

# Le chantier de la gare de Lausanne ne progresse sans accroc

Le magnifique nouveau bâtiment, digne de la grande ville que la capitale vaudoise est devenue, sera sous toit en septembre, sa mise en service est prévue pour décembre.

## 1913

Gilles Simond

Les travaux de construction de la gare centrale [de Lausanne] se poursuivent sans accroc. La grande marquise recouvrant les quais et voies a été achevée; la maçonnerie du corps central est presque achevée, elle aussi; on monte actuellement la charpente métallique de la toiture. C'est ainsi que la «Feuille d'Avis de Lausanne», ce 8 janvier 1913, livre à ses lecteurs l'état des lieux de l'immense chantier commencé deux ans plus tôt.

Immense n'est pas trop fort. La partie centrale dont parle la «Feuille» - qui comprendra le grand hall avec ses guichets, l'aire des salles d'attente et celle des bagages - fait 110 mètres de long (sur les 214,6 m du bâtiment fini).

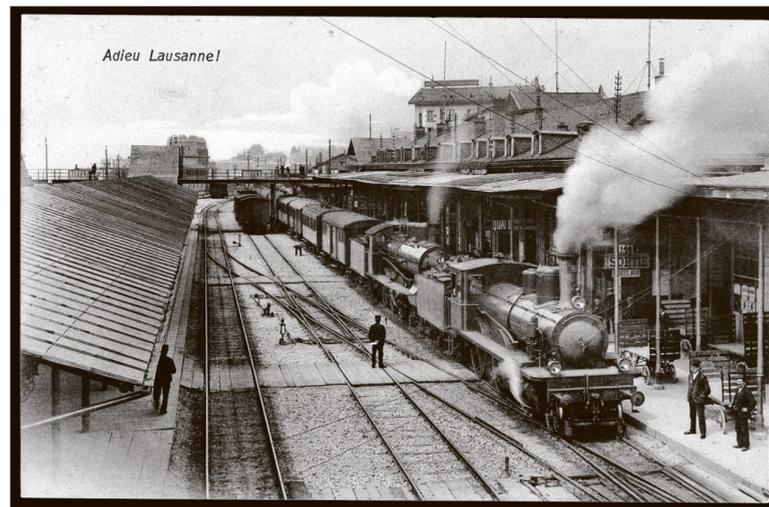
Le travail a commencé en 1910, avec l'édification d'une gare provisoire en bois, à l'est de «l'antique gare», dont on dit alors qu'elle «avait grand-peine à se défendre contre les outrages du temps». Cette dernière ferme le 4 janvier 1911, et les travaux de démolition commencent aussitôt. La construction de sa successeuse, «si impatientement attendue par les Lausannois», débute ensuite sans attendre.

«L'antique gare», dont on dit alors qu'elle «avait grand-peine à se défendre contre les outrages du temps», ferme le 4 janvier 1911.

On a vu grand. Car la Lausanne du début du XX<sup>e</sup> siècle n'a plus grand-chose à voir avec celle de la création de la première ligne de chemin de fer et de la première gare, en 1856. Depuis, la population de la capitale vaudoise a triplé, pour atteindre 66'000 habitants en 1910 (le canton de Vaud en compte alors 315'000). Le nombre de voyageurs, lui, a été multiplié par 39, pour atteindre 1,5 million en 1906. Quant aux marchandises, elles sont multipliées par 139, pour atteindre 349'000 en 1913!

1906 fut une année capitale, avec l'ouverture du tunnel du Simplon, la «porte des Alpes». Lausanne est désormais située sur un axe international majeur, entre Paris et Milan. Les CFF, propriétaires depuis la nationalisation de la Compagnie du Jura-Simplon en 1903, ne peuvent plus se contenter d'une gare de province. Lausanne a besoin d'un monument ferroviaire à la hauteur.

