Sur les traces du passé : une balade à travers les trésors du patrimoine de Malley



Eugène Würgler, Homme suspendu aux cordages d'un ballon de l'Aero-Klüb devant l'usine à gaz de Malley, 11.09.1910. ©Musée historique de Lausanne

Léa Marie d'Avigneau
08.12.16

Recherche historique sur le quartier de Malley menée dans le cadre d'une balade patrimoniale tout public organisée les 07 et 08 septembre 2016.

Ce travail a été effectué suite à un mandat attribué par le Schéma directeur de l'Ouest lausannois s'inscrivant dans le projet RE-PLAY, Animer la friche de Malley.

Des premières traces d'activité à la « conspiration de Malley »

Les premières traces d'activité sur le secteur de Malley – lieu-dit nommé « *En Meylan* » – remontent au deuxième Âge du fer comme l'attestent des tombes ainsi que des inscriptions latines.[1] Il est supposé sans certitude que des bâtiments agricoles ou résidentiels du type de la ville gallo-romaine aient pu y être édifiés.[2] Au Moyen Âge, un complexe de bâtiments y fut élevé.[3] Situé à l'ancien chemin de Malley, celui-ci surplombait le point de confluence des ruisseaux du Flon et du Galicien[4], un peu plus haut que l'actuel parc de la Vallée de la Jeunesse.[5]

Tout d'abord propriété des Des Ruynes au XVII^{e} siècle, le domaine fut vendu en 1715 à David Lemaire qui fit reconstruire tous les édifices entre 1716 et 1717.[6] Originellement franc-alleu, la campagne et ses bâtiments furent ajoutés au fief bernois en 1727 et en 1735 tout en restant propriété de la famille de David Lemaire jusqu'en 1808.[7] Durant le XVIII^{e} siècle, le droit d'eau permettant d'irriguer les prairies de Malley, de Vidy et du Bois de Vaux occasionna plusieurs litiges et procès entre les différentes familles détentrices de terrains dans le secteur.[8] Edifiés par un architecte resté inconnu, les nouveaux bâtiments de la campagne de Malley voulus par David Lemaire formaient un ensemble de trois édifices: de part et d'autre d'un rural avec plusieurs granges et écuries s'élevait une maison d'habitation.[9] Celle située à l'ouest était occupée par le fermier et le vigneron, tandis que celle orientée à l'est, percée d'un plus grand nombre de baies au sud, servait de maison de maître (fig. 1).[10] Toutes deux de taille égale, elles jouissaient d'un grand volume réparti sur deux étages surmontés d'une toiture mansardée.

Vers 1800, la maison de maître de M. Lemaire accueillit les réunions des conjurés de la « conspiration de Malley », un complot fomenté par des membres de l'aristocratie vaudoise visant la dissolution du gouvernement helvétique.[11] Alors que le gouvernement s'était réfugié à Lausanne le 18 septembre 1802 et que les circonstances étaient donc favorables à l'action, le complot échoua cependant avec la mise en détention du responsable de l'exécution, arrêté pour des raisons indirectement liées à la conspiration.[12] Au début du XIX^{e} siècle, l'un des propriétaires, certainement François Lainé, agrémenta

[1] Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois 2007, p. 10.
[2] *Idem.*
[3] Grandjean 1981, pp. 118-119.
[4] *Idem.*
[5] Au nord de la jonction entre le chemin de Malley et l'avenue de Provence.
[6] Grandjean 1981, p. 119.
[7] *Idem.*
[8] ACV, P Malley, Curchod (Louis), notice d'inventaire.
[9] Grandjean 1981, p. 120.
[10] *Idem.*
[11] Chaillet Berset 1990, p. 11.
[12] *Ibid.*, p. 38.

les environs de promenades romantiques.[13] Contrairement au rural qui fut incendié en 1886, la maison de maître subsista jusqu'en 1970 (fig. 9,14).[14]

Nouvelle voies de communication – prémices d'une mutation

Jusqu'en 1855, la principale voie d'accès à la maison de maître était un chemin secondaire de la route dite de « France » (fig. 2).[15] Celui-ci partait de la place Chauderon et longeait plus ou moins régulièrement la rive droite du Flon coulant alors librement ; il desservait la campagne de Boston puis celle de Malley.[16] En 1855, les voies de mobilité existantes dans le secteur furent étoffées par la « route de Genève », actuelle avenue de Morges.[17] Celle-ci fut placée entre le chemin cité ci-dessus et un autre chemin secondaire de la route de France un peu plus au nord desservant les campagnes de Prélaz et de Valency selon un axe est-ouest.[18] La route de Genève obliquait plein sud à la hauteur du Pont du Galicien construit postérieurement et croisait perpendiculairement le chemin permettant de rejoindre la propriété de Malley.[19]

La nouvelle route de Genève constitua un premier pas important pour l'urbanisation du quartier.[20] Une année plus tard, le domaine fut coupé d'est en ouest par le tronçon Lausanne-Renens permettant de rejoindre Morges en passant par Bussigny.[21] Sans que l'impact en ait été immédiat, la nouvelle proximité de Malley avec le rail deviendra son plus grand atout une cinquantaine d'années plus tard.[22]

[13] Grandjean 1981, p. 120.
[14] *Idem.*
[15] *Ibid., p.* 117. Partant de la place Chauderon, cette route réaménagée en 1845 menait à Jougne en passant successivement par Prilly et Orbe.
[16] *Idem.*
[17] *Idem.*
[18] *Idem.* Il s'agit de l'actuel chemin de Renens.
[19] Cette section de l'ancienne route de Genève correspond à l'actuelle avenue du Chablais.
[20] Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois 2007, p. 10.
[21] « Le raccourci Morges-Bussigny, ou, La ligne du Delta de Bussigny » 1907, p. 53. La littérature indique la date de 1956 pour la liaison Lausanne-Morges, or, une ligne de chemin de fer figure déjà sur la carte de Lausanne datée de 1855 (fig. 2). Nous n'avons pas trouvé de littérature permettant de l'identifier.
[22] Schuler 2011, p. 173.

Une usine à gaz comme élément déclencheur, première phase de l'expansion du quartier

Ce n'est qu'au début du XX^{e} siècle que les autorités lausannoises décidèrent d'exploiter la position stratégique de Malley à mi-chemin entre les gares de Lausanne et de Renens. Entre temps, la gare de Renens était en effet passée de simple halte périphérique à gare de triage en 1876, déjà agrandie en 1890 et en 1908.[23]

La qualité du sol de surface plane nécessitant « relativement peu de terrassements »[24], son bon emplacement, son possible raccordement direct aux voies ferrées ainsi que son prix raisonnable motivèrent le Conseil communal lausannois à acquérir un terrain de plus de 150'000m^2 à l'ouest de la plaine de Malley afin d'y construire la nouvelle usine à gaz de Lausanne.[25] La précédente usine à gaz installée à Ouchy ne répondait en effet plus à la demande et ne disposait pas d'assez d'espace pour être agrandie.[26] Bien que la construction de l'usine ne commença qu'en 1908[27], le quartier n'attendit pas pour se développer. Ce fut tout d'abord la halte de Malley du tramway Lausanne-Renens inauguré en 1903 qui favorisa la mutation du terrain agricole.[28] Son parcours suivait l'actuel Chemin du Viaduc avant d'être déplacé sur la route Lausanne-Renens.[29]

En parallèle, une grande partie des maisons locatives ou privées de l'avenue du Chablais fut édifiée entre 1903 et 1908 (fig. 3).[30] La halle à trois larges baies vitrées accolée à la maison d'habitation de l'avenue du Chablais n°23 hébergeait une fabrique de coffres-forts.[31] Alliant l'acier et le verre, typique de l'architecture industrielle du début du XX^{e} siècle, la fabrique contrastait avec les autres maisons de la rue tout en conservant des détails plus rustiques en toiture comme les quatre consoles en bois supportant une panne volante. Quatre consoles se retrouvaient également sur la maison juxtaposée, ceci permettant à la halle de maintenir une continuité stylistique avec un type de bâti d'aspect

