

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 33 (1907)  
**Heft:** 12

**Artikel:** La gare de Lausanne  
**Autor:** Jambé, C.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-26238>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

Les deux anomalies, de signe contraire, qui affectent la courbe thermique seraient donc, à notre sens, une conséquence de la tectonique toute particulière de ce massif, que la science du D<sup>r</sup> Schardt a su mettre en lumière, avant qu'elle ne fut définitivement démontrée par la découverte des schistes calcaires dans la partie centrale du tunnel.

Une présomption favorable à notre explication peut être tirée de la permanence des grandes sources chaudes qui débouchent dans le tunnel et dont la température ne s'est pas abaissée jusqu'à ce jour.

Un autre fait intéressant, et qui ne peut qu'étayer aussi notre manière de voir, s'est produit dans la galerie parallèle du côté de Brigue pendant qu'on y a déversé les eaux chaudes provenant précisément des sources auxquelles nous faisons allusion. Ce déversement a commencé en novembre 1903 et à partir de cette époque on constate un réchauffement progressif du rocher avoisinant la galerie parallèle, réchauffement qui atteint jusqu'à 8° C. aux kilomètres 6, 7 et 8 de la dite galerie<sup>1</sup>. L'eau déversée avait un volume de 200 litres à la seconde au maximum et une température variant de 38° à 36° entre les kilomètres 8 et 6 en juin 1904.

La figure 54 montre cette particularité, très suggestive au point de vue de l'explication du réchauffement de la roche par la circulation des eaux chaudes. Elle fait voir aussi le refroidissement graduel du rocher tel qu'il se produisait, sous l'influence de la ventilation, avant qu'intervienne la cause perturbatrice dont nous venons de parler.

#### Principales publications parues sur le Simplon pendant la construction du tunnel ou depuis son achèvement :

**Rapports trimestriels au Conseil fédéral suisse** sur l'état des travaux du percement du Simplon, par M. J. Dumur, directeur des Chemins de fer J.-S., et M. E. Colomb, directeur des C. F. F.

**Le tunnel du Simplon**, par Pierre de Blonay (*Bulletin technique de la Suisse romande*, années 27 à 32).

**Sulle condizioni igieniche e sanitarie dei lavori al traforo del Sempione**, par L. Pagliani (Istituto d'igiene della R. università di Torino). 1900.

**Le tunnel du Simplon**, par A. Dumas (*Le Génie civil*). Paris, 1900. Spec. Berichte der Direktion der J.-S. an das Schw. Eisenbahndep. über den Bau des Simplon-Tunnels. **Die Bestimmung der Richtung, der Länge und der Höhenverhältnisse**, par M. Rosenmund. 1901.

**Der Bau des Simplontunnels**, par P. Möller (*Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure*). Berlin, 1902 et 1904.

**Visite aux travaux du Simplon** (Congrès de la Houille blanche. Compte rendu, vol. 2. 1902).

**Note sur le profil et la tectonique du massif du Simplon**, suivie d'un rapport supplémentaire sur les venues d'eau dans le tunnel du Simplon du côté d'Iselle, par H. Schardt. 1903.

**Le tunnel du Simplon**, par G. de Fooz (*Mém. de l'Union des ingénieurs de Louvain*). 1904.

**Comitato italiano del valico ferroviario del Sempione. Relazione finale**, par Guilberto Borromeo et E. Mola. 1904.

**Die Bauarbeiten am Simplon-Tunnel**, par S. Pestalozzi (*Schw. Bauzeitung*, Band XXXVIII et XXXIX). 1904.

<sup>1</sup> Aux km. 6, 7 et 8 de la galerie parallèle, la température du rocher a été observée au moyen de thermomètres isolés, placés dans des trous de mine de 1<sup>m</sup>.50 de profondeur percés perpendiculairement à la paroi verticale située du côté opposé au collecteur des eaux.

**Les résultats scientifiques du percement du tunnel du Simplon.** Géologie, hydrologie, thermique, par H. Schardt (*Bulletin technique de la Suisse romande*). 1905.

