

DOI: 10.61037/TVA00044

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.

Trois villes suisses – Lugano, Lausanne et Bâle – constitueront l'objet d'étude des pages suivantes. Les phénomènes urbanistiques examinés représentent d'une part des aspects de la construction observables ailleurs, sous une forme identique ou comparable, et sont donc représentatifs de l'urbanisme et de la culture du bâti de l'après-guerre en Suisse. D'autre part, certains d'entre eux, spécifiques à un lieu, sont des manifestations typiques d'une ville particulière ou de villes d'une région, illustrant par-là la diversité des cultures du bâti de la Suisse. Le choix s'est porté sur ces trois villes car elles sont de tailles différentes – Bâle est une grande ville et Lausanne et Lugano sont de taille moyenne, Lugano étant la plus petite des deux –, tout en représentant chacune un important centre régional et cantonal. Ces exemples issus des trois régions linguistiques sont ainsi comparables, tout en ayant chacun leurs propres caractéristiques individuelles qui reflètent la diversité des cultures suisses du bâti. En outre, ces trois villes ont été choisies car elles étaient les principaux lieux d'activité des trois bureaux d'architectes qui constituent le point de départ des recherches: Suter + Suter, qui comptait parmi les plus grands bureaux d'architectes suisses de l'après-guerre, exerçait certes son activité bien au-delà de Bâle, mais il a toutefois largement façonné cette dernière à travers des bâtiments remarquables tels que la tour Lonza, le bâtiment du courrier à cheval ou encore l'hôpital Bruderholz, mais aussi des ouvrages du secteur industriel comme ceux du quartier Klybeck. L'Atelier des Architectes Associés (AAA) entretenait une relation similaire avec la ville et la région de Lausanne, même s'il a également réalisé des projets dans le reste de la Romandie. A l'inverse, l'activité d'Alex Huber s'est avant tout concentrée sur Lugano et ses communes environnantes, où la grande majorité de ses bâtiments ont vu le jour.

Des analyses similaires auraient également pu être réalisées à travers d'autres bureaux représentatifs et des villes différentes, comme Zurich, Genève, Coire ou Chiasso pour ne citer que quelques exemples.⁴²¹ La Suisse se caractérise

par sa densité de population élevée – en particulier dans le Moyen-Pays, mais aussi dans les régions alpines – et sa structure politique décentralisée, qui contribue à l'apparition de nombreuses villes de petite et moyenne taille.⁴²² Durant l'après-guerre, presque toutes ces villes ont connu une forte croissance et se sont connectées à travers l'expansion de leur banlieue ou le développement de quartiers commerciaux et industriels, ce qui a conduit par endroits à la formation de tissus urbains. [VALLÉE DE LA LIMMAT] Afin de présenter les développements de la culture du bâti en Suisse durant les années de boom, il convient de prêter une attention toute particulière sur les villes, leur croissance élevée et leur transformation morphologique à grande échelle. Le chapitre qui suit ne cherche pas à être exhaustif, mais plutôt à nommer et illustrer des phénomènes essentiels à travers des situations représentatives.

L'objectif des considérations qui suivent est de s'interroger sur les profonds bouleversements qu'a connus la ville dans sa morphologie durant l'après-guerre.⁴²³ L'accent est mis sur les dimensions urbanistiques; les différents bâtiments seront principalement replacés dans leur contexte spatial de la texture urbaine, dans leur interaction avec les constructions existantes, dans leur impact sur l'espace urbain ou sur les constructions ultérieures et les développements urbanistiques futurs. Une attention particulière sera accordée aux changements urbains majeurs, mais les conceptions architecturales particulières et intérieures seront également considérées. En effet, celles-ci sont parfois liées aux réseaux de plus grande envergure et constituent les plus petits nœuds et ramifications de ces infrastructures.

Les bâtiments et les ensembles qui, tout en étant à dimension urbaine, font partie des grandes infrastructures présentées dans les chapitres précédents sur le territoire et la région, présentent donc un intérêt tout particulier. En tant que fondations physico-fonctionnelles de la vie commune, les infrastructures exercent depuis toujours une influence sur les villes et leur développement. Les constructions relevant du transport automobile, tels que les parkings ou les autoroutes urbaines, représentent des plaques tournantes urbaines de petite échelle tout en

faisant partie, au même titre que les éléments occupant beaucoup d'espace, du vaste réseau d'infrastructure de transport. Durant la deuxième moitié du XX^e siècle, les espaces urbains ont été profondément transformés par l'automobile, avec l'apparition dans la ville de constructions et espaces spécifiques dédiés aussi bien à la circulation qu'au stationnement. Outre le transport, les réseaux de l'énergie, de la communication et de l'Armée se sont également implantés dans les zones urbaines, avec des résultats visibles plus ou moins directement: les bâtiments postaux d'exploitation, les centraux téléphoniques et les postes de transformation sont des ouvrages marquant leurs alentours au cœur de l'espace urbain, tandis que les lignes électriques, les câbles téléphoniques ou les abris antiaériens influencent certes considérablement la structure urbaine et assurent le fonctionnement de la ville, mais ne modifient toutefois pas la surface de l'espace urbain de manière directement perceptible.

Outre les vastes infrastructures techniques et leurs effets sur l'architecture urbaine, les infrastructures sociales de la santé, de l'éducation et des loisirs seront également examinées. Celles-ci aussi exercent une influence institutionnelle au niveau régional, parfois même territorial, tout en étant situées principalement dans les villes. Enfin, l'analyse se portera également sur les fonctions du travail et du logement, particulièrement importantes pour la vie urbaine, et qui ont elles aussi connu des changements importants et parfois fondamentaux durant l'après-guerre, à l'instar de tous les autres domaines de la construction déjà évoqués. Il convient notamment de noter que de nombreux centres-villes suisses ont vu leur apparence changer radicalement, à travers des démolitions à grande échelle suivies de constructions de bâtiments nouveaux – et ce bien que le pays n'ait, contrairement à ses voisins, pas subi de destructions liées à la guerre, conservant ainsi son ancienne substance. Les exemples de Lugano, Lausanne et Bâle mettent en lumière différents aspects de ce processus de modernisation complexe et en partie contradictoire, qui peut se définir comme une sorte de destruction productive.⁴²⁴

La ville de Bâle se trouve à l'extrême nord-ouest du pays, au niveau du tripoint entre la Suisse, la France et l'Allemagne. Située à la limite sud de la plaine du Rhin supérieur, au coude rhénan, entre les contreforts nord du Jura et la limite sud-ouest de la Forêt-Noire, la ville est depuis toujours marquée par les cours d'eau du Rhin, de la Birse, de la Wiese et de la Birsig, qui servent également de voies de transport.

Bâle a toujours été façonnée par le Rhin, qui servait de route fluviale avec ses affluents, et constitue depuis le bas Moyen Âge une ville importante, de taille relativement grande pour la Suisse. Tout au long du XIX^e et au début du XX^e siècle, Bâle s'est transformée, dans le sillage de l'industrialisation, en l'un des principaux centres de l'industrie chimique et pharmaceutique au monde, ainsi qu'en un important centre d'exposition et place bancaire. Dès les premières décennies du XX^e siècle, du fait de la croissance démographique et urbaine qui s'est ensuivie, la zone bâtie atteignait déjà par endroits la frontière politique de la ville et du demi-canton de Bâle-Ville. Le boom de la construction des décennies

ayant suivi la Seconde Guerre mondiale a donc présenté des défis majeurs à la ville de Bâle, dont le territoire est limité. Comme partout ailleurs, les croissances économique et démographique ont conduit à une hausse des besoins en logements, mais surtout en bureaux et espaces commerciaux. Dans le même temps ont aussi augmenté les besoins en surfaces de l'industrie émergente, dont les zones déjà occupées atteignaient leurs limites spatiales dans un tissu urbain de plus en plus dense. C'est dans ce contexte que de nombreux projets de constructions nouvelles ont vu le jour à Bâle et autour de la ville durant l'après-guerre, sous la forme d'une part d'immeubles de bureaux, d'usines et d'habitations qui ont donné naissance à une silhouette urbaine nouvelle, et d'autre part d'ouvrages massifs de grande superficie qui ont supplanté la morphologie urbaine historique et fragmentée de Bâle.

Le boom de la construction de la haute conjoncture, durant les années 1950 et 1960, a finalement touché presque toute la surface restante du canton. Autrefois séparée des villages alentour par des espaces ouverts, la ville a fusionné avec les communes périphériques pour former une agglomération transfrontalière.⁴²⁵ Le Service de planification du canton de Bâle-Campagne, fondé en 1943, et le bureau d'urbanisme du canton de Bâle-Ville ont donc établi ensemble un plan d'aménagement du territoire à partir du milieu des années 1940, afin de coordonner les communes étroitement imbriquées de la région bâloise dans les domaines de l'industrie, du logement et de la planification d'espaces verts. Même si, au vu des développements extrêmement rapides du boom de la construction d'après-guerre, l'ensemble du projet n'a pu être réalisé sous cette forme, il peut être considéré comme une initiative pionnière de planification urbaine transcantonale.⁴²⁶ Ce plan d'aménagement est un exemple précoce et fondateur qui montre que, afin d'obtenir des résultats sensés et durables, l'espace bâti doit être pensé, compris et planifié au-delà des frontières politiques. Cela s'applique tout particulièrement aux bâtiments d'infrastructures, dont

un grand nombre ont été créés ou aménagés à et autour de Bâle à cette époque. Ils ont tous rempli des fonctions régionales – tant pour la ville que pour les communes alentour – et ont même, pour certains, revêtu une importance nationale et internationale. L'aéroport de Bâle-Mulhouse, construit sur le territoire de la commune française de Blotzheim de 1967 à 1970, a par exemple remplacé l'ancien aérodrome de Bâle-Sternenfeld, situé à Birsfelden et devenu trop petit. Sa phase de conception a duré plus de 15 ans et était basée sur un accord international signé en 1949 entre la Suisse et la France, qui prévoyait une séparation entre un secteur français et un secteur suisse afin de faciliter les opérations douanières sur l'installation. Cela a été rendu possible grâce à la création d'un secteur international – destiné au trafic de transit – dans lequel devaient être regroupés les services généraux de l'aéroport. A partir de 1950, une communauté d'architectes composée du bureau français Massé, Bigot, Roy et des architectes bâlois Suter + Suter a proposé trois variantes de projet pour les bâtiments du nouvel aéroport, alors que les travaux publics – la route dite Zollstrasse de Bâle passant par le territoire français et les pistes d'atterrissage – avaient déjà débuté. Le projet de construction des bâtiments a été approuvé en 1963.⁴²⁷

Du béton brut, du verre et de l'aluminium anodisé en noir ont été utilisés pour réaliser les façades du bâtiment d'accueil, aussi bien pour des raisons économiques, la ligne de crédit étant très limitée, que pour des considérations esthétiques. La couleur neutre de l'ouvrage devait créer un contraste apaisant face, d'une part, aux «nombreux avions qui se distinguent par des couleurs très variées représentant les nations et les compagnies aériennes»⁴²⁸, et d'autre part à la «profusion de couleurs» des voitures stationnées de l'autre côté du bâtiment. En outre, l'objectif des architectes était non seulement – à l'instar des aires de repos de Würenlos [VALLÉE DE LA LIMMAT] – de rendre l'ouvrage d'infrastructure de transport qu'est le terminal «aussi confortable que possible» pour les passagers, mais d'en faire également «un lieu de

rendez-vous attractif pour la population de toute la région»⁴²⁹. L'ouvrage de transport devait donc remplir sa fonction d'infrastructure technique, tout en satisfaisant dans le même temps des besoins sociaux. Pour cela, en plus de terrasses panoramiques accessibles au public, des restaurants pouvant être fréquentés sans formalités douanières ni passeport ont été créés.⁴³⁰

Dans le domaine des infrastructures de transport, la construction du réseau de liaisons routières expresses et de routes nationales, lui-aussi d'importance suprarégionale, a bien sûr exercé une influence majeure sur l'environnement bâti de Bâle après 1945.

La ville a joué un rôle central dans la planification du réseau de routes nationales, en tant que point de départ de l'importante liaison nord-sud de la N2. Depuis la limite est de Bâle, le «triangle de Gellert» situé à l'ouest de la Birse, la N2 devait passer par Schweizerhalle en direction d'Augst, Arisdorf et traverser la vallée de Diegter en empruntant un tunnel sous le Jura via Egerkingen pour atteindre la jonction avec la liaison est-ouest de la N1 près de Härkingen.⁴³¹ La construction du tronçon de la N2 entre Hagnau et Augst a débuté en 1963, alors que le tracé de l'autoroute passant par le territoire de Bâle et la jonction au réseau autoroutier franco-allemand est longtemps resté controversé. Bien que Bâle, en tant que ville frontalière, constitue un point de jonction important des autoroutes suisses au réseau de voies rapides international, la planification du réseau de voies rapides urbaines a été peu abordée par la commission fédérale de planification établie au milieu des années 1950, qui a été principalement confiée au canton de Bâle-Ville. Ce dernier avait fait réaliser entre 1955 et 1959 un plan de transport général pour la ville, parallèlement au plan national d'aménagement réalisé par Kurt Leibbrand, ingénieur des transports allemand et professeur à l'École polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ). Ce plan de transport général prévoyait notamment la création d'une autoroute urbaine traversant le centre du Grand-Bâle et d'une rocade passant par l'est de la ville, comprenant une

jonction avec la frontière allemande et implantée en dehors de la zone urbaine densément bâtie. Cependant, une opposition, portée en premier lieu par les fédérations professionnelles de planification bâloises de la Société des ingénieurs et des architectes de Bâle et par les groupes locaux de la FAS (Fédération des Architectes Suisses) et de la FSAI (Fédération suisse des architectes indépendants), s'est formée dès le début des années 1960 contre le projet d'une rocade est qui aurait traversé la zone de loisirs de Lange Erlen. En 1963, ils ont élaboré une contre-proposition qui impliquait la création d'une rocade autour du centre-ville, en s'appuyant sur le réseau de routes principales déjà existant et en prenant en compte le fait que Bâle s'est historiquement étendue sous une forme circulaire. La voie périphérique est devait désormais se rapprocher nettement de la zone urbaine en suivant un tracé parallèle aux voies ferrées existantes, puis bifurquer vers le nord à partir du triangle de Gellert, traverser un pont sur le Rhin, passer devant la gare badoise de Bâle et rejoindre la frontière allemande. L'objectif de ces fédérations professionnelles était de proposer une solution qui serait «adaptée à l'échelle humaine» et de «proportions réalistes»⁴³².

La rocade autoroutière est finalement devenue le fondement de la planification du réseau routier urbain, bien que les liaisons routières expresses telles qu'elles avaient été proposées n'ont jamais été entièrement réalisées sous cette forme, à l'instar d'autres villes suisses. À la fin des années 1970, la jonction d'Hagnau et la rocade est qui en dérive ont été construites. Pour réaliser cette dernière, un nouveau pont enjambant le Rhin a vu le jour entre 1970 et 1973 sous la forme du pont de la Forêt-Noire, tout comme certaines parties du périphérique de Bâle, avec le viaduc Heuwaage.⁴³³

En outre, la Nauenstrasse a été adaptée au trafic automobile afin de connecter la rocade autoroutière au périphérique de Bâle: son tracé est parallèle aux installations ferroviaires de la gare de Bâle CFF. Outre cette extension routière, la construction d'un autre ouvrage d'infrastructure

dans cette zone a profondément modifié la structure urbaine historique dans les années 1970: le bâtiment postal d'exploitation y a vu le jour entre 1971 et 1980, d'après les plans de Suter + Suter, pour intégrer le réseau de centres postaux que l'entreprise des postes, téléphones et télégraphes (PTT) souhaitait implanter en différents points névralgiques du pays

. Du fait de son immensité, le bâtiment a bouleversé la structure urbanistique de l'îlot fermé héritée du XIX^e siècle. Par sa taille monumentale et son implantation au-dessus des voies, il a aussi constitué une nouvelle entrée à la gare de Bâle.

Après la Seconde Guerre mondiale, le bâti de la ville de Bâle a été transformé non seulement par les changements induits par les bâtiments d'infrastructures, mais aussi largement par la construction de nouveaux bâtiments en remplacement d'immeubles de bureaux, commerciaux, industriels et résidentiels. Ce phénomène trouve notamment son origine dans la révision des plans des zones, effective dès 1939, qui autorisait une hauteur de construction plus importante pour de nombreuses rues bordées de bâtiments, construites vers 1900. A partir des années 1950 et dans un contexte de boom économique et de croissance de la prospérité, cela a conduit beaucoup de propriétaires de maisons, en grande partie des agences immobilières, à utiliser cette possibilité en remplaçant leur bâtiment par un nouveau, afin de détenir un plus grand volume sur leur parcelle.⁴³⁴ Contrairement à d'autres villes suisses, l'activité de construction bâloise s'est principalement concentrée sur la création de bâtiments commerciaux et publics, et bien moins de logements – le nombre de bâtiments résidentiels a stagné dès la fin des années 1950.⁴³⁵ Les exploitations industrielles en particulier ont transformé leurs zones d'implantation, à travers des constructions de remplacement et des ouvrages nouveaux. A travers des plans généraux, comme ceux commandés par Hoffmann-La Roche à Otto Rudolf Salvisberg et Roland Rohn ou par Ciba à Suter + Suter, les grandes entreprises cherchaient

à exploiter au maximum leurs sites, difficilement agrandissables, en introduisant une «production verticale» dans un environnement bâti plus dense et plus haut. Dans le même temps, elles ont remis à niveau leurs équipements techniques et leur exploitation. Cela a notamment été rendu possible par l'absence, jusqu'en 1999, de limitations de hauteur et de densité dans les zones classées comme industrielles.⁴³⁶

Cette exploitation de la verticalité ne s'est cependant pas limitée aux nouveaux bâtiments en zones industrielles et aux constructions nouvelles d'immeubles résidentiels. A Bâle, les changements dans l'architecture urbaine sont marqués par l'apparition de nombreux immeubles de bureaux, qui ont façonné la silhouette de la ville durant les années ayant suivi la Seconde Guerre mondiale.⁴³⁷ Cette tendance a débuté avec la construction de la tour Steinentor, érigée entre 1953 et 1955 dans le quartier de Heuwaage, d'après les plans de l'architecte Arnold Gfeller. Cet immeuble résidentiel et commercial haut de treize étages a fait l'objet d'une forte couverture médiatique.

D'autres exemples n'ont pas tardé à suivre: entre 1954 et 1956, Suter + Suter ont construit le nouveau siège de la compagnie d'assurance Patria sur la St. Alban-Anlage, sous la forme d'un immeuble de bureaux. En 1957, Burckhardt Architekten – qui constituait l'autre grand bureau d'architecture bâlois aux côtés de Suter + Suter, et qui deviendra plus tard une entreprise générale – débute la construction d'un immeuble de bureaux destiné à la J. R. Geigy SA, sur la Schwarzwaldallee. Également réalisé d'après les plans de Suter + Suter, l'immeuble de bureaux de l'entreprise pharmaceutique Lonza a vu le jour entre 1960 et 1962, sur la Münchensteinerstrasse. Haut de 68,4 mètres, il s'agissait alors du plus haut bâtiment de la ville de Bâle et de toute la Suisse. A travers le transfert de son siège du Valais vers la ville rhénane, Lonza s'est positionnée, grâce à son nouveau bâtiment, comme un sérieux concurrent aux entreprises bâloises traditionnelles du secteur de la chimie et de la pharmacie. La construction d'immeubles de grande hauteur

était au cœur des projets de l'époque et est devenue un sujet de discussion dans le domaine du développement urbain, si bien qu'une version révisée de la loi cantonale sur les constructions d'ouvrages de ce type est entrée en vigueur peu avant la création de l'immeuble de Lonza. Celle-ci renforçait les exigences et imposait des conditions précises en termes d'intégration des hauts immeubles à la morphologie urbaine, tant au niveau de la forme que des matériaux.⁴³⁸

L'usine d'incinération des déchets

Aux échelles locale et urbaine, les installations d'approvisionnement et d'évacuation comptent parmi les infrastructures techniques les plus vitales. La ville de Bâle a servi d'exemple dans toute la Suisse en matière de gestion des déchets et assurait le traitement de ces derniers au niveau régional, grâce à son usine d'incinération qui se distingue par son architecture urbaine remarquable.

