

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

Artikel: Transformation de la gare de Lausanne
Autor: Mondada, Danilo / Gubler, J. / Frey, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-79111>

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: 20.02.2026

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

Transformation de la gare de Lausanne

Par D. Mondada,
J. Gubler, P. Frey

Evolution du concept de gare

Depuis les années 70, les gares subissent une profonde mutation, car la perspective des transports ferroviaires d'avenir se combine avec les exigences impératives de rentabiliser le sol et les bâtiments dont les CFF sont propriétaires.

La gare est à la croisée de logiques différentes. Les voyageurs des grandes distances ne sont pas les pendulaires et parmi la foule qui fréquente la gare, il y a ceux qui attendent un proche et ceux qui utilisent des services qui ne sont pas nécessairement liés au voyage. Cette évolution implique de concevoir la gare comme centre de services commerciaux et élément de vie dans la ville, ouverts tard le soir avec l'adjonction d'activités nouvelles. Des points de vente tels que fleuriste, pharmacie, magasins d'alimentation, disquaires, coiffeurs, télécommunications, banques, etc. viennent s'ajouter à ceux, plus habituels, de vente de journaux ou d'agences de voyages.

Cette évolution rapide se manifeste aussi dans le domaine de la restauration où, à côté de l'offre traditionnelle des buffets, les consommateurs recherchent le *fast-food*, les restaurants à thèmes, les sandwicheries, etc.

Des espaces destinés à des réunions commerciales ou de travail s'implantent dans les gares avec leur cohorte de moyens de télécommunication et côtoient les lieux habituels de la vie associative urbaine (assemblées, séances de sociétés, etc.). Alors que les déficits s'aggravent, à la culture du service public de l'entreprise se substitue une culture commerciale où le voyageur-client exigeant et libre de ses choix, remplace le voyageur-usager, passif et captif. Attendre se transforme en un moment privilégié de la consommation: l'utilisateur devient... client.

Cette évolution place les CFF au centre d'une problématique qui est loin d'être épuisée, à savoir que d'une part, les gares sont les porteurs de l'image de la compagnie et d'autre part, que cette image doit évoluer. Dans le passé, la compagnie avait développé une philosophie du monumental qui s'inscrivait dans l'imaginaire collectif et contribuait au repérage aisé du bâtiment dans la ville. Il y a donc un nouvel équilibre à trouver où la gare n'est plus un monument, mais un lieu de vie.

Approche des problèmes liés à la restauration

Comme les hommes, les bâti-

ments suivent le cycle naturel de l'existence jusqu'à la mort.

Restaurer signifie prolonger leur durée de vie et intervenir de manière à adapter à notre époque des entités physiques et sociales du passé.

Ces réflexions nouvelles, dont l'émergence date de la fin des années 70, ont amené à des réalisations qui traduisent une sensibilité particulière aux problèmes de conservation et de mise en valeur du patrimoine. Vu l'importance de la charge historique qui imprègne le bâtiment, le projet ne peut que s'y référer en permanence.

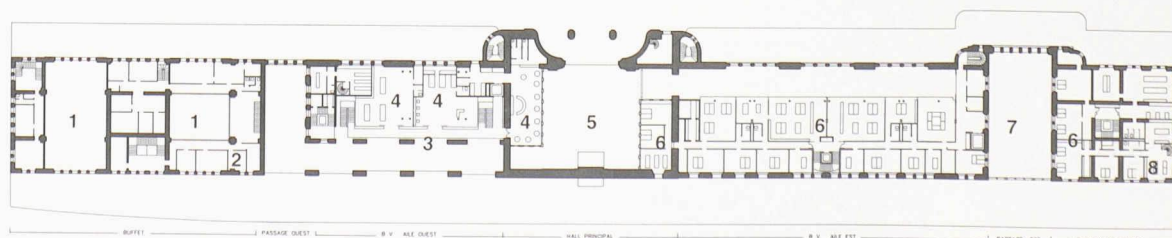
Les contraintes du « déjà là » stimulent la créativité architecturale. L'existant fixe des règles qui exigent ingéniosité et inventivité.

L'intervention dans l'existant constitue une des tâches les plus délicates de l'activité de l'architecte. Elle doit préserver l'intégrité du préexistant, l'authenticité originelle et ne pas mettre en péril le génie du lieu. Elle doit également maîtriser les contraintes inhérentes au programme nouveau, aux exigences de la technique et de la sécurité. Elle doit donc s'appuyer sur un projet d'architecture.

Le projet est un lieu de confrontation entre architecte et spécialistes de la conservation. Les qualités



Rez-de-chaussée



Entresol



La façade nord restaurée avec le hall principal et les ailes ouest et est.

Rez-de-chaussée (ci-contre)

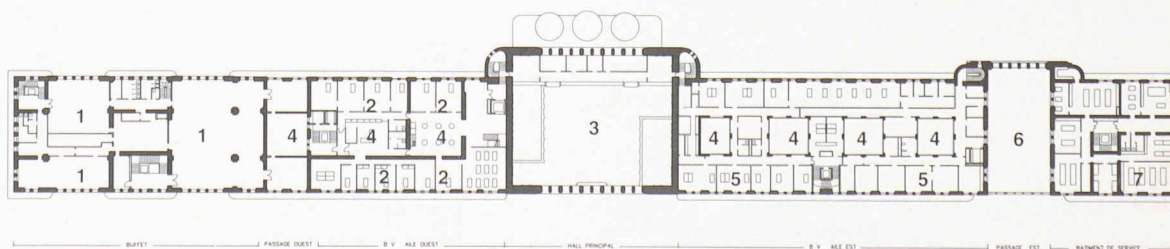
1. Buffet 1^{re} classe
2. Cuisines
3. Buffet 2^e classe
4. Passage ouest
5. Commerces
6. Hall principal
7. Porche d'entrée
8. Billetterie
9. Hall des pas perdus
10. Change
11. Renseignements – Agence de voyages
12. Bagages
13. Hall est
14. Buffet express
15. Gendarmerie

Entresol (ci-contre)

1. Vides sur buffets
2. Bureaux
3. Galerie
4. Commerces
5. Vide sur hall principal
6. Locaux administratifs CFF
7. Vide sur hall est
8. Gendarmerie

1^{er} étage (ci-dessous)

1. Salles de réunion
2. Bureaux loués à des tiers
3. Vide sur hall principal
4. Puits de lumière
5. Locaux administratifs CFF
6. Vide sur hall est
7. Vestiaires agents



1^{er} étage

d'espaces, de lumière, de composition, de fonctionnalité restent toujours présentes. Est-ce le nouveau qui doit se soumettre à l'ancien ou l'ancien qui doit accepter le nouveau? C'est une querelle stérile, car le projet doit prendre en compte l'histoire du bâtiment.

Conserver, c'est transformer le monument dans cet esprit et l'adapter à des besoins nouveaux pour lesquels il n'avait pas été conçu. C'est ce que l'homme a toujours fait dans son désir profond du renouveau. Il faut avoir confiance dans la tâche actuelle et éviter de croire que ce qui est ancien est nécessairement de qualité. Les rapports entre espace médiéval et espace baroque étaient-ils plus faciles que les rapports actuels entre le contemporain et un espace industriel tout juste sorti du XIX^e siècle? Certainement pas.

Il faut jouer sur la complémentarité. Sauf cas exceptionnels, éviter de refaire « à l'identique », exprimer toute intervention comme étant contemporaine, être clair et honnête vis-à-vis de l'écriture architecturale et des matériaux employés, sans rechercher une opposition de style, admettre l'apparence de la technique des fluides, comme étant un élément de modernité, accepter les matériaux nouveaux (verre, inox, aluminium)

comme complément aux excellents matériaux d'origine.

Principes généraux d'intervention à la gare de Lausanne

Le projet implique une intervention à tous les étages et dans toutes les parties du bâtiment, à l'exception du secteur des buffets, qui ne subit, pour l'instant, qu'un toilettage extérieur léger (toiture et façade). Le projet prend en compte les nouveaux besoins suivants:

- amélioration de l'offre des services à la clientèle (billetterie, change, agence de voyage, information)
- restructuration de l'envoi et de la réception des bagages
- redéfinition des surfaces administratives internes
- augmentation de l'attrait de la gare par l'aménagement de magasins supplémentaires et par la mise en location de surfaces de bureaux à des tiers.

Les interventions s'inscrivent dans la *continuité* du projet des architectes Monod, Laverrière, Taillens, Dubois (1913-1916) ou dans la *complémentarité* de celui-ci.

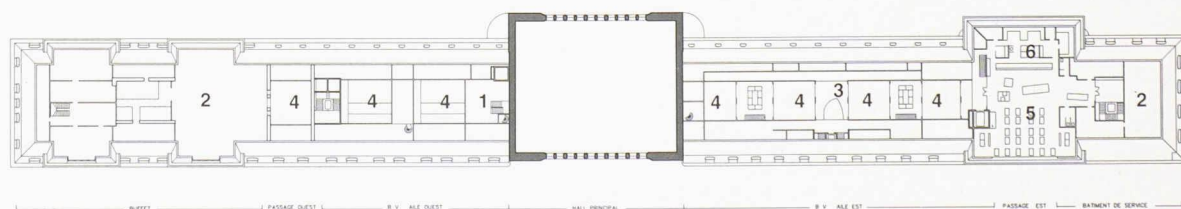
Au titre de la continuité, on peut citer les points suivants.

- La requalification de la circulation en « Z » d'origine. Celle-ci relie le hall principal au hall est

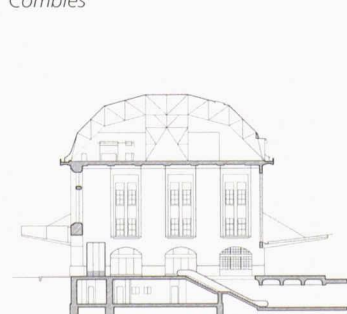
par le hall des pas perdus orienté vers la place de la Gare d'un côté, et le hall principal au passage ouest par le passage sud orienté vers les voies de l'autre côté. Cette circulation avait été tronquée dans les années 40 par des modifications dans la partie des bagages.

- La confirmation du grand hall principal comme étant l'espace d'accueil principal, l'élément de prestige et de référence et qui est restauré dans un état très proche de son aspect initial, à l'exception des guichets des « armoires » est et ouest et de la « librairie » recomposée en sandwicherie.
- La résurrection du hall est qui, débarrassé du bouchon qui l'obstruait, retrouve sa hauteur et son sens d'origine. Il redevient le point d'orgue du passage piétons souterrain réaménagé entre le haut et le bas de la ville.
- Les courettes intérieures du bâtiment, qui de simples prises d'air à caractère hygiéniste, se transforment en puits de lumière, et canalisent celle-ci de la toiture au rez-de-chaussée.
- Les façades qui sont débarrassées de la plupart des rajouts successifs contraires à l'esprit d'origine.

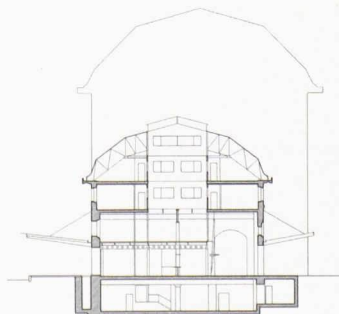
Au titre de la complémentarité ou



Combles



Coupe transversale dans le passage est

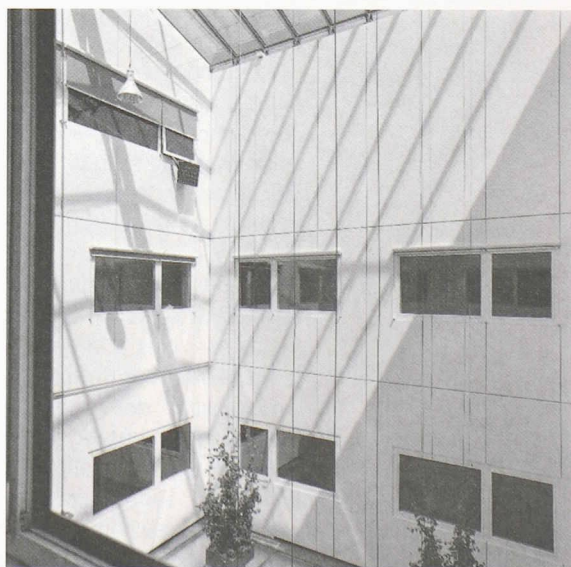


Coupe transversale dans les commerces

1. Bureaux loués à des tiers
2. Centrale de ventilation
3. Vide sur cafétéria
4. Puits de lumière
5. Restaurant d'entreprise
6. Cuisine



Le hall des pas perdus, filtre entre la place de la Gare et les services ferroviaires. La façade extérieure est minérale, massive et peu percée, la nouvelle façade intérieure est métallique, légère et transparente



Les anciennes courettes de ventilation naturelle à l'intérieur du bâtiment, réaménagées en puits de lumière

de la modernité, on peut citer ce qui suit.

- L'utilisation du grand volume de l'ancienne halle à bagages, que vient occuper une boîte en verre et acier, indépendante de la structure d'origine, à caractère réversible, lisible par elle-même et définissant une nouvelle image du hall des pas perdus. D'une part, celui-ci relie le hall principal au hall est, d'autre part, il filtre le flux des usagers entre la place et les guichets de vente.
- L'affectation des grands combles inoccupés sous la toiture, que le projet transforme en surfaces administratives naturellement éclairées par les lucarnes existantes et par les puits de lumière centraux.
- Le déplacement du restaurant d'entreprise DSR, qui, après avoir malencontreusement occupé le vide du hall est, se déplace verticalement, sous la toiture du grand dôme.
- L'installation d'un secteur commercial sur deux niveaux dans l'aile ouest, orienté vers les voies, et équipé de circulations propres. C'est dans cette partie du bâtiment que les transformations précédentes avaient le plus enlevé de substance historique, ce qui autorise la nouvelle intervention, la plus lourde de toutes celles réalisées.
- La mise en place des réseaux des fluides traitée de manière apparente. Il ne s'agit pas de mettre exagérément en valeur la technique, mais d'admettre une accessibilité maximale à ces installations compte tenu de leurs modifications constantes et de violenter le moins possible les proportions des volumes existants. Les centrales techniques trouvent place dans les endroits les moins sensibles à la vue et toujours à l'intérieur du bâtiment.

