

CONCOURS DE PROJETS ET CONCOURS D'IDEES EN PROCEDURE SELECTIVE
CONCOURS

**NOUVEAU MUSEE CANTONAL DES BEAUX-ARTS –
PÔLE MUSEAL ET CULTUREL**

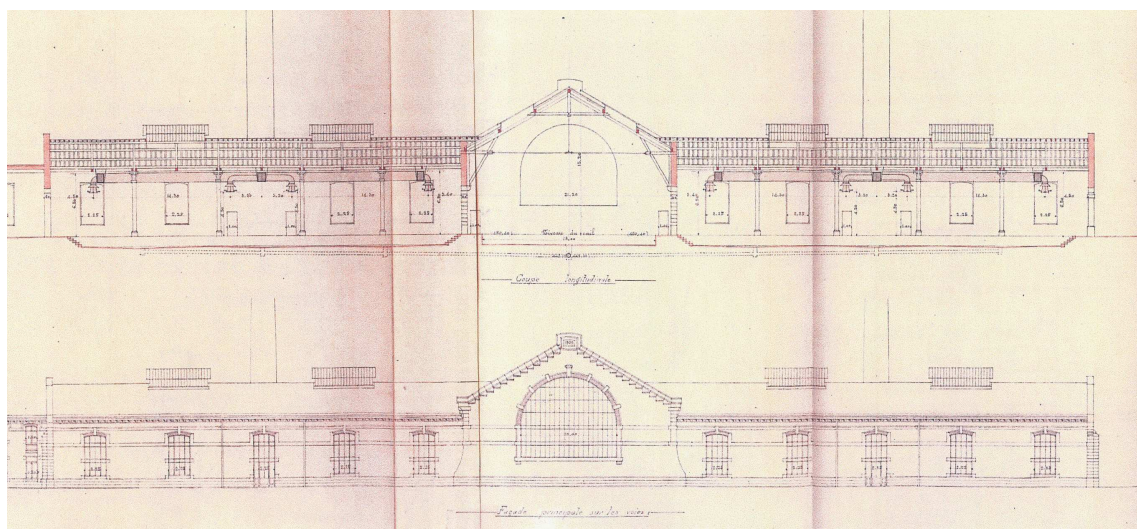
SITE DES HALLES CFF AUX LOCOMOTIVES – LAUSANNE
22.11.2010

**LAUSANNE – DEPOT DES LOCOMOTIVES
HISTOIRE, MODIFICATIONS ET PERENNITE
DE L'OUVRAGE
ANNEXE 04**

Lausanne dépôt des locomotives

ECA 829a

Inscrit à l'inventaire des monuments historiques



histoire, modifications et pérennité de l'ouvrage

v3

Laurent Chenu
Conservateur des monuments et des sites
15 novembre 2010

Lausanne, dépôt des locomotives - histoire, modifications et pérennité de l'ouvrage

Lausanne dépôt des locomotives

ECA 829a

Inscrit à l'inventaire des monuments historiques

histoire, modifications et pérennité de l'ouvrage

sommaire

1 Historique et caractéristiques de l'ouvrage	3
2 Etat de la conservation et des modifications de l'ouvrage	4
3 Valeur historique et mesures de protection	6

1 Historique et caractéristiques de l'ouvrage

Si 1865 marque l'ouverture de la première ligne ferroviaire reliant Yverdon à Lausanne, c'est en 1881, à l'occasion du prolongement de la ligne en direction du Valais, qu'est construite une première remise à locomotives à l'ouest de la gare de Lausanne. Ce dépôt probablement construit en bois abritait trois voies et pouvait accueillir jusqu'à 6 locomotives. Le développement du trafic en direction du Simplon nécessita rapidement l'édification d'un second édifice. Située à l'ouest du premier dépôt, une rotonde maçonnée est alors construite en 1893 permettant ainsi de recevoir 14 locomotives supplémentaires.

L'augmentation croissante des mouvements ferroviaires sur une des voies majeures du réseau européen qui se constitue et l'incendie qui détruit partiellement l'ancienne remise en bois contraint la compagnie fédérale, qui a acquis en 1897 la ligne Jura-Simplon, de prévoir la réalisation d'un nouvel ouvrage de grande dimension pouvant répondre au nouveau besoin d'infrastructures dans cette partie de la Suisse. Plusieurs sites sont étudiés en périphérie de ville avant la confirmation, le 21 juin 1906, d'établir sur le site même de la gare un nouveau dépôt pour locomotives.