L'usine d'incinération des déchets de Bâle se trouve à la limite nord-ouest de la ville, directement à la frontière française, dans le quartier St. Johann (ou Saint Jean), à l'est de la voie ferrée de l'ancienne gare de marchandise de St. Johann. Juste au nord-est du site, l'autoroute en provenance de France rejoint, après la sortie 1 «Basel EuroAirport», le tunnel St. Johann, qui fait partie de la rocade nord du réseau autoroutier bâlois achevée dans les années 2000.

Dès 1943, une première usine d'incinération des déchets avait été construite à cet emplacement – la troisième de ce type en Suisse, après les installations de Zurich et de Davos.⁴³⁹ Alors que ce complexe brûlait, à sa mise en service, environ 18 000 tonnes de déchets par an pour une population urbaine de 160 000 habitant·e·s, les quantités de déchets ont énormément augmenté jusqu'au début des années 1960: 86 000 tonnes étaient alors incinérées annuellement, pour une population ayant augmenté de presque quarante pour cent, pour atteindre 220 000 personnes.⁴⁴⁰

Cette hausse massive des quantités de déchets à partir des années 1940, conséquence de la consommation de plus en plus intense, s'observe de la même manière dans la Suisse entière – et dans tout le monde occidental. En réaction, la systématisation du traitement des déchets coordonnée par l'État et l'aménagement des infrastructures qui en découle se sont développés de manière hésitante. Cela tenait notamment au fait que l'évacuation des déchets, en particulier le financement de la construction d'installations de traitement des eaux et des ordures, ne faisait pas l'objet de réglementations à l'échelle de la Confédération avant la deuxième moitié du XX^e siècle. Avant cela, elle était sous la responsabilité des cantons et des communes. D'après une étude de 1969 de l'Institut fédéral pour l'aménagement, l'épuration et la protection des eaux (IFAEPE), le système d'élimination des déchets utilisé n'était connu que pour environ la moitié de la population suisse, qui s'élevait alors à 5,8 millions de personnes, et pour seulement approximativement vingt pour cent des communes. Le reste des déchets était évacué à travers des décharges communales non recensées par l'IFAEPE, ou jeté «librement» dans les forêts ou les champs. Avant l'adoption de la *Loi sur la protection des eaux* de 1971, qui a créé la base juridique pour la participation financière de la Confédération à la création d'installations de traitement des eaux usées et des ordures, les premières usines d'incinération des déchets ont vu le jour dans les années 1950 et 1960, principalement dans les grandes villes du Moyen-Pays. Les installations de Berne en 1954 et de Lausanne en 1958 ont été suivies par les usines d'incinération de Winterthur, Zurich-Hagenholz et Genève dans les années 1960.⁴⁴¹

Alors que ces villes construisaient leurs premières usines d'incinération, Bâle s'est attelée dès 1960 à l'agrandissement de son installation héritée des années 1940, afin de répondre à la hausse exponentielle des quantités de déchets. Les premières études ne prévoyaient qu'une extension à travers un troisième four. Au cours de l'élaboration du projet, il a toutefois été décidé de

créer une toute nouvelle usine d'incinération, indépendante de l'ancienne installation. Au vu des évolutions futures, celle-ci se devait d'être agrandissable et remplaçait l'ancienne installation dès sa mise en service. Au début des années 1960, la conception et la réalisation ont été confiées à un groupe de travail composé du bureau d'ingénieurs Gebrüder Gruner et du cabinet d'architectes Suter + Suter, les architectes Friedrich Maurer, Hans-Rudolf Adrian Suter, W. Krabatsch et B. Kunze étant responsables du projet.

Au sujet de la conception du site bâlois, l'architecte Hans-Rudolf Adrian Suter, du cabinet d'architectes Suter + Suter, affirmait dans une description de la construction rédigée plus ou moins au moment de l'achèvement de la première étape: «Au sens juridique, une usine d'incinération des déchets est bien classée comme 'bâtiment public'. Les services qu'elle accomplit servent l'intérêt public. Bien qu'étant une installation purement technique, elle fait partie du paysage urbain, même si elle est située en périphérie. Il ne faut donc pas négliger son aspect esthétique. Il convient notamment d'introduire une échelle dans les grandes dimensions des différentes parties du bâtiment.»⁴⁴² La construction d'une usine d'incinération des déchets était donc conçue par les architectes non seulement comme un projet architectural digne d'intérêt, mais également comme un élément central de l'environnement bâti urbain. Une autre affirmation de Suter dans cette même description de la construction met toutefois en évidence le fait que le cabinet d'architectes, qui se transformait depuis le début des années 1960 de plus en plus en une entreprise générale, considérait certes l'aspect de la conception comme important, mais que celui-ci ne constituait pas sa tâche première, ou du moins pas son unique tâche: «La tâche de la maîtrise d'ouvrage est extrêmement complexe. Elle commence par l'aménagement du territoire régional et conduit jusqu'au projet de construction concret, en passant par des problématiques d'aménagement urbain local et de contrôle des sites. [...] Chaque partie du complexe doit être

intégrée au projet. Cela ne peut pas être fait par une seule personne. La collaboration étroite et le groupe de travail composé des bureaux d'études occupent une place centrale dans toutes les phases de conception et de réalisation. Outre la conception en elle-même, le projet de l'usine d'incinération des déchets de la ville de Bâle, en tant que tâche architecturale particulière, a été marqué par l'importance de la participation active à la coordination de l'ensemble du projet.»⁴⁴³

Le 12 décembre 1963, le Conseil-exécutif du canton de Bâle-Ville a déposé le projet de la nouvelle usine d'incinération des déchets, élaboré par le groupe de travail, auprès du Grand Conseil qui a accordé en mars 1965 un crédit de 47 millions de francs suisses pour la première étape de construction. Afin d'assurer l'extensibilité du projet, une construction par étapes était prévue. Dans une première étape, une nouvelle installation composée de deux fours d'incinération des déchets ainsi qu'un bâtiment indépendant abritant un garage et des services ont été construits aux côtés de l'usine d'incinération existante. Cette phase de construction a débuté en octobre 1966 et s'est achevée trois ans plus tard, avec mise en service de l'installation en 1969.

Les étapes de construction suivantes devaient consister en l'agrandissement de l'usine d'incinération pour aboutir à un total de quatre fours, puis six après démolition de l'ancienne installation.⁴⁴⁴ Le bâtiment comprenant un garage et des services avait également été conçu pour permettre un agrandissement ultérieur.⁴⁴⁵

Même si l'usine d'incinération des déchets financée par le canton de Bâle était une installation urbaine, elle assumait également, en tant qu'équipement technique central, des fonctions à une échelle supra-locale au sein d'un réseau d'approvisionnement et d'évacuation régional. Cette fonction étendue est typique de telles structures. Du fait de la situation géographique de Bâle, au croisement de trois frontières, un total de 21 communes du Canton de Bâle-Campagne et de l'Allemagne et la France voisines étaient rattachées à l'ancienne installation par différents

accords. Dans le cadre de l'extension du projet, la zone d'activité a été réexaminée pour finalement inclure, une fois la première étape de construction terminée à l'été 1969, le territoire de la ville de Bâle ainsi que 32 communes extérieures, pour une population totale de 420 000 habitant-e-s.⁴⁴⁶

Bien que des usines d'incinération des déchets aient vu le jour de manière sporadique dès le début du XX^e siècle, la typologie doit être considérée essentiellement comme un développement de l'après-guerre.⁴⁴⁷ Il en va de même pour les stations d'épuration des eaux usées, type de construction lié aux usines d'incinération. Au vu de la sensibilisation croissante de la société aux thématiques environnementales, le développement des équipements d'approvisionnement et d'évacuation s'est poursuivi tant dans les villes que dans les campagnes. À partir de la moitié du XX^e siècle, la Confédération a donc cofinancé la création systématique de stations d'épuration des eaux usées. Alors que trente pour cent des foyers étaient rattachés aux STEP en 1971, cette part était trois fois plus élevée en 1990.⁴⁴⁸

Les équipements d'approvisionnement et d'évacuation construits en masse durant l'après-guerre sont des composantes élémentaires du réseau de la gestion des matières qui devenait alors de plus en plus linéaire. En conséquence, les bâtiments et les installations qui font partie du réseau doivent être considérés comme des manifestations physiques de la société de consommation et du jetable apparue durant les années de boom.⁴⁴⁹

Le grand magasin Jelmoli

Alors que l'usine d'incinération des déchets et la décharge représentent les points architecturaux finaux de l'économie de consommation linéaire, les bâtiments des grands magasins et des centres commerciaux constituent en quelque sorte les maillons de la chaîne production-évacuation. Comme cela a déjà été présenté dans le chapitre sur Spreitenbach-Würenlos, les centres commerciaux formaient un nouveau type

de bâtiment dans la Suisse de l'après Seconde Guerre mondiale, et étaient étroitement liés aux infrastructures de transport développées à la même période.

Dans les villes également, la croissance de la prospérité et de la consommation a transformé les grands magasins historiques et a entraîné la création de centres commerciaux urbains. Le grand magasin de Jelvoli, conçu par le cabinet d'architectes Suter + Suter de 1971 à 1972 et situé dans la vieille ville du Petit-Bâle, en est un exemple.

Le groupement Grands Magasins Jelvoli SA, qui a inauguré son premier grand magasin à la fin du XIX^e siècle dans la Bahnhofsstrasse de Zurich, a débuté son expansion à la Suisse entière à partir des années 1950, à travers l'implantation de plus de cinquante succursales. A la fin des années 1960, l'entreprise prévoyait de créer une nouvelle succursale à Bâle. Après avoir acquis à cet effet six petites parcelles totalisant 3760 mètres carrés, situées sur la rive droite du Rhin, dans la vieille ville densément bâtie, la société a chargé Suter + Suter de construire un grand magasin comprenant un restaurant pour les client.e.s, des entrepôts et des bureaux ainsi que son propre «Parking-Garage». Ce dernier devait s'inscrire dans l'air du temps et «faciliter les achats des client.e.s et exercer un attrait particulier»⁴⁵⁰.

En contexte urbain également, la desserte automobile des centres commerciaux occupait donc une place centrale – notamment pour être en mesure de concurrencer les centres commerciaux implantés le long du réseau autoroutier émergent. En outre, cette importance se reflète dans le fait que le parking Jelvoli a été inauguré tôt, avant même l'achèvement du grand magasin, afin d'en faire la promotion. Lors du premier weekend du mois de septembre 1972, l'Automobil Club de Suisse et le Schweizerischer Abstinertenverkehrsverband (fédération des abstinents) ont organisé une cérémonie d'ouverture avec une exposition de voitures anciennes et de course, des tests de vision gratuits pour les automobilistes, un hit-parade de chansons de variété et des saucisses grillées.⁴⁵¹

De cette manière, la Grands Magasins Jelvoli SA se présentait comme une entreprise orientée vers les client.e.s et comme un «grand magasin dynamique [...] ouvert à tous ceux qui aiment flâner et faire leurs achats sans se soucier de trouver des places de parking [...]. Et pour tous ceux qui apprécient que Jelvoli pense à leurs besoins les plus proches [...] avec l'ouverture anticipée du premier grand parking de la Claraplatz !»⁴⁵²

L'organisation du bâtiment en termes de trafic individuel motorisé entrant et sortant a donc fait l'objet d'une attention particulière lors des études. L'ouvrage était rattaché à la Claraplatz et au quartier Wettstein par la Rebgasse, dans laquelle se trouvait l'entrée principale du grand magasin ainsi que l'accès au parking. La sortie du parking, en revanche, dirigeait la circulation vers le sud, dans la Utengasse, qui comprenait également la zone d'entrée des marchandises et l'entrée du personnel. La structure est composée de deux volumes de bâtiments: d'une part, du grand magasin de six étages, situé dans la Rebgasse, et de ses étages de vente, son restaurant et son parking de 300 places, et d'autre part d'une aile légèrement plus étroite et plus basse, haute de quatre étages, implantée dans la Utengasse et qui abritait l'entrepôt, des bureaux ainsi que le restaurant du personnel.

Une rampe d'accès en spirale, menant au parking, a été créée entre les deux bâtiments pour servir de charnière.

Contre toute attente, le parking ne se trouve pas au sous-sol ou dans les étages inférieurs, mais occupe les quatre étages supérieurs de la partie du bâtiment donnant sur la Rebgasse. Les façades ouvertes sont légèrement décalées d'un étage à l'autre, créant ainsi une sorte de balcon pour les véhicules stationnés.

On retrouve ce même élément de conception dans d'autres parkings construits plus ou moins à la même période, comme l'Autosilo Ballestra situé à Lugano, dont les façades ouvertes ont également été conçues avec des places de stationnement en porte-à-faux et en zigzag.

De la même manière que la construction du grand magasin Jelvoli a modifié la structure urbaine médiévale du Petit-Bâle, l'immense bâtiment postal d'exploitation enjambant les voies ferrées, situé à l'entrée est de la gare de Bâle CFF, a transformé le paysage urbain en îlot fermé hérité du XIX^e siècle. Achievé en 1980, cet ouvrage a remplacé l'ancien bâtiment du bureau de poste de la gare Bâle II, érigé en 1908 lors de l'agrandissement de la poste principale de Bâle.

Une longue histoire de conception a précédé la construction du bâtiment postal d'exploitation. Les premières études portant sur le remplacement du bâtiment postal historique remontent à 1943, à une période où l'espace manquait déjà. Compte tenu du nouveau concept d'exploitation adopté par les PTT, les plans élaborés jusque dans les années 1950 ont dû être entièrement révisés au début des années 1960.⁴⁵³

En 1963 et 1964, la Confédération, les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et les autorités cantonales de Bâle ont organisé un concours d'idées pour le remplacement par un nouveau bâtiment du bureau de poste de la gare existant. Le célèbre architecte bâlois Hermann Baur a obtenu la première place grâce à son projet, jugé par le jury comme une «excellente solution, convaincante sur les plans architectural et urbanistique»⁴⁵⁴. C'est toutefois le cabinet d'architectes Suter + Suter qui a été chargé, en 1968, de concevoir le projet du nouveau centre postal d'exploitation, après un nouvel ajustement du programme spatial. Le bureau avait lui aussi participé au concours d'idées et son projet avait été «considéré par les PTT comme le plus adapté [...] à l'exploitation»⁴⁵⁵.

Comme cela a déjà été illustré par l'exemple de l'usine d'incinération des déchets, le cabinet, spécialisé dans des constructions industrielles et techniques, veillait dans ses projets à optimiser les process et le fonctionnement opérationnel. Il

ne se considérait donc pas seulement comme un développeur de projets et un concepteur, mais surtout comme le coordinateur d'une équipe interdisciplinaire de bureaux d'études.⁴⁵⁶ Cela a certainement été l'une des raisons principales pour laquelle les PTT se sont tournés vers Suter + Suter pour mettre en œuvre, conformément à leurs attentes, un processus de construction complexe dont les exigences étaient principalement techniques.

La première étape a consisté en la création du «bâtiment du courrier à cheval», implanté au sud et qui enjambait les voies ferrées, de 1971 à 1975. La construction du bâtiment du «Festland», situé au nord des chemins de fer et directement raccordé au bâtiment du courrier à cheval, a suivi de 1975 à 1980. Les deux corps de bâtiment, de tailles différentes, sont réunis en un seul volume et impressionnent par leurs façades, longues respectivement de plus de 100 mètres et 186 mètres. Le nouvel ouvrage a donc bouleversé l'échelle urbanistique des quartiers situés autour de la gare et modifié la perméabilité de l'espace urbain local.

A l'intérieur du bâtiment, les processus de tri et de distribution ont été organisés verticalement, pour des raisons spatiales. Les halls de travail, superposés sur plusieurs étages abritant les différents groupes de service – les stations de tri et de distribution –, ont été reliés entre eux par huit ascenseurs destinés aux personnes, 15 ascenseurs pour les marchandises et les chariots, ainsi que par des bandes transporteuses et des toboggans.⁴⁵⁷

Le projet architectural et sa physionomie ont été déterminés d'une part par des conditions urbanistiques exogènes et les infrastructures de transport disponibles, et d'autre part par les exigences techniques endogènes de l'infrastructure logistique, à savoir les installations de transport et de tri. Tandis que les halls de travail ont été réalisés de manière purement fonctionnelle, les architectes ont accordé la plus grande attention à l'aménagement des espaces dédiés au public, des bureaux et du restaurant réservé au

personnel. Dans le même temps, le bâtiment volumineux devait être intégré au mieux au paysage urbain, à travers des façades «dont les surfaces sont allégées par le treillis des coursives et créent un agréable jeu d'ombres et de lumières»⁴⁵⁸.

A cause des longues durées de conception et de travaux de l'ouvrage, le bâtiment postal d'exploitation était, une fois achevé, déjà dépassé par les évolutions sociales et techniques. Dès le milieu des années 1980, les nouvelles technologies permettaient de lire automatiquement les adresses, rendant obsolète le codage manuel des envois postaux et impliquant des adaptations architecturales des installations techniques. En outre, lors de sa mise en service, l'infrastructure du bâtiment postal d'exploitation était surdimensionnée, car les prévisions de croissance ne s'étaient pas réalisées.⁴⁵⁹

De plus, durant cette longue phase de planification, la perception publique du projet de construction s'est presque totalement inversée. En effet, les valeurs esthétiques en matière d'architecture historiciste et moderne de l'après-guerre ont évolué simultanément. Dans un article publié en 1957 au sujet des nouveaux projets de bâtiment postal, un rapporteur du journal *Die Tat* qualifiait ainsi l'ancienne structure «d'antédiluvienne et d'entrave à la circulation»⁴⁶⁰. Par son apparence historiciste, le bâtiment précédent a longtemps été considéré comme «une expression matérielle d'une architecture embarrassante»⁴⁶¹. Or, lorsque que le bureau de poste ferroviaire historiciste a finalement été dynamité en 1975 – événement largement couvert par les médias – beaucoup l'ont regretté. En effet, au cours des années précédentes, «un large public» avait pris conscience «qu'une telle architecture pouvait revêtir une plus grande importance», et ne méritait pas d'être «la cible principale de moqueries opportunes sur la profusion des ornements décoratifs»⁴⁶².

Les moqueries se sont ensuite largement tournées vers la nouvelle construction. Dans des lettres, les lecteur·rice·s s'interrogent avec ironie sur la couleur rouge du bâtiment, une

personne souhaitant savoir quand «l'hideuse couche antirouille serait repeinte»⁴⁶³, tandis qu'un habitant de Binningen, moqueur, demande «à quel moment l'échafaudage du nouveau bâtiment sera enfin démonté»⁴⁶⁴, en référence aux coursives de métal. En réaction à la nostalgie croissante envers l'ancien bâtiment, certaines parties de la poste ferroviaire historiciste comme les dômes circulaires, des piliers de balustrade ou encore des cariatides ont été mises en vente par l'entreprise chargée de la démolition, à travers des annonces intitulées «Un paradis pour les nostalgiques»⁴⁶⁵. De même, certaines grilles de fenêtres en fer forgé et certains reliefs ronds ont été intégrées au nouveau bâtiment, en tant que spolia.⁴⁶⁶

L'hôpital cantonal Bruderholz

Dans la région de Bâle, outre les infrastructures techniques de la communication et de l'évacuation, le développement du réseau d'approvisionnement s'est également fait à travers l'aménagement des infrastructures sociales.