[23] Depoisier 2012, URL : http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F2413.php, consulté le 23.08.2016.
[24] Cornaz 1912, p. 45 ; Ossent 1910. Néanmoins, le sol de nature marneuse exigea deux systèmes de fondations : des semelles ou dalles en béton pour les fondations en surface et des pylônes en béton « Compressol » pour les fondations profondes.
[25] Cornaz 1912, pp. 41-42.
[26] *Ibid.*, p. 41.
[27] *Idem.* Ingénieurs : S. de Mollins, W. Cornaz et F. Schoenholzer ; Architectes : Jean Taillens et Charles Dubois.
[28] Grandguillaume 1977, 196.
[29] Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, 2007 p. 11.
[30] Avenue du Chablais n°23 : probablement en 1903 selon le plan de 1902-1904, folio 17 (ACV) mentionné sur la fiche du Recensement architectural : Av. du Chablais 23, Prilly. Concernant le n° 35 de l'avenue du Chablais, le plan de 1902-1904, folio 17 (ACV) mentionné sur la fiche du Recensement architectural n'indique aucune construction à cet endroit. Le bâtiment figurant sur la photographie de Charles Messaz conservée au Musée historique de Lausanne (fig. 3) et datée entre 1906 et 1908, il a dû être construit entre 1905 et 1908. Enfin, les n° 37 et n°39 de l'avenue du Chablais seraient datés respectivement de 1905 et 1906 selon l'ECA mentionné sur les fiches du Recensement architectural : Av. du Chablais 37 et 39, Prilly.
[31] ACV, Plan 1902-1904 : folio 17. Mentionné sur la fiche du Recensement architectural : Av. du Chablais 23, Prilly.

plus traditionnel. Cette manufacture témoigne de la forte concentration de serrureries dans le quartier d'alors : les ateliers de Serrurerie Zwahlen et Mayr – quittant Chauderon pour Malley – et l'atelier Savary SA[32] s'implantèrent en 1907.[33]

En dépit de l'aspect relativement dépouillé de cet ensemble régionaliste, l'on peut observer quelques discrets détails Art Nouveau au n° 39 de l'avenue du Chablais. Le chambranle de la porte d'entrée et l'ornementation de ses panneaux ainsi que la console du balcon se voient animés d'un intéressant jeu de courbes et de contre-courbes. A cela s'ajoutent les ferronneries aux formes végétales des balcons et des panneaux de la porte. D'autres bâtiments contemporains de facture analogue furent également édifiés à la même période telle la volumineuse maison locative Heimatstil « La Savoie » au n° 49 de l'avenue du Chablais.[34] La vaste plaine pratiquement déserte accueillit aussi une maison de standing plus élevé au chemin du Mottey 16 (fig. 4).[35] De par une façade rythmée d'un appareil à refends, celle-ci s'apparente à un hôtel particulier.[36]

Un tout autre type de bâtiments à visées sociales fut projeté par la commune de Lausanne en 1913.[37] Il s'agissait d'édifier un ensemble de trente-sept maisons destinées aux ouvriers de la nouvelle usine entre le chemin de l'Usine à gaz et l'actuelle avenue de Longemalle qui n'existait pas encore.[38] Cependant, le Conseil communal se montra finalement sceptique à l'idée de créer rapidement tout un quartier ouvrier et décida de tester le projet en chargeant l'architecte James Ramelet[39] de bâtir une série de cinq maisons-types à l'avenue de Longemalle : une paire d'immeubles locatifs à quatre appartements (n°37-39), une maison individuelle (n°35) et deux maisons jumelles (n°31-33) (fig. 4,5).[40] La variété des toitures agrémentées de lucarnes et de cheminées ainsi que la diversité des volumes sont caractéristiques du Heimatstil.[41]
Un élément intéressant est à relever à propos de la paire de maisons locatives (n°37-39): alors qu'un seul escalier aurait permis la distribution des quatre appartements de manière

[32] Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois 2007, p. 11. Egalement spécialisé dans les bâches, l'atelier émigra par la suite à Echandens
[33] *Idem.*
[34] Recensement architectural : Av. du Chablais 49, Lausanne. 1908, Architecte : L. Hessenmüller.
[35] Recensement architectural : Av. du Mottey 16, Renens. 1904, Architecte : Philippe Gardet ; *INSA* 1990, pp. 328, 333. Philippe Gardet est l'auteur de quelques bâtiments d'habitation et de commerce construits à l'avenue de France et d'Echallens au tournant du siècle. Il a notamment déjà utilisé un appareil à refends pour un bâtiment d'habitation à l'av. de France 27-28 construit en 1898.
[36] Recensement architectural : Av. du Mottey 16, Renens.
[37] Corthésy 2009, p. 41.
[38] *Ibid.*, pp. 41-42.
[39] *INSA* 1990, pp. 312, 328, 355. James Ramelet (1881-1961) a dessiné les plans de plusieurs maisons d'habitation dans l'ouest Lausannois : deux bâtiments locatifs à l'av. de Beaulieu 41 et 45 (1913), un immeuble d'habitation et de commerce à l'av. d'Echallens 81 (1924) et un bâtiment d'habitation et d'entrepôt à l'av. Recordon 2 et 4 (1924) ; Archives communales de la ville de Prilly, dossier J-0710/2014 mentionnées sur la fiche du Recensement architectural : Av. du Chablais 35, Prilly. Dans le quartier de Malley, il est l'auteur de la transformation du rez-de-chaussée de la maison d'habitation de l'avenue du Chablais 35 en boulangerie en 1947.
[40] Corthésy 2009, p. 42.
[41] *Ibid.*, p. 43.

satisfaisante, deux cages d'escalier ont été construites.[42] Outre une fonction de prestige et des intentions philanthropiques, ce choix architectural révèlerait également une dimension politique.[43] Dans le contexte de planification de logements ouvriers par le milieu patronal, un pas de porte ou une cage d'escalier présentaient le danger de pouvoir potentiellement accueillir des rassemblements contestataires.[44] Ainsi, l'architecte Emile Muller dessina par exemple en 1853 une maison-type pour les cités ouvrières de Mulhouse présentant quatre habitations réunies sur un plan carré et placées de telle sorte que toutes les entrées restaient isolées les unes des autres.[45]

Cette crainte d'une revendication expliquerait peut-être aussi pourquoi le projet initial des trente-sept maisons prévu en 1913 ne fut jamais concrétisé.[46] Un autre exemple lausannois semble justifier cette hypothèse : alors que la Ville avait planifié la construction de 147 logements bon marché dans le quartier de Bellevaux en 1904, le nombre fut finalement réduit à 24[47] afin d'éviter notamment la création d'un « ghetto ouvrier ».[48]

Un ouvrage marquant pour le canton de Vaud

Inaugurée en 1911[49], l'usine à gaz représentait un ouvrage technique et architectural marquant pour le canton de Vaud entre autres pour ses quelques réalisations en béton armé tels que des magasins à charbon et un château d'eau.[50] De fait, le comité de la section romande de la SIA la fit figurer aux côtés du Pont Bessières ou de la Gare de Lausanne dans l'album édité à l'occasion de la 45ème Assemblée de la SIA à Lausanne en 1913 rassemblant « les principaux travaux exécutés dans le Canton de Vaud ces dix dernières années » et offert à tous les membres participants.[51]

La construction était prévue en quatre étapes, l'usine devant s'agrandir en fonction de l'accroissement de l'émission annuelle de gaz.[52] L'organisation spatiale des différentes installations incluant la future extension de l'usine avait été rigoureusement étudiée afin d'être la plus rationnelle possible. Ainsi, il s'agissait de rassembler les services de même nature de manière à favoriser la mobilité des divers transports et de grouper au centre du plan les bâtiments essentiels à partir desquels l'usine pourrait s'étendre.[53] Ce fut le cas au début des années 1930 où une augmentation de la consommation de gaz encouragea

[42] *Ibid.*, p. 45.
[43] *Ibid.*, p. 47.
[44] *Idem.*
[45] *Idem.*
[46] *Ibid.*, p. 48.
[47] Heller 1979, p. 41. Ces vingt-quatre logements sont répartis dans les quatre bâtiments de l'avenue Aloïs-Fauquez 29-43.
[48] Heller 1979, pp. 35-41 citée dans Bruno Corthésy 2009, p. 48.
[49] Cornaz 1912, p. 42.
[50] *INSA* 1990, p. 323 ; Birkner 1975, p.166.
[51] *XXXXV^e assemblée générale de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, Lausanne, les 23, 24, 25 août 1913,* 1913, Avant-propos.
[52] Cornaz 1912, p. 42.
[53] *Ibid.*, p. 44.