Sur un plan de base élaboré par les ingénieurs fédéraux, un concours d'archi-



1905 Vue sur «l'antique gare» de Lausanne entre les quais 1 et 2. Ce dernier est encore couvert par la petite marquise qui disparaîtra en 1911 pour être remplacée par la «grande halle». MUSÉE HISTORIQUE LAUSANNE



1911 La gare en cours de démolition. Une gare provisoire en bois la remplace de janvier 1911 à janvier 1914. MUSÉE HISTORIQUE LAUSANNE

tecture des façades est lancé en 1908. On attend «une apparence fonctionnelle, la façade digne mais sans luxe, l'emploi de matériaux reconnus sains et inaltérables et, si possible, de pierre du pays». L'entrée principale doit «avoir du caractère et, sans paraître trop riche, être élégante et d'heureuses proportions». Les bureaux d'architectes Monod & Laverrière et Taillens & Dubois remportent la mise.

En mai 1912, l'ancien bâtiment disparu et les importantes fondations réalisées, les Lausannois ont vu, par-dessus les palissades, s'élever les murs extérieurs. Pour la façade principale, côté ville, sur des sous-bassements en pierre dure de Roche et en marbre de Saint-Triphon, on emploie de la pierre de taille de Vaurion (Yonne) et Savonnières (Meuse).

En mai 1913, les palissades disparaissent et le buffet est installé provisoirement dans les futures salles d'attente de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes. Car, côté Jura, l'ancien buffet doit alors être démolit, et avec lui l'Hôtel Terminus, auquel il était adjoind, sur le site où sera construite la future aile des buffets. Outre les WC publics, les passages sous voies sont ouverts, au plus grand agrément des voyageurs, qui ont désormais un accès direct de la place aux quais des deux côtés de l'immeuble. En juillet, les Lausannois

peuvent admirer le bâtiment central, désormais sous toit.

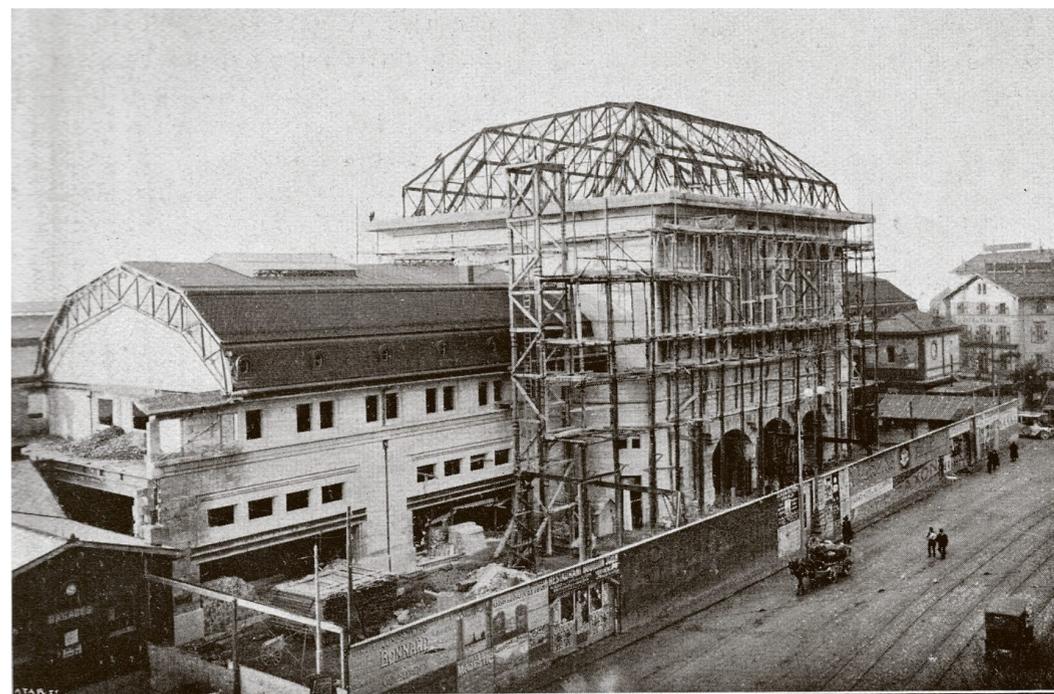
Bien entendu, ça ne va pas tout seul. Le quartier est sens dessus dessous. Car la place de la Gare doit maintenant être abaissée au niveau du nouveau bâtiment, ce qui implique un intense travail d'évacuation des matériaux et le déplacement des lignes de trams. En septembre, «Le Grutléen» se fait l'écho de la mauvaise humeur des usagers: «Les travaux d'abaissement de la place se poursuivent avec la sage lenteur qui caractérise la plupart des entreprises lausannoises. La circulation est rendue fort difficile et surtout très dangereuse tant pour les voitures, autos et tramways que pour les malheureux piétons obligés de chercher leur voie dans cet étroit couloir. À l'heure du départ et de l'arrivée des principaux trains, c'est un encombrement indescriptible qui rebute les plus courageux.»