Au début du XX^e siècle, les communes étaient responsables de la construction et l'exploitation des hôpitaux. Jusqu'au milieu du siècle, ces compétences ont toutefois été transférées aux cantons, désormais chargés de concevoir leurs propres hôpitaux, de moderniser les équipements de ceux qui existaient déjà, de construire de nouveaux hôpitaux à l'échelle de la région et du district ainsi que de conclure des accords intercantonaux sur la sécurité d'approvisionnement.⁴⁶⁷ Cette évolution a également concerné le canton de Bâle-Campagne, dont le secteur des services médicaux était arrivé à saturation dès les années 1940, l'espace disponible dans les hôpitaux existants devenant de plus en plus limité. Afin de résoudre ces problèmes, le canton a conclu d'une part un accord hospitalier avec le canton de Bâle-Ville durant les années 1950, et a d'autre part construit l'hôpital cantonal de Liestal, réalisé entre 1957 et 1962 d'après les plans des architectes Rudolf Steiger et Hermann Fietz. A cette

période, il était également question de construire un autre hôpital cantonal dans la partie nord-ouest du canton de Bâle-Campagne, de plus basse altitude. Dès 1951, le canton avait fait l'acquisition d'un terrain de 2,96 hectares à proximité immédiate de la ville de Bâle, sur le Bruderholz. Peu après l'achèvement des travaux du nouvel hôpital de Liestal, le canton a donc chargé, à l'été 1963, le cabinet d'architectes Suter + Suter de réaliser des examens préalables en vue de la construction d'un hôpital sur ce site. Dans le cadre de la planification d'hôpitaux à l'échelle régionale et du fait de sa proximité géographique avec l'hôpital universitaire de Bâle-Ville, l'hôpital Bruderholz a été conçu en tant qu'hôpital généraliste, sans départements spécialisés. Seules les disciplines médicales jugées fondamentales de la chirurgie, de la médecine interne, de la gynécologie et de l'obstétrique y étaient proposées, l'hôpital disposant toutefois de son propre service de pédiatrie à cet effet. Après élaboration des premières ébauches par le bureau d'architecture en décembre 1964, le projet a pu être présenté en 1968, et l'hôpital cantonal Bruderholz a été réalisé entre 1969 et 1973.⁴⁶⁸ L'installation est composée d'un immeuble de lits, haut de dix étages, qui s'élève au-dessus d'un vaste bâtiment plat de deux à quatre étages de hauteur et comprenant des ailes secondaires ramifiées.⁴⁶⁹ À l'ouest, le volume de la clinique pédiatrique, qui se distingue des autres bâtiments par son architecture, se rattache à l'immeuble de lits en angle droit. Au sud de l'hôpital se trouve un parking ouvert avec près de 500 places de stationnement. En outre, séparés du complexe hospitalier, des lotissements pour le personnel ont été construits dans une clairière située à l'ouest du site. Celle-ci est composée de trois immeubles résidentiels comprenant 260 chambres individuelles et vingt appartements de deux pièces – dont certains offrent une vue sur le Leimental –, implantés autour d'une aile commune centrale. À l'origine, ce complexe abritait également des installations communautaires comme une piscine couverte, un gymnase, des salles communes, des magasins ainsi qu'une salle de musique.

L'agencement des volumes des bâtiments sur le site ainsi que la disposition spatiale des différentes zones fonctionnelles ont été élaborés par le cabinet d'architectes Suter + Suter, en collaboration avec de nombreux acteur·rice·s, selon une vision de «planification générale industrielle»⁴⁷⁰, d'après les déclarations même du cabinet. Comme pour le bâtiment postal d'exploitation, l'organisation spatiale de l'hôpital a suivi les processus et le fonctionnement opérationnels, et s'est massivement orientée vers les liaisons de transport et de communication à l'intérieur des bâtiments et du complexe.

Suter + Suter a donc regroupé les différents départements autour du cœur de l'installation: l'immeuble de lits et ses connexions verticales. En cela, il existe des parallèles entre le bâtiment postal et l'hôpital Bruderholz. Tout comme les équipements de transport et de tri de l'exploitation postale, deux systèmes de transport totalement automatisés, particulièrement novateurs pour l'époque, ont été intégrés à l'hôpital: une installation «de transport des moyens» acheminait selon un horaire précis des conteneurs dans lesquels se trouvaient de la nourriture, du linge et des déchets, tandis qu'une installation «de transport sur demande» acheminait, selon les besoins, des documents, des médicaments, des échantillons de laboratoire et des pansements dans des «petits conteneurs en plastique».⁴⁷¹

En outre, on peut dresser un autre parallèle entre les équipements des infrastructures sociales sanitaires et techniques, de grande importance: elles ont toutes deux été pensées dans une perspective de planification à long terme. En effet, tout comme l'usine d'incinération des déchets de Bâle, l'hôpital cantonal Bruderholz avait été conçu dans une optique d'agrandissement futur, pour que sa capacité soit progressivement augmentée jusqu'à mille lits. La souplesse interne et externe de l'installation était – notamment grâce aux développements fulgurants dans les domaines scientifiques et techniques – d'une importance capitale. On s'attendait toutefois à ce que la durée de vie du bâtiment soit trois fois plus longue que

celle des équipements et des appareils médicaux qui s'y trouvaient.⁴⁷² Les façades ont donc été réalisées sous la forme de «murs de croissance», de sorte qu'une extension ultérieure soit possible sur toutes les parties saillantes du bâtiment.⁴⁷³

Bâle: infrastructures urbaines

En tant que vaste centre urbain important non seulement pour le nord-ouest de la Suisse mais aussi pour l'Alsace et le Bade-du-sud situés à sa frontière, Bâle était, durant les années de boom de l'après Seconde Guerre mondiale, le nœud essentiel d'un réseau d'infrastructure suprarégional. Ce dernier a modifié l'environnement bâti urbain à différents niveaux. Le développement massif de l'automobile et le modèle de la «ville orientée vers la voiture» qui y est associé ont, d'une part, exercé une influence sur la structure urbanistique sous la forme de création et d'aménagement de routes – comme les routes nationales, les liaisons routières expresses, le périphérique de Bâle ou encore la Nauenstrasse. D'autre part, ils ont façonné la conception et l'organisation de bâtiments individuels, par exemple à travers l'imbriication entre parking et grand magasin. Outre ces ouvrages liés au transport, les installations d'approvisionnement, d'évacuation, de la communication et du domaine social faisaient également partie des infrastructures essentielles de ce réseau transfrontalier. Leurs extensions architecturales ont non seulement modifié durablement la structure urbaine historique de la ville de Bâle, mais également les paysages des communes avoisinantes.

Les bâtiments d'infrastructures urbaines présentés ici montrent que les problématiques de conception et d'intégration au paysage urbain occupaient une place centrale et étaient formulées comme des objectifs de conception prioritaires. Cela s'applique aussi bien aux infrastructures sociales comme l'hôpital Bruderholz ainsi qu'aux travaux à forte dimension technique comme le bâtiment postal d'exploitation ou l'usine d'incinération des déchets. Il est intéressant d'étudier le

rôle du cabinet d'architectes Suter + Suter ainsi que l'image que celui-ci avait de lui-même. Tous les exemples évoqués ont été dessinés, conçus et réalisés par ce bureau. La structure et l'apparence des bâtiments ainsi que leur effet urbanistique ont été largement thématiques par le cabinet, qui accordait au moins autant d'importance à la collaboration interdisciplinaire avec les autres acteur-ice-s impliqué-e-s dans le projet. En tant que cabinet d'architectes, Suter + Suter se voyait essentiellement comme une instance de coordination et d'organisation de ces vastes projets et de leurs processus de construction complexes, qu'ils organisaient – indépendamment de la tâche de construction – dans le sens d'une «planification industrielle globale». Cette auto-perception du cabinet, son évolution pour devenir une grande entreprise générale aux centaines d'employé-e-s ainsi que l'orientation prise par le secteur, durant les années de boom, vers des chantiers de plus en plus vastes impliquant une grande variété d'acteur-ice-s, sont à considérer comme un champ de conditions dont les éléments étaient interdépendants et se renforçaient mutuellement.

Ces grands projets se caractérisaient également par leur longue histoire d'étude et de construction, qui s'étendait souvent sur plusieurs décennies. Ainsi, bien que la majorité du patrimoine bâti de l'après-guerre ait été réalisée dans les années 1960 et 1970, nombre de ces projets remontent aux années 1940 et 1950. Au cours de ces années marquées par une croissance économique et démographique exponentielle, beaucoup de ces grands projets ont été conçus en anticipant un possible agrandissement futur dans un contexte de croissance illimitée, sans permettre toutefois une quelconque souplesse dans leur usage. Dans le même temps, du fait des longues périodes de conception et de construction et du rythme effréné des évolutions sociales, économiques et techniques, les ouvrages étaient souvent considérés comme obsolètes dès l'achèvement des travaux. Il a donc rapidement été indispensable d'adapter nombre d'entre eux, ce qui,

combiné aux espoirs de croissance non concrétisés, a souvent entraîné une obsolescence prématurée des bâtiments par rapport à leur durée de vie anticipée, et ce malgré une conception axée sur la possibilité d'agrandissement et donc sur la longévité.

Lausanne

Avec son climat tempéré, la ville de Lausanne, située sur les rives du lac Léman, s'est transformée au plus tard à partir de la fin du XIX^e siècle en une destination touristique populaire, à travers la construction de la ligne ferroviaire du «Simplon», qui relie les communes au nord de l'Italie par Brigue, et à la France par Vallorbe. Depuis toujours, la topographie de la région présente un défi majeur au développement urbain de Lausanne, avec le versant descendant orienté vers le sud et la différence d'altitude de plus de 300 mètres entre le bois de Sauvabelin au nord et le Léman au sud. Deux cours d'eau, la Louve à l'ouest et le Flon à l'est, ont fortement accidenté le versant à certains endroits, ce qui a notamment donné lieu à de fortes différences de niveau dans le Quartier du Flon, situé à proximité du centre-ville. La Louve et le Flon se rejoignent au sud du centre historique lausannois de «La Cité» – qui s'est développé à partir du IV^e siècle après Jésus-Christ sur une colline de molasse de la dernière ère glaciaire –, depuis lequel ils s'écoulent vers l'ouest, pour finalement se jeter dans le Léman au sud.⁴⁷⁴

En tant que cœur d'un vaste canton agricole et centre géographique de la Romandie et malgré sa taille modeste, la ville disposait d'infrastructures techniques et sociales suprarégionales. Ces dernières ont exercé une influence sur l'environnement bâti et étaient étroitement liées aux changements de la société. Il convient notamment d'évoquer les halls d'exposition et les bâtiments annexes du Comptoir Suisse, très fréquenté, réalisés à partir de 1950 par les architectes Charles et Charles-François Thévenaz dans le quartier Beaulieu. Charles-François Thévenaz avait également pris part à la construction du Stade Olympique de la Pontaise, situé au nord de Beaulieu et inauguré en 1954 dans le cadre de la Coupe du monde de football. La ville de Lausanne est en outre devenue un centre administratif, non seulement pour la ville et le canton mais aussi pour la Confédération et ses entreprises. Un siège du Tribunal fédéral y est implanté depuis 1875. Également à la fin du XIX^e siècle, des centres, notamment administratifs, ont été créés à Lausanne pour les secteurs postaux, télégraphiques et douaniers ainsi que pour des entreprises ferroviaires.⁴⁷⁵ Cette tendance s'est poursuivie durant l'après-guerre, notamment à travers la construction en 1968, d'après les plans des architectes lausannois Maurice Bovey et Marcel Maillard, du centre de tri destiné au réseau postal.

La construction et l'aménagement de bâtiments du secteur de l'éducation, tant au niveau de la Confédération (École Polytechnique Fédérale de Lausanne, EPFL) que du canton (Université de Lausanne, UNIL) ont également transformé la perception extérieure de la ville.

Depuis la deuxième industrialisation, la construction d'infrastructures de transport a entraîné une nouvelle séparation au sein d'un paysage dont la topographie présentait déjà des difficultés. Comme premier exemple de grande échelle, il convient d'évoquer la voie ferrée implantée en parallèle du Léman, au sud du quartier de la Cité et du Flon. Durant l'après-guerre, de nombreuses gares importantes ont été construites

à Lausanne, dont la gare de marchandise de Sébeillon, érigée en 1953 à la limite ouest de la ville. En outre, dans le centre, la gare du Flon a été bâtie en 1959 d'après les plans des architectes Pierre Bonnard et Bernard Calame, pour remplacer l'ancienne gare. L'ouvrage d'infrastructures ferroviaires de l'après-guerre ayant modifié le plus le paysage est sans nul doute la gare de Lausanne-Triage, ouverte en 1971 et située dans le village de Denges à l'ouest de Lausanne. Elle compte parmi les plus grandes gares de triage suisses aux côtés de celles du Limmattal et de MuttENZ, près de Bâle.

Durant l'après-guerre, une seule infrastructure utilise une surface plus large que la gare de triage: l'autoroute.

Le tronçon de la route nationale N1 entre Genève et Lausanne, conçu en 1963 pour desservir l'Exposition nationale *Expo 64*, a été l'un des premiers à être inaugurés, et menait directement au site de l'exposition.⁴⁷⁶ Depuis Genève, la N1 rejoint l'ouest de l'agglomération de Lausanne pour aboutir, dans la commune d'Ecublens, en un large échangeur autoroutier. Ce dernier, situé juste à côté d'un échangeur ferroviaire, dirige le trafic automobile en direction d'Yverdon-les-Bains et de Berne au nord et de la ville de Lausanne au sud-est.

Cet ouvrage infrastructurel a été intégré dans une région déjà industrielle et a conduit, en tant qu'«élément essentiel de l'architecture de la région»,⁴⁷⁷ à l'implantation de nouvelles exploitations industrielles occupant un vaste espace dans les communes voisines d'Ecublens, Bussigny, Crissier, Renens et Chavannes-près-Renens.

La bretelle d'autoroute conduisant à la ville de Lausanne s'achève avec la sortie 3 «Lausanne-Ouchy», située dans le quartier de Montoie/Bourdonnette, depuis lequel les rues principales de la ville sont accessibles via un vaste rond-point d'environ 150 mètres de diamètre.

Un espace vert comprenant des arbres a été aménagé au centre du rond-point, qui servait de portail d'entrée au site de l'*Expo 64*. Il est même traversé par une liaison nord-sud destinée aux

piétons et aux cyclistes. Elle relie la Vallée de la Jeunesse, créée pour l'Exposition nationale suisse, avec la rive du lac réaménagée à la même période, entraînant ainsi une superposition et une imbrication des infrastructures de loisirs et de transport.

En outre, une voie de contournement traverse les communes du nord de l'agglomération lausannoise: la N9, desservie par la bifurcation de la N1 «Villars-Sainte-Croix». Celle-ci conduit ensuite, le long du Léman, dans le Chablais et dans la Valais. Le tracé traverse les communes concernées et les relie dans le même temps au réseau routier. Au début des travaux, dans les années 1960, la voie se trouvait encore dans un paysage rural, au sein de duquel de grands quartiers résidentiels – de vastes complexes ainsi que des maisons individuelles – ont ensuite été érigés. Aujourd'hui, l'autoroute ne passe plus à proximité de l'agglomération, mais la traverse entièrement – une évolution que l'on retrouve presque partout en Suisse. Jean-Pierre Vouga⁴⁷⁸, auteur de la *Loi cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire* (LCAT) entrée en vigueur en 1964, avait prédit ce phénomène pour le contexte lausannois dans un article publié dès 1943. Il y affirmait que la création de grands quartiers résidentiels au sein des limites administratives et politiques de Lausanne n'était pas réaliste, en raison du manque de disponibilité de terrains constructibles. Il anticipait en outre l'extension de la «métropole» aux communes alentour, identifiant comme sites adaptés Prilly, Pully-Nord et La Conversion, située dans la commune de Lutry.⁴⁷⁹ L'évolution lui a donné raison: dans les années d'après-guerre, la ville de Lausanne s'est étendue vers l'est pour fusionner avec Pully et Lutry, le tissu urbain s'est développé au nord pour gagner les communes d'Epalinges, Le Mont-sur-Lausanne et Romanel-sur-Lausanne, et la ville s'est agrandie à l'ouest jusqu'à Ecublens. Nombre de nouveaux bâtiments ont été construits à Prilly, Renens, Crissier, Bussigny et Ecublens.

Ces développements se reflètent également dans le nombre d'habitant·e·s: alors que la ville de

Lausanne est passée de 92541 habitant·e·s en 1941 à 137383 en 1970⁴⁸⁰, avant de retomber à 127349 en 1980, les communes avoisinantes ont toutes vu leur population au moins doubler, souvent plus que tripler durant les années de boom. Durant l'après-guerre, les plus grandes communes de l'agglomération étaient Prilly (1941: 3340, 1980: 11931), Renens (1941: 4587, 1980: 16977) et Pully (1941: 6016, 1980: 14988).⁴⁸¹ Cette augmentation s'explique non seulement par une hausse du taux de natalité, mais également par l'arrivée de personnes en provenance des régions rurales et de l'étranger dans la «région lausannoise», dont la croissance était proportionnellement plus forte que d'autres régions du canton de Vaud. Tandis que cette région représentait environ 37 pour cent de la population totale du canton en 1941, cette valeur était de 46 pour cent en 1972.⁴⁸² Dans les années 1970, presque la moitié des habitant·e·s du canton de Vaud vivait ainsi à ou aux alentours de Lausanne.

L'influence exercée par l'automobilisation sur l'expansion urbaine ne saurait être surestimée. Elle a rendu des régions jusqu'ici reculées plus rapidement accessibles et a entraîné un bouleversement dans l'importance des centres historiques urbains. L'apparition de ce nouveau moyen de transport de masse est également à l'origine du mitage si souvent associé à l'architecture et à l'urbanisme de l'après-guerre, que l'on retrouve dans toutes les agglomérations suisses et il est particulièrement visible à travers la construction en grand nombre de maisons individuelles.

Le Bureau d'études d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de planification (Urbaplan), issu du cabinet d'architectes AAA, décrivait ainsi ce phénomène dans l'agglomération de Lausanne: «La maison individuelle forme le 'front pionnier' du mitage. Sans contrôle, elle apparaît partout, dans les endroits les plus inattendues du relief, aux alentours des villages, à la lisière des forêts, etc.»⁴⁸³ Ce mitage s'est développé malgré les plans de la zone définitifs établis dans chaque commune de la région durant les années 1950, qui ont toutefois peu freiné l'activité de construction

en raison des importantes réserves affichées. En outre, des bâtiments sont également apparus en dehors des zones de construction,⁴⁸⁴ et ce malgré la stricte séparation de ces dernières et des zones agricoles prévue dans la *Loi cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire* (LCAT), adoptée par le canton de Vaud en 1964.

Au plus tard durant les années d'après-guerre, Lausanne a fusionné avec les communes environnantes. L'urbanisation a d'une part dépassé les frontières politiques, et les bâtiments étroitement associés à la ville ont constitué d'autre part autant de moteurs du développement urbain: la gare de triage de Lausanne évoquée plus haut se trouve à Denges, et l'EPFL et l'UNIL sont toutes deux implantées à Ecublens. C'est précisément à cette unité et cette dépendance des communes (agglomérées) autour de Lausanne – qui ont notamment entraîné la création de nombreuses infrastructures d'usage public – que font référence Urbaplan et l'Institut de technique des transports (ITEP) de l'EPFL dans leur *Plan directeur de la région lausannoise* publié en 1973: «Que cela plaise ou non, la région de Lausanne constitue un ensemble, une agglomération de communes qui sont légitimement jalouses de leur autonomie, tout en étant néanmoins étroitement interdépendantes en matière d'économie, de transport, d'offres de loisirs, d'écoles et de réseaux des eaux, du gaz et de l'électricité.»⁴⁸⁵ Ce plan directeur est à considérer comme un instrument de planification coordonné, auquel étaient rattachées 35 communes dans les années 1960, sans toutefois qu'il ne soit juridiquement contraignant. Un cabinet d'étude régionale, auquel les communes devaient soumettre chaque nouveau projet, a été créé pour assurer sa mise en œuvre.