Réalisé entre 1909 et 1911, le projet de 1906 s'inspire, par sa forme rectangulaire et la typologie de son organisation fonctionnelle, de l'exemple du dépôt récemment construit à Zürich. Similaire mais de plus petite dimension, 32 locomotives contre 50, l'ouvrage lausannois représente une véritable "innovation en Suisse". Ce dépôt retient d'abord l'attention grâce à son installation pionnière de filtrage des fumées par injection d'eau, développée alors par la société munichoise Fabel pour éviter l'enfumage des halles par les machines à vapeur des locomotives. Ce dispositif exigé par les autorités communales eu égard à la proximité des quartiers d'habitations qui se développaient à proximité immédiate de la gare n'existait à l'époque qu'en Allemagne, à proximité des grandes villes de Fribourg-en-Brisgau et Mannheim.

Outre l'ingénieux système de récupération des fumées mettant en place une série de hottes mobiles reliée à des carneaux de ventilation suspendus dans la charpente en bois de la toiture, le dispositif comprend également, flanquées au nord des deux ailes du dépôt, deux imposantes cheminées en brique de terre cuite d'une hauteur de 35 mètres.

Une autre particularité de ce système novateur est la récupération des poussières de charbon et leur utilisation comme source d'alimentation combustible pour le chauffage central à vapeur basse pression des locaux du personnel, des ateliers et des sanitaires adjacent au dépôt lui-même.

A ce dispositif technique et économique de désenfumage particulièrement remarquable pour le début du vingtième siècle, il faut ajouter la rationalité de la typologie du bâtiment, l'organisation et la fonctionnalité exemplaire des mouvements des locomotives à l'intérieur du dépôt. Cette disposition particulière avec ses voies parallèles est issu directement des développements de ce type d'ouvrage en Allemagne. Il tranche d'ailleurs fortement avec le dispositif construit en arc de cercle, situé immédiatement à son côté ouest, issu lui du système de l'ingénierie ferroviaire française déployant le principe du rayonnement des voies de stationnement des locomotives.

Deux halles de travail, dont l'une largement ouverte à son extrémité est pour l'accès des locomotives, sont disposées de part et d'autre d'un volume central muni d'une fosse dans laquelle se déplace un chariot électrique guidant la translation et la distribution des machines. Typique de l'architecture ferroviaire et industrielle du début de ce siècle, la construction laisse entrer, par de généreuses ouvertures dans les façades longitudinales et en toiture, un large éclairage naturel.

Lausanne, dépôt des locomotives - histoire, modifications et pérennité de l'ouvrage

La construction du dépôt en maçonnerie crépée laisse apparaître à ses angles un chaînage en pierre et sur ses parties hautes un cordon, des modénatures et des corniches ornementales. Les tablettes des ouvertures sont en pierre, les linteaux en arc sont en briques et comportent une clé décorative en pierre. L'ensemble des menuiseries des façades est réalisé en serrurerie métallique composé de profils légers. La plupart des verres semblent d'origine.

Une mention particulière doit être accordée à la structure et à la toiture des halles du dépôt des locomotives. Originellement, la structure verticale ponctuelle était, dans le projet initial, constituée de piliers en fonte ordonnancés sur le rythme des ouvertures des façades latérales. Pourtant, lors de sa réalisation, cet ordonnancement et la matérialité de la structure intérieure ont été modifiés. Si la toiture des halles latérales est désormais soutenue par une trame régulière et fine de poteaux métalliques réalisés avec des profilés ouverts en U, cette fois-ci dans l'axe des parties maçonnées de la façade, la halle centrale est entièrement libre de structure verticale intermédiaire. L'ensemble des toitures des différentes halles est porté par une charpente en bois d'une grande finesse caractérisée par un dédoublement de bras partant des poteaux métalliques pour rejoindre et soulager les fermes de la charpente. Le plafond des halles est constitué d'un plancher en bois posé sur la charpente et recevant la couverture. Cette construction en bois présentait un double avantage : D'une part son coût est plus économique qu'une construction en béton armé ou en acier et, d'autre part, l'usage de ce matériau dans l'environnement très pollué des fumées extraites des machines à vapeur permet d'éviter, grâce au traitement de sa surface inférieure peinte à la chaux et au silicate, une trop forte oxydation de ces parties très exposées. De larges lanternes interrompent le plafond au faite et complètent avantageusement l'éclairage des halles.

Alors que l'aile est du dépôt s'ouvre par sa façade pignon sur un large espace à travers lequel les voies convergent en direction d'une plaque tournante réalisée avant 1900 et agrandie par la suite, l'aile ouest est prolongée par un bâtiment de service de deux étages sur rez et d'un sous-sol abritant les ateliers, les magasins de pièces de rechange, les commodités à l'usage des cheminots, ainsi que les locaux de chaufferie.

2 Etat de la conservation et des modifications de l'ouvrage

D'excellente facture, l'ensemble de la construction de 1911 est aujourd'hui en bon état général et ne présente pas de défauts majeurs résultants de sa mise en œuvre. Les maçonneries et les éléments de bossage sont en très bon état. Les menuiseries d'origine sont très largement présentes et sont dans un état de conservation satisfaisant. Nous ne nous prononçons pas sur la couverture qui n'a pas fait l'objet d'une visite détaillée de notre part.

Les principales transformations de l'édifice sont consécutives à l'électrification des lignes du chemin de fer entreprise entre 1924 et 1926. Cette modification radicale du panorama ferroviaire apporta également une adaptation, voire un abandon de certaines infrastructures. Ainsi, ne reste-t-il aujourd'hui rien du dispositif de désenfumage novateur. Les hottes et les carnaux de ventilation ont été démontés, et les hautes cheminées extérieures caractéristiques du paysage de cette partie de la zone ferroviaire sont démolies. Seul le pied d'une de deux cheminées, pris dans la façade nord au centre de l'aile, est encore présent. L'électrification eut également pour conséquence l'abandon de la "rotonde" comme dépôt de locomotives, ses voies et ses ouvertures étant trop petites pour pouvoir accueillir les transformations nécessaires à l'électrification et à l'augmentation de la mesure des locomotives.

Lausanne, dépôt des locomotives - histoire, modifications et pérennité de l'ouvrage

L'enveloppe extérieure du dépôt de 1911 n'a subi que très peu de modifications respectivement à son état d'origine. Des sondages particuliers à réaliser sur les enduits de façade permettront de mieux connaître les étapes d'entretien et de rénovation de ces éléments. A noter que les couvertes en briques des ouvertures ainsi que certaines tablettes et décors en haut de façade sont aujourd'hui peints, ce qui ne semble pas correspondre à leur situation d'origine.

La pose des lignes électriques a provoqué plusieurs modifications des structures portantes verticales. Si le dispositif des poteaux métalliques n'a pas été touché, plusieurs bras en bois situés dans les travées des voies ont été supprimés. L'état de ces structures (métalliques et bois) n'est pas critique dans l'usage actuel du dépôt, malgré quelques déversements et déformations des poutres observés, dus probablement à la finesse des sections d'origine. Il faut constater que leur entretien régulier a été interrompu depuis plusieurs années maintenant, et que les parties en bois présentent, notamment sous le plafond, des coulures et des taches d'humidité dont l'origine est probablement due à des infiltrations ponctuelles et à la condensation sous toiture.

A la fin des années cinquante, l'augmentation considérable du trafic ferroviaire propulse Lausanne comme centre des infrastructures de la Suisse romande. À ce titre, une prolongation des voies et des quais s'avère indispensable. Une nouvelle halle entièrement métallique est réalisée entre 1960 et 1963 au nord-ouest, dans le prolongement de la partie atelier de l'ouvrage de 1911. Pour permettre cette réalisation, l'ancien dépôt en arc de cercle est démoli. La remise du début du XX^e siècle ne sera dès lors utilisée que pour le stationnement des locomotives et plus comme atelier de maintenance et de travail sur les machines. Le dispositif moderne mis en place avec ce nouvel ouvrage permet de faire face aux nombreux convois spéciaux mis à disposition pour l'exposition nationale de 1964 (Expo64).

D'une facture et d'une construction industrielle courante et sans qualité spécifique, contrairement au dépôt initial, la nouvelle halle ne présente pas un caractère architectural ou historique particulier.

Dès l'Expo64 passée, l'accroissement du nombre de locomotives actives dans le secteur de Lausanne oblige une fois encore à projeter un nouvel agrandissement du complexe des infrastructures du site. Une extension au sud de la halle de 1963 est ainsi réalisée en 1969. La liaison entre ce nouveau volume et l'ouvrage de 1911 provoque alors une modification importante du mur pignon de sa halle ouest. De grandes ouvertures dans la structure maçonnée au sud du mur de refend dénature alors la continuité et la lisibilité du coffre d'origine. De même la façade et l'intérieur du volume dédié aux services subissent des modifications notoires au cours de cette opération.

