

Table des matières

- [Le buffet de la gare de Lausanne](#)
 - [Témoin centenaire de la grande époque des restaurants ferroviaires](#)
 - [Le buffet 1re et 2e classes](#)
 - [Les panneaux peints](#)
 - [Une nouvelle vie](#)
 - [Notes](#)
 - [Sélection bibliographique](#)
 - [Das Buffet von Lausanne: Ein hundertjähriger Zeuge des grossen Zeitalters der Bahnhofrestaurants](#)
 - [Il Buffet della stazione di Losanna: testimonianza secolare della grande epoca dei ristoranti ferroviari](#)
 - [L'auteur](#)

Le buffet de la gare de Lausanne

Témoin centenaire de la grande époque des restaurants ferroviaires

Le buffet 1re et 2e classes de la gare de Lausanne présente un aménagement en majeure partie d'origine qui remonte à son ouverture en 1916. Il constitue le point d'orgue du monumental bâtiment aux voyageurs dont le chantier avait débuté en 1911. Depuis bientôt un siècle, les clients de passage et les habitués se restaurent tout en contemplant les six panneaux peints représentant les principales destinations que desservait Lausanne.

1908 est une date importante pour Lausanne : cette année-là, les CFF organisent un concours d'architecture pour l'édification d'un bâtiment aux voyageurs à la mesure de la position qu'occupait alors la capitale vaudoise dans le réseau ferroviaire national et international, plus d'un demi-siècle après l'arrivée du premier train, le 5 mai 1856. Simple raccordement à la voie principale Morges-Yverdon, la ligne desservait alors une gare en cul-de-sac. Le bâtiment des voyageurs comportait un hall des guichets et trois salles d'attente, mais aucun buffet. Les usagers du chemin de fer se restauraient dans un café voisin à l'ouest, qui a été très rapidement transformé en hôtel.

Avec la mise en service de la ligne Lausanne Villeneuve en 1861, la gare devient traversière. Le trafic augmente considérablement, d'autant plus que deux ans après, c'est la liaison avec Fribourg qui est inaugurée. Le bâtiment aux voyageurs voit alors sa surface doubler tandis qu'un buffet est édifié à l'ouest. Suite à l'ouverture des lignes de Vallorbe en 1870 – liaison avec Paris effective en 1875 – et de la Broye en 1873, le bâtiment est encore une fois agrandi en 1876-1877 par l'adjonction d'une annexe orientale et deux pavillons d'extrémité côté cour ; au début des années 1870, la compagnie de chemin de fer avait pourtant prévu de le reconstruire complètement, mais y avait

renoncé pour des raisons financières.

Issue de la fusion des Compagnies Suisse Occidentale Simplon et Jura-Berne-Lucerne en 1889, la puissante Compagnie Jura-Simplon procède en 1891-1893 à de nombreuses améliorations des infrastructures lausannoises, dont l'édification d'un nouveau buffet à l'ouest du bâtiment des voyageurs. A la fin du siècle, en raison du percement du tunnel du Simplon qui vient de débiter et de l'accroissement tant du trafic ferroviaire que de la population lausannoise, la Compagnie dresse un plan général d'agrandissement, les interventions au coup par coup n'étant plus possibles. Accepté par les autorités fédérales en mars 1900, le projet ne prévoit pas la reconstruction immédiate du bâtiment aux voyageurs; seule une annexe occidentale pour des salles d'attente est prévue, qui aurait constitué la première étape d'un futur édifice. Cette disposition déçoit fortement les Lausannois qui aspiraient à une gare dont l'architecture ferait honneur à leur ville.

Le projet général reçoit un commencement d'exécution, avant que les travaux ne soient suspendus en 1903, suite au rachat de la Compagnie Jura-Simplon par les Chemins de fer fédéraux. La Régie fédérale le remanie en profondeur et y intègre la reconstruction complète du bâtiment des voyageurs, la réalisation d'un bâtiment de service et l'agrandissement du buffet. Ce nouveau plan est accepté en 1906, trois semaines après l'inauguration du tunnel du Simplon qui affirme encore l'importance internationale de Lausanne. Les autorités lausannoises sont satisfaites mais souhaiteraient donner davantage d'ampleur à la cour de la gare en démolissant l'hôtel qui la ferme à l'ouest et le buffet attenant. Après d'âpres négociations et la promesse d'une importante contribution financière, elles obtiennent gain de cause en été 1907. Les ingénieurs ferroviaires revoient donc l'organisation de la partie occidentale du bâtiment des voyageurs et englobent le buffet dans le plan général.

