins plus rapidement atteignables –, notamment grâce à la construction de remontées mécaniques ou de téléskis ou encore à l'aménagement de liaisons routières à travers et sur les montagnes.

L'euphorie générale liée à la croissance ainsi que la foi en le progrès, toutes deux caractéristiques de la société des années de boom, ont exercé – conjointement avec le développement des infrastructures techniques – une influence décisive sur la culture du bâti, y compris dans d'autres domaines. La promesse d'une accélération radicale de la construction et la réduction des coûts de cette dernière – par l'introduction de méthodes de construction rationnelles et l'utilisation généralisée d'éléments préfabriqués pour les bâtiments industriels, mais aussi pour les logements et autres types du bâti – ont été rendues possibles grâce à l'existence de voies de transport bien développées et praticables pour les véhicules lourds, ainsi qu'à un approvisionnement énergétique fiable. L'attrait de la préfabrication et de la construction en modules, en particulier pour les bâtiments industriels, résidait également dans le fait qu'elles permettaient un développement simple, rapide et continu des installations de production pour les entreprises axées sur la croissance. En parallèle, l'idée d'une croissance illimitée et d'une disponibilité infinie des ressources – simultanément à l'avènement d'une société de consommation de masse – a entraîné l'apparition d'une mentalité d'architecture jetable.

Bien souvent, les projets d'infrastructures techniques ont été conçus et réalisés en anticipant un niveau de performance maximale qui s'est plus tard révélé trop optimiste et surdimensionné. Cela, couplé aux développements technologiques et sociaux effrénés, a souvent conduit à une perte de fonction partielle des ouvrages, et ce peu après leur mise en service. Désormais inutiles sous cette forme, ces structures, telles des ruines modernes, façonnent aujourd'hui l'espace bâti et nous posent des défis majeurs concernant leur utilisation future, en raison de leurs dimensions et de leur conception architecturale centrée sur une fonction très spécifique. Le démantèlement architectural actuel de bon nombre de ces installations témoigne clairement du fait que ces témoins d'une culture du bâti d'après-

guerre risquent de disparaître, avant même qu'un débat n'ait émergé au sujet du réaménagement ou de la préservation de ces éléments de construction importants sur le plan culturel.

La création de vastes bâtiments d'industrie ou d'infrastructures à grande emprise spatiale était controversée dès leur phase de construction. Alors que les ouvrages illustrent aujourd'hui les changements radicaux subis par l'environnement bâti, les débats politiques et sociaux portant aussi bien sur les grands projets réalisés que sur ceux qui n'ont jamais vu le jour témoignent du fait que le discours sur la culture architecturale des années de boom économique tenait déjà compte des conséquences paysagères et écologiques de ces constructions. Souvent, des mesures de conception ont donc été prises afin de limiter les effets sur l'espace et d'ériger des bâtiments esthétiquement appropriés. Dans d'innombrables constructions de cette époque, on retrouve ainsi une grande exigence en matière d'aménagement. En tant qu'œuvres d'art techniques, les projets architecturaux conçus dans cette forme sont devenus des symboles de progrès et de modernité, dont le rayonnement a également été exploité par des acteur·rice·s en dehors du secteur de la construction. Bien souvent, les bâtiments achevés sont également devenus une sorte de *corporate architecture* pour les sociétés exploitantes, et une figure de proue des bureaux et entreprises ayant pris part à la construction, souvent nombreux. Pour les grands projets des XX^e et XXI^e siècles, il était en effet souvent très difficile d'identifier un ou une auteur·rice unique et clairement défini·e. Les types de construction apparus durant l'après-guerre, comme le centre commercial, la raffinerie ou la centrale électrique montrent plutôt – et notamment par la richesse des sources disponibles sur cette période – que l'élaboration d'un projet, la réalisation des plans, la construction et l'aménagement sont à analyser comme étant le résultat d'un travail réalisé par un véritable réseau d'acteur·rice·s constitué de personnes individuelles, de bureaux d'études, d'entreprises du bâtiment, d'artisanat et de production.

Les développements en matière de culture du bâti des années de boom déjà décrits, qui ont souvent été et sont encore perçus comme les résultats d'une frénésie de construction insensée, peuvent aisément éclipser les exemples de transformation et de développement du patrimoine existant survenus eux-aussi durant l'après-guerre – tant dans le secteur de l'architecture «classique» que des ouvrages d'art et des installations d'infrastructures. Les exemples évoqués dans ce chapitre montrent clairement que la transformation et l'aménagement de la substance du bâti existante représentait une activité de construction courante aussi bien pour les immeubles que les infrastructures. Cependant, de tels projets étaient bien plus rarement mis en avant que les constructions nouvelles en projet ou réalisées, et n'étaient, dès la phase de conception et de construction, pas aussi médiatisés et commentés. En comparaison avec les projets de construction nouveaux dans les années d'après-guerre, les concepteur·rice·s dont il est ici question accordaient à l'évidence moins d'importance aux projets de transformation et d'agrandissement. Par exemple, l'AAA ne publiait pas ses projets de transformation dans ses canaux de communication internes et n'a pas sauvegardé les dossiers correspondants dans ses archives. Dans les revues spécialisées également, ce sujet était rarement débattu. Dans le magazine *werk* notamment, les projets de transformation ont été très peu thématiques et théorisés, alors qu'une rubrique intitulée «Wiederaufbau» («Reconstruction») y a été créée quelques temps après la Seconde Guerre mondiale. On peut en conclure qu'en Suisse, la reconstruction de villes détruites par la guerre, bien que cela ne constitue pas une véritable tâche de construction dans ce pays, était néanmoins considérée comme plus digne d'intérêt que la transformation et l'aménagement de bâtiments existants, activités pourtant bien plus courantes et demandées. Au XXI^e siècle, cela a finalement contribué à déformer la perception de l'activité de construction des années de boom. Étant donné qu'elles jouissaient d'une forte couverture médiatique et se trouvaient au premier rang du débat contemporain, les constructions nouvelles, parmi lesquelles de