Pourquoi pas la nuit?

L'hebdomadaire socialiste réclame l'organisation des travaux «en trois équipes qui se succèdent de façon à éviter la moindre interruption. Le travail de nuit procurerait aux terrassiers un petit supplément de paie qui ne serait pas à dédaigner au début de l'hiver. En outre, le travail lui-même en serait beaucoup facilité, puisqu'il s'effectuerait en l'absence d'une



1906 La place de la Gare très animée. À gauche, la gare appelée à disparaître dans quelques années. Au centre, au fond, l'Hôtel Terminus, qui subira le même sort en 1913. MUSÉE HISTORIQUE LAUSANNE



1913 Le corps central de la nouvelle gare de Lausanne, début 1913. La charpente métallique est en cours de pose. S. A. SCHNEGG/LA PATRIE SUISSE

intense circulation qui gêne, durant la journée, l'évacuation des déblais et l'apport des matériaux.»

Quoi qu'il en soit, le bâtiment central est inauguré le 22 décembre. Dans la nuit, «des divers services de la gare provisoire ont été transférés dans le nouvel édifice. Tout s'est passé le plus simplement du monde et sans moindre accroc», relate la «Feuille». Qui trouve l'architecture «un peu lourde», mais admire «le hall central, très imposant, avec sa hauteur de 22 mètres. Au fond «se trouve la bibliothèque des journaux (ndlr: de nos jours, on dirait le kiosque)».

«Dès maintenant, l'on peut dire que Lausanne possède une gare digne de la grande ville qu'elle est devenue.»

La «Feuille d'Avis de Lausanne» du 23 décembre 1913

À droite de l'entrée, les guichets, affectés à certaines lignes: Broye, Berne, Bienne et Allemagne pour les deux premiers, Simplon et Italie pour les deux suivants, Genève, Vallorbe, France et Angleterre pour les N<sup>os</sup> 5 et 6. À gauche, des guichets supplémentaires attendent des «jours d'affluence extraordinaires», comme ceux de l'exposition nationale de 1914, prévoit-on.

«D'une manière générale, on peut dire que les installations de la nouvelle gare de Lausanne sont très pratiques, très confortables et répondent complètement aux exigences du service», estime la «Julie». Qui conclut: «Dès maintenant, l'on peut dire que Lausanne possède une gare digne de la grande ville qu'elle est devenue.»

Les années 1914 et 1915 verront l'édification des deux ailes, avec à l'est la sortie des voyageurs et les locaux de l'administration, à l'ouest les trois buffets. En avril 1916, ceux-ci sont inaugurés et l'on peut admirer «la menuiserie en chêne du Japon» du buffet de première classe. Qui recevra dès juillet les cinq grands panneaux peints évoquant les principales destinations à partir de la capitale vaudoise, Neuchâtel, Montreux et Berne à l'est, Fribourg, Zermatt et Genève à l'ouest. Une vraie galerie que ne se lassent pas d'admirer, plus d'un siècle plus tard, les voyageurs attentifs et pas trop pressés.

