Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 123 (1997)
Heft: 8

Artikel: Début du siècle: naissance difficile pour la gare de Lausanne
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-79112

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Début du siècle: naissance difficile pour la gare de Lausanne

Par
Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

17 ans d'études avant la réalisation

Au début de ce siècle, le Bulletin technique de la Suisse romande – *dont est issue notre revue – a consacré plusieurs articles à la gare de Lausanne. Il a tout d'abord rendu compte du concours organisé en 1908 pour l'édification d'un nouveau bâtiment, puis, huit ans plus tard, il a présenté cette remarquable réalisation.*
Il nous semblé intéressant de retracer la genèse de l'ouvrage monumental qui retrouve aujourd'hui un prestige quelque peu entamé au long d'interventions pas toujours heureuses.

Le chemin de fer à Lausanne: un succès immédiat

La première gare de Lausanne date de 1856[1], soit neuf ans seulement après l'inauguration de la première ligne de chemin de fer de Suisse. Lausanne comptait alors quelque 17 000 habitants et en une année, la gare vit passer 79 000 voyageurs, en direction ou en provenance d'Yverdon. 1861 vit l'ouverture de la ligne Lausanne-Villeneuve, 1863 celle de Fribourg-Berne, d'où l'urgente nécessité de l'agrandissement du bâtiment voyageurs.

+ 931% en 40 ans!

Entre son inauguration en 1856 et la fin du siècle dernier, la gare de Lausanne connut un taux de croissance annuelle moyen de plus de 6 %.
En 1896, elle accueillit quelque 815 000 voyageurs, ce qui conduisit à l'étude d'une nouvelle gare, dont le principe fut décidé en 1907.

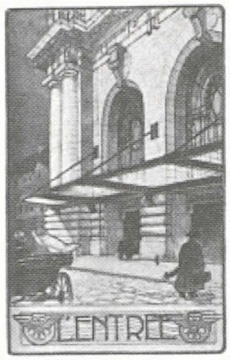
Un concours pour une nouvelle gare

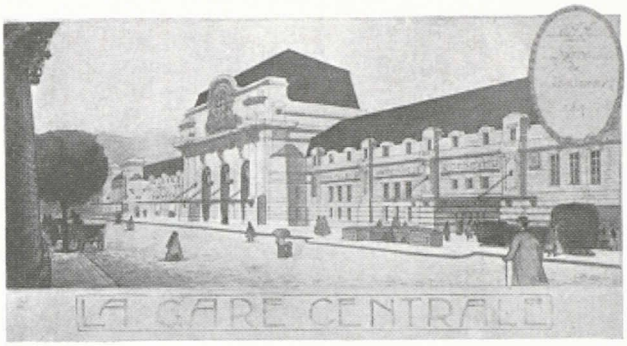
A l'issue d'un concours d'architecture pour le bâtiment principal, organisé en 1908 sous le titre quelque peu étrange de « Concours de façades pour les nouveaux bâtiments de la gare aux voyageurs de Lausanne », ce fut le projet présenté par les architectes Taillens & Dubois et Monod & Laverrière qui l'emporta sur les trente autres travaux présentés.
Le jury ne tarit pas d'éloges: « projet très remarquable », « supérieurement étudiés, les façades, les détails, la variante du plan offrent le plus grand intérêt. L'architecture en est originale, elle a du caractère et, sans être trop riche, elle est élégante et d'heureuses proportions ». Dans ce concert de louanges, une seule réserve: « L'éclairage du hall et des salles d'attente est insuffisant ».
C'est à l'unanimité que le premier prix, d'un montant de 3000 francs lui a été décerné par le jury[2]. A la lecture d'une telle appréciation, on mesure la difficulté d'une intervention à la fois respectueuse et conforme aux exigences du maître d'ouvrage, et tenant en outre compte du contexte actuel dans lequel l'architecte est appelé à créer. Restituer l'authenticité sans préjudice pour les exigences d'aujourd'hui, voilà le défi posé à l'architecte, qui a su le relever avec un bonheur certain.
Revenons au début du siècle. Il n'a pas fallu moins de neuf ans jusqu'à l'achèvement de la nouvelle gare selon les plans des lauréats.
L'une des difficultés principales à surmonter par les constructeurs résultait de l'obligation impérative de maintenir sans faille l'exploitation de la gare tout au long des travaux. « Cela fut long et assez coûteux et les difficultés ne manquèrent pas », relève sobrement le chroniqueur (anonyme, mais appartenant apparemment au personnel des CFF).
Le déroulement des travaux, du premier projet à la réalisation de la gare que nous connaissons, a commencé sous l'égide de la compagnie Jura-Simplon, maître d'ouvrage jusqu'au rachat des compagnies privées par la Confédération, pour passer dès 1902 sous celle