Le nouveau bâtiment aux voyageurs

En 1904 déjà, la Société vaudoise des ingénieurs et architectes (SIA) ainsi que l'Association suisse des anciens élèves de l'Ecole des Beaux-arts de Paris avaient pris position en faveur de l'organisation d'un concours d'architecture, procédure que l'exécutif lausannois avait d'ailleurs envisagé de mettre en place quelques années auparavant au moment des discussions avec la Compagnie du Jura-Simplon. Bien que réticente, la Direction générale des CFF avait accepté le principe qui devait, de l'avis de ses partisans, permettre d'obtenir un projet digne d'un chef-lieu cantonal et d'une gare internationale. Ouvert en février 1908, le concours porte sur les façades du bâtiment de service à l'est, de celui des voyageurs proprement dit au centre et des buffets à l'ouest, sur la base des plans établis par les ingénieurs ferroviaires. Il est remporté par les architectes Eugène Monod (1871-1929) & Alphonse Laverrière (1872-1954) associés à Jean Tailhens (1872-1963) & Charles Dubois (1874-1956). Le quatuor soumet deux projets - le second se classant au 3^e rang ex æquo - qui tous les deux proposent des façades modernes, d'inspiration verticaliste. A l'exception de Dubois, les lauréats sont diplômés de l'Ecole nationale des Beaux-arts de Paris. « Considérant que l'expression architecturale du premier prix est appropriée à une grande gare et digne d'une ville de l'importance de Lausanne, la Direction de la régie suit le jury et [leur] donne le mandat »(1), appréciant « particulièrement le parti d'un pavillon central éclairé par trois baies plutôt que par une grande verrière en plein cintre, motif récurrent de l'architecture ferroviaire adopté par plusieurs concurrents. Selon elle, cette solution donne un meilleur effet de perspective au dégagement réduit de la façade principale »(2). Lors de l'élaboration du projet définitif, « les architectes s'efforcent par souci d'économie de simplifier la décoration des façades, sans pourtant se départir de la monumentalité indissociable du programme, qui s'exprime au travers du choix des matériaux et de la sobriété des lignes »(3). Celui-ci est approuvé en juin 1910 et le chantier débute le 1^{er} janvier de l'année suivante. La partie centrale, soit le bâtiment des voyageurs proprement dit, est inaugurée le 22 décembre 1913, alors que débute la construction des parties latérales. L'inauguration des buffets a lieu le 15 avril 1916 et marque la fin d'un chantier que la guerre avait quelque peu retardé.

Le buffet 1re et 2e classes

« Le bâtiment est composé d'un pavillon central, en avantcorps côté ville, et de deux ailes aux extrémités asymétriques : celle de l'est comporte un pavillon, également saillant mais de dimensions moindres, et celle de l'ouest deux autres édifiés dans le plan de la façade. Ces pavillons abritent les fonctions principales du bâtiment et, par leurs décrochements tant en plan qu'en élévation, rythment la très longue façade et en rompent l'horizontalité. Les meneaux de leurs verrières accentuent encore la verticalité. Œuvre des ateliers de construction métallique Louis Zwahlen à Lausanne, une marquise suspendue abrite les voyageurs sur toute la longueur de l'édifice. S'incurvant devant les pavillons secondaires, elle s'orne de coupoles au droit du hall principal. »(4) (fig.1) Les deux pavillons occidentaux signalent chacun l'entrée d'un restaurant: 1re et 2e classes côté Genève et 3e classe côté Vevey, aujourd'hui totalement transformé.

Depuis la place de la Gare, on accède au buffet 1re et 2e classes à travers un tambour d'entrée inséré dans une baie en arc surbaissé dont la voussure est sculptée de palmettes et dont la clef s'orne d'une corbeille de fleurs et de fruits dans le même registre décoratif que celui du porche principal dans l'œuvre, mais plus simple. Le vitrage supérieur de la baie est formé de verres translucides et transparents cloisonnés de plomb. La partie inférieure des portes est protégée par des plaques de tôle emboutie, tout comme le tambour, et par une ferronnerie dessinant des spirales (fig. 2).