La matérialité des interventions respecte également la cohérence de la continuité (dalles mixtes acier/hourdis terre cuite, maçonnerie lourde, charpente métallique rivetée, placage en calcaire, boise-

ries en chêne) et de la complémentarité (dalles et murs en béton, acier, verre, inox, aluminium, boiserie en hêtre rouge, cloisons légères en plâtre).

Le dialogue entre l'ancien et le neuf, que le projet suggère continuellement, illustre la démarche fondée sur l'authenticité respective des éléments historiques restaurés et des ajouts contemporains réversibles et compatibles.

Philippe Arlaud, metteur en scène et éclairagiste de théâtre et Claude Augsburgers, plasticien, ont accompagné l'architecte dans son projet. Le premier, par son apport à la mise en lumière créative de l'architecture, et le second par l'aspect festif des drapeaux de couleurs vives, placés dans les circulations publiques, qui ont contribué à renforcer l'intervention sur l'existant. La démarche de la transformation de la gare de Lausanne, consistant à « créer dans le créé »¹, fait appel à des méthodes d'analyse qui permettent d'adapter un édifice à sa nouvelle fonction sur des bases rationnelles et objectives.

A cette rationalité s'ajoute cependant la sensibilité liée à la création architecturale. Modifier l'usage d'un bâtiment aboutit finalement à une remise en cause de sa cohérence initiale et entraîne la nécessité de trouver de nouvelles règles qui prennent en compte non seulement l'évolution historique du bâtiment, mais également son utilisation nouvelle.

Cette recherche sur le passé et la mise en valeur d'un contenu nouveau ne conduit ni au pastiche, ni à l'imitation servile, mais au contraire, est génératrice de formes et d'espaces variés. L'architecture de notre époque peut ainsi s'affirmer au côté des architectures anciennes pour redonner force et vigueur à ces dernières, instaurant ainsi un dialogue et une dialectique subtils entre le passé et le présent, entre des matériaux et des formes architecturales d'époques différentes.

¹ « Créer dans le créé », section française de l'Icomos, Electa Moniteur, 1986

Ce texte est tiré de l'ouvrage « La Gare de Lausanne – Projets et chantiers » par D. Mondada, J. Gubler, P. Frey, éditions Payot Lausanne, 1997.

Maître de l'ouvrage

CFF Chemins de Fer Fédéraux Suisses
Direction du 1^{er} arrondissement,
Lausanne
Division Principale des Travaux

Mandataires

Architecte

Bureau d'architecture D. Mondada
S.A., Lausanne, Danilo Mondada,
arch. EPFL-SIA

Collaborateurs: C. Antognini, T.
Blanc, R. Bron, J.-G. Decosterd,
E. Dubois, V. Keller, J.-P. Rochat,
C. Zoumboulakis

Ingénieurs civils

Stucky Ingénieurs-Conseils S.A.,
Lausanne

Collaborateurs: P. Robinson,
J.-M. Burnier

AIC – Schaer, Weibel & Meylan S.A.,
Lausanne

Collaborateur: A. Bercieux

Ingénieurs conseil électricité

COTEC Jean-Claude Pittet S.A.,
Lausanne, Jean-Claude Pittet

Ingénieur conseil responsable

chauffage, ventilation, sanitaire
Kurt-R. Scheidegger S.A., Bureau
d'ingénieurs conseils, Lausanne

Collaborateur: M. Siegrist

Ingénieur ventilation

Michel Badel, ing. ETS-UTS,
Ecublens

Ingénieur sanitaire

Etudes Sanitaires S.A. – Lausanne
Collaborateur: A. Martino

Plasticien

Claude Augsburgers, Lausanne

Mise en lumière

Philippe Arlaud, Vienne (A)

Crédits photographiques

François Bertin, Grandvaux



Le restaurant d'entreprise, sous la toiture, traité comme une brasserie industrielle en acier et bois



L'aile est avec des magasins sur deux niveaux orientés vers les voies. Passerelles et escaliers transparents. C'est une des interventions les plus lourdes, justifiée par les transformations précédentes qui avaient enlevé à cette partie du bâtiment toute sa substance historique