Ce plan directeur est basé sur une analyse de l'environnement bâti de la région. Celle-ci a notamment identifié comme problèmes le mitage dans les banlieues, leur sous-équipement en matière d'infrastructures sociales ainsi que la surcharge du centre-ville qui en résulte, sous la forme d'embouteillages causés par la hausse du trafic automobile – en d'autres termes: les conséquences

de la «ville fonctionnelle». Plusieurs mesures ont été proposées: la limitation des zones de construction, le développement à la fois des moyens de transport public ainsi que d'un réseau routier autour du centre-ville, la protection de paysages urbains historiques⁴⁸⁶ et des espaces naturels importants, ainsi que la création de centres secondaires dans les agglomérations, en particulier à La Blécherette, Pully, Renens et Prilly.⁴⁸⁷

La protection des paysages occupait également une place centrale pour les rédacteurs du plan directeur – ils rejetaient les tours, qui nuiraient à la topographie si particulière de la région: «Le paysage se prête mal à la construction d'immeubles de grande hauteur.»⁴⁸⁸ Urbaplan et l'ITEP ont dégagé trois principaux axes visuels pour la préservation des paysages typiques de la région: premièrement, le regard du lac sur Lausanne, deuxièmement celui sur la région depuis les grands axes routiers, et troisièmement celui sur le paysage depuis les points d'observation panoramiques et les voies de randonnée.⁴⁸⁹ Malgré les critiques formulées par les urbanistes envers l'automobile, le point de vue depuis la voiture est devenu un instrument important dans l'expérience et même la préservation du paysage.

L'EPFL et le système CROCS

Les constructions du paysage lausannois de l'éducation durant les années d'après-guerre illustrent différents aspects de la construction en série. Dans un contexte de croissance démographique durant les années de boom, les bâtiments d'écoles – aux côtés des bâtiments résidentiels et industriels – représentaient l'une des principales tâches de construction. Cette demande grandissante devait être assurée par la préfabrication.⁴⁹⁰ La pénurie d'espaces destinés aux écoles et la volonté de trouver des espaces adaptés aux concepts pédagogiques de l'époque sont des phénomènes observables dans presque toutes les agglomérations suisses. Lausanne se distingue par le lancement dans la ville, au début des années 1960, du plus grand programme

institutionnel de construction d'écoles de Suisse.⁴⁹¹ L'inflation induite par l'*Expo 64* représentait toutefois un obstacle dans la région.⁴⁹² Le programme d'édification d'écoles à Lausanne diffère de l'activité de construction intensive d'autres villes et d'autres cantons par le fait que, sur demande de l'administration de la ville, un nouveau système en série y a été développé pour l'occasion. Celui-ci a ensuite été utilisé dans divers domaines. D'autres initiatives de construction d'écoles, notamment dans le Tessin, résultaient à l'inverse principalement des nombreuses commandes individuelles de bâtiments scolaires. Ces derniers, bien que présentant in fine un langage architectural uniforme voire similaire, n'étaient à l'origine pas conçus comme des composantes d'un ensemble.

Pour élaborer le système de construction lausannois, la ville a mandaté le cabinet d'architectes AAA, qui a alors créé le Centre de rationalisation et d'organisation des constructions scolaires (CROCS). En tant que groupe de recherche composé d'architectes et d'ingénieurs, il était en contact étroit avec les professionnels de la pédagogie et les autorités. Les concepteurs impliqués considéraient la méthode de réflexion basée sur des systèmes comme novatrice et s'inscrivant dans l'air du temps. Le système CROCS avait pour slogan: «Construire mieux, plus vite, moins cher.»⁴⁹³ L'uniformisation de certains éléments de construction visait à concevoir les projets avec efficacité tout en donnant naissance à une diversité architecturale. Avec le CROCS, les responsables ont créé un système ouvert composé de trois sous-systèmes axés sur la structure porteuse, les fluides et le second œuvre, qui pouvait être combiné à des produits usuels comme des cloisons légères, et dont la production n'était pas liée à des entreprises en particulier.

Le système est à considérer comme une base de planification permettant aux architectes de concevoir et de réaliser plus facilement des ouvrages concrets en ayant recours à des dessins détaillés, des calculs de structures et des contrôles techniques universellement applicables. Au total, environ vingt

bâtiments – sept d'entre eux dans l'agglomération lausannoise⁴⁹⁴ – ont été érigés d'après le système CROCS, par presque autant de bureaux d'études différents. Selon l'intention du système, la plupart de ces ouvrages sont des bâtiments d'école, mais l'on retrouve également d'autres types tels que des bâtiments industriels ou des foyers d'étudiants. L'AAA lui-même a conçu trois écoles dans le Chablais d'après ce système: à Aigle (1971, 1975), à Monthey (1971–1972) et à Ollon (1973–1974).⁴⁹⁵

Tout comme la construction en systèmes, le système CROCS repose globalement sur l'idée que les bâtiments peuvent être adaptés et agrandis de manière flexible. Dans la grande majorité des exemples, les potentiels de la forme de construction en continu, établie dès le début des projets, n'ont toutefois jamais été exploités. Deux extensions sont tout de même connues au sein du système CROCS: le collège des Dents-du-midi – l'école d'Aigle déjà évoquée – a été élargi par l'architecte Jean-Pierre Cahen en 1975, quatre ans après l'achèvement des premières étapes de construction par l'AAA, à travers l'ajout d'un étage supplémentaire à l'une des composantes et l'allongement d'un des bâtiments.⁴⁹⁶ Un étage supplémentaire a également été ajouté au collège de la Rouvraie (1971–1972) à Lausanne, en 1989.⁴⁹⁷

Durant les années de boom, des réflexions basées sur le concept de systèmes ont vu le jour non seulement à l'échelle du bâtiment mais également de la ville. Lors de la première phase de construction, le campus de l'EPFL, situé à Ecublens à l'ouest de Lausanne, a ainsi été conçu comme système cohérent. Il se distinguait en cela de l'UNIL, implantée immédiatement à l'est. Les différentes facultés de l'UNIL ont été intégrées dans un parc sous forme de bâtiments individuels, réalisés par différentes équipes de conception et ne suivant guère de principes généraux.

La différence de conception des deux établissements d'enseignement supérieur voisins avait été critiquée par l'architecte britannique Alan Colquhoun, dans un article publié

dans werk-archithese avant même l'achèvement des travaux de l'EPFL.⁴⁹⁸ L'absence d'uniformisation architecturale de ces deux complexes situés l'un à côté de l'autre s'explique au moins en partie par leurs maîtrises d'ouvrage différentes. Tandis que l'UNIL avait été commandée et était exploitée par le canton de Vaud, l'EPFL représentait la Confédération depuis 1969.⁴⁹⁹ Elle est donc à replacer dans le contexte de l'EPF de Zurich, en particulier avec la création du campus Höggerberg presque exactement à la même période.

Ces trois établissements du supérieur correspondent à une évolution que l'on observe dans toute l'Europe à partir des années 1960: pour répondre à la hausse massive du nombre d'étudiant·e·s, de nouveaux sites de grande taille sont mis en valeur en dehors des centres urbains, déjà densément bâtis.⁵⁰⁰

En Suisse, seul le campus universitaire de l'EPFL a toutefois été conçu comme un ouvrage uniforme, cohérent et de grande échelle – et non comme un ensemble composé de plusieurs bâtiments différents. Cela suit le principe des «mat-buildings», élaboré notamment par le couple d'architectes britanniques Alison et Peter Smithson, ou encore celui du «stem» développé par Georges Candilis, Alexis Josic et Shadrach Woods.⁵⁰¹ C'est ce même groupe d'architectes qui avait conçu, entre 1967 et 1973, le site de la Faculté des sciences humaines de l'université libre de Berlin, qualifié d'«épave».⁵⁰² D'après ces modèles, les architectes Jakob Zweifel et Heinrich Stricker, en collaboration avec le bureau de conception Metron, ont dessiné les plans d'un complexe structuraliste à l'occasion d'un concours organisé en 1969 pour le campus de l'EPFL. Le projet qui en a résulté, axé sur la structure, repose sur une trame de 86,4 mètres et a été conçue pour faciliter les extensions et les transformations. La première phase de construction a été réalisée entre 1975 et 1985, et peut être qualifiée de seule mégastucture ayant vu le jour en Suisse.⁵⁰³

La neutralité visée à travers cette approche systémique de construction d'écoles et d'établissements d'enseignement supérieur est l'élément

connecteur des ensembles de bâtiments présentés. Outre les facteurs économiques tels que la construction rapide et à bas coûts, le choix de se tourner vers cette forme de planification s'explique par sa flexibilité, tant spatiale – en tenant compte des caractéristiques géographiques et urbanistiques – que programmatique, avec la possibilité d'adapter constamment les dimensions des espaces et des bâtiments. La composante temporelle a également été intégrée à cette réflexion, les bâtiments pouvant faire l'objet de travaux ultérieurs. Enfin, ces bâtiments se ressemblent également sur le plan esthétique, et sont aisément rattachables aux années de boom économique par leurs façades rideaux en métal.

L'ensemble Chauderon et l'esplanade de Montbenon

La transformation de la structure urbaine dans les années d'après-guerre fait écho à une critique de l'urbanisme avant et autour de 1900, une attitude répandue à l'échelle internationale, déjà thématisée à l'occasion de la quatrième édition du CIAM (Congrès international d'architecture moderne) en 1933 sous le titre *La ville fonctionnelle* et qui a abouti sur la *Charte d'Athènes* publiée en 1943.⁵⁰⁴ À Lausanne, les critiques émanant des milieux spécialisés se concentraient principalement sur la Place Saint-François, depuis laquelle la vue sur le Léman avait été bloquée par la construction des bâtiments représentatifs de la Poste (1900) et de la Banque Cantonale (1904). Ces travaux ont été qualifiés par Jean-Pierre Vouga de «malheur irréparable, qui a dépourvu à jamais la Place Saint-François de son magnifique panorama, alors que ce balcon aurait pu faire de la place l'une des plus belles du monde»⁵⁰⁵.

La topographie de la ville ainsi que le panorama exceptionnel offert par Lausanne n'avaient pas été pris en compte lors de la conception de la place. La plupart des urbanistes lausannois de l'après-guerre ont considéré cela comme une erreur qu'ils ne voulaient pas répéter lors de leurs futurs projets. Dans ce sous-chapitre, l'esplanade

de Montbenon et l'ensemble Chauderon illustrent des projets considérés à l'époque comme des modèles novateurs en matière d'urbanisme. Les deux ouvrages ont créé un espace ouvert, dont la vue en direction du sud en constitue l'élément central. En outre, ces projets ont tiré profit de la topographie naturelle de Lausanne et ont participé à la transformation de la ville selon les principes de l'adaptation à l'automobile.

Sur le terrain en pente, une place d'armes se trouvait dans la partie nord de plus haute altitude appelée Montbenon, tandis que des vignobles étaient implantés dans le domaine de Mornex, situé plus bas dans la partie sud. C'est ici qu'a débuté au XIX^e siècle la création d'un parc qui s'est poursuivie jusqu'à la fin du XX^e siècle.

En 1960, la ville de Lausanne a lancé un concours pour la construction d'un parking sur ce site.⁵⁰⁶ Après le regroupement de trois projets issus du concours, le bâtiment a été conçu par les architectes lausannois Bernard Calame et Laurent d'Okolski, ainsi que les ingénieurs René Suter et Jean-Claude Piguet pour la Société immobilière parking Montbenon.⁵⁰⁷ À partir de juillet 1964 et bien que les travaux n'aient alors pas encore été achevés, le bâtiment de six étages proposait déjà 980 places de stationnement situées en centre-ville. Lausanne en avait urgemment besoin, car l'Exposition nationale suisse avait déjà débuté.⁵⁰⁸

Dans cette zone aux fortes différences d'altitude, des escaliers et des ascenseurs installés dans le bâtiment facilitaient le déplacement des passant-e-s. Construit principalement sur un terrain en pente, le parking dispose au sud d'une façade de verre et de métal réalisée par le menuisier métallique et façadier André Félix, célèbre dans la région;⁵⁰⁹ il a également participé au développement des éléments de façade préfabriqués et novateurs de l'ensemble Chauderon. Devant le parking proprement dit, des espaces éclairés naturellement ont été créés à des fins commerciales, qui se prolongent au dernier étage par une «galerie bordée de boutiques»^{510, 511}

Suivant un aménagement typique de l'époque, une station-service a été bâtie au

rez-de-chaussée.⁵¹² Le visage sud du complexe a été achevé au début des années 1970 avec la construction d'un nouveau central téléphonique des PTT, conçu lui aussi par les architectes Calame et d'Okolski en remplacement d'un ancien, situé à Saint-François⁵¹³. Le bâtiment, recouvert de dalles en béton lavé et en béton à structure nervurée et fracturée, est relié à l'est au parking Montbenon et suit l'alignement du très pentu Chemin de Préville en direction du nord. Outre cette solution particulière à Lausanne, la véritable innovation se trouvait sur le toit-terrasse du parking: le parking du Palais de Justice s'étendait jusqu'à la limite de la façade sud du parking et voyait sa taille ainsi doubler pour atteindre environ 10 000 mètres carrés. L'aménagement paysager trouve son origine dans un concours de projets lancé en 1971 par l'administration communale de Lausanne, remporté par l'architecte-paysagiste Walter Bischoff avec l'architecte Achille Gasser et l'atelier Acatos & Gasser.⁵¹⁴ Les travaux ont été achevés au milieu des années 1980. Aujourd'hui encore, l'architecture du complexe porte les traces des différentes époques de construction. La terrasse avec pelouse située sur le toit du garage est d'une importance capitale, car elle offre une vue sur le Léman et les Alpes, tout en étant l'une des surfaces vertes les plus utilisées de la ville de Lausanne.⁵¹⁵ Même si la terrasse n'aurait pas pu exister sans lui, le parking sur lequel elle se trouve n'est pas intégré dans la perception esthétique.

Non loin de l'esplanade de Montbenon, qui est un parc agrandi et reposant sur le toit du parking couvert, une place urbaine a été nouvellement construite de 1969 à 1974 à Chauderon, au nord de la vallée du Flon. Au centre de trois bâtiments et sur le toit d'un bâtiment socle abritant notamment un parking couvert, l'AAA a conçu une place urbaine intime qui devait constituer un contrepoint moderne à l'historique Place Saint-François.⁵¹⁶

La place devait être entourée de boutiques, tout en offrant un panorama sur le sud. L'immeuble barre long de 62,7 mètres, situé au sud de la place, a été surélevé d'un étage

à cet effet.⁵¹⁷ L'objectif était d'offrir aux passant-e-s un mode de vie urbain et moderne, à l'abri du trafic routier alentour; c'est une des raisons pour lesquelles la place est plus profonde d'un étage que les axes qui la bordent, la Place Chauderon et le Pont Chauderon.

La générosité de la place telle qu'elle était conçue à l'origine a toutefois disparu lors des phases de conception, de réalisation et plus tard d'utilisation: elle est aujourd'hui fragmentée en plusieurs espaces et encombrée par de nombreux éléments inutiles. Les boutiques ont progressivement déménagé, si bien que la place est aujourd'hui fréquentée seulement pour des démarches administratives auprès des autorités municipales, des visites à la bibliothèque ou comme lieu de passage. Le site est rattaché aux différents niveaux et aux quartiers environnants par plusieurs ascenseurs, cages d'escalier, passages souterrains et plus récemment un pont menant au Quartier du Flon, situé au sud.

Des critiques publiques à l'encontre de l'ensemble Chauderon n'ont pas tardé à émerger. Tandis que les premières couvertures médiatiques louaient les innovations architecturales et urbanistiques de l'ensemble – werk a par exemple publié une série de photographies des espaces extérieurs sous le titre «Les parcours dans l'espace urbain de la place Chauderon»⁵¹⁸ – on retrouvait quelques années plus tard des articles au titre évocateur tel que «On rêvait d'animation à l'italienne – fiasco d'une petite place lausannoise»⁵¹⁹, qui soulignait la fréquentation insuffisante de la place par les passant-e-s et les difficultés économiques des magasins qui en résultaient. Bien que «l'animation commerciale»⁵²⁰ ait échoué, la place est aujourd'hui très active. En outre, l'ensemble de bâtiments Chauderon s'est progressivement distingué par son esthétique et s'est rapidement imposé comme point de repère au sein du paysage urbain de Lausanne.

Les quartiers résidentiels de l'Ancien-Stand, Valmont et Praz-Séchaud

Durant l'après-guerre, l'agglomération lausannoise a connu la construction de nouveaux quartiers résidentiels d'une ampleur inédite. Partout en Europe, le besoin en logements à bas prix posait des défis urbanistiques et architecturaux majeurs. Les causes de ce boom de la construction différaient suivant les régions; reconstruction de villes détruites par la guerre, croissance démographique induite par la migration et les taux de natalité élevés, ou encore la nécessité, pour la Suisse, de «combler son retard» à la suite d'une faible activité de construction durant les années de conflits. En outre, les conditions d'hygiène et de confort des nouveaux logements «modernes» se devaient d'être meilleures que celles des bâtiments existants, une exigence dont il était déjà question lors du quatrième CIAM en 1933. On retrouve la phrase suivante dans la *Charte d'Athènes*: «L'insalubrité du logement en fait un taudis, et la misère de l'intérieur semble continuer à l'extérieur, par l'étroitesse des rues sombres et l'absence totale de prairies vertes – ces sources d'oxygène qui se prêtent si bien aux jeux d'enfants.»⁵²¹ Ces positions conceptuelles ont marqué les années d'après-guerre et allaient de pair avec des conditions-cadres en matière d'aménagement du territoire, qui ont conduit à la construction de très nombreux logements dans les environs et les banlieues de Lausanne.

De vastes cités-dortoirs inspirées de modèles étrangers ont été planifiées en Suisse, notamment à Genève et à Berne. De nombreuses expositions internationales ont permis d'échanger les techniques et de se confronter à des exemples concrets. Des modèles ont été publiés dans des revues spécialisées, à l'image du Lansbury-Estate situé à Poplar, dans l'East End londonien détruit par la guerre, présenté en 1952 dans *Habitation*.⁵²² La Cité nouvelle d'Onex-Lancy (1958–1964), la Cité satellite de Meyrin (1960–1964) et la Cité du Lignon (1963–1971) ont ensuite vu le jour à Genève, suivant le concept des villes

satellites. Le Tscharnergut, construit de 1958 à 1976 dans le quartier bernois de Bümpliz, constitue une référence suisse majeure en la matière, au rayonnement international.⁵²³ Une condition primordiale à l'édification de telles villes satellites était la disponibilité de vastes terrains contigus, plaçant ainsi Berne et Genève à l'avant-garde de ce type de développement. Le quartier de Bümpliz, rattaché à la commune de Berne en 1918, comprenait par exemple de nombreux anciens domaines des familles patriciennes de Berne. Ces dernières se sont montrées disposées à revendre leurs terres, en raison des changements socio-économiques qui étaient survenus et parce que leurs parcelles ne se trouvaient plus à la campagne du fait de l'expansion urbaine.

La construction de zones résidentielles tenait peu compte des alentours ou des constructions environnantes, et les quartiers d'habitation ont été conçus et aménagés en îlots, suivant le concept de villes satellites. La création de lotissements selon les principes de ville structurée et aérée a été rendue possible juridiquement grâce à des plans d'affectation spéciaux et au Plan de quartier introduit à Lausanne par la *Loi cantonale vaudoise sur la Police des constructions* du 5 février 1941. Des réglementations d'exception ont été adoptées et des plans de zones jusqu'alors en vigueur abrogés, autorisant ainsi la construction d'immeubles de grande hauteur.

La première ville satellite de Lausanne a vu le jour entre 1955 et 1962, à Valmont au nord de la ville. Ces travaux avaient donc débuté avant même l'achèvement de structures similaires – de bien plus grandes tailles – à Genève et à Berne.

L'intégration du projet au pavillon suisse de l'Exposition internationale d'Architecture de Berlin – *Interbau* 1957 témoigne de l'importance accordée à l'ensemble.⁵²⁴ La Société immobilière Valmont, maître d'ouvrage du projet, a conçu en collaboration avec les architectes Michel-Robert Weber, Nikola Petrović-Njegoš, Charles-François Thévenaz et Pierre Prod'homme différents types d'appartements, notamment des duplex construits pour trois immeubles de grande hau-

teur et deux bâtiments en barre. Les ouvrages sont implantés sous la forme de «towers in a park», autour d'installations communes – un jardin d'enfants, un centre commercial et une piscine – et sur un espace vert partagé semblable à un parc.⁵²⁵ L'aménagement urbanistique des bâtiments met en scène le panorama donnant sur le Léman situé au sud. Dans les autres directions, l'ensemble est entouré par un bosquet: «l'architecture s'harmonise à la nature».⁵²⁶ Pourtant, quelques années seulement après l'achèvement des travaux de la ville satellite, la route nationale au nord-ouest du terrain empiétait déjà sur une partie de la végétation...