La salle du restaurant a conservé la majorité de ses éléments d'origine, à l'exception du mobilier, des luminaires et du décor de la partie supérieure des parois qui, à l'origine, se référait aussi au règne végétal puisqu'il représentait le monogramme des CFF entouré de guirlandes orales bleu et or (fig. 34). Il a été remplacé en 1939/1940 par une décoration or sur fond vert : drapés, écussons des cantons, symboles des chemins de fer, et surtout palmes et corbeilles de fruits qui rappellent le vocabulaire ornemental omniprésent dans le bâtiment (fig. 5). Les caissons du plafond, d'une couleur claire et uniforme à l'origine, ont alors été ornés de rosaces. L'auteur en serait Pierre Monnerat (1917-2006). Comme Jean-Pierre Kaiser (1915-2001), qui réalise en 1943/1944 la toile marouflée de la salle des Vignerons qui se trouve au 1er étage du bâtiment, Monnerat est un élève de Jean-Jacques Mennet (1889-1969), professeur à l'Ecole cantonale de dessin et d'art appliqué, alors dirigée par Alphonse Laverrière qui est encore l'architecte en charge de la gare dans les années 1940. C'est d'ailleurs Mennet qui réalisera en 1956 le nouveau décor de la salle des Cantons au 1er étage du buffet(5).

Les menuiseries, exécutées en chêne du Japon, sont l'œuvre de la Menuiserie Modèle de Montreux. Cette entreprise, fondée en 1864 par Georges Held et considérablement développée par son fils Albert dès 1890, jouit d'une grande renommée. Réputée pour la qualité de ses travaux, elle réalise les menuiseries de nombreux hôtels et palaces de la Riviera ; elle collabore avec les architectes les plus en vue, et en particulier avec Laverrière, à la librairie Payot (1913), au Tribunal fédéral (1927) et au BelAir Métropole (1932), pour ne citer que les chantiers lausannois les plus importants. Les lambris de hauteur qui courent tout autour de la salle sont d'origine, à l'exception des boiseries derrière le comptoir qui ont probablement été modifiées lors de la réorganisation de l'office et des sanitaires, peut-être vers 1954-1955 au moment de la construction de l'annexe vitrée côté place. La niche occidentale qui était à l'origine pourvue de fenêtres dispensant de la lumière naturelle, est fermée d'une balustrade dont les piliers d'extrémité portent une magnifique corbeille de fruits (raisin, pomme, pomme de pin, grenade) entourée de guirlandes. Ce motif est également présent dans le couronnement du tambour d'entrée méridional où l'horloge, dont le cadran a été remplacé, est surmontée d'une corbeille et encadrée d'ailerons à volutes. Ces éléments de bois sont en tous points similaires à ceux sculptés dans la pierre du pavillon principal et de son hall (fig. 69).

Les panneaux peints

Mais l'ornement le plus spectaculaire du buffet réside dans les six panneaux qui occupent la partie supérieure des parois où des emplacements leur avaient été réservés et qui représentent les destinations desservies depuis Lausanne: à l'est *Neuchâtel*, *Berne* et *Montreux*; à l'ouest, *Fribourg*, *Zermatt - Mont Cervin* et *Genève*. Dès la fin du XIX^e siècle et jusque dans les années 1950, il était fréquent d'exposer dans les gares des peintures de sites helvétiques emblématiques. Or, peu d'entre elles ont subsisté. Si à Berne, la quinzaine de tableaux de cette nature que comptait le bâtiment des voyageurs a disparu au moment de sa démolition en 1966, à Bâle, le hall des guichets montre encore une série de paysages typiques, installés dans les années 1920 dans le cadre d'un programme de promotion du tourisme helvétique qui s'appliqua dans de nombreuses gares(6). A Lausanne, le buffet 3^e classe comportait la peinture d'une grande carte de la Suisse, des frises peintes et des médaillons figurant les lignes secondaires, tandis que les salles d'attente - là encore disparues - s'ornaient elles aussi de tableaux de lieux remarquables.