**Rapport sur les travaux du Simplon**, par M. Jaquier, ingénieur en chef des P. et C. (*Ann. des P. et Ch.*, 4<sup>e</sup> trim.). 1905.

**Anhydrit-Kristalle aus dem Simplon-Tunnel**, par H. Preiswerk (*N. Jahrbuch für Min., geol. und paleont.*). 1905.

**Die Bauarbeiten am Simplon-Tunnel**, par K. Pressel (*Schw. Bauzeitung*, Band XLVII). 1906.

**Sanitäre Einrichtungen und ärztliche Erfahrungen beim Bau des Simplon-Tunnels, Nord-Seite.** Dr. D. Pometta.

**Intorno alle condizioni igieniche e sanitarie in cui si svolsero i lavori della galleria del Sempione.** Dott. Giuseppe Volante. 1906.

**Le percement du Simplon**, par F. Bonjour, Lausanne. 1906.

**Le Simplon. Texte de l'Album officiel**, par Paul Zutter. Lausanne, 1906.

**Il traforo del Sempione ei passaggi alpini**, par A. Ferrucci. 1906.

**Les installations électriques pour l'exploitation et l'éclairage dans le grand tunnel du Simplon**, par E. Rod (*Bulletin technique de la Suisse romande*), 1907.

## La Gare de Lausanne.

Par C. JAMBÉ, ingénieur.

(Suite et fin)<sup>1</sup>.

**Bâtiment à voyageurs.** — Si l'on consulte le plan de comparaison (fig. 11) des superficies des bâtiments à voyageurs des plus importantes d'entre les gares suisses, on constate que Lausanne, qui se trouve en 1905 en troisième rang pour le nombre des voyageurs n'occupe plus que la sixième place comme superficie de bâtiment. Avec le bâtiment projeté, elle remonterait au 4<sup>me</sup> rang.

Gares.	Rang par rapport au nombre des voyageurs en 1905.	Superficie totale du bâtiment à voyageurs.
1. Bâle . . . . .	2	8113 m <sup>2</sup>
2. Zurich . . . . .	1	5127 »
3. Lucerne. . . . .	8	4201 »
(4). Lausanne (projet). . . . .	3	4090 » (projet)
4. Berne . . . . .	4	4053 »
5. Genève . . . . .	6	3490 »
6. Lausanne (actuelle) . . . . .	3	2103 » (actuelle)

Une prompt solution s'impose, vu l'exiguïté des locaux de service et du public et l'état de délabrement dans lequel se trouve le présent bâtiment à voyageurs.

L'étude du nouveau bâtiment est laborieuse, à cause du grand nombre de locaux à ménager sur un emplacement forcément limité. Les crédits pour ce bâtiment s'élèvent à Fr. 1 800 000, ce qui correspond approximativement à Fr. 38.— le m<sup>3</sup>; ce dernier chiffre peut paraître élevé, mais il tient compte dans une assez large mesure des entraves

<sup>1</sup> Voir N° du 10 juin 1907, page 121. — Dans le tableau, page 127, du numéro du 10 juin, les chiffres relatifs à l'année 1906 doivent être rectifiés comme suit :

Voyageurs partis . . . . .	Nombre.	1 538 488	
Bagages . . . . .	Tonnes .	5 376	
Animaux vivants . . . . .	Têtes .	9 010	
Marchandises {	Expéditions . . . . .	Tonnes .	39 424
	Arrivages . . . . .		254 192
	Totales . . . . .		293 616

apportées à la construction par le maintien du service de l'exploitation.

L'édifice s'étendra du passage de Montriond aux bureaux à marchandises en grande vitesse, nouvellement construits, sur 160 m. de façade ; il aura une profondeur de 21<sup>m</sup>,25, sauf au corps central et à l'aile Est où il aura respectivement 25 m. et 24 m. ; il empiètera ainsi de 8 à 12 m. sur la cour actuelle, ne lui laissant plus que 40 m. de largeur, environ, mesurés de la façade Nord, aile Est de la gare, à la façade Sud de l'hôtel Continental.

C'est peu, mais une nomenclature sommaire des locaux prévus démontrera à l'évidence qu'il serait difficile d'agir différemment, étant donnée l'obligation qu'il y a, pour un service facile, à répartir les locaux de service entre le sous-sol, le rez-de-chaussée et l'entresol. Tout ce que l'on établirait en dessus ne serait pas commodément utilisable.

*Sous-sol.* — Grand local pour les bagages, relié éventuellement aux quais par un tunnel ;

Locaux sanitaires : salle de visite médicale, salle de malades, pharmacie, cellules pour aliénés, morgue ;

Lampisterie, ateliers, corps de garde et vestiaires pour nettoyeurs et visiteurs ;

Bains et W.-C. pour les employés et éventuellement pour les voyageurs ;

Cellules pour prisonniers, hommes et femmes ;

Station électrique ;

Chauffage central et soutes à charbon ;

Bûchers, caves, buanderies, séchoirs pour huit appartements, etc.

*Rez-de-chaussée.* — Grand vestibule d'entrée avec kiosques à journaux, à cigares, etc. ;

Trois salles d'attente de I<sup>re</sup>, II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> classe ; une quatrième à la sortie ;

Bureaux du chef, des sous-chefs, du mouvement, des réclamations, des épaves, des plis et valeurs, du contrôle du matériel, etc. ;

Bureaux des receveurs à voyageurs, des renseignements, des billets combinés, des wagons-lits, consigne des bagages à main ;

Salle de conférence ;

Salle des enquêtes et examens périodiques ;

Grand local pour les bagages, à l'arrivée et au départ, relié à celui du sous-sol par des ascenseurs ;

Dépôts de douane ;

Locaux pour les commissionnaires-facteurs, pour la police locale, la gendarmerie, la police de sûreté ;

W.-C. de service ;

W.-C. publics et payants, bains, toilettes, etc.

*Entresol.* — Bureaux pour les inspecteurs, les télégraphistes, le chef de district, les chefs de trains principaux ;

Vestiaire et corps de garde pour les agents des trains, ceux de la gare, pour les chefs-visiteurs et les brigadiers de manœuvre, pour les agents des wagons-lits et des wagons-restaurants ;

Salle de lecture, bibliothèque, archives ;

W.-C. de service, etc. ;

*Etages.* — Logements pour le chef et le sous-chef de gare ;

Logements des portiers et concierges ;

Logements pour employés célibataires ;

Dortoirs pour agents des trains ;

Local pour gendarmes en dehors du service de la gare ;

Réfectoire, archives, W.-C., etc.

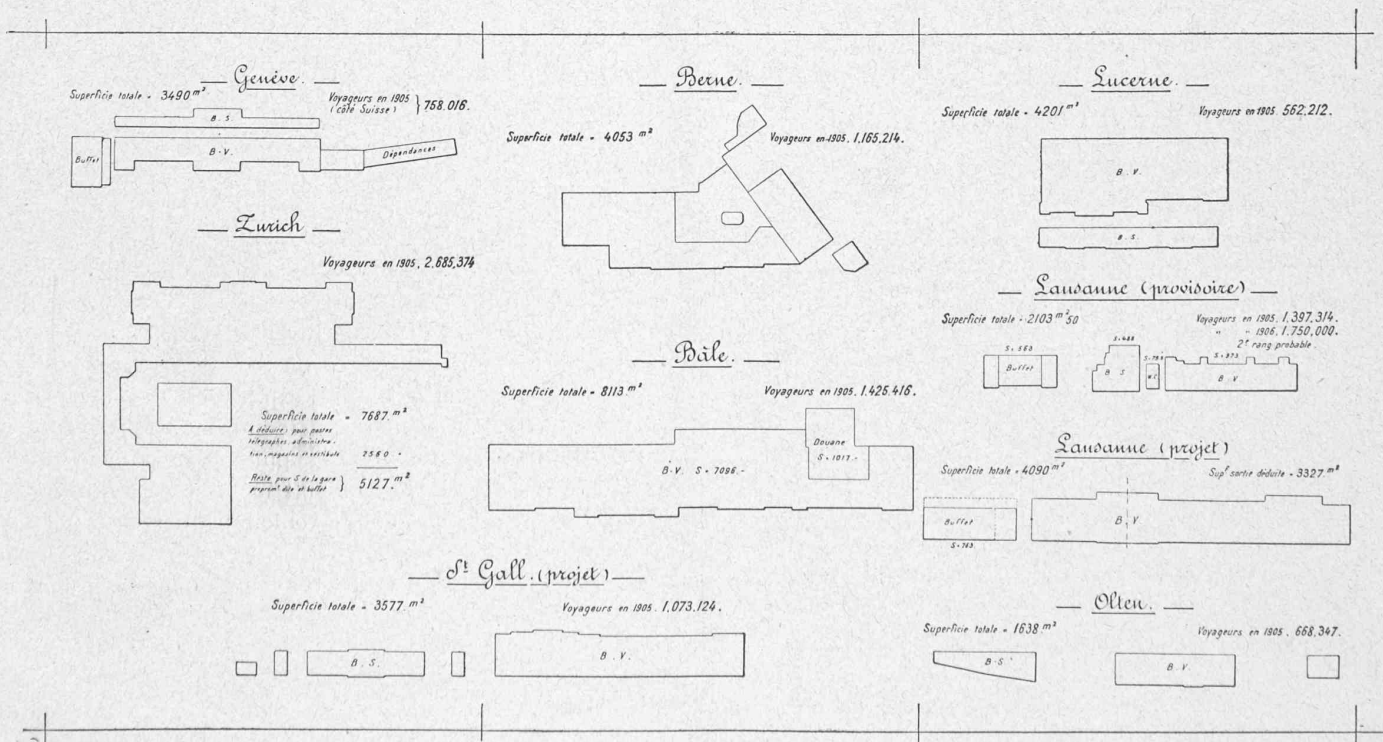


Fig. 41. — Plan de comparaison entre les superficies des bâtiments à voyageurs de quelques gares du réseau suisse.

Les récentes instances de la Commune de Lausanne, relatives à la démolition de l'hôtel Terminus, ont nécessité de nouvelles études du plan du bâtiment à voyageurs, retardant ainsi la mise au concours, entre les architectes suisses, du projet de façades de ce bâtiment.

Le *Buffet* a été agrandi récemment, en ce qui concerne la salle de III<sup>e</sup> classe tout au moins, mais la démolition de « Terminus » conduirait à des modifications importantes de ce bâtiment. Ce point n'étant pas élucidé, il est prématuré d'entrer dans les détails de ces transformations.

Le *bâtiment postal* actuel devant faire place au nouveau bâtiment à voyageurs, la Poste sera transportée à l'Ouest du buffet, dans un édifice spacieux, en bordure de l'avenue Fraisse; il sera relié aux quais par un tunnel avec ascenseurs.

Le *bâtiment d'administration* de la Rasude est insuffisant les services y sont à l'étroit; quelques-uns d'entre eux ont même dû trouver place en ville. Pour remédier à cette pénurie de locaux, l'on va commencer très prochainement la construction d'un nouveau bâtiment d'administration à l'emplacement des bureaux à marchandises en petite vitesse.

Le *service des marchandises* a déjà reçu son extension à l'Est par la création des voies et cours de Jurigoz et du Treyblanc. L'ancienne gare à marchandises de la Rasude a peu changé, à part les nouvelles halles construites l'an passé. L'étude d'une nouvelle gare aux marchandises dans la vallée du Flon, avec raccord direct à Renens, est à l'ordre du jour.

Le *présent dépôt de locomotives* est notoirement insuffisant; nombre de machines, faute de place, couchent à la belle étoile!

L'on a en conséquence projeté à la « Chevaudaz » (emplacement actuel des quais à charbon) la construction de deux remises pour 14 et 16 locomotives, desservies par un pont tournant et par un chariot électrique de 18 mètres; le dépôt des charbons sera reporté à l'Ouest de la rotonde.