- [212] Voir Bridel 2011.
- [213] Meili 1933.
- [214] Voir Bridel 2011; Rossi 2002.
- [215] Della Casa et al. 2015.
- [216] La mesure de «pénétration urbaine» montre le niveau d'implantation des surfaces habitées dans le paysage suisse, c'est à dire non seulement la superficie totale de ces surfaces, mais aussi leur degré de répartition. Voir Jaeger et al. 2008.
- [217] En comparaison, la hausse de la surface des zones habitées était en moyenne de 29 mètres carrés par minute entre 1935 et 1960, et de 25 mètres carrés par minute entre 1980 et 2002. Voir Jaeger et al. 2008, p. 180.
- [218] Jaeger et al. 2008, p. 68-69, p. 72-91, p. 170-180.
- [219] Meier 2022a, p. 93.
- [220] Koch et al. 2005, p. 272.
- [221] Voir Zehnder 2021, p. 33-36; Office fédéral de la statistique 1992, p. 5.
- [222] Koeppel 1999, p. 48.
- [223] Koeppel 1999, p. 56.
- [224] Sur le développement de la typologie de l'immeuble à terrasses décalées, voir Stieger 2018.
- [225] Le surnom de la ligne est tiré du «Spanisch Brötli», une pâtisserie feuilletée originaire de Baden, qui pouvait désormais être livrée à Zurich fraîchement sortie du four. Voir Bärtschi/Dubler 2015.
- [226] Meier 2022b, p. 136.
- [227] Eisenring 1984, p. 22-23.
- [228] Certaines parties de la Nouvelle transversale principale ont plus tard été intégrées au projet Rail 2000 dont les travaux ont débuté au milieu des années 1980. Voir Eisenring 1984, p. 22.
- [229] «Tunnelbau im Heitersberg» («La construction du tunnel du Heitersberg») 1970, p. 6.
- [230] «Der neue Rangierbahnhof Limmattal» («La nouvelle gare de triage Limmattal») 1969.
- [231] Gassmann 1968, p. 49.
- [232] Voir Gassmann 1968, p. 51; Wachter/Nydegger 1975, p. 48.
- [233] Voir Dudler 1948, p. 229-230; «Der neue Rangierbahnhof Limmattal» («La nouvelle gare de triage Limmattal») 1969, p. 3; Gassmann 1968, p. 49.
- [234] Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 271.
- [235] «Der neue Rangierbahnhof Limmattal» 1969, p. 3.
- [236] Voir Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 270-271; Koeppel 1999, p. 50.
- [237] Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 271.
- [238] «Der neue Rangierbahnhof Limmattal» 1969.
- [239] Gassmann 1968, p. 49.
- [240] Wachter/Nydegger 1975, p. 48.
- [241] Meier 2022c, p. 72.
- [242] Keresztes 1985.
- [243] «Ein reduziertes Projekt für die Nord- und Westumfahrung Zürichs» («Un projet réduit pour le contournement nord-ouest de Zurich») 1974.
- [244] Marti 1964, p. 555.
- [245] Loderer 2002, p. 15.
- [246] En outre, le coefficient d'impôt de Spreitenbach était relativement élevé. Voir Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 261.
- [247] Voir Meier 2022d, p. 174; Furter 2021, p. 57; Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 264-269.
- [248] Voir Wienke/Erni/Huerlimann 1974, p. 29; Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 275-276.
- [249] Voir Meier 2022d, p. 175-176; Meier 2022, p. 193; Wienke/Erni/Huerlimann 1974, p. 29; Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 276-278.
- [250] Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 280; Furter 2021, p. 58, p. 61.
- [251] Office fédéral de la statistique 1992, p. 124-125.
- [252] Heiner Uehlinger, Spreitenbach, présentation dans le cadre du séminaire «Neue Städte» («Villes nouvelles») du Prof. G. Grosjean, Institut de Géographie appliquée, Berne 1969, citation d'après: Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 281.
- [253] Badener Tagblatt du 04.11.1976, citation d'après: Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 281.
- [254] Furter/Schoeck-Ritschard 2014, p. 44; Furter 2021, p. 58, p. 90.
- [255] Furter/Schoeck-Ritschard 2014, p. 46.
- [256] Meier 2022a, p. 105.