En toiture, l'intervention majeure de cette opération de la fin des années soixante fut le remplacement des lanterneaux d'origine par des verrières. La structure métallique d'origine des lanterneaux a disparu et a été remplacée par une structure abaissée dans le plan du toit et réalisée en utilisant des profils fermés. Cette substitution est certainement consécutive à l'oxydation des précédentes structures métalliques, seuls éléments de ce matériau dans cette partie de l'édifice.

D'une manière générale, et malgré les interventions postérieures à son édification, la volumétrie, la spatialité et la matérialité de la construction de 1911 sont non seulement encore présentes, mais témoignent réellement d'une qualité historique et d'une conservation remarquable. Sa pérennité couplée à l'exceptionnalité de sa typologie et à son caractère unique dans le contexte ferroviaire de Suisse romande font du dépôt des locomotives de 1911 un édifice remarquable et particulièrement bien inscrit dans son site.

3 Valeur historique et mesures de protection

Il ne fait donc aucun doute quant à la valeur patrimoniale de cet ouvrage. Cette valeur a d'ailleurs fait l'objet d'une évaluation et d'une reconnaissance lors du recensement architectural de la ville de Lausanne en 26 juin 1996. La note *2* a été attribuée à ce bâtiment, et il est inscrit sur la liste de l'inventaire des monuments historiques depuis le 12 avril 1999. Cette note signifie qu'il s'agit d'un monument d'importance régionale et qu'il possède une valeur de classement. À ce titre, il devrait être conservé dans sa forme et dans sa substance. De cas en cas, des modifications peuvent être envisagées pour autant que celles-ci n'en altèrent pas le caractère.

Les mesures de protection impliquent notamment que les propositions de modifications de l'ouvrage s'appuieront sur une lecture attentive de ses caractéristiques et sur une compréhension de la composition formelle et architecturale de l'édifice. Seule une interprétation respectueuse de ces éléments permettra de proposer des transformations, des ajouts ou des suppressions partielles dignes d'une mise en valeur signifiante du monument.

Autour du dépôt des locomotives, plusieurs ouvrages et bâtiments sont également dignes d'intérêt. Si la plate-forme tournante située à l'est du dépôt est également portée à l'inventaire, sa désaffectation et les transformations successives n'en font pas aujourd'hui un élément architectural à conserver absolument. Le projet de son déplacement sur un autre site ferroviaire à Genève est d'ailleurs programmé par les CFF. La présence de sa forme, proche de l'entrée orientale du site, n'en constitue pas moins un élément significatif de l'histoire de ce lieu. Des autres constructions disposées dans l'environnement immédiat du dépôt, seule la structure linéaire des cavités le long du passage situé au nord du dépôt mérite conservation et réhabilitation, bien qu'elle n'ait pas été évaluée lors du recensement de 1996.

Au-delà de la valeur intrinsèque du dépôt des locomotives et des mesures propres à sa requalification, le site de son établissement est partie intégrante de sa valeur monumentale. L'environnement forme ici avec la construction un ensemble qui mériterait d'être sauvegardé et mis en valeur conjointement et en référence à l'ouvrage bâti lui-même. La valeur historique de ce site tient autant à l'affirmation du plateau horizontal constitué par l'installation ferroviaire qu'à son entité formelle étirée, si particulière. Cette composante morphologique caractéristique de la topographie lausannoise est ici amplifiée par l'activité ferroviaire déployée sur ce lieu.

L'abandon de l'activité ferroviaire à l'ouest de la gare de Lausanne et les projets de nouvelles activités de remplacement impliquent le maintien des caractéristiques du site. Il ne s'agit pas ici uniquement de conserver isolément un édifice monumental et de faire table rase des ouvrages n'ayant, autour de lui, pas la même valeur. Mais bien plutôt de profiter de cette opportunité de transformation du lieu pour renforcer le lien très particulier du bâtiment existant, et de redéfinir avec sensibilité et intelligence le nouvel environnement de cette architecture à la forte présence. Le dialogue et la cohérence entre le dépôt des locomotives et son environnement seront déterminants dans la mise en valeur des caractéristiques et de la matérialité de l'objet inscrit sur la liste de l'inventaire.

Le projet patrimonial est ici celui de pérenniser le site et de renforcer sa valeur en l'accompagnant par de nouveaux ouvrages de très grande qualité non seulement architecturale, mais avant tout d'inscription urbaine. Mettre en valeur le monument, c'est construire, par un nouveau projet urbain cohérent une relation significative aux valeurs du site et des ouvrages conservés.