|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Carte Siegfried (1895) | * **Description (Principaux éléments : infrastructures de transport, zones agricoles (vignes / champs), zones industrielles, zones villages / hameaux, zones urbaines, etc.)**
 | **Explication / commentaire** |
|  | * Routes carrossables : hormis la route du lac, l’essentiel des liaisons se fait suivant un axe partant du lac en direction du Nord ; une route relie les villages du haut, de Saint-Légier à Brent.
 | A la fin du XIXe siècle, l’automobile n’existe pas encore et l’essentiel des transports se fait à l’aide de chariots tirés par des animaux de traits, ou par le biais de diligences (les dernières circulent encore en 1960 en Suisse !). Les routes convergent toutes vers les centres urbains : dans une région encore largement agricole, cela traduit l’importance du centre pour écouler les productions, notamment au marché. De même, certains services ne se trouvent qu’en ville. Il n’y a pas de pendularité liée au travail : pour l’essentiel les mobilités sont restreintes comparativement à aujourd’hui entres les villages et le centre. Il n’y a donc pas de nécessité à construire plus que quelques routes reliant les villages au centre.  |
|  | * Villages et hameaux : il y a une petite quinzaine de villages et de hameaux sur la carte ; ils forment comme une « couronne » entourant les centres de Vevey et de La Tour-de-Peilz ; ils se situent tous à une distance à peu près égale les uns des autres. Ils sont denses et s’organisent le plus souvent de part et d’autre de la route qui les traverse.
 | Hormis pour les centres que sont Vevey et La Tour-de-Peilz, en voie de transformation économique industrielle et touristique, c’est le secteur primaire qui domine très largement la région. De fait, les villages sont denses pour deux raisons principales : la mobilité se fait à pied et il s’agit de « rentabiliser » les espaces (intérieurs et extérieurs) au maximum. Le positionnement des villages répond évidemment à des contraintes physiques (pente, eau, …), mais aussi économiques (distance à parcourir pour aller cultiver les vignes ou les champs, distance à parcourir pour aller écouler les produits au marché). De fait, les villages définissent des zones centres à partir desquels les champs et les vignes sont cultivés et sont éloignés les uns des autres selon un facteur de mobilité qui se fait à pied ou en chariot. Cette organisation de l’espace a été stable durant des siècles et est sur le point de changer à l’orée du XXe siècle. Entre 1850 et 1900 on constate dans la plupart des villages une augmentation significative de la population (entre 10 et 20%) : signe que la transition démographique s’est déjà amorcée.  |
|  | * Ligne ferroviaire : une ligne de chemin de fer est présente suit le bord du lac en provenance de Lausanne, passe au nord de la vieille ville de Vevey, puis continue son parcours en direction du Chablais.
 | La ligne du Simplon est inaugurée en 1864, tout comme la nouvelle gare de Vevey. Cette ligne joue un rôle fondamental dans le développement économique de la ville de Vevey. Développement industriel, qui se voit déjà dans le développement des usines situées au nord de la gare, et développement du tourisme également. Vevey est situé sur la ligne de l’Orient-Express qui relie Londres à Istanbul. L’arrivée du train permettra le développement des hôtels et du tourisme, et permettra d’ouvrir de nouveaux marchés pour les industries veveysanes (Cailler, Nestlé, ateliers mécaniques, fabrique de cigare, etc.). Les lignes de chemin de fer seront complétée par le funiculaire du Mont-Pèlerin (1905), et la création d’une ligne aujourd’hui abandonnée entre Vevey et Châtel-Saint-Denis. Jusqu’au développement de la motorisation de masse (années 1950 et 1960), le train jouera le rôle de moteur économique principal.  |
|  | * Zones agricoles : L’immense majorité du territoire considéré est constitué d’une part de vignes et d’autre part de champs. Quelques forêts sur les hauts. Les vignes sont essentiellement situées près du lac et les champs plus en altitude.
 | Près de la moitié de la population, parfois plus dans les villages, est occupée par le secteur agricole, qui reste prépondérant dans la région, en tout cas pour ce qui concerne l’occupation du sol. Les vignes sont délimitées par les contrainte biogéographique (altitude, climat), et la zone viticole est continue, ou presque, du Chablais à Lausanne. La position centrale de Vevey explique que cette ville fut le siège de la Fête des Vignerons au sein de cette région. Plus haut, ce sont les champs qui prennent le dessus. Il est à noté que, comme en Lavaux, la fumure issue des champs est utilisée par les vignerons pour fertiliser leurs vignes, donnant naissance à un sous-système économique local bien organisé. La forêt subsiste dans les zones qui ne sont pas cultivables (reliefs, vallée de la Veveyse, …).  |
|  | * Zones urbanisées : les deux petits centres urbains sont Vevey et La Tour-de-Peilz, qui se situe au bord du lac, le long de l’axe de communication qui relie le Valais et l’Italie au plateau suisse. Le tissu urbain est dense. A Vevey, l’urbanisation commence à sortir de la vieille ville médiévale pour se développer le long de la route menant à Lausanne et le long de la Veveyse. La Tour-de-Peilz est encore très largement délimitée par sa vieille ville médiévale.
 | * L’augmentation de la population principalement à Vevey, mais aussi à La Tour, est très importante entre 1850 et 1900. Vevey est passée de 5000 à … 13 000 habitants, et la La Tour de 2500 à 5000 ! Ces mutations s’expliquent évidemment par le contexte de développement économique très importants dans les secteurs industriels et touristiques. Nombre de nouveaux habitants sont issus des campagnes, selon un schéma classique qui voit le surplus de main-d’œuvre agricole trouver un emploi dans les usines ou des services en plein développement. A Vevey le développement urbain hors de la vieille ville se fera d’une part autour de la gare, et d’autre part le long de la Veveyse, utilisée par les usines pour son énergie motrice et sa capacité à fournir de l’eau. De nouveaux quartiers ouvriers voient ainsi le jour. Il est notable que le développement spatial de la ville, compte tenu du doublement de la population en 50 ans, soit somme toute restreint : les conditions économiques ne permettent pas aux habitants de jouir de logement spacieux : au contraire, la densité de population augmente. Des innovations du point de vue des transports en communs sont en gestation : le tram fera rapidement son apparition. Mais c’est la marche à pied qui consiste encore le premier moyen de déplacement, conduisant à un urbanisme très dense.
 |