Afin de construire de nouveaux quartiers résidentiels rapidement, à moindre coût et de manière efficace, des innovations techniques ont été appliquées, notamment la préfabrication, stimulée par le partage international de savoirs. Dans toute l'Europe, tant dans les pays communistes que capitalistes, les «Plattenbauten» devaient remédier à la pénurie de logements et contribuer à la reconstruction. Dans un article publié dans le magazine *Habitation*, Jean Prouvé, connu pour avoir promu l'intégration des techniques de production industrielle à l'architecture, présentait ce phénomène de la sorte: «L'industrie peut résoudre tous les problèmes de la diffusion de la qualité. Pourquoi devrait-il en être autrement pour la construction de lotissements résidentiels?»⁵²⁷

En Suisse, l'entreprise vaudoise Igéco SA⁵²⁸ a joué un rôle de pionnière dans la préfabrication lourde grâce à son usine située à Etoy et son système de construction à grands panneaux en béton, et a participé à la construction de plus d'une centaine de bâtiments dans la Romandie et la Suisse alémanique.⁵²⁹

Dès 1956, peu après la création de l'entreprise par César Tacchini, ce dernier a acquis une licence exclusive lui permettant d'utiliser en Suisse un système de construction développé par l'entreprise danoise Larsen & Nielsen A/S.⁵³⁰ En matière de construction technique et de conception, il existe ainsi des similitudes entre les lotissements danois et ceux d'autres pays. En effet, Larsen & Nielsen

ont notamment vendu des licences en Norvège, en Suède, en Allemagne et en Angleterre.⁵³¹ Une coopération s'est immédiatement nouée avec les architectes de l'AAA, qui s'intéressaient à la construction industrielle et à la construction d'appartements à bas coûts. En 1961, avant même la création officielle de l'AAA, Alin Décoppet et Léopold Veue ont mené des études avec Igéco SA sur des «immeubles préfabriqués à loyers modestes» (IPLM). Il s'agissait d'immeubles en barre composés de quatre à cinq étages résidentiels et de rez-de-chaussée publics, qui, sous forme de simples bâtiments en rangée, empruntent les schémas de «l'unité d'habitation», comme en témoignent tout particulièrement les façades à loggias, à calepinage régulier.⁵³²

Le premier projet réalisé par AAA et Igéco SA a été la construction des Daillettes à Villars-sur-Glâne, de 1959 à 1963.⁵³³ L'édification de deux bâtiments à Bourg-Dessus et Renens, dont la construction a été entre-temps interrompue, a suivi de 1961 à 1962.⁵³⁴

Trois barres d'immeubles ont également vu le jour dans la ville satellite de l'Ancien Stand au nord de Lausanne, dans laquelle le Service d'urbanisme avait réalisé des études dès 1951 et publié un plan du quartier en 1960.⁵³⁵ Cinq lotissements résidentiels et installations d'approvisionnement y ont été bâtis entre 1962 et 1965,⁵³⁶ ces dernières étant également utilisées pour le quartier de la Pontaise déjà existant, adjacent au sud du site.⁵³⁷ AAA et Igéco ont construit, d'après leur système, trois barres d'immeubles à l'ouest du terrain; deux lotissements ont également été créés d'après des plans réalisés par les architectes Claude Jaccottet et Joseph Maechler, sous la forme d'immeubles de grande hauteur conventionnels à la limite nord du terrain. Le Service d'urbanisme a veillé à l'homogénéité esthétique du quartier, qui se reflète notamment à travers les couleurs et l'aménagement des façades en loggias.

La licence danoise s'est ensuite étendue à la Suisse alémanique à travers la coopération entre Igéco SA et l'entreprise de construction

zurichoise Ernst Göhner SA.⁵³⁸ L'ouverture d'une usine en 1965 à Volketswil a permis de desservir les chantiers à Zurich et en Argovie. Il était en effet nécessaire de réduire au maximum la distance entre l'usine et les chantiers, afin d'assurer le transport des éléments finis.⁵³⁹

Dans toute la Suisse, on observe ainsi des affinités en termes de techniques de construction et de matériaux utilisés pour les lotissements bâtis durant les années de boom, qui présentent toutefois des conceptions architecturales très diverses. Tandis que les constructions d'IPLM portaient clairement la griffe du cabinet AAA sur tous ses sites, les lotissements comme le bâtiment de La Grabelle à Genève (1961–1963) ou la zone résidentielle de Sunnebüel à Volketswil (1966–1972) affichaient une plus grande diversité en termes d'urbanisme et d'aménagement des façades. L'ensemble résidentiel de Sunnebüel ressemble, dans son esthétique, à d'autres projets de la Göhner SA, en particulier ceux situés dans les cantons de Zurich et d'Argovie. Cela suggère que les entreprises et les personnes impliquées ont exercé une forte influence sur l'urbanisme et l'architecture des systèmes.

AAA, à l'origine grand enthousiaste de la construction de résidences préfabriquées, s'est rapidement détourné de la production de logements en série. Le cabinet se montrait critique envers la rigidité du système des IPLM, qui permettait principalement de produire des logements de trois ou quatre pièces identiques les uns aux autres.⁵⁴⁰ En 1964 et 1965, il a donc expérimenté avec un système plus flexible: celui des «immeubles préfabriqués d'appartements évolutifs» (IPAE).⁵⁴¹ Un prototype d'IPAE devait être construit à Aigle, mais n'a jamais dépassé la phase de conception.⁵⁴²

Dans les années 1970, AAA a fini par abandonner la production en série complète, ce qui allait de pair avec une évolution des formes architecturales et urbanistiques, illustrée par l'ensemble résidentiel de Grangette-Praz Séchaud, construit entre 1974 et 1977, aussi appelé «Les Boveresses» ou «Casbah» – très probablement

en raison de l'expression méditerranéenne du projet. AAA a conçu ce projet pour la coopérative Logement Idéal, à qui la ville a cédé le terrain avec le droit de construire, limité dans le temps. L'ensemble se trouve de l'autre côté de l'autoroute, au nord de la ville satellite de Valmont, et a fait l'objet en 1977 d'un article publié dans le magazine 24 heures intitulé «Praz-Séchaud: Non à la monotonie des grands ensembles»⁵⁴³. Il rompait avec les barres répétitives, désormais perçues comme monotones. L'ouvrage a été réalisé d'après des techniques de construction traditionnelles, même si certains éléments individuels ont été préfabriqués. Les architectes d'AAA ont déclaré avoir opéré ce revirement à l'occasion de voyages d'études entrepris en Angleterre.⁵⁴⁴

Le terrain relie la route nationale et les immeubles de grande hauteur, situés au sud-est, aux quartiers de maisons individuelles de la commune d'Epalinges au nord-est. Les architectes ont fait construire, au sud d'une ligne à haute tension traversant le terrain et d'une route d'accès longeant cette dernière, des immeubles «en chaîne», hauts de cinq à neuf étages et comprenant des appartements pour personnes âgées ainsi que des espaces en commun, et, au nord, des immeubles d'habitation de trois à quatre étages.⁵⁴⁵

Lors de tels projets, AAA cherchait à proposer le plus de types d'appartements possible avec des orientations diverses. Chaque appartement disposait d'un espace libre privé sous la forme d'une terrasse ou d'un jardin.⁵⁴⁶ La cuisine formait le noyau de chaque appartement, «comme il était autrefois d'usage dans les habitations rurales».⁵⁴⁷ L'individu et le bien-être des habitant-e-s se trouvaient au cœur du projet, conformément aux postulats formulés notamment par la Team X formée à l'occasion des CIAM. Outre les pièces privées des appartements, un soin particulier a également été apporté aux espaces communs, avec la création de points de rencontre dans la zone résidentielle à travers un aménagement paysager élaboré. Ainsi, à la fin de l'introduction d'une brochure d'accueil que les

résident-e-s recevaient lors de leur emménagement, on retrouvait la phrase suivante: «Vous n'êtes pas isolé, vous faites partie d'une communauté de personnes prête à vous aider si vous en avez besoin.»⁵⁴⁸

Le lotissement a été très bien accueilli par les milieux spécialisés. Thomas C. Guggenheim, alors directeur de l'Office fédéral du logement, en faisait par exemple l'éloge après une visite avec des collaborateurs une fois le projet achevé: «Ces résultats montrent que des logements à but non lucratif peuvent être construits, le plus humainement possible dès lors que ces projets sont mis dans les mains des personnes adaptées. Nous sommes ravis qu'à l'avenir, le quartier de Grangette Praz-Séchaud pourra être cité comme un exemple de construction résidentielle soutenue par l'État réussie.»⁵⁴⁹ Un véritable sentiment d'appartenance à une communauté ne s'est toutefois pas vraiment développé au sein de la zone résidentielle, en grande partie du fait des changements de locataires récurrents. En effet, les appartements étant subventionnés, les locataires dont les revenus augmentaient se voyaient contraint-e-s de déménager du complexe. Aucune communauté stable n'a donc vu le jour.⁵⁵⁰

Lausanne est un terrain propice à l'étude des changements architecturaux apparus en termes de construction d'appartements – allant des logements souvent préfabriqués, orientés vers l'est et l'ouest, jusqu'aux habitations en chaîne, de plus petites tailles, et leurs appartements aux orientations variées. Indépendamment de ces différences, la construction de logements dans les décennies d'après-guerre poursuivait dans l'ensemble l'objectif de constituer des unités urbaines, à travers la création non seulement d'appartements, mais aussi d'espaces de vie commune, de magasins et d'espaces de détente.

Lausanne: des paysages dédiés à l'éducation et au logement

Les chantiers lausannois des années de boom présentés illustrent l'influence considérable que,

outre les caractéristiques géographiques et topographiques, la construction et l'agrandissement de l'infrastructure ont exercé sur le développement et le paysage urbains. L'aménagement des routes nationales a d'une part entraîné la mise en valeur de nouvelles zones par la construction de bâtiments industriels et résidentiels, et constituait d'autre part une condition majeure à la construction en systèmes. En effet, il était nécessaire de disposer d'un réseau routier performant afin d'assurer le transport, souvent sur de longues distances, d'éléments de construction produits dans une poignée d'usines.

Dans la ville de Lausanne et ses alentours, les routes nationales sont apparues relativement tôt en comparaison avec le reste de la Suisse, car la région était le théâtre de l'exposition nationale suisse *Expo 64* en 1964.⁵⁵¹ Outre son impact sur la société et son rôle de modèle architectura, celle-ci a exercé une influence secondaire sur presque tous les chantiers cités. Ainsi, l'inflation des coûts dans le secteur de la construction régional a justifié en partie la décision de la ville de Lausanne de commander le système de construction CROCS pour réaliser les nouvelles écoles; les visiteurs de l'exposition pouvaient garer leurs véhicules dans le parking couvert de Montbenon; la planification de l'ensemble Chauderon a été gelée par le Service d'urbanisme durant plusieurs années au début des années 1960, car d'autres projets ont été priorités.

La culture du bâti de l'après-guerre est souvent associée à une *table rase*. Même si cela est vrai pour de nombreux projets, il existe également des exemples d'approches centrées sur la transformation. De plus, les constructions systémiques – qu'il s'agisse de la préfabrication lourde pour la création d'appartements ou légère pour les bâtiments liés à l'éducation – ont été conçues pour permettre une extension et une modification ultérieures des ouvrages. Cette approche est sans nul doute dictée par l'attrait de la construction modulaire, qui dominait à l'époque de la conception, avec en toile de fond une croissance infinie, et donc des ressources illimitées.

Les concepteur-riche-s partaient du principe que les besoins en espace ne cesseraient de croître. Les potentiels de la construction en systèmes ne se sont toutefois concrétisés que dans des cas exceptionnels. Le fait que les systèmes n'aient, contrairement à ce qui était prévu à l'origine, pas été réaménagés, et ont parfois même été remplacés par de nouveaux bâtiments, est certainement également dû au rejet de l'esthétique architecturale d'après-guerre.

Lugano est la plus grande ville du canton du Tessin et constitue, par son nombre d'habitant·e·s élevé ainsi que son importance économique, culturelle et sociale, un centre urbain majeur de la Suisse italienne. Elle se trouve sur la rive du lac de Lugano, qui tire son nom de la ville et se trouve en partie sur le territoire italien, à l'embouchure de la rivière Cassarate dans le golf de Lugano, et est entourée de hautes montagnes offrant un superbe panorama. La vieille ville s'étend entre le Parco Ciani, situé près de la rive, et la gare principale, plus en hauteur. A la fin du XIX^e et tout au long du XX^e siècle, Lugano a progressivement gagné la plaine du nord, les versants de montagne alentour et les centres historiques des villages environnants. Dès les années 1970, une zone habitée cohérente est ainsi apparue, qui ne fait toutefois aujourd'hui pas encore intégralement partie de la commune de Lugano. Brè-Aldesago et Castagnola-Cassarate, qui jouxtent le centre-ville à l'est, ont été intégrées à la ville en 1972, tandis que d'autres communes directement connectées au tissu urbain de Lugano sont longtemps restées politiquement indépendantes (comme Viganello,

Pregassona ou Breganzona jusqu'en 2004), voire le sont encore à l'heure actuelle (comme Vezia, Paradiso ou Sorengo).

Les secteurs du tourisme et de la finance, dont les croissances étaient étroitement interconnectées dans de nombreuses régions suisses, ont été particulièrement importants pour le développement de la ville. Aux côtés de Zurich et de Genève, Lugano est l'un des centres bancaires les plus importants du pays – résultat d'une évolution survenue principalement durant l'après-guerre et qui s'est largement inscrite dans le paysage urbain de Lugano. Durant les décennies ayant suivi la guerre, la ville a connu la construction et l'agrandissement de nombreuses banques. Un quartier financier et d'affaires, constitué en grande partie de nouveaux ouvrages ayant remplacé des bâtiments hérités de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle, a vu le jour dans la zone située au nord du Corso Enrico Pestalozzi. Seule une poignée de ces anciens bâtiments a été préservée et fait aujourd'hui encore partie du quartier – la construction en îlot fermé a cédé la place à un urbanisme plus aéré, caractéristique du modernisme d'après-guerre. A l'inverse, les différentes couches de l'histoire du bâti urbain sont bien plus visibles dans le centre historique de Lugano, même si nombre de nouveaux bâtiments, notamment des banques, y ont également été érigés; dans l'ensemble, le paysage urbain a donc été largement façonné par les interventions de la période de 1945 à 1975.

Le secteur touristique conserve une place centrale pour Lugano, même si son importance est aujourd'hui moins grande que par le passé.⁵⁵² Nombre des grands hôtels de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle ont fermé durant les décennies ayant suivi la Seconde Guerre mondiale, certains ont été démolis, et beaucoup de villas et d'immeubles d'appartements historiques de Lugano et sa périphérie ont connu le même sort. Le paysage urbain de Lugano s'est radicalement transformé – bien plus que celui de Bellinzzone, Locarno ou encore Mendrisio – après 1945, en particulier du fait des démolitions et des constructions

de remplacement durant les années de boom. Ce changement traduit notamment le rejet croissant, après 1945, du courant architectural historiciste, dont l'influence a perduré longtemps dans le Tessin, et la volonté de moderniser le paysage urbain. De nombreux bâtiments pouvant être attribués à différentes formes tardives de l'historicisme et de l'éclectisme avaient vu le jour à Lugano dans les années 1920 et 1930. Les Palazzi Gargantini de Lugano, conçus par Giuseppe Bordonzotti dès 1912 et dont les travaux ne se sont achevés qu'en 1932 en collaboration avec Carlo et Rino Tami, en constituent un exemple marquant sur le plan urbanistique.⁵⁵³ Certains bâtiments du centre-ville historique, érigés dans les années 1930, affichent des formes historicistes inspirées de la Renaissance florentine, et nombre de villas apparues autour du lac de Lugano durant l'entre-deux-guerres perpétuent les traditions architecturales de la fin du XIX^e siècle. On observe des phénomènes similaires à Bellinzone et à Locarno.⁵⁵⁴ À Lugano, l'historicisme et le modernisme sont particulièrement proches dans le temps, le premier ayant persisté jusque dans les années 1930. Dans le même temps, il existait des relations personnelles étroites; les architectes Carlo et Rino Tami ont par exemple façonné le visage moderne de Lugano tout en continuant à travailler sur des projets de construction d'esprit historiciste, et les membres de la famille Himmelsbach-Rusca ont réalisé des ouvrages modernes alors qu'ils vivaient dans des bâtiments historicistes qu'ils avaient fait construire quelques décennies auparavant.

À cela s'ajoutait le besoin d'adapter le centre-ville au trafic automobile en plein essor, à travers la création de places de stationnement dans des parkings couverts publics et des garages souterrains privés pour les bâtiments résidentiels et commerciaux. Cela a radicalement modifié le paysage urbain, tant en termes de largeur et parfois de tracé des routes, que d'emplacement et de relation des bâtiments au tissu urbain. Les îlots fermés de la fin du XIX^e siècle ont été abandonnés au profit d'un type de construction plus

aérée et fournissant plus d'espace aux entrées de garages souterrains et aux espaces verts situés entre les nouveaux bâtiments individuels de l'après-guerre.

En outre, Lugano a été raccordée à l'autoroute N2, qui contourne la ville et possède deux sorties: Lugano Nord et Lugano Sud, entre lesquelles se trouve le tunnel Collina d'Oro. Entre 1966 et 1968, de nouveaux tronçons ont été inaugurés chaque année de Chiasso jusqu'à Lugano Nord, et la voie a été achevée en 1973 pour finalement rejoindre Rivera au nord. Ce n'est que depuis 1983 que l'autoroute traverse le col du Monte-Ceneri et qu'une liaison autoroutière continue jusqu'à Bellinzone existe. Depuis la fin des années 1960, Lugano est donc reliée au vaste axe nord-sud de la N2, essentiel pour la Suisse et l'Europe entière, et fait partie du réseau autoroutier Suisse. Les constructions de l'autoroute à proximité de la ville – des ouvrages d'art comme son assise, ses tunnels, ses ponts ou encore les points de raccordement au réseau routier – ont profondément transformé les communes autour de Lugano. Cela est particulièrement visible à Pambio d'une part, où la jonction Lugano Sud traverse un étroit vallon et le petit centre historique du village, et d'autre part à Grancia plus au sud, où une zone commerciale s'est implantée le long de l'autoroute durant l'après-guerre, occupant toute la surface de la vallée et formant un continuum avec le tissu urbain jusqu'à Paradiso et Lugano.

Les transformations sociale et économique de Lugano se manifestent avant tout dans les constructions résidentielles – en particulier dans les années 1960 et 1970, de très nombreux logements ont été créés: des immeubles d'appartements, notamment dans le centre de Lugano, ainsi que des maisons individuelles de tailles variées dans les banlieues et les communes voisines. Lugano se distingue des autres grandes villes de la Suisse alémanique et francophone par l'absence de constructions de lotissements. De grands projets de création de logements y ont certes été réalisés, parfois sous la forme de

bâtiments formant un même ensemble cohérent, mais ils étaient de taille relativement modeste et étaient étroitement intégrés dans les structures des quartiers périurbains; on ne peut donc pas parler de véritables zones résidentielles ou même de villes satellites. L'immeuble de grande hauteur «Multipiano», construit à Pregassona de 1960 à 1962 d'après les plans de Sergio Pagnamenta, en est un exemple. L'édification de la tour, qui présente une structure en forme d'étoile à trois branches, devait être suivie par la création de deux autres tours identiques. En outre, l'ensemble aurait dû être entouré d'espaces verts et former une sorte de petite zone résidentielle. Seule une version réduite du projet a finalement été réalisée.⁵⁵⁵ Le Complesso Vitus, dessiné par Alex Huber et érigé à Viganello en 1968, illustre également ce phénomène. A l'origine, le projet incluait cinq immeubles d'appartements avec un restaurant, des épiceries, un coiffeur et un kiosque qui assureraient l'autonomie de l'ensemble, trait distinctif des zones résidentielles de cette période. L'ouvrage n'a toutefois, lui non plus, pas été réalisé dans son intégralité.⁵⁵⁶

Dans les quartiers de Lugano situés à l'est de la rivière Cassarate – Cassarate, Viganello et Pregassona –, plusieurs ensembles résidentiels comparables ou complexes résidentiels de plus grande taille ont vu le jour durant les décennies d'après-guerre, en plus de quelques immeubles résidentiels à plusieurs étages.