la construction d'une série de nouvelles installations dont un grand gazomètre de type « sec » d'une capacité de 40'000m^3(fig. 6,12).[54] Evoquant un silo, il fut mis en service le 14 février 1934.[55] L'on planta également une rangée d'arbres au sud du colosse[56] afin de le masquer.[57]

Ponctuant le centre du complexe, l'ancien château d'eau en béton armé mêlait un matériau des plus modernes à une toiture à la Mansart en tuiles surmontée d'un poinçon à bulbe d'inspiration baroque (fig. 7). Il était en effet courant au tournant du siècle d'utiliser un répertoire architectural régionaliste pour construire des bâtiments industriels, d'une part parce que les formes à attribuer à ce type de réalisations n'étaient pas encore bien définies et d'autre part parce que le « Heimatschutz » intervenait souvent afin de corriger les projets lui paraissant trop modernes pour le paysage.[58] Cette situation se présenta notamment dans le cas de la centrale hydroélectrique de Laufenburg construite entre 1909 et 1914[59] en Argovie et qui prit la forme d'un pont pittoresque en appareil de pierre rustique.[60]

L'usine était accessible par une avenue longue de 130 mètres traversant d'est en ouest le terrain des futurs abattoirs de Lausanne aujourd'hui démolis.[61] Rejoignant l'avenue du Chablais à l'est, son emplacement correspondait pratiquement[62] à celui de la future avenue de Malley prévue par le Plan de quartier intercommunal « Malley-gare ».[63] L'approvisionnement en charbon s'effectuait via la voie industrielle reliant l'usine à la gare de Renens. D'une longueur de 1500 mètres, son service était assuré par les Chemins de fer fédéraux contre une contribution financière fixe pour chaque wagon.[64]

[54] Services industriels de la Ville de Lausanne 1945, p. 14.
[55] *Idem.*
[56] AVL, fonds Géo Würgler, Discours anonyme des années 1950 [en ligne], URL : http://www.gymnaseprovence.ch/pdf/TEMOIGNAGE.pdf, consulté le 03.09.2016. Apparemment, le gazomètre mesurait 60.50 m.
[57] Services industriels de la Ville de Lausanne 1945, p. 14.
[58] Birkner 1975, p.165.
[59] Energiedienst Holding AG, URL : https://www.energiedienst.de/stromproduktion/wasserkraftwerk-laufenburg/, consulté le 28.11.16.
[60] Birkner 1975, p.165.
[61] Cornaz 1912, p. 46.
[62] Longeant l'actuel sleep'in (anciens bureaux et logement du chef d'usine) situé au chemin de l'usine à gaz n°10, l'avenue d'accès à l'usine se situait un peu plus au sud que la future avenue de Malley,
[63] FHY 2015, p. 9.
[64] Cornaz 1912, p. 46.

La conquête de l'Ouest au fil du Flon

Après l'édification du Grand-Pont entre 1839-1844[65] et les premiers travaux de comblement de la vallée du Flon menés dès 1874 par la compagnie du Lausanne-Ouchy[66], deux gares construites à Sébeillon en 1927 puis en 1953 marquèrent la deuxième étape de la conquête du vallon avant son achèvement dans le cadre de l'Expo 64. En 1922, le secteur nord de Malley fut directement modifié par un ouvrage technique s'intégrant à cette vaste entreprise : le viaduc du Galicien (fig. 8). [67]

La fonction de ce pont ferroviaire parallèle au côté gauche de la route de Renens et percé de huit arcs en plein cintre était de permettre le raccordement de la gare de Renens à la future gare auxiliaire de marchandises de petite vitesse prévue à Sébeillon.[68] Cette gare auxiliaire, planifiée par la commune de Lausanne dès l'agrandissement de la gare centrale lausannoise en 1906, devait permettre de compléter les installations affectées à la gestion des marchandises situées à la Rasude une fois que celles-ci seraient devenues insuffisantes.[69] Cependant, suite à une diminution du trafic de marchandises à la gare centrale de Lausanne, les C.F.F., ayant acquis les terrains en 1910 à la demande de la commune, retardèrent les travaux et ne consentirent qu'à la construction de la voie de raccordement anticipée de la future gare à celle de Renens, incluant la construction du pont ferroviaire du Galicien.[70]

La Municipalité se résolu finalement a prendre elle-même en main la construction de la gare et chargea Charles Zbinden d'en dessiner les plans ; celle-ci fut mise en service le 15 juillet 1927[71] selon une convention impliquant son exploitation par les C.F.F. pour le compte de la commune de Lausanne.[72] Quant aux embranchements industriels, la commune concéda leur construction à la Société industrielle de Sébeillon-Lausanne à laquelle ils appartiendraient jusqu'au 31 décembre 1952.[73] Face aux problèmes d'exploitation engendrés à terme par « cette situation certainement originale »[74], la commune conclut une entente avec les C.F.F., selon laquelle ces derniers acceptaient de racheter la gare au début de l'année 1949.[75] Ce rachat fut le point de départ de la construction d'une nouvelle gare à Sébeillon en 1953 (fig. 9, 13, 14)[76] par les C.F.F.

[65] *INSA* 1990, p. 229.
[66] Ville de Lausanne, URL http://www.lausanne.ch/lausanne-en-bref/lausanne-demain/mobilite/axes-forts/metro-m2/avant-m2/lausanne-ouchy-infrastructures.html, consulté le 22.11.16.
[67] Recensement architectural : Av. de Morges et du Chablais, Lausanne.
[68] Chenaux 1947, p. 197.
[69] *Ibid.,* 196.
[70] *Ibid.*, p. 197.
[71] Recensement architectural : Av. de Morges et du Chablais, Lausanne.
[72] Chenaux 1947, p. 197.
[73] *Ibid.*, p. 199.
[74] *Idem.*
[75] *Ibid.*, p. 200.
[76] Savoyat 2012, p. 344.

souhaitant y transférer le service des marchandises de petite vitesse de la gare centrale de Lausanne.[77]

Les Trente Glorieuses, deuxième phase du développement de Malley

Durant les Trente Glorieuses, les huit communes de l'Ouest lausannois connurent un accroissement démographique considérable où le nombre d'habitants passa de 14'000 à 50'000.[78] Le quartier de Malley accueillit sa deuxième phase importante d'urbanisation inaugurée par la construction des nouveaux abattoirs de la ville de Lausanne entre 1942 et 1945 (fig. 10). Edifiés à l'est de l'usine à gaz par les architectes M. Mayor, C. Chevalley, C. Thévenaz[79] et E. Béboux, ils remplaçaient les anciens abattoirs de la Borde jugés trop vétustes.[80] Il s'agissait d'« un abattoir moderne »[81] bénéficiant d'un raccordement C.F.F. à la gare de Renens, d'une évacuation des eaux usées par le Galicien transformé en égout voûté, d'une eau chauffée par l'usine à gaz garantissant une hygiène parfaite et de matériaux des plus innovants.[82] Prouesse pour l'époque, les abattoirs étaient divisés en deux parties complètement isolées l'une de l'autre et permettant d'abattre simultanément du bétail indigène et étranger dans le but de satisfaire une loi fédérale sur les épizooties considérant le bétail étranger comme étant toujours « contaminé ».[83]

Aujourd'hui entièrement démontés après avoir été fermés en 2002[84], il n'en reste que la loge du concierge, le bâtiment administratif et le haut-relief de l'entrée du site, œuvre du sculpteur lausannois Pierre Blanc figurant un taureau et un berger stylisés.[85] Malgré ce détail ornemental, l'architecture des deux halles éclairées d'une toiture à sheds était purement fonctionnelle comme le révèle un commentateur de l'époque : « Architecture d'usine sobre et simple où la préoccupation dominante a été de toujours montrer la fonction et le travail qui s'opère. Une usine dont les aménagements extérieurs de pelouses et d'arbres s'efforcent d'éliminer la sécheresse utilitaire ».[86]

[77] Chenaux 1947, p. 200.
[78] Schuler 2011, p. 173.
[79] Recensement architectural : Route des Flumeaux 50, Prilly. Dans l'Ouest lausannois, on lui doit également les plans de la partie centrale de l'usine Bobst construite en 1956 à Prilly.
[80] Peitrequin 1941, p. 178.
[81] « Les nouveaux abattoirs de Lausanne : exécuté en 1942/45 par M. Mayor & Ch. Chevalley, Ch. Thévenaz & E. Béboux, Architectes, Lausanne » in *Das Werk*, n°33, 1946, p. 333.
[82] *Ibid.,* pp. 333-334.
[83] *Ibid.,* p. 333.
[84] Antonoff 2014, URL : http://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/anciens-abattoirs-guettent-pelleteuses/story/29282651, consulté le 19.08.2016.
[85] Art en ville, URL : http://www.lausanne.ch/site-lausanne/thematiques/culture-et-patrimoine/art-en-ville/artistes.html?id=33, consulté le 22.08.2016 ; SIKART, URL : http://www.sikart.ch/kuenstlerinnen.aspx?id=4002080&lng=fr, consulté le 22.08.2016.
[86] « Les nouveaux abattoirs de Lausanne : exécuté en 1942/45 par M. Mayor & Ch. Chevalley, Ch. Thévenaz & E. Béboux, Architectes, Lausanne » in *Das Werk*, n°33, 1946, pp. 333, 334.

Des commerces ainsi que le fameux café des bouchers fondé en 1941 et sis à l'avenue du Chablais 21 s'implantèrent aussi dans le quartier.[87] Des petites usines et fabriques également, telles la carrosserie Eggli, l'entreprise Golay Buchel spécialisée dans les pierres fines ou une tréfilerie de haute précision fondée par Samuel Jaccard, laquelle, construite en 1945, a subsisté au chemin du Mottey n°2 (fig. 11).[88] La manufacture produisait un fil fin propre entre autres à la découpe et à la perforation de pierres d'horlogerie.[89] Il convient également de mentionner deux importantes entreprises de renommée internationale qui marquèrent l'histoire industrielle de Malley et de ses environs, à savoir l'usine Bobst établie dès 1938 à Prilly[90] et le laboratoire Kodak installé à l'avenue de Longemalle 1 dès 1961.[91]

La forte croissance démographique de l'Ouest lausannois força les communes à créer un grand nombre de logements originellement destinés à une population venue des campagnes puis lausannoise – la Ville manquant de surfaces à bâtir – et enfin étrangère.[92] Les bâtisseurs étaient encouragés à construire des habitations bon marché notamment par des subventions de la Ville de Lausanne et une « Commission cantonale vaudoise du logement » fut créée au début des années 1950 afin d'étudier les moyens pouvant réduire les coûts de la construction.[93]

Deux ans après l'installation des abattoirs, les sociétés immobilières Bâtir A et Bâtir B, soutenus par la commune de Lausanne[94], édifièrent ainsi la cité des « Pyramides ». Celle-ci offrait des appartement à loyers modérés sur un terrain situé au dessus du cimetière du Bois-de-Vaux à la frontière sud de Malley (fig. 12, 13).[95] L'agencement des sept bâtiments linéaires en quinconce permettait non seulement de compenser la densification bâtie par une réduction du vis-à-vis avec le voisinage mais aussi d'offrir une vue et un ensoleillement de qualité.[96] Jacques Favarger, architecte lausannois qui s'était déjà penché sur la question du logement ouvrier trente ans plus tôt[97] et Bernard Murisier en étaient à la fois les concepteurs et les promoteurs.[98] Ils continuèrent par la suite

[87] Café des bouchers, URL : http://www.cafedesbouchers.ch, consulté le 05.09.2016.
[88] Témoignage de Mme Monique Gillet-Jaccard, recueilli le 21.11.16 ; Archives privées de Mme Monique Gillet-Jaccard.
[89] Témoignage de Mme Monique Gillet-Jaccard, recueilli le 21.11.16 ; Archives privées de Mme Monique Gillet-Jaccard.
[90] Lambelet, « L'éclosion économique », 2011, p. 160 ; Usine Bobst, URL : http://www.bobst.com/chfr/aproposdebobst/qui-nous-sommes/historique/#.WEe4CDa76Qs, consulté le 01.12.2016.
[91] Girard 2012, p. 250.
[92] Schuler 2011, p. 173.
[93] Vouga 1951, p. 297.
[94] Favarger 1951, p. 19.
[95] *Ibid.*, p. 17 ; Marchand 2012, p. 140.
[96] Marchand 2012, p. 140.
[97] Jaquet 1996, p. 79. En 1917, il avait collaboré à la réalisation d'une maison ouvrière « modèle » dans le quartier du Vallon, à la rue actuelle de l'Industrie 13.
[98] Favarger 1951, p.17.

séparément sur cette voie et bâtirent un grand nombre d'ensembles locatifs à visées sociales dans l'Ouest lausannois.[99]
C'est au début des années 1950 que le quartier de Malley fut également doté d'un collège**.** L'école due aux architectes Robert Zwahlen et René Keller fut construite en 1953 sous la forme de trois pavillons en enfilade disposés en pente, en contrebas de l'ensemble des Pyramides (fig. 13).[100] Elle se substituait probablement aux salles de classes enfantines et primaires aménagées auparavant dans quatre appartements de la cité des Pyramides à la demande de la Direction des écoles.[101]

Une année plus tôt, c'est une chapelle qui avait été consacrée au chemin de Rionza n°2 par les Eglises libre et nationale, afin de remplacer celle en bois construite en 1924 sur le terrain des anciens abattoirs communaux et démolie en 1945 lors de la construction de ceux-ci (fig. 10).[102] Bien qu'il se soit basé sur le modèle traditionnel de l'église à clocheton, l'architecte Pierre Margot utilisa des formes épurées[103] et ceci particulièrement dans l'ornementation du bâtiment. Malgré leur sobriété, les fentes verticales et décroissantes des baies rythment les façades obliques de l'entrée avec une grande efficacité. En 1966, la chapelle se vit doter d'une maison de paroisse également signée de la main de Pierre Margot[104] usant cette fois-ci d'un langage moderniste plus affirmé se manifestant notamment par un toit plat et l'utilisation de béton brut.

[99] Bureau du schéma directeur de l'ouest lausannois, 2015, pp. 6, 62, 64, 90, 92. Bernard Murisier édifia un ensemble bâti à Prilly avec les architectes Gay & Augsburger, F. Vuillomenet et le bureau Architram en 1955 environ (modifié en 1996). Il signa par la suite les plans de deux ensembles à Renens respectivement en 1967/1982 et en 1970-1975. Quant à Jacques Favarger, il participa à la construction d'un ensemble à Prilly en 1959 avec les architectes Alexandre Plancherel, Alfred Baudet et Henri Collomb. A la fin de sa carrière, il dessina les plans de trois volumes de logements autour d'un socle destiné à un garage. Démis du mandat, c'est F.J. Meyrat qui reprit le projet en 1968 ; Jaquet 1996, p. 79. Jacques Favarger marqua également le paysage de l'Ouest lausannois avec son fameux garage de l'Arc-en-Ciel, construit en 1953 à Bussigny.
[100] Recensement architectural : Ch. des Pyramides 5-20, Lausanne.
[101] Favarger 1951, pp. 17,19
[102] Lüthi 2000, p. 265.
[103] *Ibid.*, p. 171.
[104] *Ibid.*, 265.

Les impacts de l'Expo 64 sur Malley

Tout en amenant des changements majeurs dans le paysage lausannois[105], l'Expo 64 remodela non seulement en profondeur le territoire situé à l'est de Malley mais eut également un impact sur le quartier lui-même. La vallée du Flon, alors décharge publique, fut remblayée et aménagée afin d'y accueillir le parc de la Vallée de la Jeunesse, lieu central de la manifestation (fig. 13)[106] Une gare éphémère de Pierre Zölly située juste en dessous de la gare de Sébeillon et permettant de décharger les installations de Lausanne-Gare fonctionna pendant toute la durée de la manifestation (fig. 14).[107] En outre, l'autoroute Lausanne-Genève ouverte en 1964 encouragea de nombreuses entreprises industrielles à délocaliser leurs activités dans le secteur ouest afin de profiter d'un site idéalement desservi.[108] De fait, l'automobile était devenue omniprésente et causa la suppression des tramways, considérés comme perturbateurs du trafic.[109] Néanmoins, la conséquence la plus directe de l'Exposition nationale sur le quartier de Malley restera assurément la nouvelle avenue de Provence[110] (fig. 9) qui en améliora l'accès depuis le centre ville de Lausanne.

Un site en reconversion

Dans les années 1970, le quartier de Malley vit progressivement l'industrie à l'origine de son développement au début du XX^{e} siècle décliner seulement après soixante ans d'existence. Dès 1970, en effet, le gaz naturel se substitua au gaz de houille et l'usine fut démolie par étapes.[111] Il n'en subsiste que deux bâtiments[112] raccordés en 1979 pour accueillir le théâtre Kléber-Méleau (fig. 15), fondé par un collectif de comédiens rassemblé autour de Philippe Mentha.[113] Après la mise en service en 1974 du Gazoduc Suisse Romand géré par la société Gaznat et approvisionnant toute la Suisse romande en gaz naturel[114], un poste de détente de gaz naturel fut inauguré au sud de l'ancien site de l'usine en 1977.[115] Une sphère de stockage de gaz construite en 1974[116] à l'emplacement de l'un des anciens gazomètres télescopiques de l'usine complétait le dispositif (fig. 16). Alors que le poste de détente est aujourd'hui entièrement géré à distance depuis l'usine de Pierre-de-Plan, l'exploitation de la « boule à gaz » a cessé. Cette dernière, emblème

[105] Vallotton 2014, p. 137.
[106] Bucher 2014, p. 145.
[107] Archives C.F.F, GD_BAU_SBBVERBI_005_07.
[108] Schuler 2011, p. 171.
[109] Jemelin 179, p. 180.
[110] Vallotton 2014, p. 137.
[111] Recensement architectural : Ch. de l'Usine à gaz 9,10,11,13, Renens.
[112] Cornaz 1912, p. 43. L'aile gauche du Théâtre Kléber-Méleau correspond à l'ancien bâtiment des épurateurs tandis que l'aile droite est abritée par l'ancien bâtiment des appareils.
[113] Théâtre Kléber-Méleau, URL : http://www.t-km.ch/le-tkm/lhistoire-du-theatre/, consulté le 24.09.2016.
[114] Gaznat, URL : http://www.gaznat.ch/fr/notre-societe/histoire/, consulté le 23.11.16.
[115] Archives des services industriels de la Ville de Lausanne, service du gaz (non inventoriées).
[116] Selon plaque apposée sur la sphère à gaz après la construction.

de l'histoire industrielle du quartier, devrait devenir le point de repère du futur parc du Gazomètre prévu par le plan de quartier Malley-Gazomètre.[117]

Dans les années 1980, c'est surtout le secteur nord de Malley qui changea progressivement d'affectation. Cette zone enserrée entre le pont du Galicien et la voie de chemin de fer où un grand nombre d'entrepôts et petites usines se côtoyaient dans les années 1960[118] accueillit en 1984 le Centre Intercommunal de Glace de Malley.[119] Celui-ci compte parmi les nombreux exemples illustrant le phénomène de tertiarisation qui s'opéra dans tout l'Ouest lausannois durant cette période.[120] Pendant les années 2000, d'autres réalisations d'envergure telles que le complexe polyvalent Malley Lumières (2001)[121] ou les quatre salles du Malley Event Center (2007)[122] complétant les installations du Centre Intercommunal de Glace modifièrent plus encore la silhouette du secteur nord. Tout le quartier bénéficia également bien évidemment de l'arrivée du Tramway du Sud-Ouest Lausannois (Tsol) en 1991.[123]

Bien que le poste de détente de gaz naturel et le théâtre Kléber-Méleau aient investi l'espace laissé vacant par la démolition de l'usine, une grande partie du terrain restait inoccupée. Il fallut attendre les années 1990 avant qu'elle soit partiellement reconvertie. En 1994, le magasin des services industriels de la ville de Lausanne (MAGESI) devenu aujourd'hui le Service Achat & Logistique Ville (SALV) y ouvrit ses portes.[124] Le complexe accueille également aujourd'hui le centre de formation des Services industriels de Lausanne (C-FOR) ainsi que les ateliers du service de l'Electricité des S.I de la ville de Lausanne.[125] Une années plus tard, les T.L. y installèrent leur dépôt.[126] Cependant, la fermeture des abattoirs en 2002 amena un nouveau lot de terres à reconvertir.

C'est alors que commencèrent les réflexions à propos du futur de Malley avec, d'une part le concours d'idées international Europan 7 et d'autre part les études menées par le bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois soulignant les potentiels du site de Malley dans le cadre du Programme d'agglomération Lausanne-Morges.[127] Une étude

[117] Banerjee-Din 2016, URL : http://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/Les-trois-autres-tours-de-Malley-sont-sur-les-rails/story/24262303, consulté le 28.11.16.
[118] MHL, photographie, P.2.D.8.149.3.
[119] Centre Intercommunal de Glace de Malley, URL : http://www.cigm.ch/cms/index.php/le-c-i-g-m/historique, consulté le 03.12.2016.
[120] Lambelet, « L'éclosion économique » 2011, pp. 161-162.
[121] CCHE, URL : http://cche.ch/project/malley-lumieres/, consulté le 03.12.2016.
[122] Centre Intercommunal de Glace de Malley, URL : http://www.cigm.ch/cms/index.php/le-c-i-g-m/historique, consulté le 03.12.2016.
[123] Jemelin 2011, pp. 180-181. Celui-ci a été construit essentiellement afin de proposer une alternative à l'automobile pour rejoindre l'Université et l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.
[124] Communiqué de la Ville de Lausanne, 1er octobre 2014, URL : http://webapps.lausanne.ch/ressources/decimuni/file/4606.pdf, consulté le 05.09.2016.
[125] *Idem.*
[126] T.L., URL : http://www.t-l.ch/tout-sur-les-tl/presentation/histoire/histoire-des-tl, consulté le 03.12.16
[127] Marchand 2015, p. 85.

test menée entre 2006 et 2007[128] permit de juger des potentialités urbanistiques du secteur et déboucha sur le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) élaboré entre 2007 et 2012.[129] La requalification débutera très prochainement avec la réalisation du premier des quatre sous-secteurs planifiés[130]: le plan de quartier intercommunal de Malley-Gare accepté en votation populaire par la Commune de Prilly le 27 novembre 2016.[131] Plusieurs bâtiments importants ont déjà été construits sur le site en parallèle au SDIM. Un Centre intercommunal de logistique (CIL) dédié à la gestion des déchets y a par exemple ouvert en 2008.[132] La zone nord s'apprête également à recevoir un grand centre sportif qui devrait accueillir les Jeux Olympiques de la jeunesse en 2020.[133]

Un perpétuel retour aux sources

La nouvelle halte de Prilly-Malley due à l'architecte lausannois Rodolphe Luscher et mise en activité en 2012 fait également partie des premiers jalons annonçant la mutation de l'ancien site industriel en un nouveau quartier dense et mixte.[134] Il est intéressant de noter que des démarches pour la création d'une halte à Malley furent déjà entreprises à la fin du XIX^{e} siècle par des habitants engagés dans le développement du quartier.[135] Entre 1891 et 1945[136], ce ne sont pas moins de huit demandes réclamant la construction d'une halte C.F.F. à Malley qui se succédèrent. A chaque fois, les C.F.F répondirent par la négative. Ces derniers mentionnaient la présence de la ligne de tramway Lausanne-Renens et du service d'autobus Lausanne-Saint-Sulpice et exhortaient les mécontents à s'adresser aux T.L. en cas de problème.[137]

Avec la récente concrétisation de ladite halte, le proche retour du tramway Lausanne-Renens[138] et les gabarits de l'une des tours du plan de quartier Malley-Gare rappelant ceux de l'ancien gazomètre « sec », le quartier de Malley ne cesse de puiser consciemment ou inconsciemment dans son passé pour se réinventer.

---

[128] Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois 2007 ; Marchand 2015, p. 85.
[129] Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois 2012 ; *Ibid.*, p. 85.
[130] Bureau du schéma directeur de l'Ouest lausannois 2012 ; Banerjee-Din 2016, URL : http://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/Les-trois-autres-tours-de-Malley-sont-sur-les-rails/story/24262303, consulté le 28.11.16.
[131] Chloé Banerjee-Din 2016, URL : http://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/Les-trois-autres-tours-de-Malley-sont-sur-les-rails/story/24262303, consulté le 28.11.2016.
[132] CIL de Malley, URL : http://www.lausanne.ch/lausanne-officielle/administration/logement-environnement-et-architecture/architecture/projets/projets-termines/projets-externes-termines/cil-de-malley.html, consulté le 05.09.2016.
[133] Détraz 2015, URL : http://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/decouvrez-future-patinoire-malley/story/10628653, consulté le 04.12.16.
[134] Marchand 2015, p. 92.
[135] Archives C.F.F., SBBHLST_002_12. Notamment par la Société de développement du sud-ouest de Lausanne en 1945, année de forte expansion du quartier avec l'ouverture des abattoirs.
[136] Archives C.F.F., SBBHLST_002_12. En 1891, 1894, 1898, 1922, 1924, 1925 et 1941, 1945.
[137] Archives C.F.F., SBBHLST_002_12.
[138] Jemelin 2011, p. 182.

Illustrations



Fig. 1 : Frédéric Mayor, Maison de maître de Malley, façade sud, 03.04.1913.
©Musée historique de Lausanne

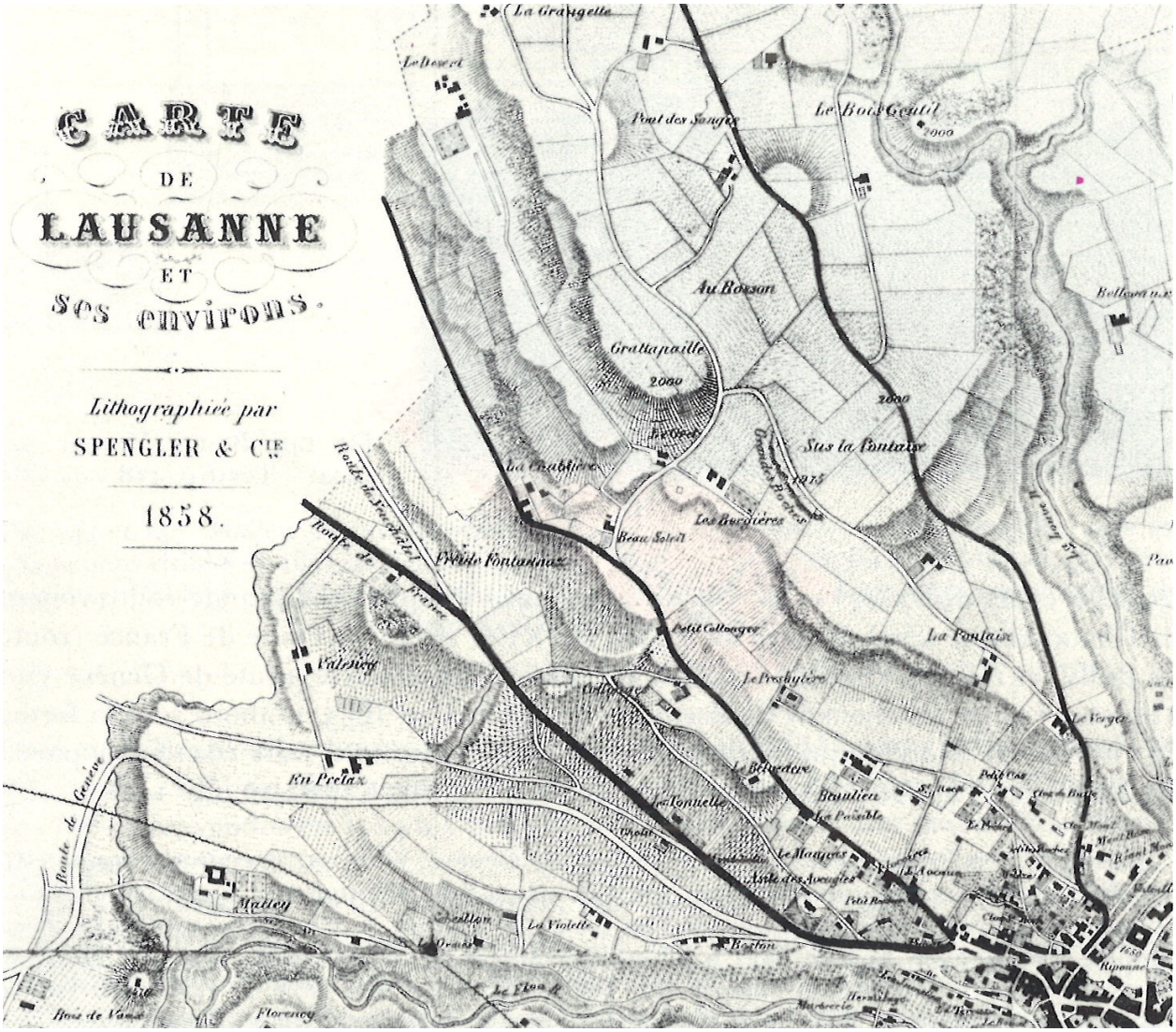


Fig. 2 : Les anciennes routes de France, d'Yverdon et d'Echallens portées sur la carte de Lausanne et environs, 1855, lithographiée par Spengler en 1858 (Grandjean 1981, p. 117).



Fig. 3 : Charles Messaz, Vue d'ensemble de l'avenue du Chablais avec au premier plan, le site de la future usine à gaz, entre 1906 et 1908. ©Musée historique de Lausanne

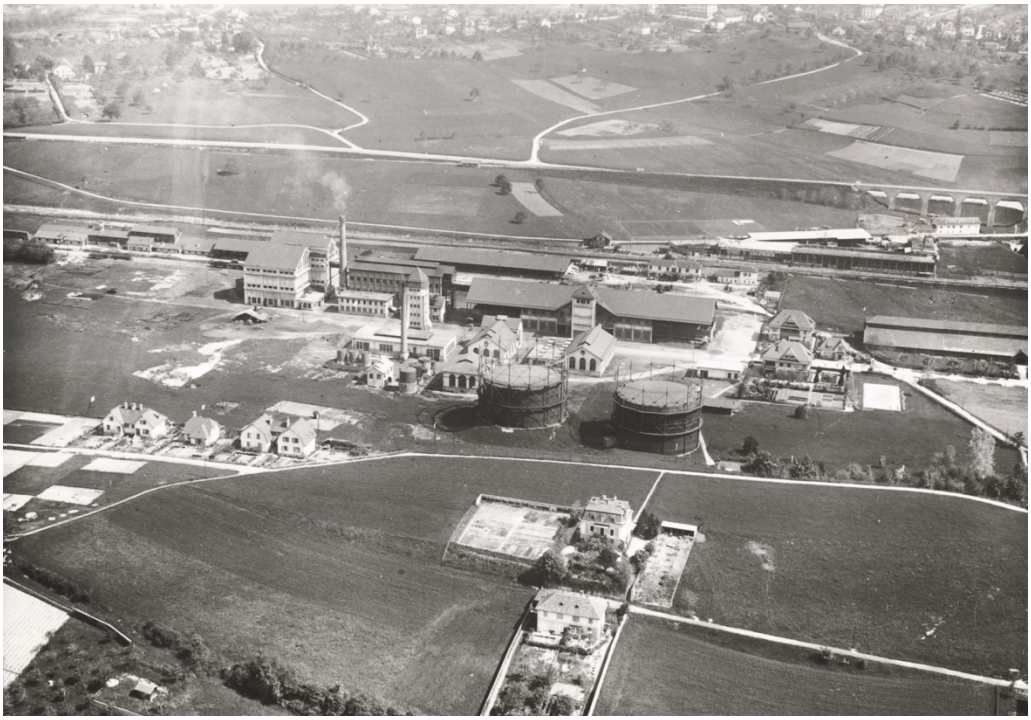


Fig. 4 : Anonyme, Vue aérienne de l'usine à gaz de Malley et de ses deux gazomètres télescopiques avec les cinq maisons ouvrières de l'avenue de Longemalle sur la gauche et la maison du chemin du Mottey n°16 au premier plan (deuxième maison depuis le bas), 1930. ©Musée historique de Lausanne



Fig. 5 : Maisons jumelles de l'avenue de Longemalle 31-33, 2016.

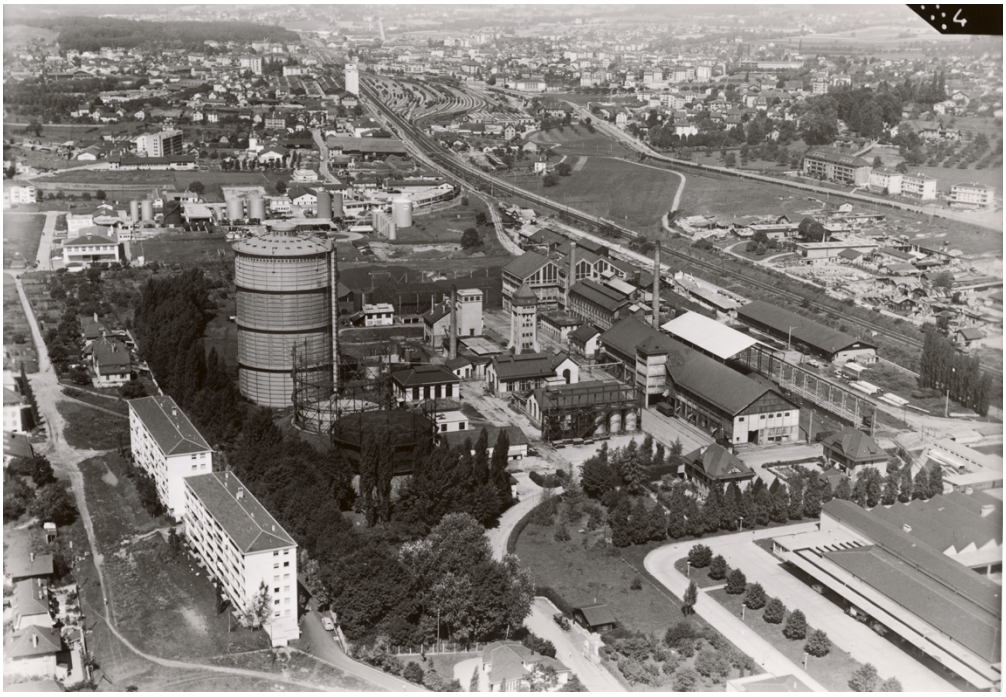


Fig. 6 : Aéroport de la Blécherette, Vue aérienne du site de l'usine à gaz de Malley et du gazomètre « sec » de 40'000m^3, 18.08.1956. ©Musée historique de Lausanne



Fig. 7 : Anonyme, Château d'eau de l'usine à gaz de Malley, 1910.
©Musée historique de Lausanne



Fig. 8, André Kern, Passage du premier train de ballast dans le cadre du chantier de la gare de Sébeillon ouverte le 15.07.1927 avec l'avenue de Morges au premier plan et le pont du Galicien sur la droite, 06.06.1927. ©Musée historique de Lausanne



Fig. 9 : Aéroport de la Blécherette, Vue aérienne de l'axe ouest-sud de Lausanne avec la gare de marchandises petite vitesse de Sébeillon (1953) à gauche, l'espace réservé à la future avenue de Provence au centre et le comblement de la future Vallée de la Jeunesse en bas à droite. L'on aperçoit les derniers bâtiments de la propriété de Malley tout en bas du cliché, au milieu, 1957. ©Musée historique de Lausanne



Fig. 10 : Albert Würgler, Vue aérienne des abattoirs avec la chapelle de l'église évangélique réformée de Malley sur la gauche, 1964. ©Musée historique de Lausanne



Fig. 11 : Tréfilerie de haute précision construite en 1945 par l'entrepreneur Samuel Jaccard au chemin du Mottey n°2, 2016.



Fig. 12 : Aéroport de la Blécherette, Vue aérienne des travaux de l'extension nord du cimetière du Bois-de-Vaux en direction de Malley avec la cité des Pyramides à l'arrière plan et le haut gazomètre sec de l'usine s'élevant dans le coin supérieur gauche de l'image, 1951. ©Musée historique de Lausanne



Fig. 13 : A. Würgler, Vue aérienne de la future « Vallée de la Jeunesse » avec la cité des Pyramides et le collège de Malley juste en dessus du cimetière du Bois-de-Vaux et la gare de marchandises petite vitesse de Sébeillon en haut à droite, 1956. ©Musée historique de Lausanne



Fig. 14 : Albert Würgler, Gare C.F.F. de l'Expo 64 avec la gare de marchandises petite vitesse de Sébeillon en haut à gauche et l'ancienne maison de maître de Malley au premier plan, reconnaissable à son toit à la Mansart, 30.10.1964. ©Musée historique de Lausanne

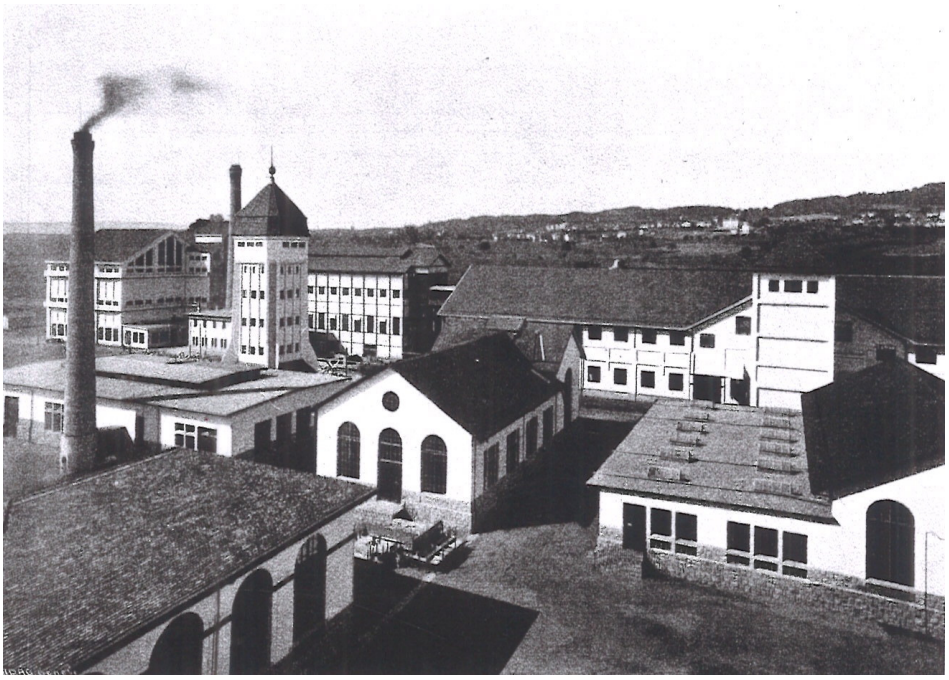


Fig. 15 : Vue d'ensemble prise du gazomètre avec le bâtiment des appareils au centre et le bâtiment des épurateurs sur la droite. Ceux-ci ont été joints en 1979 afin d'accueillir le Théâtre Kléber-Méleau, ca. 1911-1913 (*XXXXV*^{e} *assemblée générale de la Société suisse des ingénieurs et des architectes* 1913, p. 128).



Fig. 16 : Sphère de stockage de gaz naturel construite en 1974, 2016.

Bibliographie

I. Sources

Archives cantonales vaudoises (ACV)

Archives C.F.F.

Archives privées de Mme Gillet-Jaccard

Archives des Services industriels de la Ville de Lausanne, service du gaz (non inventoriées)

Archives de la Ville de Lausanne (AVL)

ANTONOFF, Laurent, « Les anciens abattoirs guettent les pelleteuses », in *24 heures* [en ligne], 17 septembre 2014, URL : http://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/anciens-abattoirs-guettent-pelleteuses/story/29282651, consulté le 19.08.2016.

XXXXV^e^ assemblée générale de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, Lausanne, les 23, 24, 25 août 1913, [s.l.], Société Suisse d'Edition, 1913.

BANERJEE-DIN, Chloé, « Les trois autres tours de Malley sont sur les rails », in *24 heures* [en ligne], 28 novembre 2016, URL : http://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/Les-trois-autres-tours-de-Malley-sont-sur-les-rails/story/24262303, consulté le 28.11.2016.

BUREAU DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS, *Etude test du secteur Malley, compte-rendu*, Bureau du schéma directeur de l'Ouest lausannois, Renens, 2007.

BUREAU DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS, *Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM)*, Bureau du schéma directeur de l'Ouest lausannois, Renens, 2012.

BUREAU DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS, *Ensembles bâtis du XX^e^* siècle. *Ouest lausannois. Etat des lieux et stratégie de valorisation. Rapport final*, Lausanne, Schéma directeur de l'Ouest lausannois, 2015.

CHENAUX, F., « Gare de Lausanne-Sébeillon », in *Bulletin technique de la Suisse romande*, n°73, 1947, pp. 196-200.

CORNAZ, W., « La nouvelle usine à gaz de la ville de Lausanne, à Malley », in *Bulletin technique de la Suisse romande*, n°38, 1912, pp. 41-48.

DETRAZ, Alain, REYNARD, Jérôme et BARNERJEE-DIN, Chloé, « A Malley, un ingénieux “L” mariera la glace et l’eau en 2020 », in *24 heures* [en ligne], 29 juin 2016, URL : http://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/decouvrez-future-patinoire-malley/story/10628653, consulté le 04.12.16.

FAVARGER, J., « Les Sociétés immobilières Batir A et Batir B à Lausanne : architectes J. Favarger et B. Murisier, in *Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l’Association Suisse pour l’Habitat*, n°23, 1951, pp. 17-20.

FHY, IN SITU, GEA, *Plan de quartier « Malley-Gare ». Communes de Prilly et Renens. Rapport d’aménagement attaché au plan de quartier (47 OAT)* [en ligne], URL : http://www.ouest-lausannois.ch/projets/quartiers/malley-centre/, 14.01.2015.

« Les nouveaux abattoirs de Lausanne : exécuté en 1942/45 par M. Mayor & Ch. Chevalley, Ch. Thévenaz & E. Béboux, Architectes, Lausanne », in *Das Werk*, n°33, 1946, pp. 333-336.

« Le raccourci Morges-Bussigny, ou, La ligne du Delta de Bussigny », in *Bulletin technique de la Suisse romande*, n°33,1907, pp. 52-55.

« Les silos de l’usine à gaz de la ville de Lausanne », in *Bulletin technique de la Suisse romande*, n°36, 1910, pp. 27-31.

OSSENT, P., « Applications du système Compressol aux fondations de la nouvelle usine à gaz de la ville de Lausanne », in *Bulletin technique de la Suisse romande*, n°36, 1910, pp. 145-147.

PEITREQUIN, Jean, « Quelques préoccupations de la Direction des travaux de Lausanne », in *Bulletin technique de la Suisse romande*, n°67, 1941, pp. 177-179.

SERVICES INDUSTRIELS DE LA VILLE DE LAUSANNE, *Jubilé des services industriels de la Ville de Lausanne 1896-1946*, [s.l.], [s.n.], 1945, pp. 9-15.

VOUGA, J. P., « L’habitation à Lausanne », in *Bulletin technique de la Suisse romande*, n°77, 1951, pp. 296-304.

II. Outils de référence

DEPOISIER, Michel, « Renens », in DHS [en ligne], 2012, URL : http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F2413.php, consulté le 23.08.2016.

INSA : Inventaire suisse d'architecture 1850-1920, vol. 5, Zurich, Orell Füssli, 1990.

ISOS : Inventaire des sites construits à protéger en Suisse/Sites construits d'importance nationale : Canton de Vaud, Berne, Office fédéral des constructions et de la logistique OFCL, 2013-2016.

SERVICE IMMEUBLES, PATRIMOINE ET LOGISTIQUE (SIPAL), *Recensement architectural vaudois* [en ligne], 1974 – en cours.

III. Littérature secondaire

BIRKNER, Othmar, *Bauen und wohnen in der Schweiz : 1850-1920*, Zurich, Artemis Verlag, 1975.

BONZON, André, MARENDAZ Jean-Claude, PAHUD, Charles, *L'ouest lausannois à la belle époque de la carte postale*, Le Mont-sur-Lausanne, Imprimerie Bron SA, 1983.

BUCHER, Annemarie, « La Suisse comme tableau, la Suisse comme cheminement : paysages et horticulture à l'Expo 64 », in Olivier Lugon et François Vallotton (dir.), *Revisiter l'Expo 64 : acteurs, discours, controverses*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014, pp. 143-159.

CHAILLET BERSET, Sandra, « La conspiration de Malley », in *Revue historique vaudoise*, n°98, 1990, pp. 11-47.

CORTHESY, Bruno, « "L'ouvrier d'aujourd'hui aime aussi le confort et les belles choses" : les quatre petites maisons ouvrières de l'usine à gaz de Malley, Renens », in *Cahier d'histoire du mouvement ouvrier*, n°25, 2009, pp. 41-52.

GIGASE, Marc, « Enjeux autour d'une intervention étatique. La compagnie ferroviaire de l'Ouest-Suisse et l'Etat de Vaud, 1852-1864 », in Hans-Ulrich Schiedt, Laurent Tissot, Christoph Maria Merki, Rainer C. Schwinges (éd.), Zurich, Chronos, 2010.

GIRARD, Jean-Claude, « Produire » in Bruno Marchand (dir.), *Architecture du canton de Vaud 1920-1975*, Lausanne, Presses universitaires romandes, 2012, pp. 270-285.

GRANDGUILLAUME, Michel [et al.], *Les tramways lausannois 1896-1964*, 1977, BVA, Lausanne.

GRANDJEAN, Marcel, *Les monuments d'art et d'histoire du canton de Vaud, Lausanne : villages, hameaux et maisons de l'ancienne campagne lausannoise*, Tome IV, Birkhäuser, Bâle, 1981.

HELLER, Geneviève, « *Propre en ordre ». Habitation et vie domestique 1850-1930 : l'exemple vaudois,* Lausanne, Ed. d'en bas, 1979.

JAQUET, Martine, « Jacques Favarger (1889-1967) : contribution à l'architecture régionaliste et au logement social », in *Mémoire Vive*, n°5, 1996, pp. 70-87.

JEMELIN, Christophe, « La saga du tramway » in Lorette Coen et Carole Lambelet (dir.), *L'Ouest pour horizon*, Gollion, Infolio éditions, 2011, pp. 178-183.

LAMBELET Carole, « L'éclosion économique », in Lorette Coen et Carole Lambelet (dir.), *L'Ouest pour horizon*, Gollion, Infolio éditions, 2011, pp. 159-163.

LAMBELET, Carole, « Dix mille ans d'histoire », in Lorette Coen et Carole Lambelet (dir.), *L'Ouest pour horizon*, Gollion, Infolio éditions, 2011, pp. 141-157.

LAVANCHY, Charles, « Historique. De la création du chemin de fer Lausanne-Ouchy et de la Société des Entrepôts de Lausanne », in Jean Paillard, Roger Kaller et Gaston Fornerod (dir.), *La Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy. Epopée lausannoise,* Lausanne, BVA, 1987, pp. 23-68.

LÜTHI, Dave, *Les chapelles de l'Eglise libre vaudoise : histoire architecturale, 1847-1965*, Lausanne, Bibliothèque historique vaudoise, 2000.

MARCHAND, Bruno, « Ensembles d'habitations » in Bruno Marchand (dir.), *Architecture du canton de Vaud 1920-1975*, Lausanne, Presses universitaires romandes, 2012, pp. 128-159.

MARCHAND, Bruno et CURNIER, Sonia (éd.), *En mutation, projets contemporains de reconversion de sites industriels en Suisse*, Gollion, Infolio, 2015.

MOTTAZ, Eugène, *Dictionnaire historique, géographique et statistique du canton de Vaud*, Tome 2, Lausanne, Libraire F. Rouge & Cie, Editeurs, 1921.

SAVOYAT, Marielle, « Equipements publics », in Bruno Marchand (dir.), *Architecture du canton de Vaud 1920-1975*, Lausanne, Presses universitaires romandes, 2012, pp. 314-355.

SCHULER, Martin, « Une démographie fulgurante », in Lorette Coen et Carole Lambelet (dir.), *L'Ouest pour horizon*, Gollion, Infolio éditions, 2011, pp. 171-177.

VALLOTTON, François, « Paysage et aménagement du territoire », in Olivier Lugon et François Vallotton (dir.), *Revisiter l'Expo 64 : acteurs, discours, controverses*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014, pp. 137-141.