- [257] Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 286-187; Furter/Schoeck-Ritschard 2014, p. 38; Meier 2022, p. 194.
- [258] La construction des deux autres immeubles a été bloquée par la révision du plan d'aménagement de 1981. Voir Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 291-292.
- [259] Citation d'après: Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 292.
- [260] Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, p. 293.
- [261] Wienke/Erni/Huerlimann 1974, p. 14-19.
- [262] Wienke/Erni/Huerlimann 1974, p. 25.
- [263] Keller 1973, p. 181.
- [264] Voir Tresp 2022, p. 161.
- [265] Elmer 2011, p. 54-55.
- [266] Rioult 1972, p. 35.
- [267] Voir Tresp 2022, p. 161.
- [268] Voir Würsch 2020, p. 63.
- [269] Elmer 2011, p. 60.
- [270] Voir Würsch 2020, p. 63; Tresp 2022, p. 162.
- [271] Furter 2021, p. 113.
- [272] Furter 2021, p. 112.
- [273] Furter/Schoeck-Ritschard 2014, p. 38-40.
- [274] Wienke/Erni/Huerlimann 1974, p. 8.
- [275] Voir Wienke/Erni/Huerlimann 1974, p. 10.
- [276] Voir Furter/Schoeck-Ritschard 2014, p. 38.
- [277] Voir Elmer 2011, p. 108 et suiv.
- [278] Steigmeier 2004.
- [279] Le chauffage par huile lourde des turbines à gaz produisait également de la vapeur, qui alimentait à son tour des turbines à vapeur, produisant ainsi du courant électrique supplémentaire. L'exploitation s'est arrêtée à la fin des années 1990. Les machines et les installations techniques ont alors été démontées et les réservoirs en acier destinés au stockage du fioul lourd démantelés. La NOK a construit une nouvelle centrale thermique en 1950 à Weinfelden. Voir Axpo Power AG/arcoplan SNC 2022; Baldinger Fuchs 2021, p. 351.
- [280] E. A. 1965.
- [281] Baldinger Fuchs 2021, p. 359.
- [282] Voir Töndury 1965, p. 371.
- [283] Nordostschweizerische Kraftwerke (Forces Motrices du Nord-Est de la Suisse) 1968, p. 3.
- [284] Schneider 2019, p. 43.
- [285] Wildi 2005, p. 73.
- [286] Nordostschweizerische Kraftwerke 1968, p. 4.
- [287] Baldinger Fuchs 2021, p. 359.
- [288] E. A. 1965, p. 226.
- [289] Barbier/Veuve 1969.
- [290] Office fédéral de la statistique 1992, p. 154-155, p. 172-173.
- [291] Aigle et Monthey sont des centres régionaux commerciaux et culturels en termes d'installations d'infrastructure, d'éducation et de sport ainsi que de services. Bex remplit également certaines fonctions centrales secondaires. Des interprétations de divers graphiques et statistiques se trouvent dans Barbier/Veuve 1968.
- [292] Le réseau téléphonique local d'Aigle comprend les territoires des communes d'Aigle, de Corbeyrier et d'Yvorne ainsi que certaines parties des communes de Collombey-Muraz, Leysin et Ollon. De plus, la centrale téléphonique d'Aigle est également le centre principal de la zone de numérotation «025», qui comprend 23 communes des districts d'Aigle, de Monthey et de St-Maurice. D'autres centraux téléphoniques appartenant à cette zone se trouvent à Bex, Champéry, Les Diablerets, Gryon, Leysin, Monthey, Ollon, Roche, Saint-Maurice, Le Sepey, Troistorrents, Villars-sur-Ollon et Vouvry. La zone de numérotation «025» a probablement été supprimée en 2002 et intégrée à l'indicatif «024». Voir: Lettre de la direction générale des PTT au conseil d'administration de l'entreprise des PTT du 09.08.1972, dans: Archives des PTT; Sign.: OK 0004:03.
- [293] Barbier et al. 1974, p. 13.
- [294] Voir Office fédéral de la statistique 1992.
- [295] «La raffinerie de Collombey» 1966, p. 195.
- [296] «La raffinerie de Collombey» 1966, p. 195.
- [297] D'après les directives de l'Office fédéral de l'air. «La raffinerie de Collombey» 1966, p. 196.
- [298] «La raffinerie de Collombey» 1966, p. 195.
- [299] Babaïantz 1966, p. 107.