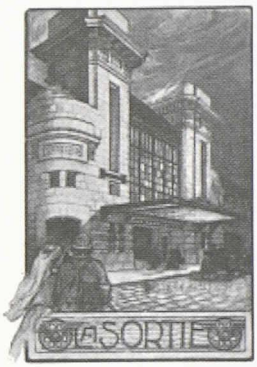
[1] La ligne Morges-Yverdon, ouverte en 1855, passait par Bussigny, ignorant Lausanne...

[2] Relevons que les mêmes lauréats – dans un ordre différent: Monod & Laverrière et Taillens & Dubois – se sont vu attribuer également un troisième prix ex aequo de 1400 francs (en cumul apparemment autorisé à cette époque...).
Par ailleurs, le nouveau bâtiment de la gare de Renens, mis en service en avril 1908, est l'œuvre des architectes Taillens & Dubois.

2e prix du concours: D. et L. Brazzola, architectes, Lausanne

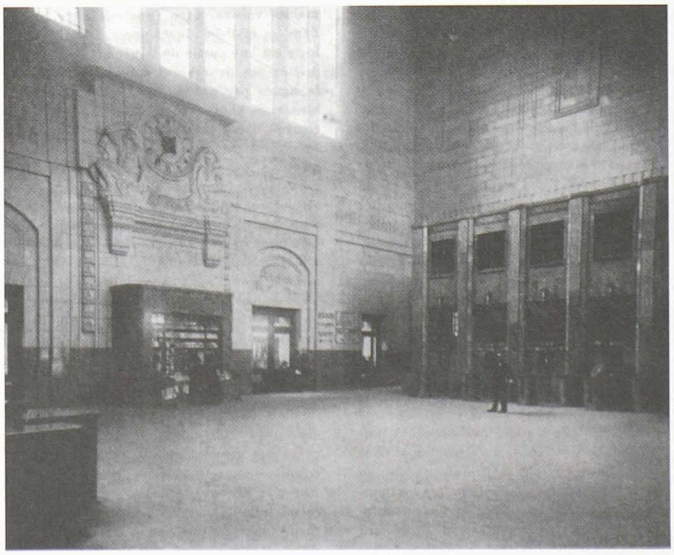




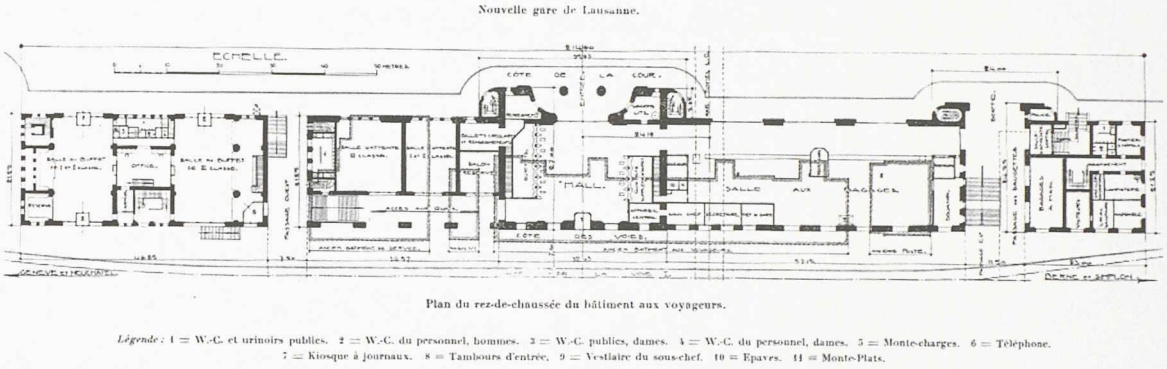


Perspectives détaillées.