Sources principales:

- «La gare de Lausanne: projets et chantiers», Jacques Gubler, Pierre A. Frey, Danilo Mondada, Ed. Payot, 1997  
- «La gare de Lausanne», Joëlle Neuenschwander Feihl, Société d'histoire de l'art en Suisse, 2007  
- «La gare de Lausanne: un exemple d'architecture lausannoise du début du 20<sup>e</sup> siècle», Corinne Bolle, Ecole-Musée/Histoire, 1999  
- Archives des journaux vaudois, scriptorium.bcu-lausanne.ch

## La gare de Lausanne en dates

1856 Raccordement de Lausanne à la ligne Yverdon-Morges, ouverte l'année précédente, et ouverture de la première gare  
1861 Inauguration de la ligne Lausanne-Villeneuve.  
1863 Mise en service de la ligne Lausanne-Fribourg-Berne. La gare est agrandie afin d'accueillir trois salles d'attente et un buffet.  
1870 Ouverture de la ligne Lausanne-Vallorbe.  
1874 La gare est reliée à la place



La première gare de Lausanne, dessinée par Gustave Spengler le 19 juin 1856. MUSÉE HISTORIQUE LAUSANNE

Saint-François par l'avenue de la Gare et Georgette, en plus du Petit-Chêne.

1876 Le bâtiment des voyageurs est agrandi.

1877 Ouverture du funiculaire Lausanne-Ouchy via la gare.

1889 Création de la Compagnie du Jura-Simplon, fusion de plusieurs entreprises ferroviaires.

1891 Édification du bâtiment postal à l'ouest de la gare.

1903 Nationalisation de la Compa-

gnie du Jura-Simplon par les CFF.

1906 Ouverture du tunnel du Simplon. Le Conseil fédéral approuve le projet de nouvelle gare, rendue indispensable par l'augmentation du trafic et de la population lausannoise.

1911 Les travaux débutent par la démolition de l'ancienne gare.

1913 Mise en service du corps central du nouveau bâtiment des voyageurs.

1916 Inauguration des deux ailes et ouverture du buffet.

1992-1996 Restauration du bâtiment des voyageurs.

2003-2004 Rénovation de la halle des quais, qui sont surélevés.

2012 Les Chambres fédérales valident le budget de plus d'un milliard de francs pour moderniser la gare de Lausanne.

2019 L'Office fédéral des transports délivre l'autorisation de construire.

2022 Les travaux sont reportés en raison de doutes sur la fiabilité des études. GSD

## Gare et tunnel

À Vallorbe aussi, on travaille d'arrache-pied. Et plutôt deux fois qu'une!

À Vallorbe, en cette année 1913, on s'active sur deux fronts. Tout d'abord la nouvelle gare internationale, rendue nécessaire par l'ouverture à l'exploitation du tunnel du Simplon, en 1906, et l'augmentation de trafic qui en résulte.

La gare doit réunir en un seul lieu les services douaniers et sanitaires français et suisses, dont un lazaret avec

appareil de désinfection. Elle offrira aux voyageurs tous les services qu'ils sont en droit d'attendre d'une gare moderne. Au plus fort des travaux, on y a compté jusqu'à 900 ouvriers. Le beau bâtiment dû aux architectes lausannois Jean Taillens et Charles Dubois est ouvert à l'exploitation le 26 septembre 1913. De 85 en 1910, le nombre d'employés passera à 295 en 1915.

À quelque distance de la gare, on s'affaire au percement du tunnel du Mont-d'Or. Celui-ci, long de 6 km, permettra l'ouverture de la ligne Frasne-Vallorbe et raccourcit de 17 km la distance entre Paris et Lausanne, en évitant le détour par Pontarlier et Jougne de l'ancienne ligne ouverte en 1870. On y comptera jusqu'à 1700 ouvriers, la plupart italiens.

Le percement, qui a commencé en 1910, est rendu extrêmement pénible par les nombreuses sources d'eau qui se déversent dans la galerie. En décembre 1912, celle-ci est inondée et l'eau se déverse côté suisse, emportant remblais et voies, coupant des routes. La fissure obstruée, un aqueduc est construit au centre du tunnel. Mais en avril 1913, rebelote, l'eau atteint 2

mètres de hauteur! Il faudra creuser un second souterrain pour l'évacuer. La jonction entre les équipes parties de chaque côté a finalement lieu le 2 octobre 1913, à 7 heures du soir: les deux galeries se rencontrent avec quelques millimètres de décalage seulement. Retardée d'un an, l'ouverture du raccourci de Frasne-Vallorbe aura lieu dans la nuit du 15 au 16 mai 1915. GSD