- [300] Voir notamment: H. S. 1959; «Le pipeline et la raffinerie de Collombey-Aigle: On va passer aux réalisations pratiques» 1959.
- [301] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: No 73.38.101/52, *Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins*, 14.11.1959, p.1, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [302] Quelques années auparavant, un projet comparable à Mendrisiotto (TI) avait été abandonné dès la phase de conception, à la suite d'initiatives de la population. «Le 'Heimatschutz' et la raffinerie d'Aigle» 1959, p. 116.
- [303] Jean Lugeon, Max Bouet: Informations préliminaires sur les conjonctures météorologiques de la plaine du Rhône, vers Aigle-Collombey, en rapport avec la pollution de l'air, 1959. Archives de l'État du Valais, Sion, Suisse. Cote: CH AEV, 3510-2, 10.14.2.13.
- [304] Ruf 1964, p. 747 et suiv.
- [305] Ruf 1964, p. 749.
- [306] Voir notamment Ruf 1964, p. 747-749.
- [307] D'après Susanne Jany, le terme «d'architecture des processus» désigne des bâtiments dont l'organisation est entièrement dédiée au bon déroulement de processus. Voir Jany 2019.
- [308] Brunner et al. 2023.
- [309] «Chavalon, première centrale thermique de Suisse. Notre économie électrique aborde une nouvelle étape» 1965, p. 21.
- [310] Centrale thermique de Vouvry S.A., *Centrale de Chavalon Ctv.*, non daté, p. 2, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.02.0011.
- [311] Kaelin 1966, p. 114.
- [312] «[...] la surface mise à disposition pour l'ensemble de l'usine mesurait à peine la moitié de celle utilisée habituellement pour une construction de ce type.» Voir AAA Realisation, *Centrale Thermique, Chavalon-sur-Vouvry*, brochure de quatre pages, non datée, p. 2, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.01.0005E; Masson 1966, p. 109.
- [313] Seule une part limitée des employé·e·s logeaient dans la zone résidentielle, quatre-vingts à cent personnes travaillant à la centrale thermique. Voir Gaston 1965a, p. 10.
- [314] Babaïantz 1966, p. 107.
- [315] Babaïantz 1966, p. 108.
- [316] Babaïantz 1966, p. 108-109.
- [317] AAA Realisation, *Centrale Thermique, Chavalon-sur-Vouvry*, brochure de quatre pages, non datée, p. 3, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.01.0005E.
- [318] Masson 1966, p. 110; Décoppet/Vittone 1966, p. 129.
- [319] Interview non-publiée de Christina Haas avec René Vittone et Jean-Pierre Dresco, à Pully, le 06.09.2022.
- [320] Ont participé au projet de centrale électrique thermique de nombreux bureaux d'ingénieurs et d'études, des entreprises majoritairement romandes, et quelques entreprises hautement spécialisées de Suisse alémanique. Pour une liste exhaustive, voir: Edition spéciale du *Schweizer Aluminium-Rundschau* numéro 4/1965, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.01.0003 c; AAA Realisation. *Centrale thermique Chavalon-sur-Vouvry*, Archives de la construction moderne, dossier: 0029.01.0005 e.
- [321] Décoppet/Vittone 1966, p. 129.
- [322] Voir Archives de la construction moderne, dossier: 0029.05.0001B.
- [323] Décoppet/Vittone 1966.
- [324] «La Centrale thermique de Vouvry VS» 1965, p. 252.
- [325] Vittone 1965.
- [326] Extrait de la *Schweizerischen Handelszeitung* du 29 décembre 1967, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.02.0011.
- [327] Gaston 1965a.
- [328] Par exemple la Aluminium Suisse S. A., la Giovanola Frères S. A. Monthey ou encore la Maschinenbau-Aktiengesellschaft Balcke Bochum. La Revue Suisse de l'Aluminium comprenait également un article sur la centrale électrique, voir Vittone 1965.
- [329] Voir Archives de la construction moderne, dossier: 0029.01.0005E.
- [330] Atelier des Architectes Associés 1976.
- [331] Décoppet/Vittone 1966, p. 131.
- [332] Citation des architectes, voir AAA Realisation, *Centrale Thermique, Chavalon-sur-Vouvry*, brochure de quatre pages, non datée, p. 2, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.01.0005E.
- [333] Voir Archives de la construction moderne, dossier: 0029.01.0003C.
- [334] *Un Valais dynamique et moderne, Discours et bénédiction à Chavalon*, 13.10.1967, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.02.0011.
- [335] AAA Realisation, *Centrale Thermique, Chavalon-sur-Vouvry*, brochure de quatre pages, 01.1975, p. 2, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.01.0005E.
- [336] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: n° 73.38.101/52, *Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins*, 14.11.1959, p.1, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [337] Roland Guignard, *Ouverture du Nouvel Office Postal*, 29.11.1978, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [338] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: n° 73.38.101/52, *Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins*, 14.11.1959, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle. Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins
- [339] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: n° 73.38.101/52, Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins, 14.11.1959, p.1, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [340] Marchand 2012, p. 360.
- [341] Alb. M., Lettre de l'Est Vaudois, Les travaux vont bon train à la centrale de Chavalon, 08.12.1964, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.02.0011.
- [342] Lettre du 27.12.1958 de Michel-Robert Weber à Monsieur Reitzel, syndic Aigle, dans: Archives communales, Aigle, dossier «Bâtiment administratif. Construction. 1955-1967».
- [343] «Ainsi se présentera la future poste à Aigle» 1975.
- [344] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: N° 73.38.101/52, *Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins*, 14.11.1959, p. 4, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [345] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: N° 73.38.101/52, *Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins*, 14.11.1959, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [346] Lettre de mars 1967 à la direction générale des PTT, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [347] Roland Guignard, *Ouverture du Nouvel Office Postal*, 29.11.1978, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle, p. 2.
- [348] *Nouvelle poste d'Aigle: c'est parti!*, 13.02.1977, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [349] Lettre de la direction générale des PTT au conseil d'administration de l'entreprise des PTT, 25.08.1975, p. 2, dans: Archives des PTT; Sign.: OK 0004:03.
- [350] Voir les plans, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.02.0014.
- [351] A cet effet, les PTT ont publié une annonce dans le journal local *Le Messager des Alpes, du district d'Aigle et de la plaine du Rhône*, voir Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [352] *Nouvelle poste d'Aigle: c'est parti!*, 13.02.1977, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [353] Roland Guignard, *Ouverture du Nouvel Office Postal*, 29.11.1978, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [354] *Messager des Alpes, du district d'Aigle et de la Plaine du Rhône*, La Nouvelle Poste Aiglonne, dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [355] Favrod-Coune 1979.
- [356] De 2011 à 2012, le bureau d'architectes Architram Renens a rénové la façade.
- [357] Direction générale des PTT, Aigle – Telefon –, 10.03.1977, dans: Archives des PTT; Sign.: OK 0004:03
- [358] Lettre de la direction générale des PTT au conseil d'administration de l'entreprise des PTT du 09.08.1972, dans: Archives des PTT; Sign.: OK 0004:03.