Ces évolutions de l'architecture urbaine de Lugano, résumées dans leurs grandes lignes – démolitions en centre-ville, constructions guidées par l'automobile, apparition d'un quartier financier et d'affaires et création de logements –, sont exposées ci-après à travers une sélection d'exemples illustrant aussi bien les similitudes avec les autres communes et régions de la Suisse que les particularités tessinoises en matière de construction d'après-guerre. Ils offrent un échantillon architectural et sont représentatifs de la vaste modernisation opérée dans le Tessin, ainsi que des bouleversements fondamentaux que celle-ci implique.

L'Autosilo Balestra et la Piazzale ex scuole

Le trafic automobile a entraîné des changements importants dans l'environnement bâti, à tous les niveaux.

En contexte urbain, cela s'est traduit principalement par l'utilisation des rues et des places par la circulation automobile et la création de places de stationnement.

Plusieurs parkings couverts ont ainsi été construits à Lugano, l'Autosilo Balestra étant le plus grand d'entre eux.

Il a été bâti de 1971 à 1976 par la ville de Lugano, en coopération avec les PTT et d'après des plans réalisés par Spartaco Cesarini, architecte à l'Ufficio tecnico comunale, et l'ingénieur Americo Marazzi, et se trouve au croisement de la Via Serafino Balestra – de laquelle le parking couvert tire son nom – et la Via Giovan Battista Pioda.⁵⁵⁷ Le parking a été conçu pour être multifonctionnel: neuf étages sont occupés par des places de stationnement, le rez-de-chaussée compte des passages comprenant magasins et bars, et les deux étages souterrains abritent une gare routière et un dépôt de bus des PTT. Le bâtiment présente un volume important: des façades en béton brut expressives sur ses longs côtés, avec des balcons en dents de scie qui résultent de la disposition diagonale des places de stationnement individuelles, ainsi que de grandes rampes en spirale sur ses deux côtés étroits. Cette apparence caractéristique et assumée confère au parking couvert une présence urbanistique considérable. Cet ouvrage, dont l'importance visuelle est largement comparable à celle des bâtiments alentour, ne s'efface pas derrière ces derniers, et occupe plutôt une place de premier plan au sein de ce quartier nouveau. Cela montre que le trafic automobile était considéré comme essentiel pour la nouvelle vie urbaine, non seulement sur les plans fonctionnel et urbanistique, mais également symbolique, à travers son expression architecturale.

Les nouveaux ouvrages construits aux alentours sont en grande partie des banques et des immeubles de bureaux, mais on y trouve aussi des bâtiments commerciaux et résidentiels. Ils disposent tous

de leur propre garage souterrain; la conception urbanistique et architecturale de la zone située autour de la Via Serafino Balestra, la Via Pretorio, le Corso Elvezia et des rues voisines a donc été largement guidée par le trafic automobile. Les entrées constituent un élément à part entière de la conception représentative des ouvrages

et occupent une part non négligeable des surfaces bâties – le paysage urbain et l'espace ouvert sont ainsi grandement façonnés par ces détails architecturaux.

La sortie de l'Autosilo Balestra est un exemple intéressant. Son emplacement inhabituel est un témoin architectural de dynamiques administratives et sociales qui, dans leur contingence, peuvent constituer une partie essentielle de la culture du bâti. La rampe conduit du niveau -1 au niveau de la rue et sert de sortie aux véhicules privés du parking ainsi qu'aux bus de la gare routière et du dépôt.

La spirale, qui relie les différents étages supérieurs du parking, n'est pas connectée au niveau -2, car elle est trop étroite pour les bus. C'est pourquoi il a fallu construire cette sortie, qui passe sous la Via Serafino Balestra et conduit les véhicules à la Via Carlo Maderno.

La petite parcelle de terrain occupée par la sortie appartenait à la ville de Lugano et était inutilisée avant la construction de l'Autosilo. Plinio Bernardoni, propriétaire du terrain adjacent à l'ouest, négociait depuis le milieu des années 1950 pour acheter ce terrain à la ville et l'intégrer à sa propriété, afin d'obtenir une surface plus adaptée à son projet de construction. Il a chargé l'architecte Sergio Pagnamenta de concevoir un immeuble de bureaux et d'habitation, notamment car Pagnamenta était alors président de la Commission des constructions de la ville de Lugano, fonction qui lui permettait d'exercer une influence sur la vente de bandes de terrains. Pour des raisons difficiles à identifier, l'intéressé et la ville n'ont pas pu trouver un terrain d'entente en termes de vente ou de compensation foncière avec rectification des limites du terrain.⁵⁵⁸ Il est clair qu'au moment des négociations, les autorités de la ville n'avaient ni projet ni plan concret de construction

du parking à étages comprenant cette voie de sortie particulière; ce n'est que plus tard qu'a été prise la décision de construire la sortie à cet endroit. Bernardoni s'est contenté de la forme irrégulière de son terrain et a confié la tâche à Pagnamenta. Ce dernier a présenté un projet en 1958, resté toutefois sans suite. Le bâtiment qui existe aujourd'hui sur le terrain est le fruit d'une évolution de cet ancien projet de Pagnamenta, et a été réalisé en collaboration avec Luigi Camenisch. La construction a été commandée par l'entreprise Immosix et achevée en 1973.⁵⁵⁹

L'une des étapes majeures de la transformation du centre-ville de Lugano pour l'adapter au trafic automobile a été la construction en 1969 de la Piazzale ex scuole, située entre le Corso Enrico Pestalozzi, la Via Pretorio et la Via Giovanni Nizzola, après démolition du bâtiment d'une ancienne école.

Le cœur du bâtiment démolì, qui était constitué de plusieurs ailes, remontait au milieu du XVII^e siècle. Il s'agissait à l'origine d'un monastère augustinien auquel a succédé une caserne, et était utilisé comme école communale depuis la fin du XIX^e siècle. À cet effet, le complexe avait fait l'objet de différents travaux de transformation entre 1884 et 1910, auxquels ont notamment participé les architectes renommés Augusto Guidini, Otto Maraini et Americo Marazzi.⁵⁶⁰ Ce bâtiment a été détruit en 1969, et son terrain utilisé comme parking public.

Il est aujourd'hui occupé par une gare routière conçue par Mario Botta et qui fera l'objet d'un nouveau réaménagement dans les années à venir.⁵⁶¹

Un bâtiment de l'UBS, réalisé de 1958 à 1969 d'après des plans de Rino Tami, se trouve sur le côté sud de la Piazzale.

Sa construction a impliqué la cession de bâtiments issus de deux secteurs de la ville, parmi lesquels deux grands immeubles de la Via Pretorio (Bernardo Ramelli 1913, Americo Marazzi 1924), que la ville souhaitait démolir afin de fluidifier le trafic de la rue. Les plans dessinés par Tami tenaient compte de l'alignement plus reculé imposé par le nouveau règlement en matière de construction

ainsi que de la démolition future de l'ancien complexe monastique, alors utilisé comme école. C'est pourquoi la façade principale de la nouvelle banque est orientée vers le nord, en direction de la Piazzale ex scuole, qui existait déjà lors de l'achèvement du bâtiment.⁵⁶²

Cet exemple illustre bien les profonds bouleversements des centres-villes suisses que le transport automobile en plein essor pouvait entraîner durant l'après-guerre. Sous une perspective contemporaine, il est surprenant de voir qu'un ouvrage d'une importance considérable pour l'histoire de Lugano ait été sacrifié pour créer de l'espace, sans même que ce dernier ne fasse l'objet d'un aménagement urbain particulier, mais simplement pour y construire un parking public ne nécessitant pas d'interventions majeures en terme de construction. L'Autosilo Balestra exploite toutefois le terrain de manière plus efficace: il offre des places de stationnement à un très grand nombre de voitures, tout en constituant un ajout architectural ambitieux et productif au paysage urbain, en harmonie avec les bâtiments alentour. Cet exemple illustre les diverses influences que l'architecture d'après-guerre, guidée par l'automobile, a pu exercer sur l'urbanisme des centres-villes: de la destruction purement pragmatique, sans suivre de plan d'aménagement général et visant simplement à gagner de l'espace, à une architecture ambitieuse fondée sur des considérations fonctionnelles mais aussi esthétiques. Cela est également illustré par l'impact sur le long terme de ces deux types d'interventions urbanistiques majeurs. L'Autosilo Balestra jouit d'une grande popularité: il figure régulièrement sur des photographies publiées sur les réseaux sociaux et a acquis un statut quasi emblématique pour l'architecture d'après-guerre à Lugano. À l'inverse, la création de la Piazzale ex scuole a engendré un problème urbanistique qui n'a toujours pas été résolu à ce jour.

Le central téléphonique de Breganzona

Le central téléphonique de Breganzona, construit entre 1971 et 1975 d'après des plans de Sergio Pagnamenta, représentait un nouveau bâtiment important pour les télécommunications à Lugano.

Il se trouve à la limite de la zone résidentielle de Breganzona, sur un terrain qui était encore largement entouré de prairies au moment de la construction. La Via Vergiò, qui permet d'accéder au central téléphonique, a été créée spécifiquement pour cette dernière. À proximité directe est située la jonction autoroutière de Lugano Nord. La demande de permis de construire a été déposée en 1970, après la tenue d'un concours remporté par Pagnamenta en 1968. L'ouvrage a été bâti de 1971 à 1975, et le central était totalement opérationnel dès 1977. Le complexe est constitué de blocs de plusieurs étages, de tailles variées et remplissant différentes fonctions: le central destiné aux liaisons téléphoniques locales et internationales ainsi qu'à la téléphonie sans fil, les bureaux consacrés à l'administratif, un parking et plusieurs locaux techniques. La haute tour de transmission, avec ses antennes monopôles et paraboliques, est visible de loin et marque fortement le paysage urbain. Il faut également évoquer la présence d'une installation de production d'électricité fonctionnant au naphta, partie intégrante du complexe et utilisable en cas d'urgence. Elle permet, si besoin, de faire fonctionner temporairement le central et la téléphonie indépendamment du réseau énergétique. Devant le bâtiment se trouve un vaste espace comprenant des places de stationnement supplémentaires ainsi qu'une station-service avec une toiture circulaire.

La construction de ce nouveau bâtiment s'imposait car la centrale des PTT située à Viganello, créée dans les années 1950, était devenue trop petite moins deux décennies seulement après sa mise en service. Le nombre de lignes téléphoniques dans le Sottoceneri avait explosé, passant de 9700 en 1950 à 63000 en 1975.⁵⁶³ Le nouveau bâtiment de Breganzona devait devenir le nouveau centre principal de tous les autres

centraux téléphoniques du canton tessinois et traiter toutes les liaisons téléphoniques depuis le Tessin vers l'étranger, ainsi que la plupart des liaisons depuis la Suisse vers l'Italie. Il existait en outre un central pour la téléphonie sans câble. Ce central téléphonique est donc non seulement important pour Lugano, mais constitue également un point nodal central pour la téléphonie du Tessin et d'une partie du reste de la Suisse au sein d'un vaste réseau de communication.

Il convient de noter que Sergio Pagnamenta avait déjà participé à la conception et à la réalisation du central de Viganello, bien que celui-ci soit la plupart du temps présenté comme l'œuvre de Rino Tami.⁵⁶⁴ Il s'agit d'un exemple supplémentaire du phénomène évoqué dans l'introduction: la réalisation d'ouvrages d'art complexes implique nécessairement une multitude de personnes, et le bâtiment qui en résulte est le fruit de la mise en relation de réseaux sociaux interconnectés. On peut supposer que le choix s'est porté sur Pagnamenta pour construire le nouveau central de Breganzona en raison de son rôle dans le projet du central téléphonique de Viganello, de ses contacts personnels ainsi que de ses relations étroites au sein des cercles administratifs et politiques de Lugano.

Contrairement aux centraux téléphoniques décrits dans le chapitre «Paysage de la communication», celui de Breganzona n'est pas située en périphérie, et est donc bien visible pour le public. À l'époque de sa construction, le terrain du bâtiment jouxtait déjà les quartiers résidentiels de Breganzona, et il est aujourd'hui entouré de logements apparus plus tard. De l'extérieur, hormis la haute tour de transmission, il est impossible de deviner la fonction spécifique de l'ouvrage. Ses façades en béton brut et ses rangées de fenêtres lui donnent l'apparence d'un immeuble de bureaux ou commercial quelconque. Le central téléphonique est donc caractérisé par son invisibilité ou son illisibilité, et est en cela typique des centraux du réseau de communication. Cependant, cela n'est vrai que dans une moindre mesure. En effet, par son

emplacement urbain et sa haute tour de transmission, l'installation de Breganzona marque de son empreinte le paysage de la ville et est perçue par la population. En outre, lors de sa construction, le central téléphonique a fait l'objet d'une vaste et régulière couverture médiatique dans les quotidiens locaux. Ces derniers ont présenté le programme des locaux, et un article comprenait même les plans de l'ouvrage.⁵⁶⁵ Grâce à cette médiatisation, le public intéressé avait un aperçu de cet ouvrage technique et pouvait se représenter sa fonction, si importante dans sa vie quotidienne.

Le Palazzetto delle scienze

Le Palazzetto delle scienze (bâtiment des sciences naturelles) du lycée cantonal de Lugano, conçu par Sergio Pagnamenta, compte parmi les rares exemples d'architecture brutaliste dans le Tessin.

Il affiche un langage architectural distinctif et expressif, avec une façade nord fermée à la manière d'une forteresse et une façade sud qui s'ouvre sur le lac grâce à ses fenêtres. Le bâtiment est une manifestation architecturale des changements sociaux, pédagogiques et en matière de politique éducative opérés dans la société après la Seconde Guerre mondiale, de l'accès à l'éducation supérieure de nouvelles catégories de population, de la hausse continue du nombre d'élèves et donc de la démocratisation, la modernisation et la libéralisation de l'éducation dans le Tessin d'après-guerre.⁵⁶⁶

Dans les années 1960, le bâtiment historique de l'école, qui abritait depuis 1904 le lycée cantonal ainsi que d'autres écoles, était devenu trop petit en termes de besoin spatial et en raison des nouvelles exigences des matières.⁵⁶⁷ Dès 1951, une nouvelle structure comprenant une cantine et un gymnase y avait été construite, d'après des plans réalisés par l'architecte Cino Chiesa. Le Palazzetto delle scienze devait toutefois abriter des salles modernes destinées aux disciplines des sciences naturelles et disposant d'équipements techniques spécifiques, ainsi qu'une piscine et un gymnase supplémentaire. Le bâtiment devait en

outre héberger la collection du musée d'histoire naturelle. Le canton a lancé un concours en 1972, qui a été remporté par le projet de Sergio Pagnamenta. Après quelques modifications dans la conception pour répondre aux souhaits de la direction de l'école et du comité d'experts, l'ouvrage a été bâti et inauguré sous sa forme actuelle en 1976.⁵⁶⁸ Il a été réalisé en béton brut et présente une base régulière, rectangulaire et sans poteaux, avec des poteaux porteurs uniquement dans les murs extérieurs. La façade nord, orientée vers l'ancien bâtiment du lycée, comprend l'entrée ainsi que les deux tours d'escaliers, tandis que la façade sud s'ouvre sur le parc et sur le lac à travers de grandes fenêtres régulières. Un panneau intérieur en verre offre une vue dégagée sur l'ensemble du bâtiment, depuis l'entrée jusqu'aux espaces verts, en passant par la piscine et le gymnase. Du fait des exigences de sa fonction, l'étage du musée ne laisse pas filtrer la lumière du jour. Les étages destinés aux salles de classe, situés au-dessus, se distinguent cependant par la même transparence que le rez-de-chaussée.

Le langage architectural de l'ouvrage, bien que tout à fait fidèle au style des années 1970, s'inspire de la bibliothèque cantonale située à proximité directe, notamment par l'utilisation du béton brut comme matériau et les fenêtres aux proportions généreuses. La bibliothèque, conçue par Rino et Carlo Tami, avait été construite entre 1936 et 1941 et est considérée comme un ouvrage majeur de l'architecture moderne tessinoise.⁵⁶⁹ Il n'est donc pas surprenant que le projet de Pagnamenta se réfère à la bibliothèque, sans chercher à créer le moindre lien avec l'ancien bâtiment historique du lycée. Comme en témoignent les nombreuses démolitions de bâtiments datant des années 1900 à Lugano durant les années d'après-guerre, l'historicisme n'était plus particulièrement tenu en estime. Cela explique peut-être le fait qu'aucune proximité architecturale n'était ici recherchée – cette discontinuité architecturale traduit toutefois également, symboliquement, la volonté d'une modernisation institutionnelle complète de la structure éducative. On pourrait aussi

y voir les débuts d'une formation d'ensemble, qui comptait sur la démolition future du bâtiment historiciste.

Cinquante ans plus tard, il est désormais nécessaire de rénover le Palazzetto delle scienze, pour l'adapter en terme d'espace et l'agrandir. Bien qu'une remise en état du bâtiment ait été possible et que son système de construction offre, comme décrit plus haut, une grande souplesse dans l'aménagement des plans, sa démolition a déjà été décidée et un nouvel ouvrage de remplacement a été désigné à l'issue d'un concours. Si ce plan est mis à exécution, Lugano perdra un témoin important de la culture du bâti du secteur éducatif durant l'après-guerre, dont la disparition risque d'être regrettée dans un avenir proche.

Le bâtiment Himmelsbach

Non loin de l'Autosilo Balestra, au croisement entre la Via Serafino Balestra et le Corso Elvezia, se trouve le bâtiment Himmelsbach – un immeuble résidentiel et commercial commandé par Giuseppe Himmelsbach-Rusca et construit entre 1967 et 1968 d'après des plans d'Alex Huber.

Cet édifice est typique des œuvres d'Alex Huber et est également représentatif des immeubles d'appartements réalisés par d'autres architectes à Lugano.

Au rez-de-chaussée et au premier étage, ce bâtiment de sept étages comprend les espaces de vente, de stockage et les bureaux du magasin d'articles ménagers de la famille Himmelsbach, tandis que des appartements de différentes tailles occupent les étages du deuxième au sixième.

Le terrain de forme trapézoïdale s'élargit en direction du nord, et le volume du bâtiment, strictement aligné sur l'axe nord-sud, suit cet étalement à travers des saillies complexes à angle droit. Celles-ci animent la façade principale donnant sur le Corso Elvezia, qui est également mise en valeur par les balcons situés aux coins des saillies, avec des portions de façade alternativement avancées et reculées. Le rez-de-chaussée présente une plus grande largeur

que les étages supérieurs et complète les divers volumes par des terrasses asymétriques et des espaces verts.

L'immeuble a été réalisé en béton brut et en briques. Les étages sont séparés visuellement par des bandes de béton. Les socles situés sous les fenêtres et le long des balcons sont de même hauteur, uniformisant ainsi l'édifice dans son horizontalité. Les éléments verticaux en béton forment des surfaces murales et des piliers qui interrompent les fenêtres et les surfaces murales en briques. Les fenêtres et les balcons sont ornés de jalousies, dont l'alternance d'ouvertures et de fermetures joue un rôle clé dans la variation des façades: une fois les jalousies fermées, les balcons se transforment en pièces intérieures. Certains balcons disposent également de marquises.⁵⁷⁰

On retrouve, le long de la façade ouest du bâtiment, des places de stationnement couvertes, un garage et des points de livraison pour le magasin situé au rez-de-chaussée – un nouvel exemple d'intégration de l'automobile et de ses besoins dans l'architecture et le paysage urbain, devenue obligatoire. Ce côté comprend également l'entrée de l'immeuble ainsi que la cage d'escalier visible sur la façade ouest par une grille composée de briques et de briques de verre.