Du 1er prix (en haut: projet de concours) à la réalisation (la gare telle qu'elle se présentait en 1908) – Taillens & Dubois et Monod & Laverrière, architectes, Lausanne



Le grand hall, tel qu'il a été réalisé en 1917. La remarque quant à l'éclairage a manifestement été prise en compte par les architectes. Les façades côté place de la Gare et côté quais ont été dotées de verrières nettement plus généreuses que celles que montre le projet de 1908.



Le plan du rez-de-chaussée de 1917

Quelques étapes de la réalisation

17 octobre 1907	mise en service du passage inférieur est
24 décembre 1908	mise en service du nouveau réseau de distribution d'eau
24 juin 1909	mise en service du passage inférieur ouest
1er janvier 1911	début de la construction du bâtiment voyageurs
Printemps 1912	achèvement de la grande halle métallique
Mai 1913	installation d'un buffet de gare provisoire dans les futures salles d'attente
1er juillet 1913	occupation des appartements à l'étage
23 décembre 1913	remise à l'exploitation de la partie centrale du nouveau bâtiment
15 avril 1916	ouverture du nouveau Buffet de la gare

des CFF, dont le Conseil d'administration était compétent pour allouer les crédits nécessaires, ainsi que pour négocier avec la commune de Lausanne la participation de cette dernière aux coûts de construction.

L'édification du nouveau bâtiment est allé de pair avec une refonte des installations ferroviaires. Sur un total de 10,79 millions de francs, dont 300 000 à la charge de la commune de Lausanne, moins de la moitié des coûts incombe au bâtiment, soit environ 5,18 millions.

Son volume étant de 71 000 m³, on arrive à un prix de 73 fr./m³.

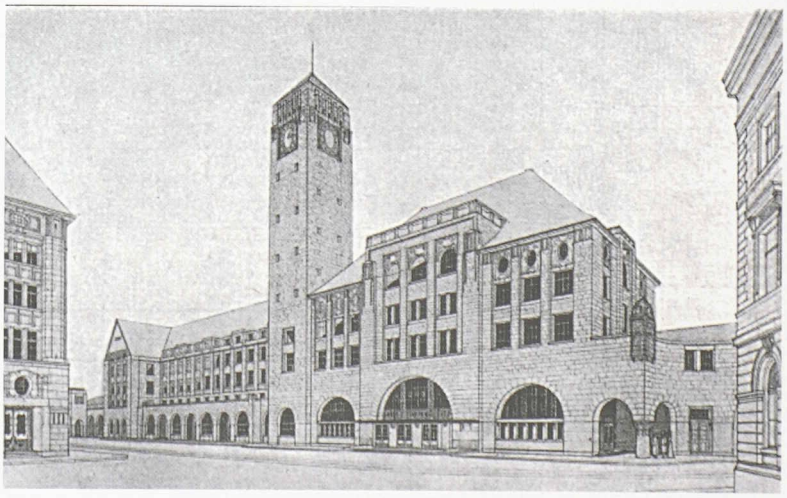
Nous laissons aux spécialistes de l'économie le soin de calculer l'équivalent en monnaie d'aujourd'hui.

Références

« Concours de façades pour les nouveaux bâtiments de la gare aux voyageurs de Lausanne », *Bulletin technique de la Suisse romande*
- N° 1 du 10 janvier 1908, p. 42 (ouverture)
- N° 14 du 25 juillet 1908, p. 161
- N° 16 du 25 août 1908, p. 190 (avec illustration des deux premiers prix)

« L'extension de la gare de Lausanne », *Bulletin technique de la Suisse romande*
- N° 12 du 16 juin 1917, p. 113
- N° 13 du 30 juin 1917, p. 121

Relevons, à titre de comparaison contemporaine au concours de la gare de Lausanne, dans les Nos 12 du 25 juin et 14 du 25 juillet 1908, la publication – fort intéressante et richement illustrée – des résultats du «Concours de projets d'ensemble des bâtiments de la nouvelle place de la gare, à Saint-Gall»: une approche urbanistique exemplaire, serait-on tenté de dire.



La gare de Saint-Gall, vue par les auteurs de l'un des trois projets ayant obtenu le 2e prix ex aequo en 1908, soit Pfleghard et Haefeli, architectes, Zurich. Il n'a pas été décerné de 1er prix, «aucun des projets n'aurait pu être utilisé tel quel pour l'exécution des bâtiments».