Fribourg du peintre Oswald Pilloud (1873 1946), élève de Ferdinand Hodler et professeur de peinture et de composition décorative, est le premier panneau mis en place le 26 avril 1916 (fig. 12). Il est le résultat d'un concours organisé par la Société de développement de la ville. L'événement, comme les cinq accrochages ultérieurs, est relaté par *La Patrie Suisse* dans une série d'articles qui nous permettent d'une part de comprendre l'importance que ces toiles revêtaient alors, d'autre part de connaître les conditions de leur réalisation, et en fin de nous figurer la salle originale(7). Le journaliste relate les propos d'un collègue et ami de Pilloud sur l'art de concilier ce type d'œuvre avec le décor mural: «Il fallait obtenir, avec ce panneau, une recherche de tons très harmonieux, se détachant sur un fond et une décoration excessivement brillants. La décoration de la salle, d'un genre ancienne faïence persane, susienne et orientale, dans une gamme générale verte et blanche, avec le monogramme des chemins de fer fédéraux, C.F.F. répétés en un semis décoratif sur un fond harmonieux, forment un ensemble très riche en couleurs. Aussi était-ce d'une grande difficulté pour le peintre de savoir résister à la clarté de la salle par des tons vifs et des couleurs très claires, contrastant dans un ensemble en harmonie avec toute la décoration générale. Les grands lustres en bois doré, d'imitation et genre anciens, placés devant chaque panneau, leur font du tort pendant le jour, tandis que le soir, ils répandent sur les panneaux décoratifs une excellente lumière. »(8)

Le 16 mai 1916, c'est le panneau *Neuchâtel* qui est dévoilé (fig. 14). Choisi également à l'issue d'un concours entre les peintres habitant Neuchâtel, il est l'œuvre de l'artistepaysagiste Louis Vonlanthen (18891937), maître de dessin qui fut l'élève de l'Eplattenier à l'Ecole d'art de La Chaux deFonds. Il est loué pour ses couleurs et surtout pour « son ingénieuse ordonnance décorative »(9) qui, dans une forme stylisée propre au genre, « résume bien le paysage de Neuchâtel »(10). Le paysage de format oblong qui surmonte la niche occidentale représente le *Cervin* sous le soleil levant (g. 10). Mise en place le 26 juin 1916, la toile est due aux pinceaux du Genevois Albert Gos (18521942), « le peintre par excellence et le chantre de Zermatt et du Cervin »(11) ; très connu et très populaire au début du XX^e siècle, il s'inscrit dans la lignée d'Alexandre Calame. «L'heureuse conception, le saisissant effet de lumière, la justesse du coloris»(12) séduisent le journaliste qui relève aussi la façon dont le peintre a tiré parti du « non sens » consistant à représenter cette montagne sur un panneau en longueur : « Cette occasion exceptionnelle lui permettait, d'ailleurs, de réaliser un désir depuis longtemps caressé : celui de montrer, non pas toujours et seulement cette cime orgueilleuse, mais, une fois, surtout ses contreforts et sa base puissante. »(13)

Le tableau gurant *Genève*, la rade et le jet d'eau, est installé au début du mois de septembre (fig. 11) ; il est l'œuvre du Genevois d'adoption Erich Hermès (18811971), lauréat d'un concours entre artistes genevois organisé par le conseil administratif de la Ville de Genève, avec la collaboration de l'Association des intérêts de Genève. Hermès effectue un apprentissage de peintre décorateur avant

de suivre les cours de l'Ecole des BeauxArts de Genève, double formation artistique qu'il mettra à pro t en réalisant de nombreuses peintures murales. Au début de sa carrière, l'artiste « manifeste une véritable fascination »(14) pour Hodler dont l'influence est sensible dans la toile lausannoise, notamment dans le chromatisme et la stylisation de l'arrièreplan.

C'est à Max Brack (18781950) que revient l'exécution du panneau *Berne* (fig. 13). « Au printemps 1916, la Société pour le développement de Berne avait adressé, par l'intermédiaire de la Société des peintres, sculpteurs et architectes suisses, un appel aux artistes disposés à peindre un tableau réclame de la ville de Berne »(15), dont la réalisation sera financée par la Commune de Berne et la Société des hôteliers. Considéré comme un épigone de Hodler, Brack, qui s'est formé principalement à Munich, est un spécialiste des paysages de montagne et de lac. Le journaliste apprécie le point de vue choisi par l'artiste qui lui permet de « montrer à la fois le cadre agreste et alpin de la ville de Berne, en même temps que l'aspect pittoresque de la vieille ville et des rives de l'Aar»(16), et de remplir sa mission de promotion de la capitale fédérale.