Le Tribunal fédéral et la Commune de Lausanne, vu les inconvénients résultant des fumées, avaient demandé que le dépôt à créer, le fût plus à l'Ouest, en Villard.

Les majorations importantes des dépenses qui s'en seraient suivies ont obligé à renoncer à ce projet.

\* \* \*

Disons en terminant que les dépenses générales pour la transformation et l'agrandissement de la gare, de 1900 à fin 1906, ascendent à Fr. 3 592 000.

L'on s'étonne généralement des lenteurs de la marche des travaux d'agrandissement de la gare; mais l'on ne se rend pas compte des difficultés nombreuses qui se présentent dans l'exécution des travaux qui doivent se faire successivement et de manière à assurer la continuité de l'exploitation du chemin de fer. L'emplacement sur lequel on doit construire est occupé par des locaux et bureaux indispensables au service. Avant de faire place nette à la construction nouvelle, force est donc de caser ailleurs ces bureaux, de créer sur un terrain disponible les locaux provisoires ou définitifs qui les recevront.

Ainsi, par exemple, l'emplacement de la poste ne deviendra disponible que lorsque celle-ci aura été transférée dans son nouvel édifice, et ce nouvel édifice lui-même ne pourra être commencé que lorsque l'on aura ménagé à l'Hôtel Terminus ses nouvelles dépendances.

De même, la grande halle centrale venant reposer d'un côté, sur la façade Sud du bâtiment à voyageurs, ne pourra être montée qu'avec celui-ci, d'où nécessité de couvrir provisoirement les quais comme ils le sont aujourd'hui.

L'on voit la complication du programme de marche des travaux et l'on comprendra mieux, dès lors, qu'il faut du temps pour mener à chef une entreprise de cette importance.

Nous tenons encore, en finissant, à remercier M. l'ingénieur A. Perey des précieux renseignements qu'il a bien voulu nous communiquer sur l'histoire de la gare de Lausanne.

## Esthétique des villes.

Genève, le 29 mai 1907.

Monsieur le Rédacteur,

La lettre de M. Francis Reverdin, ingénieur, parue dans le numéro du 25 mai du *Bulletin technique*, et relative au projet que j'ai établi pour l'aménagement de l'esplanade de l'Observatoire, appelle de ma part une réponse que je m'efforcerais de faire aussi brève que possible.

En premier lieu, je ferai remarquer à M. Reverdin que l'on ne m'a pas donné le choix de l'emplacement du nouveau Musée et que si j'ai accepté les conditions connues pour l'édification de ce bâtiment, ce n'est pas une raison pour ne pas chercher à améliorer autant que possible les dites conditions.

En admettant donc que le projet que j'ai établi n'eût pas pour résultat direct de démasquer la façade principale du Musée, il n'en serait pas moins bon de créer au devant de ce monument un vaste jardin qui n'aurait pas de peine à contribuer à donner à l'ensemble un aspect plus esthétique que la verdure qui couronne actuellement le terre-plein de l'Observatoire et qui aurait en outre le grand avantage de créer un accès direct au nouveau Musée depuis les quartiers populeux de Rive, de la rue du Rhône, des Quais, etc.

Mais si la perspective que j'ai exposée est en effet une vue à vol d'oiseau, seul moyen d'indiquer l'arrangement du jardin projeté, j'ai établi à l'appui de mon projet des coupes dont je vous envoie ci-joint un exemplaire que je vous serais très obligé de bien vouloir publier en même temps que la présente, si possible.

Or, il ressort clairement de ces coupes que le spectateur placé au rond-point de Rive, soit à l'intersection des rues Pierre Fatio et du Cours de Rive verrait la façade du Musée jusqu'au bas des colonnes, tandis qu'actuellement on aperçoit à peine les toitures de l'édifice; il en serait de même depuis le lac et depuis le trottoir des maisons sises entre la rue de Malagnou et la rue Ami Lullin.