- [359] Ce n'est qu'à partir de 1969 que les PTT sont devenus eux-mêmes responsables de la réalisation de leurs projets de construction, et non plus la direction des constructions fédérales. Voir: Die Schweizerische Post, non daté.
- [360] Hug 1974.
- [361] Direction des téléphones, Lausanne s. d.
- [362] 025, 21 novembre 1950, dans: Archives des PTT; Sign.: OK 0004:03.
- [363] «Mise en service du nouveau central téléphonique d'Aigle, Demain, 21 novembre, l'automatique à Aigle» 1950.
- [364] Voir Boder 1978; Hug 1974; «Le nouveau central téléphonique d'Aigle officiellement inauguré» 1978; Pittier 1950; Y. Z. 1950.
- [365] Décoppet/Vittone 1966, p. 128.
- [366] D'autres lieux de cure comme Davos ou Arosa comptaient proportionnellement plus de lits destinés aux touristes régulier·ère·s. «Das Beispiel Leysin» [L'exemple de Leysin] 1962.
- [367] Barbier et al. 1974, p. 2-3.
- [368] Rodari 1957.
- [369] Desponds 2006, p. 144.
- [370] «Das Beispiel Leysin» 1962.
- [371] «Das Beispiel Leysin» 1962.
- [372] Barbier et al. 1974, p. 26.
- [373] Barbier et al. 1974, p. 21.
- [374] «Das Beispiel Leysin» 1962.
- [375] AAA, *Village de Vacances Leysin*, document non daté, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.02.0009.
- [376] Weber et al. 1962.
- [377] Schoch/Weber/Petrović-Njegoš 1962.
- [378] Weber et al. 1962.
- [379] Schoch/Weber/Petrović-Njegoš 1962.
- [380] Guido et al. 1964.
- [381] Weber et al. 1965.
- [382] T. 1961. Le même jour, l'article a également paru sur la première page de l'*Echo de la Montagne*.
- [383] Gaston 1965b.
- [384] Desponds 2006, p. 136.
- [385] «Das Beispiel Leysin» 1962. Les raisons qui ont poussé à une nouvelle collaboration des quatre architectes n'ont pas pu être déterminées durant les recherches.
- [386] Cette «modernisation» des façades de bâtiments historiques s'inscrit dans une tendance observée en de nombreux endroits en Suisse, mais aussi dans l'Allemagne voisine, des années 1920 aux années 1970. Voir Siedler/Niggemeyer/Angröss 1964; von Gaertringen n. d.
- [387] «Das Beispiel Leysin» 1962.
- [388] Atelier des Architectes Associés 1976.
- [389] Le village vacances par exemple, dont la planification et la construction ont également été réalisées avant la création de l'AAA, a tout de même été publié: Atelier des Architectes Associés 1976.
- [390] Voir Barbier et al. 1974, p. 5.
- [391] Pour un aperçu de l'histoire économique du Tessin au XX^e siècle, une comparaison avec la Suisse allemande et une description des effets du développement économique sur la vie quotidienne et sur la culture, voir Grass 2023, p. 19-41. On y retrouve également des ouvrages complémentaires. Voir aussi Rossi 1975.
- [392] Scapoza 2013.
- [393] Pour des impératifs de sécurité et du fait de la rénovation imminente du tunnel, le deuxième tube est en construction depuis 2016, et son ouverture prévue pour 2029. Voir Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC n. d.; Scapoza 2013.
- [394] Les documents recueillis dans la succession de Giovanni Lombardi offrent un aperçu du processus de planification, voir Archivio di Stato del Cantone Ticino, Fondo Lombardi, Scatola: 31.1, 31.2; voir également le témoignage direct de l'ingénieur dans: Giovanni Lombardi, *La galleria autostradale del San Gottardo. La grande impresa*. Imprimé daté du 15.02.1972, dans: Archives de l'entreprise Lombardi, Giubiasco, Sign.: Pubb0040.
- [395] Au-delà de simplement connecter les espaces, les routes forgent ces derniers, en créant de nouvelles représentations spatiales, qui sont à leur tour médiatisées et conditionnent ainsi l'expérience esthétique de la conduite, voir à ce sujet en détail Tschöfen 2022, p. 121.
- [396] Voir la formulation de Giovanni Lombardi: «Certamente i milioni di automobilisti che utilizzeranno la galleria ogni anno non penseranno alla lunga preparazione che essa ha richiesto, ai numerosi problemi tecnici che hanno dovuto essere risolti, agli sforzi e alle fatiche di coloro che hanno dovuto vincere la montagna e forse nemmeno ai sacrifici di vite umane che purtroppo saranno stati richiesti dall'opera.», dans: Giovanni Lombardi, *La galleria autostradale del San Gottardo. La grande impresa*. Imprimé daté du 15.02.1972, dans: Archives de l'entreprise Lombardi, Giubiasco, Sign.: Pubb0040.
- [397] Le dernier tronçon, le contournement d'Andermatt, n'a été ouvert au trafic qu'en 1983.
- [398] Archivio di Stato, Fondo Lombardi, scatola 33. Voir Lombardi 2005, p. 56-59.
- [399] Pour des détails techniques au sujet de l'installation, voir Lombardi/Calzolari/Garzetti 1958; Lombardi/Gellera 1958.
- [400] Voir Lombardi 2005, p. 128-131; Archivio di Stato del Cantone Ticino, Fondo Lombardi, Sign.: 52,1, 53,3-4, 53,2, 54,1-2.
- [401] Grass 2023, p. 38-41; Guzzi-Heeb 2017; Pelli 2014.
- [402] Lombardi/Gellera 1958.
- [403] Lombardi 2005, p. 132.
- [404] Voir Lombardi 2005, p. 128.
- [405] Lombardi/Calzolari/Garzetti 1958; Lombardi/Gellera 1958.
- [406] Huber 1981a; 1981b.
- [407] Huber 1981a, p. 27.
- [408] Sur Heinz Isler, voir Beckh 2021; Billington 2003; Chilton 2000; Ramm/Schunk 2002. Sur la construction à l'aide d'éléments préfabriqués en Suisse voir ICOMOS Suisse, Arbeitsgruppe System & Serie 2022, p. 5, p. 9-13, p. 81-83.
- [409] Sur l'exode rural, voir Grass 2023, p. 19-25.
- [410] Les barrages suisses dont la hauteur dépasse celle du barrage de Verzasca ont été construits en même temps, ou peu avant: Grande Dixence (1961), 285 mètres; Mauvoisin (1957), 250 mètres; Luzzzone (1963) 225 mètres. Voir la base de données du Comité suisse des barrages: Comité suisse des barrages n. d.
- [411] Lombardi 1961, p. 3; Giovanni Lombardi, *Das Verzasca-werk als Beispiel eines Speicherwerks [L'ouvrage de Verzasca comme exemple de centrale à accumulation]*, imprimé daté du 30.06.1963, dans: Archives de l'entreprise Lombardi, Giubiasco, Sign.: Pubb0012. L'ancienne centrale électrique disposait d'un petit barrage plus au nord, dans la vallée de la Verzasca près de Corippo, de galeries d'alimentation à direction de Gordola et de la centrale de Tenero. Les performances de l'ancienne centrale électrique ont finalement atteint 8 500 kilowatts. La nouvelle centrale a été conçue pour fournir quatre fois plus d'énergie et possédait une puissance mécanique douze fois supérieure. La vallée de la Verzasca est fortement marquée par ses caractéristiques climatiques; le débit de la rivière Verzasca variait énormément suivant la saison, et la construction d'un immense réservoir de barrage a permis de l'équilibrer.
- [412] Pour des détails techniques et relevant de l'histoire du bâti, voir Lombardi 1966; Giovanni Lombardi, *Das Verzasca-werk als Beispiel eines Speicherwerks*, imprimé daté du 30.06.1963, dans: Archives de l'entreprise Lombardi, Giubiasco, Sign.: Pubb0012.
- [413] Lombardi avait rédigé sa thèse de doctorat au sujet du calcul de la courbure des barrages-voûtes, voir Lombardi 1955. Parmi les articles et les présentations sur le barrage de Verzasca, il convient de mentionner: Lombardi 1961; 1966; Giovanni Lombardi, *Das Verzasca-werk als Beispiel eines Speicherwerks*, imprimé daté du 30.06.1963, dans: Archives de l'entreprise Lombardi, Giubiasco, Sign.: Pubb0012.