Le 14 décembre 1916 est mis en place le dernier panneau qui représente Montreux (fig.15). Des six, c'est celui qui séduit le plus le journaliste de *La Patrie Suisse*. Dithyrambique, ce dernier apprécie particulièrement le fait que «l'artiste n'a fait qu'indiquer, sommairement, sans insister, la partie banale et moderne de la contrée [...] pour montrer le 'Montreux qu'ont chéri les poètes', paré des teintes automnales, des pourpres et des ors, prolongés, au fond, par le roux du 'at' qui recouvre, à ce momentlà, la plaine du Rhône, avec les golfes et les sites qui donnent à Montreux sa physionomie, son relief si spécial, son église et le château de Chillon qui en sont les points classiques. [...] L'artiste a conçu et exécuté son œuvre dans un esprit romand, c'estàdire en dehors de toute influence étrangère. Il est resté lui et bien de chez nous. On lui en saura gré. Il a cherché à rendre cet effet de vibration dans la couleur résultant de la pureté et de la transparence de l'air, propre à la contrée. Il a estimé qu'en dépit des traditions, la peinture peut être décorative tout en restant vraie. Le panneau est ainsi l'un des mieux réussis et des plus vivants de la série. »(17) La toile est effectivement exécutée par un artiste local, HenriEdouard Bercher (18771870), professeur de dessin à Vevey, formé à l'Ecole des BeauxArts de Genève. Celuici a réalisé d'autres œuvres « ferroviaires », notamment à Vevey vers 1910 - le lac Léman depuis le MontPèlerin, toujours en place - et à Berne où étaient présentées, dans le buffet 1re classe, des vues de CransMontana Vermala et de Montreux, et dans celui de 2e classe, une vue de LoèchelesBains, commandée probablement pour célébrer l'ouverture du tunnel du Lötschberg en juillet 1915(18).

Une nouvelle vie

Le buffet de la gare de Lausanne fermera ses portes le 31 décembre 2015, car le bâtiment sera rénové de fond en comble. Il les rouvrira en 2018 après avoir été restauré dans les règles de l'art sous l'égide des services de protection du patrimoine. En effet, la valeur artistique et historique de ses aménagements et de sa décoration a été reconnue et la salle devrait retrouver toute sa splendeur grâce à la disparition des adjonctions des années 1950, comme l'annexe vitrée, et le renouvellement du mobilier et des luminaires.

Notes

1 Neuenschwander Feihl, *La Gare de Lausanne*, Berne, 2007, p.20.

2 *Ibid.*, pp. 20-21.

3 *Ibid.*, p. 21.

4 *Ibid.*, pp. 24-25.

5 Renseignement tiré d'un dossier Ecole-Musée/ Histoire : Corinne Bolle, « La gare de Lausanne : un exemple d'architecture lausannoise du début du 20^e siècle », Lausanne, 1999. Aucune signature et date ne sont visibles. Je remercie l'historien de l'art Antoine Baudin qui m'a éclairé sur les relations entre ces artistes.

6 Dorothee Huber, *Bahnhof Basel SBB*, Berne, SHAS, 2004 (Guide des monuments suisses), p.33.

7 Arnold Bonard, « L'art dans les gares », in *La Partie Suisse*, No 593, 14.06.1916, pp.134-137; No 595, 12.07.1916, pp. 158-159 ; No 600, 20.09.1916, pp. 222-223 ; No 602, 18.10.1916, pp.249-250; N 609, 24.01.1917, pp.21-22.

8 *La Patrie Suisse*, *op.cit.*, No 593, p.136. Propos de Ferdinand-Louis Ritter.

9 *Idem.*

10 *Idem.*

11 *La Patrie Suisse*, *op.cit.*, No 595, p.159

12 *Idem.*

13 *Idem.*

14 Lorean Cholakian Lombard, « Eric Hermès (1881-1971), l'œuvre décoratif », Université de Genève, 2014, p. 63 (<https://archive-ouverte.unige.ch/>). Mémoire de maîtrise universitaire en histoire de l'art sous la direction du Prof. Leïla El-Wakil.