La combinaison des différents éléments de l'immeuble Himmelsbach – le mélange de béton brut et de briques, les grandes fenêtres avec protection solaire, la profusion de balcons et enfin la grille en briques – représente une formule utilisée à maintes reprises par Alex Huber pour de nombreux projets, avec différentes variantes présentant de légères modifications. On les retrouve également très souvent sous diverses formes, toutefois très similaires, dans l'architecture résidentielle de Lugano des années 1950 aux années 1970. Les résidences «La Piccionaia» et «Il Cardo», réalisées par Rino Tami et situées dans la Via Giovan Battista Pioda voisine, en sont des exemples précoces⁵⁷¹ – Tami peut être considéré comme le créateur de la combinaison de ces différents motifs architecturaux.⁵⁷² D'autres architectes – comme Alex Huber, Sergio Pagnamenta,

Tita Carloni, Alberto Camenzind, Bruno Brocchi, Augusto Jäggi ou encore Peppo Brivio – ont eux aussi régulièrement eu recours à ces éléments, chacun avec ses propres adaptations. Lugano (mais aussi sa périphérie et d'autres communes du Tessin) compte ainsi nombre de bâtiments résidentiels présentant des caractéristiques très similaires. Le paysage urbain de Lugano a été grandement façonné par cette forme de l'architecture résidentielle.

Même si la combinaison de béton brut et de briques apparaît en différents endroits – aussi bien en Suisse qu'à l'étranger – durant l'après-guerre, et sous des formes comparables, ce langage formel s'inspire dans le Tessin tout particulièrement des constructions traditionnelles et vernaculaires. Dans ce canton, la brique et la pierre naturelle – souvent combinées entre elles – constituent le matériau de construction habituel des habitations et des bâtiments de ferme. Des grilles en briques sont souvent utilisées pour les granges, afin d'assurer l'aération du foin stocké. Ces grilles de briques – appelées «graticcio» ou «mandolato» – sont très courantes en Italie centrale, en Italie du Nord et dans le Tessin, et peuvent présenter des formes et des modèles divers. Dans le Tessin, il s'agit généralement de briques de taille normale posées sur des espaces vides, formant des croix ou des grilles régulières, tandis que les éléments porteurs des murs sont généralement en pierre naturelle gris clair.

Les formules des bâtiments résidentiels tessinois décrites plus haut conservent ces formes de construction traditionnelles, tout en remplaçant la pierre naturelle par du béton et en attribuant une autre fonction aux murs en grille, par exemple en tant que protection solaire ou pare-vue sur les balcons ou le long de cages d'escaliers. L'architecture tessinoise d'après-guerre, dont nombre d'éléments essentiels sont inspirés du modernisme international, se démarque à travers ces différentes formes de conception: elle présente un caractère architectural clairement reconnaissable, qui relie les constructions modernes aux traditions régionales.

Les constructions à Lugano durant l'après-guerre reflètent en grande partie des tendances présentes en de nombreux endroits en Suisse et à l'étranger. Il s'agit d'une part de la transformation et la modernisation visant à créer une ville orientée vers l'automobile, phénomène particulièrement visible à Lugano, avec le raccordement de la ville à l'autoroute, l'aménagement de places de stationnement à travers des parkings couverts ou à ciel ouvert, ainsi que l'intégration systématique de garages souterrains aux grandes constructions nouvelles en centre-ville. D'autre part, du fait du boom économique et du développement de la ville en centre financier, le centre-ville de Lugano a fait l'objet d'une modernisation plus marquée que d'autres villes du Tessin. Cette transformation du centre a consisté en une modernisation fonctionnelle visant à créer de nouveaux espaces de travail et commerciaux, mais aussi en une modernisation esthétique, dans le but de donner à Lugano, dont l'apparence était fortement marquée par les constructions héritées de la fin du XIX^e siècle, un nouveau visage architectural et urbain. Inévitablement, la transformation de la ville en un centre économique s'est accompagnée d'un grand nombre de nouvelles constructions résidentielles en centre-ville, dans les quartiers situés à proximité et dans les banlieues.

À Lugano, cette évolution est indissociable du boom de la construction du début du siècle. Cela s'illustre à différents niveaux. D'une part à travers le contraste entre les bâtiments anciens et les constructions récentes de l'après-guerre, sans que ces dernières ne constituent une extension du bâti existant ou ne s'y réfèrent d'une manière ou d'une autre. Le lycée cantonal et le nouveau bâtiment du Palazzetto delle scienze, déjà décrits, en sont des exemples. En outre, on retrouve de très nombreux exemples supplémentaires d'un tel contraste, comme le Palais des congrès situé à proximité (1968–1975), qui borde la villa historique Ciani, ou l'ancienne Banca della Svizzera Italiana (Giancarlo Durisch, 1965–1970),

qui jouxte directement le Palazzo Riva, bâtiment historique datant du XVIII^e siècle. D'autre part, les bâtiments historiques ont été largement transformés, leur apparence désormais considérée comme démodée a été modernisée. Leur âge réel a donc été dissimulé, afin qu'ils ressemblent autant que possible aux nouvelles constructions contemporaines. Cela a été tout particulièrement le cas pour les hôtels, à l'image de l'Hôtel Europa, dont la façade historique a été effacée et dont les pièces intérieures ont fait l'objet d'une modernisation d'après des plans de Verner Pantoni.⁵⁷³

Pourtant, dans de nombreux cas, la réaction aux édifices construits autour de l'année 1900 était une démolition. Durant l'après-guerre, ils étaient devenus vieillissants et avaient besoin d'être restaurés; ils n'étaient plus au goût du jour. Le langage formel du modernisme international, dont l'apparition dans le Tessin durant l'entre-deux-guerres avait été progressive, s'est imposé dans la région après la Seconde Guerre mondiale. Lorsque d'anciens bâtiments perdaient leur fonction ou ne pouvaient plus l'accomplir que partiellement, leur démolition était donc la plupart du temps à l'ordre du jour.

On observe à ce sujet au moins deux manières de procéder: d'un côté les démolitions de bâtiments sans plan préalable quant à ce qui devait être construit à la place, et d'un autre côté les démolitions visant à construire un nouvel édifice de remplacement. La Piazzale ex scuole, déjà présentée, est le résultat de ce premier procédé. Il en va de même pour l'Hôtel du Parc et Beau-Séjour, une villa située dans un vaste parc sur la rive du lac de Lugano, progressivement transformée en hôtel au XIX^e et au début du XX^e siècle. L'hôtel a dû fermer en 1962 et a ensuite été démolie. Dans les années qui ont suivi, le terrain a été vendu à plusieurs reprises, avant que Rino Tami ne soit chargé, au milieu des années soixante, d'y concevoir un nouveau complexe résidentiel qui n'a toutefois jamais été réalisé. Enfin, en 1972, un nouveau projet nommé Central Park y a vu le jour, conçu par Beppo Brivio. Le terrain est donc resté vide durant dix ans avant qu'un nouveau bâtiment

y soit construit. De tels projets étaient largement motivés par la volonté de transformer et de moderniser – ce n'est que pendant ou après la phase de démolition que l'on réfléchissait à ce qui remplacerait l'ancien édifice.

Les démolitions planifiées ont elles aussi été nombreuses à Lugano, et étaient souvent motivées par la volonté d'adapter la ville aux besoins du trafic automobile. Outre l'exemple de l'Autosilo Balestra évoqué plus haut, on peut évoquer l'Autosilo Motta (1965)⁵⁷⁴, situé à proximité du Quartiere Sassello. Ce quartier historique, densément bâti et composé de petits bâtiments, avait été démolli dès les années 1930, avec l'objectif d'améliorer cette partie de la ville aux niveaux urbanistique et social. Bien qu'il ait vu le jour après ces constructions d'avant-guerre, le parking couvert était une conséquence de cette intervention urbanistique antérieure. Des différences graduelles peuvent être observées dans l'intention et les objectifs des démolitions-reconstructions, ainsi que dans les durées d'exécution de tels projets.

Un autre aspect essentiel de la transformation architecturale de Lugano durant l'après-guerre est la construction de nouvelles résidences, tant dans les quartiers situés à proximité du centre-ville que dans les banlieues, dont l'apparence a été largement façonnée par les maisons individuelles et les petits immeubles d'appartements. L'utilisation du béton brut et de la brique est une particularité et un point commun à un grand nombre de bâtiments, et les grilles en brique sont à interpréter comme un élément régional qui renvoie aux anciennes formes de construction rurales tessinoises.

Les aspects essentiels de la construction et de la culture du bâti de l'après-guerre ont été illustrés au niveau urbanistique, à travers un regard porté sur les trois villes de Bâle, Lausanne et Lugano et une sélection non exhaustive de bâtiments individuels et de leurs contextes urbanistiques. Ces trois communes servent d'exemples pour décrire des situations individuelles dans les trois grandes régions linguistiques du pays. Les observations formulées ne prétendent toutefois pas être représentatives de l'ensemble de la Suisse alémanique, de la Romandie et de la Suisse italienne. Les similitudes et les différences identifiées offrent toutefois un aperçu des différentes tendances et constituent un point de départ à des recherches comparatives plus approfondies sur chacun des aspects évoqués.

Les considérations formulées dans ce chapitre se concentrent en particulier sur les constructions à l'échelle urbaine dans leur relation aux échelles plus larges de la région et du territoire ainsi qu'aux infrastructures. Il a également été question des infrastructures urbaines du trafic automobile. Celles-ci sont étroitement imbriquées dans le vaste système du réseau autoroutier qui s'étend sur toute la Suisse, notamment à travers les jonctions autoroutières urbaines, avec le système de liaisons routières expresses ainsi

qu'avec la transformation des centres-villes selon les principes de la ville orientée vers l'automobile. Cela est exprimé par les nouveaux tracés de routes et la construction de garages couverts et souterrains, indépendants ou reliés aux grands magasins, aux bâtiments commerciaux et résidentiels. Les systèmes de communication de la poste et des télécommunications ont eux aussi influencé le bâti à l'échelle urbaine, tant sous des formes à grande emprise spatiale, comme le bâtiment postal d'exploitation de Bâle, que dans des configurations plus discrètes, comme le central téléphonique de Breganzona. L'élimination des déchets est assurée par un autre système d'infrastructures, essentiel à la vie urbaine et lui aussi visible dans la ville. Les réseaux analysés ici – ceux du transport, de la poste, des téléphonies et de l'évacuation des déchets – apparaissent ainsi sous différentes formes, exercent des influences diverses sur la ville et présentent différents degrés de visibilité. Les manifestations physiques de ces infrastructures sont parfois peu perçues par le grand public aux grandes échelles de la région et du territoire – soit parce que leurs dimensions gigantesques empêchent de les considérer dans leur entièreté, qu'elles se trouvent bien loin des zones habitées et des voies de transport ou qu'elles demeurent en grande partie dissimulées sous terre. À l'inverse, certains édifices parfois très visibles constituent des points nodaux de ces réseaux en milieu urbain et ont joué un rôle essentiel dans la transformation des villes suisses après la Seconde Guerre mondiale.

Les constructions d'hôpitaux et d'écoles mettent en lumière des éléments d'autres réseaux – ceux de la santé et de l'éducation – qui ne se manifestent pas à grande échelle sur le plan architectural, mais restent cantonnés à une dimension urbaine. À l'intérieur, ils constituent toutefois à leur tour des réseaux complexes – tout comme les points nodaux des grandes infrastructures. Cela est particulièrement visible dans le bâtiment postal d'exploitation de Bâle. Les installations de convoyage à l'intérieur de l'édifice formaient un microcosme d'installation de transport, dont la complexité restait cachée à l'intérieur du bâtiment. De même, les hôpitaux, construits sous des formes sans cesse renouvelées après la Seconde Guerre mondiale en raison des progrès médicaux,

sont, à l'intérieur, structurés en réseaux composés de liaisons complexes. La planification de tels projets requerrait une expertise particulière, dans laquelle se sont spécialisés des bureaux tels que Suter + Suter, et pour laquelle ont été développés des systèmes basés sur les principes de la production industrielle.

La flexibilité – la capacité à s'adapter fonctionnellement à des besoins changeants, en particulier liés à la croissance – était un critère essentiel lors de la conception d'hôpitaux, mais également d'écoles. C'est à Lausanne qu'a été mis en application le plus grand programme institutionnel de construction d'écoles en Suisse, en raison d'une pénurie de salles de classe dans un contexte de croissance démographique constante au cours des décennies d'après-guerre. Comme pour les autres infrastructures, il était nécessaire de trouver une solution architecturale à cette problématique, qui réponde à des exigences pragmatiques et rationnelles. Le cabinet d'architectes AAA a créé le système CROCS et a développé un système de construction en série, axé sur des extensions ultérieures qui n'ont toutefois, au cours des décennies suivantes, jamais été réalisées à l'échelle prévue. Les idées de construction modulaire par systèmes sériels ont été mises en œuvre non seulement au niveau de bâtiments individuels, comme pour l'hôpital Bruderholz ou les écoles CROCS, mais aussi à plus grande échelle, à l'image du campus de l'EPFL.

Le secteur de l'habitat a également connu une transformation fondamentale durant l'après-guerre, avec la construction de nouvelles formes de logement, en particulier de grands ensembles résidentiels, que l'on retrouve dans les agglomérations de nombreuses villes suisses de grande et moyenne taille. Les bâtiments de Lausanne évoqués ici illustrent parfaitement ces projets urbains particulièrement influents, qui apportaient d'une part des solutions pragmatiques au problème pratique de la pénurie de logements, et cherchaient d'autre part à matérialiser des idées ambitieuses et parfois optimistes pour un nouveau mode de vie viable à long terme. Il est frappant de constater que Lugano – contrairement à d'autres villes de taille comparable situées au nord des Alpes – ne compte aucun lotissement d'après-guerre à proprement parler, mais plutôt

des projets de construction qui concrétisent à plus petite échelle et seulement partiellement les structures et les caractéristiques de l'architecture de lotissement.

Dans les trois villes, les démolitions ont joué un rôle central pour la construction d'après-guerre. Durant cette période, l'architecture du tournant du siècle a fait l'objet d'un rejet tant au niveau des idées et des concepts urbanistiques que de la conception de bâtiments individuels. Dans certaines villes – en particulier à Lugano –, le grand nombre de constructions nouvelles datant d'après 1945 fait apparaître des similitudes avec les centres-villes allemands ou italiens, reconstruits après les destructions causées par la guerre. Pour la Suisse, ces transformations profondes et étendues trouvent leur origine dans les démolitions, qui ont été d'une importance capitale pour la culture du bâti de l'après-guerre. On pourrait même aller plus loin et parler d'une culture de la démolition. La manière dont on évalue le résultat de tels processus importe peu. Que la démolition d'anciens édifices soit à déplorer et à considérer comme une perte, que les constructions nouvelles de l'après-guerre représentent un déclin, un équilibre ou même une amélioration de la qualité architecturale, et dans quelle mesure ce phénomène peut être jugé dans sa globalité pour la période allant de 1945 à 1975, au-delà des cas individuels – tout cela ne doit et ne peut être décidé ici. Il est toutefois indéniable que la destruction a libéré un potentiel productif et que le rejet de l'architecture ancienne – qui concernait le plus souvent des bâtiments du passé récent et non des édifices vieux de plusieurs siècles – a joué un rôle déterminant dans le boom de la construction et les vagues de modernisation, la volonté de démolir le bâti ancien précédant ou du moins accompagnant la décision de réaliser des constructions nouvelles. Les démolitions, en donnant naissance à des destructions productives, ont donc été un moteur essentiel de la culture du bâti suisse de l'après-guerre. On peut noter, suivant les cas, divers niveaux de destruction selon leur degré d'improductivité ou de productivité.⁵⁷⁵ La destruction – sans tenir compte de son évaluation selon des critères esthétiques ou relevant de l'histoire de l'architecture – a toutefois joué un rôle essentiel dans la culture du bâti durant les années de boom.