- [414] Deux énormes accidents étaient survenus sur des barrages-voûtes: le barrage de Malpasset, situé à Fréjus dans le sud de la France, a cédé en 1959, détruisant en un raz-de-marée plusieurs villages et tuant au moins 423 personnes. En 1963, l'accumulation causée par le barrage du Vajont situé à Belluno, en Italie, a entraîné un glissement de terrain résultant en un raz-de-marée, détruisant plusieurs communes et faisant plus de 2 000 morts, voir Genevois/Ghirotti 2005.
- [415] Mercedes-Benz, film publicitaire pour la nouvelle série de modèles /8 W114/115, 1968. Le film ne se trouve pas dans les archives de l'entreprise de Mercedes-Benz, mais il est disponible sur de nombreuses plateformes vidéo en ligne (par exemple <https://www.youtube.com/watch?v=USygEQBZBbA>, 29.05.2024). Il existe deux autres variantes du spot, sur lesquels la voiture figure aux côtés d'autres bâtiments d'infrastructures à la technique novatrice: une station terrienne de satellites, une usine aux façades de verre ainsi qu'un long pont de lac.
- [416] Lors du trajet menant à sa maison de vacances située près du lac Majeur, le fabricant de jouets Hermann Faller avait remarqué la maison Guscetti. Il en a non seulement fait produire une version miniature, mais a également fait construire une maison de vacances de conception similaire à Gutenbach, dans la Forêt-Noire. Voir Bartetzko 2018. Sur la villa et sa réception par Faller, ainsi que sur les autres œuvres des frères Guscetti à Ambri, voir Gurtner/Just 2017, p. 22–25. Sur les autres modèles de chemins de fer modernes, voir Berkemann/Bartetzko 2018.
- [417] Voir Frampton/Bergossi 2008, p. 216–219.
- [418] Voir Gurtner/Just 2017.
- [419] Voir par exemple Luigi Snozzis Casa Kalman, voir: Stühlinger 2022.
- [420] Voir Augé 2019.