15 *La Patrie Suisse*, *op.cit.*, No 602, p.250.

16 *Idem.*

17 *La Patrie Suisse*, *op. cit.*, No 609, p. 21; at : nom donné, dans la plaine du Rhône, au foin des marais.

18 Voir Stutz, *Bahnhöfe des Schweiz*, Zurich, 1976, p.203. Hormis Bercher, cet ouvrage ne recense aucun des artistes présents à Lausanne.

Sélection bibliographique

Dictionnaire biographique de l'art suisse, édité par l'Institut suisse pour l'étude de l'art, Zurich, 1998.

Pierre Frey, Jacques Gubler, Danilo Mondada, *La Gare de Lausanne. Projets et chantiers*, Lausanne, Ed. Payot, 1997.

Pierre Frey (dir.), *Alphonse Laverrière 1872-1954. Parcours dans les archives d'un architecte*, Lausanne, PPUR, 1999.

Jacques Gubler (et al.), *Une Menuiserie Modèle. Les Held de Montreux, Yens-sur-Morges*, Cabédita, 1992.

Joëlle Neuenschwander Feihl, *La Gare de Lausanne*, Berne, SHAS, 2007 (Guide des monuments

suisses).

Werner Stutz, *Bahnhöfe der Schweiz: von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg*, Zürich, Verlag Berichthaus, 1976.

Das Buffet von Lausanne: ein hundertjähriger Zeuge des grossen Zeitalters der Bahnhofrestaurants

Das Buffet 1. und 2. Klasse des Bahnhofs Lausanne besitzt eine grösstenteils originale Ausstattung und Ausschmückung von hoher Qualität aus der Zeit seiner Eröffnung im Jahr 1916. Es stellte die letzte Etappe des ab 1911 neu erbauten monumentalen Gebäudes dar, das nach den Plänen der Architekten Monod & Laverrière und Taillens & Dubois im Stil des Vertikalismus errichtet wurde. Die gemalten und skulptierten Elemente, namentlich jene aus Holz, bedienen sich einer vegetabil inspirierten Ornamentik, die im gesamten Bauwerk eingesetzt wurde. Die spektakulärste Ausschmückung des Buffets besteht aus gemalten Tafeln, auf denen die wichtigsten von Lausanne aus erreichbaren Destinationen dargestellt sind. Obgleich Bilder dieser Art mit werblichem Hintergrund am Ende des 19. Jahrhunderts und bis gegen 1950 sehr häufig anzutreffen waren, sind nur wenige von ihnen erhalten geblieben. Nach der nächsten Jahr beginnenden Restaurierung des Buffets werden die Gemälde wieder in altem Glanz erstrahlen.

Il Buffet della stazione di Losanna: testimonianza secolare della grande epoca dei ristoranti ferroviari

Il Buffet di prima e seconda classe della stazione ferroviaria di Losanna vanta un assetto e degli arredi di grande qualità, prevalentemente risalenti alla sua apertura nel 1916. Esso costituisce l'ultima tappa del monumentale fabbricato viaggiatori ricostruito a partire dal 1911 su progetto degli architetti Monod & Laverrière e Taillens & Dubois. Gli elementi pittorici e plastici, in particolare quelli in legno, si inscrivono nel registro decorativo di ispirazione vegetale che distingue l'intero complesso della stazione. Gli elementi ornamentali più spettacolari del Buffet sono i sei pannelli dipinti che raffigurano le destinazioni servite dalla stazione di Losanna. Dipinti di questo tipo, a carattere promozionale, erano frequenti nelle stazioni dalla fine del XIX secolo fino agli anni Cinquanta; solo pochissimi, tuttavia, sono rimasti conservati. Grazie al restauro in programma per il prossimo anno, il Buffet ritroverà il suo originario splendore.

L'auteur

Joëlle Neuenschwander Feihl est historienne de l'art, collaboratrice scientifique aux Archives de la construction moderne (Acm) de l'EPFL. Spécialisée dans l'histoire de l'architecture régionale des années 1850-1930, elle est l'auteur de nombreuses publications. Contact : joelle.neuenschwanderfeihl@epfl.ch