- [421] Les deux grandes villes que sont Genève et Zurich ont été tout particulièrement marquées par l'activité de construction de l'après-guerre, tandis que d'autres villes, telle que Lucerne, ont été moins concernées par le boom de la construction. Voir Diener et al. 2006. Voir par exemple sur Zurich: Kurz 2022.
- [422] Voir par exemple Diener et al. 2006; Koch 1992.
- [423] Voir Bergier 1988; Eisinger 2004; Lampugnani 2014; Schumann 1997.
- [424] Voir Bredekamp 2008, p. 122-123: Bredekamp écrit que la démolition de Sankt Peter «n'était pas motivée par des raisons pratiques, mais par la volonté, typique de l'époque, de faire triompher la forme du futur sur le monument de l'histoire». On retrouve en Suisse, au XX^e siècle, d'autres motivations similaires visant à détruire pour entraîner l'apparition d'une «modernité profonde».
- [425] Voir Degen et al. 2017; Weber 1996.
- [426] Koellreuter/Kolb/Leypoldt 2017, p. 29.
- [427] Fehr 2014, p. 165; *Flughafen Basel-Mulhouse*, signé A. Th. Beck, p. 2-3, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH-SWA-PA-510-D-525.
- [428] *Flughafen Basel-Mulhouse*, signé A. Th. Beck, p. 10, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH-SWA-PA-510-D-525.
- [429] *Flughafen Basel-Mulhouse*, signé A. Th. Beck, p. 8-9, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH-SWA-PA-510-D-525.
- [430] *Flughafen Basel-Mulhouse*, signé A. Th. Beck, p. 8-9, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH-SWA-PA-510-D-525.
- [431] Voir Aegerter 1962, p. 432.
- [432] Schachenmann 1973, p. 49.
- [433] Voir Kammann 1990, p. 129-135; «Gesamtplan der Stadt Basel» 1963; Degen et al. 2017.
- [434] Weber 1996, p. 26.
- [435] Voir Degen et al. 2017.
- [436] Aeberhard 2016, p. 39.
- [437] Sur l'histoire et l'évolution des immeubles de grande hauteur de Bâle, voir Freiwillige Basler Denkmalpflege (Conservation bénévole des monuments historiques de Bâle) 2016.
- [438] Allenspach 2021, p. 6.
- [439] Les premières structures ouvertes destinées à l'incinération des déchets ont vu le jour en Angleterre à la fin du XIX^e siècle. La toute première usine d'incinération des déchets de la Suisse – la quatrième sur le continent européen – a été mise en service le 12 mai 1904 dans la Josefstrasse à Zurich. L'usine de Davos a suivi en 1914, en tant que mesure d'hygiène contre la propagation des bacilles tuberculeux. Voir Franz 2016, p. 1-2; Illi 2016.
- [440] Lammert 1969, p. 99.
- [441] Fahrni 2010, p. 12-13.
- [442] *Aufgaben des Architekten – Beschreibung der Bauten (Les tâches de l'architecte – la description des bâtiments)*, description de la construction signée H. R. A. Suter, 28.5.69, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH-SWA-PA-510-D-578.
- [443] *Aufgaben des Architekten – Beschreibung der Bauten (Les tâches de l'architecte – la description des bâtiments)*, description de la construction signée H. R. A. Suter, 28.5.69, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH-SWA-PA-510-D-578.
- [444] *Müllverbrennung in der Region Basel. Zusammenfassung (Incinérateur de déchets dans la région de Bâle. Résumé)*, note signée MHa/ka/ko, 23.04.1969, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH-SWA-PA-510-D-578.
- [445] Lammert 1969, p. 99.
- [446] Lammert 1969, p. 99; *Müllverbrennung in der Region Basel. Zusammenfassung (Incinérateur de déchets dans la région de Bâle. Résumé)*, note signée MHa/ka/ko, 23.04.1969, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH-SWA-PA-510-D-578.
- [447] Voir Bischof/Langenberg 2024, p. 21.
- [448] WfW n. d.
- [449] Voir Bischof/Langenberg 2024.
- [450] *Grands Magasins Jelmoli SA – Warenhaus in Basel*, description de la construction signée AK/gy janvier 73, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH-SWA-PA-510-D-241.
- [451] *Eröffnung Parkhaus Jelmoli, (Ouverture du parking Jelmoli)*, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH-SWA-PA-510-D-241..
- [452] *Eröffnung des Jelmoli-Parkhauses (Ouverture du parking Jelmoli)*, communiqué de presse signé AK/ms 1.9.1972, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH-SWA-PA-510-D-241.
- [453] *Postbetriebsgebäude Basel 2 (Le bâtiment postal d'exploitation de Bâle 2)*, tapuscrit, non daté, dans: Archives économiques suisses, sign.: SWA, CH-SWA-PA-510-D-223.
- [454] Citation d'après : Humbel Schnurrenberger 1997, p. 184.
- [455] Note du procès-verbal sur la réunion du Sous-Comité de la Commission des constructions de Bâle 2, 10 décembre 1964, dans: Archives des PTT; Sign.: OK 0015:04 Bâle 2, partie 3.
- [456] Suter & Suter 1975; Suter 1958; Suter 1961.
- [457] Sur les installations de transport et de tri et l'esthétisation des infrastructures de transport, voir Schröter 2024.
- [458] Suter und Suter, *Postbetriebsgebäude Basel 2 (Le bâtiment postal d'exploitation Bâle 2)*, tapuscrit, non daté, dans: Archives économiques suisses, sign.: SWA, CH-SWA-PA-510-D-223.
- [459] Bohnenblust 1980, p. 430.
- [460] jz 1957.
- [461] Article de journal non identifié dans: Archives des PTT; Sign.: Post-199, A 0005, Basel 2.
- [462] Petignat 1965.
- [463] «Die neue Post – ein roter Klotz?» («Le problème de la semaine. La nouvelle poste – un fardeau rouge ?») 1979.
- [464] «Das Problem der Woche. Wieder einmal: Post Basel 2» («Le problème de la semaine. De nouveau: la poste Bâle 2») 1980.
- [465] Annonce dans les *Basler Nachrichten* du 27 décembre 1974, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH SWA PA 510 D 223.
- [466] Voir *Basler Nachrichten* du 4 janvier 1975, dans: Archives économiques suisses, sign.: CH SWA PA 510 D 223.
- [467] Office fédéral des assurances sociales OFAS 2016; 2020.
- [468] «Ein Hochhausspital auf dem Bruderholz für 540 Betten» («Un hôpital de grande hauteur sur le Bruderholz avec 540 lits») 1964; Felber 2017; Stalder 1972.
- [469] En cela, l'hôpital Bruderholz présente une disposition typique de nombreux bâtiments hospitaliers construits durant l'après-guerre, que l'on retrouve pour d'autres ouvrages suisses de cette période, comme l'hôpital Limmattal de Schlieren (1964-1970, Josef Schütz, Hans von Meyenburg et Paul Keller), l'Ospedale Civico di Lugano (1970-1980, Maria Anderegg et Felix Rebmann) ou encore le CHUV de Lausanne (1971-1982).
- [470] «Krankenhaus mit 600 Betten. Kantonsspital Bruderholz, Basel» («Un hôpital de 600 lits. Hôpital cantonal Bruderholz, Bâle») 1974, op. cit., p. 108.
- [471] «Krankenhaus mit 600 Betten. Kantonsspital Bruderholz, Basel» («Un hôpital de 600 lits. Hôpital cantonal Bruderholz, Bâle») 1974, p. 108.
- [472] Stalder 1972, p. 242-243.
- [473] «Krankenhaus mit 600 Betten. Kantonsspital Bruderholz, Basel» («Un hôpital de 600 lits. Hôpital cantonal Bruderholz, Bâle») 1974.
- [474] Sur l'histoire du développement urbain de Lausanne voir Haas/Stühlinger 2023, p. 18-24; Kaenel et al. 2009; Rickli 1978, p. 5-15.
- [475] Rickli 1978, p. 9.
- [476] Sandmeier 2020.
- [477] Vonlanthen 1966, p. 201.
- [478] Jean-Pierre Vouga (1907-2006), architecte et urbaniste, était rédacteur de la revue *Habitation et architecte cantonal* (Vaud) de 1960 à 1972.
- [479] Vouga 1943.
- [480] Lausanne comptait 137 810 habitant.e.s en 2017, soit très légèrement plus qu'en 1970.
- [481] Office fédéral de la statistique n. d.
- [482] Voir les statistiques dans Barbier/Bovy/Veuve 1973, p. 17.
- [483] Barbier/Bovy/Veuve 1973, p. 23.
- [484] Barbier/Bovy/Veuve 1973, p. 34-35.
- [485] Barbier/Bovy/Veuve 1973, p. 3.
- [486] Voir Urbaplan 1970.

- [487] «Plan directeur de la région lausannoise» 1974.
- [488] Barbier/Bovy/Veuve 1973, p. 74.
- [489] Barbier/Bovy/Veuve 1973, p. 71.
- [490] Les bâtiments d'écoles préfabriqués en métal contrastaient avec les écoles en béton, elles aussi typiques de l'époque, qui ont été érigés partout en Suisse, y compris, bien sûr, à Lausanne. Pour un aperçu des constructions d'écoles à Lausanne, voir Marchand 2012, p. 212–233.
- [491] Lucia Graz qualifie le Centre de rationalisation et d'organisation des constructions scolaires (CROCS) de *seul* programme institutionnel de construction d'écoles. Graz 2022. Voir aussi: Furter/Schoeck 2011.
- [492] Marchand 2012, p. 232–233.
- [493] *Rapport final sur l'opération pilote de la ville de Lausanne en matière de constructions scolaires*, 1973, p. 9, dans: Archives de la ville de Lausanne.
- [494] Voir le catalogue des œuvres dans: ICOMOS Suisse, Arbeitsgruppe System & Serie 2022, p. 142–143.
- [495] Maddalena 2020, p. 95–97.
- [496] Ecole de la Planchette, plans de la demande de permis de construire, dans: Archives communales, Aigle.
- [497] ICOMOS Suisse, Arbeitsgruppe System & Serie 2022, p. 142. Ces exemples constituent des exceptions; à Olon par exemple, afin d'agrandir le complexe scolaire en 2017, le cabinet eido architectes a construit de nouveaux bâtiments qui ne suivent pas le système CROCS et qui se distinguent des bâtiments existants par leur configuration urbaine, leurs matériaux et leur expression architecturale.
- [498] Colquhoun 1978.
- [499] Avant 1969, l'EPFL se nommait École Polytechnique de l'Université de Lausanne (EPUL).
- [500] Voir par exemple Langenberg 2011.
- [501] Aussi bien les Smithson que Candilis, Josic et Woods faisaient partie du groupe Team X (aussi appelé Team 10), fondé à l'occasion du Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) et critique de l'urbanisme du modernisme classique. Voir Max 2006.
- [502] Le terme d'«épave» (ou *Rostlaube*, en allemand, littéralement *tonnelle rouillée*) fait référence à la façade en acier corten conçue en collaboration avec Jean Prouvé. Contrairement à ce qui était attendu initialement, cela n'a pas donné lieu à la formation d'une couche de rouille stable, mais a provoqué la décomposition continue de la substance. Jean Prouvé a utilisé les mêmes matériaux – qui ont entraîné les mêmes problèmes – pour la tour d'Ulmiz à Köniz, près de Berne. [PAYSAGES DE COMMUNICATION]
- [503] Le terme de mégastructure désigne un concept architectural apparu dans les années 1960, d'après lequel une ville entière ou une partie de la ville est aménagée sous la forme d'un seul grand bâtiment ou de plusieurs bâtiments liés les uns aux autres. Voir Graz 2022, p. 27.
- [504] Pour une comparaison des écrits du IV^e CIAM et de la *Charte d'Athènes* par Le Corbusier, voir Hilpert 1984.
- [505] Vouga 1943, p. 339.
- [506] L. P. 1960, p. 35.
- [507] «Dans moins de deux mois s'ouvrira le Parking de Lausanne-Montbenon» 1964, p. 11.
- [508] Thèvoz 1964, p. 9.
- [509] «Dans moins de deux mois s'ouvrira le Parking de Lausanne-Montbenon» 1964, p. 11.
- [510] Thèvoz 1964, p. 9.
- [511] Voir Cl. Vn. 1964, p. 45.
- [512] «Dans moins de deux mois s'ouvrira le Parking de Lausanne-Montbenon» 1964, p. 11.
- [513] Archives de la Ville de Lausanne, dossier 420.7011; J.-P. Mac. 1960.
- [514] «Wettbewerb für die Gestaltung der 'Esplanade de Montbenon' in Lausanne» («Un concours pour l'aménagement de l'Esplanade de Montbenon à Lausanne») 1972, p. 26.
- [515] Ville de Lausanne n. d.
- [516] «Les nouveaux bâtiments de la place Chauderon» 1974.
- [517] Pour une large description de l'architecture, de l'histoire de la construction et de l'importance de l'ensemble Chauderon en termes culture du bâti, voir: Haas/Stühlinger 2023.
- [518] «Immeubles administratifs et commerciaux place Chauderon, Lausanne» 1975, p. 815. Le magazine *AS Schweizer Architektur* et le *Bulletin technique de la Suisse romande* ont également évoqué l'ensemble Chauderon après son ouverture.
- [519] Desarzens 1982.
- [520] Willomet 1983, p. 282.
- [521] Hilpert 1984, p. 125.
- [522] Lavario 1952.
- [523] Schröter/Sollberger 2023, p. 104–115.
- [524] Porret 1958, p. 11.
- [525] Marchand 2012, p. 145.
- [526] Mueller 1958, p. 11.
- [527] Prouvé 1964.
- [528] Igéco signifie «Industrie Générale pour la Construction».
- [529] Pour un aperçu voir Vuagniaux 2022, p. 146–153.
- [530] Zanghi 1999, p. 89.
- [531] Burchardt 2022.
- [532] Décoppet 1977, p. 21.
- [533] ICOMOS Suisse, Arbeitsgruppe System & Serie 2022, p. 147.
- [534] Maddalena 2020, p. 86.
- [535] Le plan du quartier avait pour auteur Léopold Veuve, alors employé à temps partiel par le Service d'urbanisme. Avec son cabinet d'architectes, il acquerra plus tard trois contrats pour lotissements. Voir Malfroy/Marchand 1997, p. 14.
- [536] Brochure informative de quatre pages par Igéco sur le quartier Ancien Stand, non daté, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.02.0008.
- [537] Plusieurs ouvrages ont vu le jour dans le parc situé devant le lotissement, au sud: des espaces verts, des places de stationnement, une école et un jardin d'enfants, une maison de la jeunesse, une bibliothèque, des terrains de sport, des magasins et des restaurants. «Quartierplan 'Ancien Stand' für Lausanne» («Plan du quartier 'Ancien Stand' pour Lausanne») 1962. Pour une classification architecturale historique complète de l'ensemble de l'Ancien Stand voir: Maddalena 2020, p. 34–42. À la suite d'une rénovation des bâtiments de l'AAA réalisée en 1999 et 2000, à l'occasion de laquelle les façades ont été peintes en jaune et des panneaux simples ont été placés devant les loggias, cette cohérence a aujourd'hui disparu, tout comme la plasticité et l'esthétique des façades industrialisées.
- [538] Pour de plus amples informations sur les lotissements de Göhner voir: Bachmann/Bosshard 1972; Furter/Schoeck-Ritschard 2013; Stricker 2022.
- [539] Schlachetzki 2022, p. 10.
- [540] Atelier des Architectes Associés (AAA), *Doc. 97, Boîte N° 15*, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.03.003.
- [541] Atelier des Architectes Associés (AAA), *Immeubles d'habitation préfabriqués*, non daté, p. 18–19, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.03.003.
- [542] Pour plus d'informations sur le système IPAE voir Maddalena 2020, p. 43–44.
- [543] «Praz-Séchaud: Non à la monotonie des grands ensembles» 1977.
- [544] Curtat 1993, p. 5. Les documents du cabinet que l'on retrouve dans les Archives de la construction moderne montrent que les architectes de l'AAA se sont rendus à Londres du 10 au 12 juillet 1971.
- [545] L'AAA a testé la construction de logements en chaîne dès le début des années 1970 avec les lotissements de Praz-Gérémoz à Penthalaz et d'En Publiaz à Renens. Les bâtiments sont certes de tailles différentes et ont des façades en retrait, mais les plans des appartements sont en grande partie répétitifs. Voir AAA, *Vingt ans d'habitation AAA*, 1976, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.01.0001.
- [546] «Logements à but social: Grangette-Praz-Séchaud, Lausanne» 1977, p. 18. Peu après leur achèvement, en raison de problèmes d'étanchéité, les façades en plâtre ont été recouvertes d'Eternit dans un schéma de couleurs similaire.
- [547] AAA Réalisation. Logement à but social. Grangette Praz-Séchaud, Lausanne, brochure de 6 pages, 08.1976.

- [548] Société coopérative Logement Idéal, *Quartier de Grangette Praz-Séchaud. Avenue des Boveresses nos 29 à 75*, brochure de 12 pages non datée, dans: Archives de la construction moderne, dossier: 0029.01.0006C.
- [549] Lettre de l'Office fédéral du logement à Gérance Braun du 19.03.1979, Archives de la construction moderne, dossier: 0029.02.0005/01B.
- [550] Voir Archives de la construction moderne, dossier: 0029.02.0005/01B.
- [551] Sur l'Expo 64, voir Kübler 1994; Lugon/Vallotton 2014; Marchand 2014; Vouga 1963; Zurfluh 2014.
- [552] À Lugano, la plupart des hôtels ont été construits sur la rive du lac, puis autour de la gare et à Paradiso après l'ouverture de la ligne du Gothard en 1882. Entre 1890 et 1910, Lugano a connu un véritable boom de la construction touristique, et le nombre d'établissements hôteliers dans le Tessin a été multiplié par dix en seulement quelques décennies. Les hôtels ont exercé une influence majeure sur l'urbanisme de Lugano, notamment à travers la construction de la promenade le long des rives du lac, de téléphériques et d'une ligne de tram électrique. Voir Flückiger-Seiler 2005, p. 136-144.
- [553] Les Palazzi Gargantini forment leur propre quartier dans la ville, d'après les modèles du XIX^e siècle, comprenant des magasins au rez-de-chaussée, des appartements aux étages supérieurs et des galeries vitrées. Les plans de la dernière phase de construction ont été élaborés par Bordonzotti et les frères Tami entre 1929 et 1931, afin d'ajouter des décorations dans le style français de l'Art déco au plan général historique.
- [554] Voir par exemple la maison (aujourd'hui Banca Popolare di Sondrio) au coin de la Via Giuseppe Luvini et la Via Gerolamo Vegezzi (Adolfo Brunel, 1930), la villa Hellenneum (Hugo Dunkel, 1934), la villa Favorita (Hans Geyser, 1932), la villa Montalbano (Clement et Könitz, 1931). Voir également les ouvrages de villas consécutifs réalisés par Giuseppe Bordonzotti au bord du lac de Lugano. La mairie de Bellinzona est particulièrement bien conservée (Palazzo comunale, Enea Tallone, 1924). Au sujet de toutes les constructions voir INSA 1991.
- [555] Voir Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, projet Multipiano Pregassona.
- [556] Voir Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Alex Huber, projet VS (Complesso Vitus Anstalt). Voir aussi Huber 1969.
- [557] Sur l'histoire de la conception et de la construction voir Schröter 2017, p. 68-73.
- [558] Voir Archivio delle domande di costruzione della città di Lugano, dossier 887888.
- [559] Voir Pagnamenta 1975; Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, projet Immosix. La reconstruction détaillée de l'histoire de la conception et de la construction reste à faire. De même, l'ensemble de l'œuvre de Pagnamenta n'a pas encore bénéficié d'une étude architecturale historique. Cette lacune de la recherche sera comblée par un projet de thèse de doctorat, en cours, qui devrait être achevé en 2026. Des années 1960 aux années 1980, Pagnamenta a exercé plusieurs mandats politiques importants, notamment ceux de directeur de la Commission des constructions et de maire adjoint de Lugano.
- [560] INSA 1991, p. 333.
- [561] Au sujet du concours, voir «Sistemazione e nuovo assetto del Piazzale ex Scuole, Lugano» 2024.
- [562] Frampton/Bergossi 2008, p. 359-363.
- [563] Sur ces informations et pour d'autres données ci-dessous, voir «Ormai una realtà. Il nuovo centro interurbano delle telecomunicazioni a Breganzona - 5 vie» 1974.
- [564] Voir Frampton/Bergossi 2008, p. 346-351. Pagnamenta y est cité pour son rôle dans la direction des travaux. D'après Pagnamenta lui-même, sa participation ne s'était toutefois pas limitée à cela, et incluait également des aspects essentiels du processus de conception, voir Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, projet Officine postali e Centrale telefonica, Viganello, Lugano. Le central a été agrandi en 1984, à travers l'ajout de bâtiments annexes conçus par Pagnamenta.
- [565] Voir «Ormai una realtà. Il nuovo centro interurbano delle telecomunicazioni a Breganzona - 5 vie» 1974. «Alle Cinque Vie il nuovo centro interurbano delle telecomunicazioni» 1974; l'aménagement intérieur et les fonctions y sont décrits en détail. «A tetto il nuovo centro delle telecomunicazioni» 1974: avec un dessin du plan.
- [566] Ce n'est qu'à partir du milieu du XIX^e siècle qu'a débuté la sécularisation de l'éducation dans le Tessin, mais la concurrence entre partisan-e-s d'une éducation libérale et laïque et défenseur-euse-s d'un modèle traditionaliste et catholique a persisté jusque dans les années d'après-guerre, y compris dans les institutions d'éducation publique. Après 1970, sous l'influence du mouvement de 1968, une libéralisation s'est opérée dans la direction du lycée cantonal; le Palazzetto delle scienze, construit à cette période, témoigne aussi de cette modernisation culturelle, sociale et politique. Sur l'histoire du liceo cantonale, voir Cereghetti 2003.
- [567] Le bâtiment avait été construit entre 1902 et 1904, d'après des plans réalisés par Augusto Guidini et Otto Maraini, voir Chiesa 1954, p. 76-86.
- [568] Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, projet Palazzetto delle scienze. Voir Korte/Cattaneo 2024.
- [569] Sur l'histoire de la conception et de la construction de la bibliothèque voir Frampton/Bergossi 2008, p. 200-215 et Graf/Buzzi-Huppert 2014. Sur l'histoire de l'institution voir Gendotti 2005.
- [570] La disposition originelle des jalousies et des marquises n'a pas été conservée. Le béton brut a lui aussi été modifié, à travers un revêtement de peinture jaunâtre.
- [571] Frampton/Bergossi 2008, p. 310-317, voir aussi le Palazzo delle Dogane (1958-1962, également situé dans la Via Pioda), voir *ibid.*, p. 367-370, ainsi que l'Azienda agricola Frieden, voir *ibid.*, p. 244-247.
- [572] Cf. aussi la maison Fischer Marcionelli («Casa Solatia») conçue par Tami à Lugano, 1949-1951, Frampton/Bergossi 2008, p. 270-273. Cf. Navone 2024.
- [573] Ce processus de modernisation à travers la suppression des parties en stuc était déjà largement exploité, notamment en Allemagne dès les années 1920, voir Hiller von Gaertringen 2012.
- [574] Voir Schröter 2017, p. 68-70, p. 104. Cet ouvrage comprend également d'autres références bibliographiques.
- [575] Cf. la notion de «destruction productive» de Bredekamp, dont l'idée de base, au-delà des contextes culturels concrets de la Renaissance romaine, est transposable à l'époque du XX^e siècle. Selon Bredekamp, la nouvelle basilique Saint-Pierre constitue une attaque délibérée contre le bâtiment précédent. «Il n'y avait là aucune raison pratique, mais un objectif motivé par le symbolisme de l'époque, à savoir faire triompher la forme de l'avenir sur le monument de l'histoire», car le projet «découlait d'une volonté de construire pour laquelle la destruction était tout aussi importante que la construction». Voir Bredekamp 2008, p. 122-123.

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:

