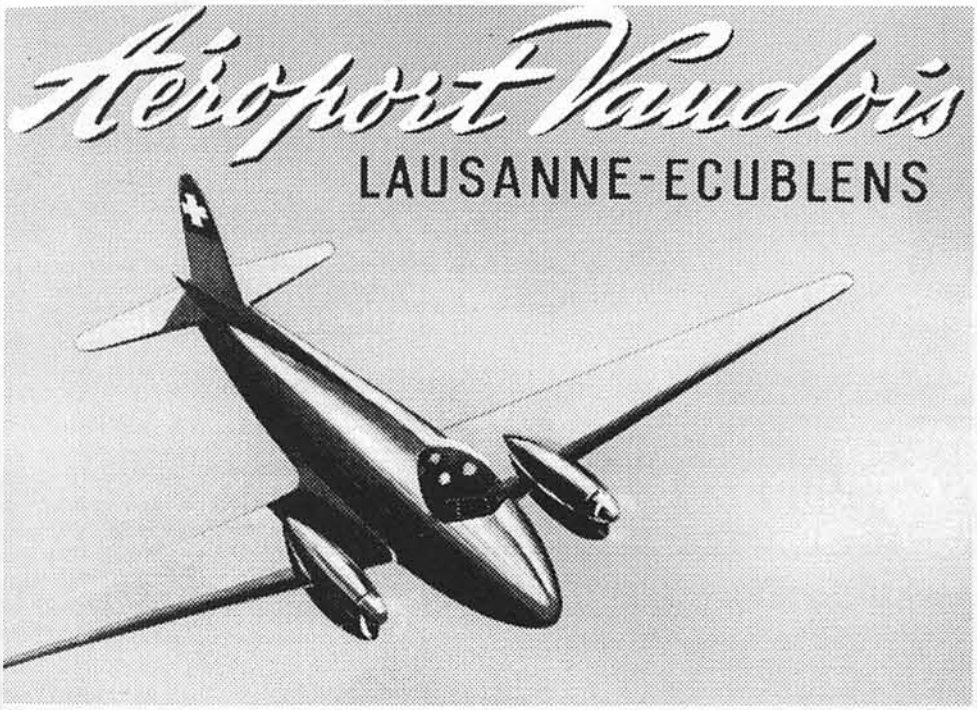
1946: Dorigny transformé en aéroport?

En 1938 meurt Marguerite de Loys, la dernière de la famille à avoir habité le domaine de Dorigny. Dès lors, le château est loué à diverses personnalités dont l'Aga Khan, de 1947 à 1950. Au même moment, la tranquillité du site est sérieusement menacée. On parle de plus en plus de la construction de l'aérodrome de Lausanne/Ecublens.

Entre 1800 et 1920, il faisait bon vivre à Dorigny. La situation de la maison au milieu des champs, la proximité de la Chamberonne constituent un terrain idéal pour les recherches agronomiques de Jean-Samuel de Loys. Parallèlement à ses activités de conseiller d'Etat, le neveu du fameux «Brigadier de Middes» se signale par de nombreuses études sur l'agriculture, où l'on découvre par exemple la description d'une machine à laver les pommes de terre.

En 1831, l'ancienne grange est détruite pour faire place à l'imposant bâtiment actuel qui a été déplacé au Nord par rapport au précédent. Transmis de descendants en descendants, la propriété finit par appartenir à Marguerite de Loys. La mémoire locale raconte qu'elle donnait l'école du dimanche au Château jusque vers 1910. A sa mort, la propriété n'est plus habitée. Elle est désormais dans les mains de la branche Hoyos-de Loys, qui s'en désintéresse progressivement. La maison est louée à de prestigieuses figures internationales et du cinéma. L'Aga Khan y fait de fréquents séjours auprès de la Bégum en titre, Andrée Carron, et de leur fils Saddrhudin. Ali Khan et Rita Hayworth y passent aussi leurs vacances. Mais ce sont là les dernières heures de gloire vécues à Dorigny. En 1962, l'hoirie Hoyos-de Loys décide de vendre les 800'000 m2 de terrain. En 1963, c'est l'Etat de Vaud qui achète les deux rives de la Chamberonne et le Château, où vont s'installer l'Institut de la technique des transports en 1966 et, en 1967, la section du génie rural.



Une affiche de 1945

Aujourd'hui, il n'y a peut-être plus de seigneur des lieux, point de femme à ombrelle qui déambule sous les peupliers de l'allée, avant d'aller boire le thé des Indes au Château. Mais il n'en reste pas moins que le paysage du site a conservé ce «quelque chose» de belle propriété de maître, avec un grand parc boisé qui entoure la demeure. Et dire qu'en 1947, rien ne laissait prévoir cela! A l'époque, il était plutôt question de construire un nouvel aérodrome pour Lausanne. La Blécherette (construit en 1914) ne suffisait plus à la dimension internationale de la ville.

Après la guerre, le principal aéroport international existant, c'est celui de Cointrin. Ecoutons Gabriel Despland, conseiller d'Etat en 1945, chef du Département des Travaux publics du canton de Vaud: «Des quatre aérodromes prévus pour le trafic international, seul celui de Cointrin existe et répond aux exigences du trafic moderne; ceux de Berne, Bâle et Zurich sont à créer et l'élaboration de leurs projets exigera encore un temps très long. Celui de Lausanne-Ecublens est prêt, et sera incessamment en chantier». Reste pourtant au peuple de se prononcer.

Le terrain choisi se situe sur la commune d'Ecublens, à l'emplacement actuel de l'EPFL. La piste prévue se prolonge environ jusqu'à la Banane.

La presse de l'époque consacre de nombreuses pages au projet qui est présenté comme une aubaine pour l'économie suisse romande. Ainsi cet article paru dans un hebdomadaire illustré de 1945: «Le monde entier est parcouru par les appareils américains, britaniques, français, desservant des millions de kilomètres de routes de l'air, sur l'Atlantique et le Pacifique, de Londres à Sidney (...), jusqu'au coeur de l'Indochine. (...) La Suisse Romande devrait-elle être tenue à l'écart de ce trafic immense dont il paraît inutile de souligner encore la valeur commerciale, économique, financière? Assurément non!» J.-H. Addor, alors syndic de Lausanne, donne un avis plein d'espoir dans le même journal: «Aujourd'hui, Lausanne présente la place d'Ecublens. Il nous plaît de constater que cette présentation coïncide avec l'ouverture d'une ère nouvelle que nous souhaitons heureuse et favorable aux relations pacifiques».

Malheureusement pour les promoteurs, le projet ne passera pas la rampe de la votation communale. Les Lausannois ont eu trop peur des nuisances sonores occasionnées par les avions.

La suite de l'histoire du site de Dorigny, vous la connaissez tous. Et c'est même vous qui la faites, chaque jour, en venant étudier parmi les champs et les moutons. Avec l'Université, Dorigny a retrouvé finalement cet esprit particulièrement curieux, ouvert sur le monde, attentif aux événements locaux et lointains, tel que se plaisaient à le cultiver plusieurs générations de Loys.

MathieuTruffer et Nicolas Verdan

Remerciements à Jean-Claude Favez, archiviste cantonal, et à Guido Cocchi, architecte au BUD qui nous ont donné accès à tous les documents sur Dorigny.