Crédits

Autrices et auteurs

Christina Haas, Torsten Korte, Anne-Catherine Schröter, Harald R. Stühlinger

Traductions

Allemand → Français

Louis Quentin Auberger

Anne Ravaux

Maria Nievoll (y'plus)

Allemand → Italien

Cristiana Gherpelli

Révision / correction de l'allemand

Judith Kreiner, Vienne

Révision / correction du français

Y'plus, Graz

Louis Quentin Auberger

Anne Ravaux

Maria Nievoll

Révision / correction de l'italien

Y'plus, Graz

Cristiana Gherpelli

Mise en page

Gerschwiler & Berrel, Bâle, Sina Gerschwiler

Illustrations

Gerschwiler & Berrel, Bâle, Sina Gerschwiler

Lithographie

Kostal & Schindler OG, Wien

Impression / reliure

Gerin Druck, Wolkersdorf

Papier

Magno Volume 90g

Typographie

Suisse Int'l, TWK Burns

Droits d'auteurs

Cet ouvrage est protégé par le droit d'auteur dans son intégralité. Toute utilisation est interdite sans l'accord des auteurs. Cela s'applique particulièrement à la reproduction à des fins commerciales, au microfilmage, au stockage et au traitement par des systèmes électroniques ainsi qu'à l'entraînement de modèles d'IA.

© 2026

Triest Verlag für Architektur, Design und Typografie, Zurich, triest-verlag.ch
ainsi que les autrices et les auteurs.

ISBN 978-3-03863-103-3

Ce livre est également disponible dans des éditions en allemand et en italien.

Edition allemand ISBN 978-3-03863-102-6

Edition italienne ISBN 978-3-03863-104-0

Dans le cadre du soutien à l'édition, la Triest Verlag est subventionnée par l'Office fédéral de la culture pour les années 2026–2028.

Publié avec le soutien du Fonds national suisse de la recherche scientifique.

Set, DOI: 10.61037/TVA00040

Perspectives sur l'espace bâti,

DOI: 10.61037/TVA00041

Territoire, DOI: 10.61037/TVA00042

Région, DOI: 10.61037/TVA00043

Ville, DOI: 10.61037/TVA00044

Mises en valeur et malaises au sein des cultures du bâti 1945–1975, DOI: 10.61037/TVA00045

Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.



Remerciements

Remerciements personnels

Au début de l'année 2019, alors que j'occupais le poste de professeur d'histoire de l'architecture, de la construction et de l'urbanisme à l'Institut d'architecture de la Haute école d'architecture, de construction et de géomatique (HABG) de la Haute école spécialisée du nord-ouest de la Suisse (FHNW) à Muttentz, l'idée d'un projet de recherche sur les «cultures du bâti en Suisse» a pris forme. La demande correspondante a été présentée au printemps de la même année auprès du Fonds national suisse (FNS) et a reçu une réponse favorable à la fin de l'automne. Nous tenons donc tout d'abord à remercier chaleureusement le FNS pour le financement de ce projet de recherche ainsi que le soutien financier apporté à la présente publication. Ce fut un grand plaisir de pouvoir travailler en collaboration avec les employés du FNS, qui ont toujours fait preuve de professionnalisme, nous ont constamment aidés et apporté un soutien précieux - un immense merci à eux.

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à Annette Hell, alors directrice de l'Institut d'architecture de la HABG, pour avoir mis en place les conditions nécessaires, et en particulier à Oswald Hari, sans l'organisation avisée et la bienveillance constante duquel cette demande n'aurait sans doute jamais vu le jour. Ce n'est que grâce au soutien humain apporté par le département de recherche de l'Institut d'architecture, sous la forme d'une assistante, que cette demande de recherche a pu voir le jour. Je tiens à remercier chaleureusement ici Jacqueline Maurer pour sa collaboration harmonieuse et son attitude stimulante durant la phase d'élaboration de la demande. J'ai bénéficié d'un soutien tout particulier de la part de la Dre. Anna Knofler, directrice du service d'aide à la recherche de la FHNW et la remercie tout particulièrement pour ses nombreuses remarques pertinentes et ses conseils avisés qui ont largement contribué au succès de cette demande. Je tiens également à remercier Christoph Bachmann, contrôleur de gestion de la HABG, ainsi que Kristin Grimbichler pour leur soutien déterminant dans l'établissement des états financiers.

La mise en œuvre de ce projet de recherche d'une durée de trois ans a nécessité la constitution d'une équipe de chercheurs, que Jacqueline Maurer et moi-même avons sélectionnés en ligne à l'issue d'un processus de recrutement qui s'est déroulé dans le contexte de la crise du coronavirus de 2020. Christina Haas, Anne-Catherine Schröter et le Dr. Torsten Korte ont véritablement accompli un travail exceptionnel tout au long du projet. Grâce à leur engagement, leur intelligence et leur perspicacité, ainsi qu'à leurs connaissances techniques approfondies, ils ont répondu avec brio aux questions de recherche posées et ont en outre apporté des résultats d'une grande portée, qui n'étaient pas encore prévisibles au début du projet. Matteo di Milia, en tant qu'assistant étudiant, a toujours accepté avec amabilité de nombreuses tâches fastidieuses, les a accomplies de manière irréprochable et a apporté le meilleur soutien possible aux chercheurs. Je tiens donc à adresser mes plus vifs remerciements à mon équipe, que l'on n'aurait pas pu rêver meilleure.

Harald R. Stühlinger

Remerciements à l'équipe de recherche

Au cours de ce projet de recherche, l'équipe a non seulement étudié, analysé et évalué des études de cas dans différentes régions de Suisse, mais elle a également entretenu un dialogue permanent avec des chercheuses et chercheurs, des spécialistes, des urbanistes et d'autres expert-e-s afin de mener une réflexion critique sur les résultats de la recherche et de les approfondir. Nous tenons tout d'abord à remercier tout particulièrement les deux membres du comité consultatif, Sonja Hildebrand et Bruno Marchand. Par leurs suggestions, leurs remarques et leurs commentaires, ils ont largement contribué à la compréhension des différentes cultures du bâti en Suisse. De plus, des ateliers ont été organisés à trois étapes clés du projet afin de discuter et d'examiner de manière critique les résultats obtenus avec des enseignants,

des chercheurs et des professionnels. Un premier atelier s'est tenu en février 2022 à la FHNW de Muttentz sur le thème des «cultures du bâti», auquel ont participé Katrin Albrecht, Aita Flury, Isabel Haupt, Ingrid Holzschuh, Christoph Wieser, Valentin Lang et Paola Maranta. En mars 2022, un atelier consacré au thème de la «préfabrication» s'est tenu à l'EPFL à Lausanne, au cours duquel Raphael Sollberger, Sarah Schlachetzki, Silke Langenberg et Diego Maddalena ont discuté avec l'équipe de recherche du développement des éléments de construction préfabriqués en Suisse. Enfin, en décembre 2023, les premiers résultats de la recherche ont été présentés et longuement discutés à la FHNW de Muttentz par Axel Simon, Anne Brandl, Susanne Vécsey et Valentin Lang. Nous tenons à les remercier tous chaleureusement pour leur engagement ainsi que pour les nombreux échanges et réflexions.

Une première présentation exhaustive des résultats de la recherche a eu lieu dans le cadre du colloque «Cultures du bâti des années de boom» qui s'est tenu en juin 2023 à la FHNW de Muttentz. Nous tenons à remercier les intervenants Melchior Fischli, Cyril Kennel, Gerold Kunz, Lorenzo Roberto Pini, Regula Steinmann, Vanessa Vogler, Lukas Zurluh, Nicola Navone et Silke Langenberg, ainsi que tous les participants issus des milieux de la recherche et de la pratique de la culture du bâti, dont les contributions et les discussions ont apporté des impulsions importantes au projet.

Une partie essentielle de ce travail de recherche s'est appuyée sur la consultation de vastes fonds documentaires et de plans conservés dans de nombreuses archives. Nous remercions chaleureusement le personnel de ces institutions de nous avoir fourni ces sources, de nous avoir donné accès à leurs fonds, ainsi que pour leur soutien dévoué et leurs conseils avisés. Nous adressons nos remerciements particuliers aux Archives de la construction moderne (ACM), notamment à Salvatore Aprea et Barbara Galimberti, aux Archives de la Ville de Lausanne avec Amaud van Schilt, aux Archives économiques suisses, en particulier à Martin Lüpold et Irene Amstutz, aux archives d'entreprise de Novartis, notamment à Florence Wicker et Walter Dettwiler, à la Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, en particulier à Raffaella Macaluso et Angela Rivero Ortell, aux archives d'entreprise de Lombardi SA et à leur collaborateur Francesco Amberg, aux Archives de la Ville d'Aigle, à CFF Historic, aux archives des PTT ainsi qu'à l'Archivio di Stato del Cantone Ticino.

Au cours de ce projet de recherche, nous avons également eu l'occasion de nous entretenir avec de nombreux spécialistes et témoins de l'époque. Nous remercions tout particulièrement Léopold Veuve, René Vittone, Jacques Barbier et Jean-Pierre Dresco pour leurs éclairages sur le quotidien professionnel chez AAA, ainsi que Hans Facchin, Ursula Mohr-Suter et Regine Landmann pour leurs témoignages et les entretiens consacrés à Suter + Suter, qui n'auraient pas pu avoir lieu sans le soutien de Philipp Mohr et Mathis Füssler. Nous remercions chaleureusement Juri Jaquemet et Tim Hellstein pour les informations qu'ils nous ont fournies sur l'histoire de la PTT. Enfin, un grand merci à toutes les personnes qui nous ont permis d'accéder aux bâtiments et sites étudiés.

Nous tenons à remercier très chaleureusement Andrea Wiegmann, des Éditions Triest, pour sa volonté de diffuser ces découvertes scientifiques auprès d'un large public. C'est grâce à son engagement sans faille dans la recherche de financements et à son travail éditorial rigoureux que cette œuvre titanesque a pu voir le jour. Nous remercions chaleureusement Sina Gerschwiler pour son travail créatif et soutenu qui a permis la conception graphique très réussie du présent ouvrage. Nous adressons également nos remerciements particuliers à tous les sponsors, dont le soutien généreux a rendu possible la parution de cette publication.

Christina Haas
Anne-Catherine Schröter
Torsten Korte
Harald R. Stühlinger

Cette publication a été rendue possible grâce au soutien de:

