

Julien Sansonnens

La gare de Lausanne-Sébeillon



mini-recherche historique

-1ère édition -

page 1 sur 21

© août 2006 Julien Sansonnens, Lausanne.

Tous droits de reproduction, traduction, adaptation, représentation, réservés pour tous pays.

Table des matières

| | |
|---|----|
| Mot-clés..... | 4 |
| Préface..... | 4 |
| Rapide historique du chemin de fer à Lausanne..... | 4 |
| La première gare des marchandises..... | 5 |
| La gare des marchandises de Lausanne-Sébeillon..... | 6 |
| Développements futurs..... | 7 |
| Illustrations..... | 8 |
| Bibliographie | 21 |
| Sources des illustrations..... | 21 |

Mot-clés

Sébeillon, Flon, Lausanne-Ouchy, Lausanne, CFF, gare, marchandises

Préface

La gare et la zone industrielle de Sébeillon me sont d'abord apparus à travers le viseur d'un appareil photo: comme beaucoup de photographes travaillant avec la ville comme thème principal, je ne pouvais passer à coté d'un décor aussi intéressant!

C'est tout naturellement qu'après avoir arpenté ces rails pendant de longues heures d' « exploration », s'est développé en moi l'envie d'en savoir plus sur ces installations qui semblaient partiellement à l'abandon, et interrogeaient sur un passé industriel pas si lointain.

Cette mini-recherche n'est, en l'état, qu'une compilation de documentation et d'illustrations disponibles auprès de diverses sources, citées en fin de texte. Faute de temps, il ne m'a pas été possible d'exploiter deux sources très (trop?) riches: les archives de la SISL, et celles de la compagnie du Lausanne-Ouchy. Les premières sont consultables auprès des archives cantonales sous la cote *CH ACV P Société industrielle de Sébeillon Lausanne*. Quand aux secondes, elles sont disponibles aux Archives de la ville de Lausanne, sous la cote *CH AVL P 77*.

Je renvoie enfin le lecteur désirant aller plus loin à l'ouvrage de Charles Lavanchy « Notice historique sur la compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et la société des entrepôts de Lausanne », Lausanne, 1970. Pour des raisons de temps, il ne m'a pas été possible d'intégrer cet ouvrage à la présente mini-recherche.

Rapide historique du chemin de fer à Lausanne¹

Le 7 mai 1855 est inauguré le premier tronçon ferroviaire en terre vaudoise, reliant alors Yverdon-les-bains à Bussigny. L'embranchement sur Lausanne (qui comptait alors 16'000 habitants) a été ouvert le 5 mai 1856, sur fond de luttes parfois violentes entre Lausanne et le canton de Vaud, celle-ci devant jouer de toute son influence pour ne pas se voir écartée du réseau de chemin de fer alors naissant. Malgré l'arrivée des rails, Lausanne reste marginalisée: la liaison sur le chef-lieu se termine en cul-de-sac, et la gare - alors appelée *gare de l'Ouest-Suisse* - est construite dans ce qui est encore une vigne, fort éloignée du centre-ville (au lieu-dit *en Mornex*): pour des raisons de topologie du terrain, il n'a pas été possible de choisir un emplacement plus proche du centre-ville².

Avec les années, les liaisons directes se multiplient à Lausanne, notamment grâce à l'ouverture de la ligne sur Saint-Maurice en 1861³. En 1874, la voie étroite Lausanne-Echallens (l'ancêtre du LEB) est ouverte.

¹ Il n'est pas dans mon intention de présenter de manière exhaustive l'historique de l'arrivée du train à Lausanne, ni le développement de la gare CFF. De nombreuses monographies, souvent très riches, existent déjà sur ces sujets. Le lecteur que le sujet intéresse pourra consulter par exemple l'ouvrage « La Gare de Lausanne », de Jacques Gubler, cité dans la bibliographie.

² Des études pour une gare au Flon ou à Saint-François avaient été proposées, mais écartées.

³ Le tunnel du Simplon ne sera ouvert qu'en 1906

La première gare de Lausanne sera étendue une première fois vers 1863 (à l'occasion de l'ouverture du tronçon Lausanne-Berne), puis en 1876 et en 1879. Elle sera démolie et rebâtie de 1911 à 1916 sous la forme de l'imposant bâtiment que l'on connaît aujourd'hui. Elle sera encore partiellement transformée entre 1992 et 1996, notamment suite à l'incendie d'une partie de la toiture en 1994.

La première gare des marchandises

La première gare de marchandises de Lausanne était implantée à l'est de la gare voyageurs, au lieu dit *la Rasude*, c'est à dire à l'emplacement de l'actuelle poste de la gare. Parallèlement au développement du commerce voyageurs, la gare des marchandises est soumise rapidement à une augmentation de son trafic: de 1856 à 1906, celui-ci est multiplié par 117 (en 1906: 293'616 tonnes), puis il passe à 349'000 tonnes en 1913. Cette forte augmentation du tonnage transporté, conjugué aux difficultés d'accès au site de Mornex posent problème, et l'extension du site semble à l'époque impossible.

Ainsi, dès le début du 20^e siècle, la manutention des marchandises s'installe dans la vallée du Flon en cours de comblement⁴, à coté de l'entrepôt fédéral ouvert en 1885⁵ sur l'initiative de J.-J. Mercier, riche industriel lausannois également à l'origine de la *compagnie du Lausanne-Ouchy et des eaux du lac de Bret*. La société des entrepôts de Lausanne se constitua le 22 août 1884, et fit l'acquisition de terrains au Flon, achetés à la compagnie du Lausanne-Ouchy. Le 4 décembre 1879 est inaugurée la ligne de funiculaire entre le Flon et la gare de Lausanne (Le Lausanne-Gare, LG), ligne prévue principalement pour le transport de marchandises. Celles-ci circulaient de la manière suivante:

Une voie de raccordement traversant la place de la Gare reliait la gare de la Suisse occidentale à la gare du LG. A chaque extrémité étaient placées des plaques tournantes. Sur la voie de raccordement, la traction des wagons fut d'abord assurée par des chevaux, puis dès 1881 par un câble sans fin logé dans un coulisseau situé au milieu de la voie, actionné par un turbine hydraulique. Ce système sera remplacé en 1906 par un tracteur électrique, en fonction jusqu'en 1954. Les wagons partaient de la gare CFF, étaient poussés jusqu'à la gare LG, puis montés à Lausanne-Flon. De là, un autre tracteur les mettaient sur le pont transbordeur, et les amenaient soit aux entrepôts se trouvant au Flon, soit les plaçaient sur la ligne Lausanne-Ouchy, où un autre tracteur (le troisième de cette compagnie) les amenaient au débarcadère.

Au début de l'exploitation, la traction des wagons entre la gare du Flon et les entrepôts était faite à l'aide de chevaux. Mais ce système coûtait trop cher: pour y remédier, la compagnie du LO utilisa dès 1879 un système original de traction des wagons marchandises sur un réseau de voies de raccordement perpendiculaires conduisant aux quais de déchargement des entrepôts. Le chariot transbordeur était activé par un câble continu en boucle placé entre les rails, entraîné par une turbine hydraulique. Le transbordeur pouvait prendre de l'énergie sur le câble, qui circulait en permanence, soit pour se déplacer en avant ou en arrière par l'intermédiaire d'engrenages actionnant les roues motrices, soit pour tirer latéralement les wagons par l'intermédiaire d'un treuil. En 1908, ce système fut remplacé par un moteur électrique de 600V qui pouvait entraîner le

⁴ Le chantier – extraordinaire – du comblement de la vallée du Flon durera jusqu'à la fin de la première guerre mondiale.

⁵ L'entrepôt fédéral cessa son activité le 31 décembre 1976.

chariot transbordeur le long des voies ou mouvoir le treuil de halage des wagons. Ce système perdura jusqu'en 1979, date de la fermeture de la gare marchandises du Flon.

En 1900, dans une volonté d'offrir ses services de transport de marchandises à une clientèle industrielle plus large, la Compagnie du Lausanne-Ouchy fit construire une nouvelle gare aux marchandises, sise rue de Genève 2-8⁶. Le bâtiment était composé d'un rez-de-chaussée et de 2 étages. Le plus impressionnant était sans doute l'ascenseur hydraulique à wagons construit pour monter ou descendre ceux-ci de la gare du Flon à la plate-forme de Bel-Air: le piston était cabale de soulever 70 tonnes. Au niveau de Bel-Air, la voie permettait le transbordement avec le réseau à voie étroite des tramways lausannois (TL). L'ascenseur a été mis en exploitation le 7 mai 1902 et fut utilisé jusqu'en 1954.

Le transport de marchandises sur la ligne du Lausanne-Gare dura jusqu'en 1953, et jusqu'en 1958 sur le Lausanne-Ouchy. Ces dates correspondent à la transformation des funiculaires en trains à crémaillères, avec une orientation uniquement « voyageurs ». A la même époque, ne pouvant plus assurer de transport de marchandises sur le LG, la compagnie du Lausanne-Ouchy mis en service une nouvelle liaison ferroviaire entre la gare marchandises de Sébeillon et le Flon. Cette ligne fut exploitée jusqu'au 28 décembre 1979; la baisse du trafic marchandise des CFF au cours des années 70 se répercutant sur le trafic marchandises de ce raccordement qui n'était plus rentable.

En 1956, la gare du Flon fut totalement transformée avec la création d'un parking et de cinq ascenseurs permettant de gagner sans fatigue la terrasse supérieure de la gare, située au niveau de la place saint-François. Le sous-sol abritait jusqu'à peu⁷ le transformateur de courant, en lieu et place de la salle des machines de l'ancien funiculaire.

La gare aux marchandises du Flon cessa toute activité en 1979, n'étant plus adaptée aux wagons de plus en plus imposants. Le transport des marchandises fut alors effectué par camions jusqu'en 1984, date du rachat de la compagnie du LO par la ville de Lausanne, qui confièrent l'exploitation des lignes du LO et du LG aux TL.

La gare des marchandises de Lausanne-Sébeillon

En 1922-1923, une société privée, la Société industrielle de Sébeillon-Lausanne (SISL) - créé par la commune de Lausanne dans le but de favoriser le commerce et l'industrie à Lausanne- fit construire la gare de marchandise de Sébeillon, suite au comblement de la vallée du Flon, lequel a dégagé de nouveaux terrains industriels vers l'ouest.

Cette nouvelle gare est inaugurée le 14 juillet 1927, en même temps que la ligne CFF Lausanne-Renens qui la franchit. Sa mise en service permettait de soulager quelque peu le raccordement entre la gare CFF et la gare du Lausanne-Gare qui ne permettait que le transit de deux wagons à la fois. Pour assurer les manoeuvres de marchandise, la SISL fait l'achat aux CFF de la locomotive CFF E3/3 No 8554 datant de 1900.

En 1942, la ville de Lausanne rachète l'ensemble des actions de la SISL dont elle ne disposait pas encore.

En 1949, les CFF souhaitant supprimer le trafic marchandise en gare de Lausanne CFF rachètent les installations et vendent la locomotive CFF E3/3 No 8554 à l'aciérie Von Moos

6 Le bâtiment abrite actuellement le grand magasin *La FNAC*.

7 Jusqu'aux transformations – radicales – de la gare dans le cadre du futur M2.

à Emmenbrücke. La SISL disparaît.

Le 1 juillet 1951, la ligne Lausanne CFF – Lausanne-Sébeillon est ouverte, uniquement au trafic des marchandises. Les CFF transfèrent leurs activités marchandises en 1952 dans de nouveaux bâtiments⁸ construits cette année à Sébeillon, et inaugurés en 1953.

Le développement de cette nouvelle gare dès 1953 permet de supprimer le trafic marchandises de plus en plus problématique – et dangereux- sur la place de la Gare, notamment face à l'augmentation du trafic automobile et des tramways.

Le 18 mai 1953 (le lendemain de la mise en service de la nouvelle gare aux marchandises des CFF à Sébeillon), la compagnie du Lausanne-Ouchy crée un raccordement entre Lausanne-Flon et la gare de Sébeillon (le long des rues de Genève et de Sébeillon), en trafic marchandises uniquement. La ligne était d'une longueur de 980m et équipée d'une ligne de contact électrique. La traction des convois fut confiée aux CFF. Ce raccordement sera supprimé le 28 Décembre 1979.

Aujourd'hui, la gare des marchandises de Sébeillon voit chaque jour transiter 250 tonnes de marchandises les plus diverses, avant d'être expédiées par camion vers tout le canton.

Développements futurs

Les développements futurs du site de Sébeillon s'articulent autour de deux axes principaux:

- La liaison ferroviaire avec la nouvelle usine d'incinération des déchets (TRIDEL)
- L'aménagement selon le plan directeur de l'Ouest lausannois.

La ligne ferroviaire Sébeillon-TRIDEL permettra, dès fin 2006, le transit par le rail d'une partie des ordures de la région. La voie, en tunnel, sera d'une longueur de 4km, et permettra d'accueillir n'importe quelle locomotive CFF

Quand au plan directeur de l'Ouest lausannois, le sujet est naturellement bien trop complexe pour être envisagé ici, ne serait-ce que sommairement. Je renvoie le lecteur au travail de mémoire de Benoît Biéler, disponible sous <http://mesoscaphe.unil.ch/Site-IGUL-Jahia/Memoires/> pour une analyse détaillée.

8 Selon les plans de l'ingénieur Alexandre Sarrasin

Illustrations



Illustration 1: Gare du Flon vers 1900



Illustration 2: Vers 1900



Illustration 3: Vers 1900



Illustration 4: Vue de l'ascenseur Flon-Bel Air entre 1905 et 1910



Illustration 5: La gare aux marchandises de Bel-Air



Illustration 6: La place de la gare dans les années 50



Illustration 7: Gare du Flon, peu après 1956

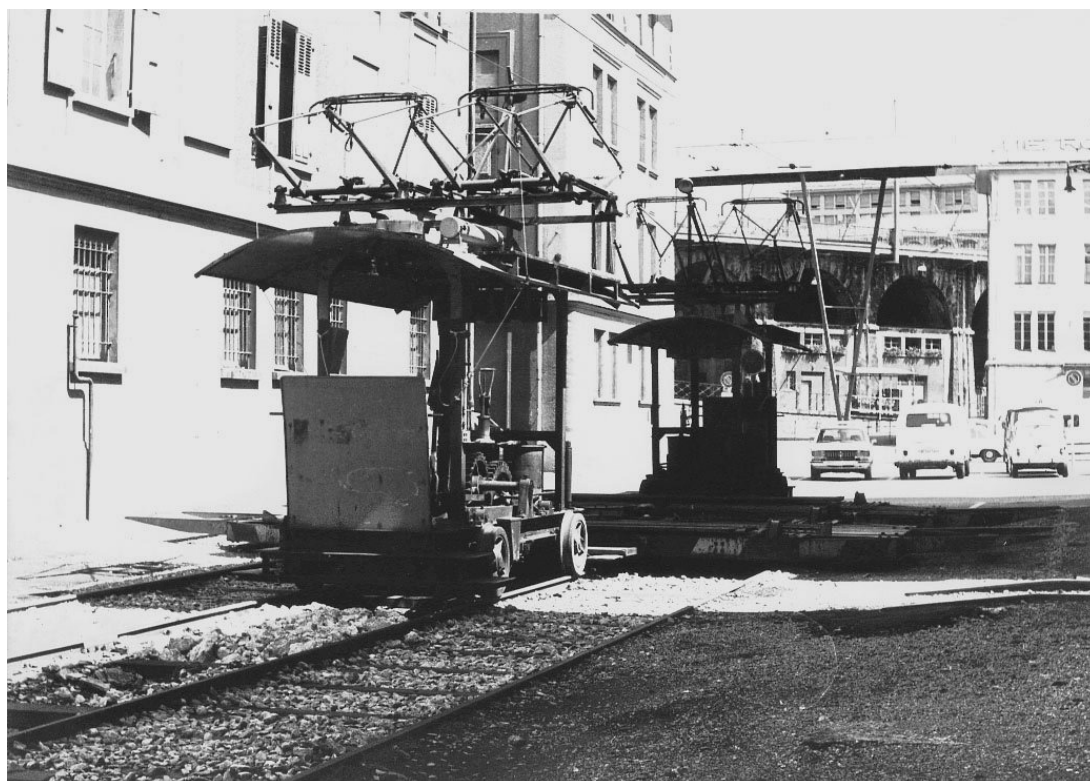


Illustration 8: 1978. Gare du Flon, les deux chariots.



Illustration 9: 1978. Pont tournant de la gare du Flon



Illustration 10: 1978. Gare du Flon, vue en direction de Montbenon.



Illustration 11: 1978. Pont tournant de la gare du Flon. (Te 2/2 152)



Illustration 12: 1978. Pont tournant de la gare du Flon. Te 2/2 152



Illustration 13: 1978. Ligne Flon - Sébeillon, sur la 16331 en direction de Sébeillon



Illustration 14: 1978. Gare du Flon. 16331 CFF attendant le départ pour Sébeillon



Illustration 15: Chiot-transbordeur du Flon, 1er novembre 1974



Illustration 16: les deux chiot-transbordeurs du Flon, 29 septembre 1979



Illustration 17: Tracteur LO Te1/2 152 sur le chariot-transbordeur du Flon, 7 mai 1977



Illustration 18: Pont tournant du Flon avec tracteur Te1/2 152 et K34 du LO; au premier plan, les 3 voies venant de Sébeillon

Bibliographie

- Michel Dehanne et al. « Voies normales privées du pays de Vaud », 1997, BVA, Lausanne
- Katarzyna Gornik, journal « 24 heures », « La gare de Sébeillon est le ventre à marchandises de tout le canton et au-delà. » 26 juillet 2006
- Hans G. Wägli « Réseau ferré suisse », AS Verlag, Zurich, 1998
- Corinne Bolle, « La gare de Lausanne », mars 1999, Lausanne
- Jacques Gubler, « La Gare de Lausanne », 1997, Payot, Lausanne
- LO Holding SA. Site internet: <http://www.lo-holding.ch>
- Michel Dehanne et al. « Chemins de fer privés vaudois 1873-2000 », 2000, La Raillère, Belmont
- Valérie Morel-Genoud « L'entreprise des transports publics de la région lausannoise », Lausanne, 1999

Sources des illustrations

- Photo de titre: Julien Sansonnens, 2006
- Illustrations 1 à 4: Site internet LO Holding SA
- Illustration 5: Valérie Morel-Genoud « L'entreprise des transports publics de la région lausannoise », Lausanne, 1999
- Illustration 6: Jacques Gubler, « La Gare de Lausanne », 1997, Payot, Lausanne
- Illustration 7: Site internet LO Holding SA
- Illustrations 8 à 14: Photos R.Quirici, 1978. Site internet <http://www.railnet.ch>
- Illustrations 15 à 18: Michel Dehanne et al. « Chemins de fer privés vaudois 1873-2000 », 2000, La Raillère, Belmont