

## Mouvement pour la Défense de Lausanne

Journal d'information destiné aux membres  
du Mouvement pour la Défense de Lausanne  
Bulletin n° 56 janvier - avril 2010

56

MDL - Case postale 6929 - 1002 Lausanne  
www.mdl-lausanne.ch info@mdl-lausanne.ch  
téléphone et télécopieur: 021 617 37 67



Salle des Vignerons, gare CFF de Lausanne. Lieu de la prochaine assemblée générale du MDL.

## Assemblée générale 2010

Nous avons le plaisir de vous convier à l'assemblée générale annuelle 2010 du Mouvement pour la Défense de Lausanne

jeudi 27 mai à 19.30 heures  
Salle des Vignerons, gare CFF, Lausanne  
(accès par le buffet de la gare)

### Ordre du jour

1. Adoption du procès-verbal de l'AG 2009 (ce document peut être consulté sur le site [www.mdl-lausanne.ch](http://www.mdl-lausanne.ch) ou demandé au secrétariat, tél. 021 617 37 67).
2. Rapport d'activité du comité et discussion.
3. Rapport du trésorier et des vérificateurs des comptes.
4. Nominations et réélection au comité et des vérificateurs.
5. Fixation de la cotisation.
6. Discussion générale et divers.

C'est au cours de l'assemblée générale que se discutent et se prennent les principales décisions quant aux activités de

notre association. Le rapport annuel, qui passe en revue l'ensemble de l'action menée durant l'exercice, offre la possibilité d'un débat nourri sur les interventions passées et permet de poser les jalons pour les engagements à venir.

Votre présence et votre appui, chers membres, est précieuse et toujours fortement appréciée.

Le lieu de réunion retenu cette année est chargé de sens. Il sera l'occasion de présenter très concrètement les difficultés, dilemmes et appréciations liés à la sauvegarde patrimoniale. En effet, cette salle, de même que les autres salles de réunions sises dans cette aile de la gare, sont condamnées par un projet de restructuration lourde planifié par les CFF et approuvé par les instances cantonales et municipales. Le sursis actuel est dû à une procédure de recours dont l'issue condamnera ou sauvera définitivement ce lieu de réunion historique. Notre assemblée sera soit l'occasion de faire le deuil de cette salle ou de nous réjouir de sa conservation future...

Votre comité

# MERCI !

L'appel de fonds lancé dans notre précédent numéro de Patrimoine lausannois a été largement entendu. Nous aimerions remercier très chaleureusement toutes les personnes qui ont manifesté leur générosité en soutenant notre association par un don. Indépendamment des montants recueillis, la part la plus inestimable de cette action réside dans l'appui moral qui soutient chacun de ces dons. Que chacune et chacun soit très chaleureusement remercié pour ces précieux appuis.

## Patrimoine flottant

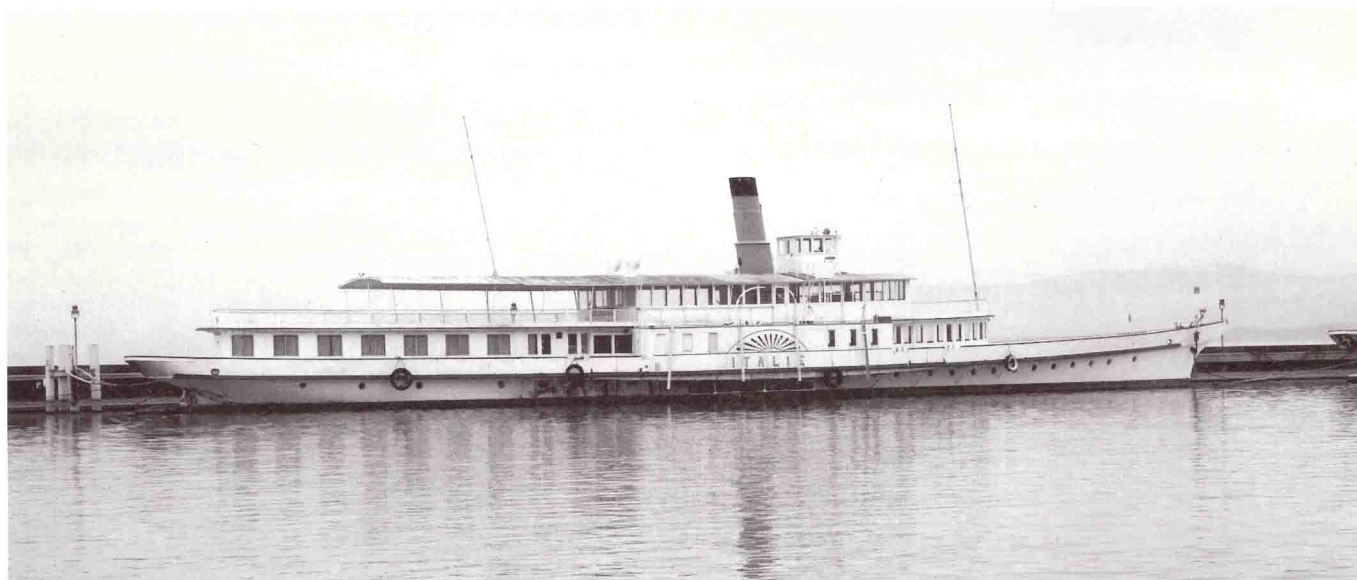
Un des attraits indéniable de notre région réside sans aucun doute dans le Léman qui suscite une fascination unanime. Ce patrimoine naturel d'une exceptionnelle beauté voit ses eaux sillonnées par un patrimoine flottant d'une valeur aussi unique : il s'agit de la superbe flotte de bateaux Belle Epoque de la CGN.

Par ordre chronologique de leur mise en service, il s'agit des bateaux suivants : *Montreux* (1904), *Vevey* (1907), *Italie* (1908), *La Suisse* (1910), *Savoie* (1914), *Simplon* (1920), *Helvétie* (1926), *Rhône* (1927).

Une partie de cette flotte a déjà été restaurée. Le *Montreux* a été revaporisé en 2001. Sa machine d'origine avait été débarrassée en 1961 et remplacée par un groupe diesel-électrique en prévision de la prise en charge du trafic supplémentaire occasionné par l'exposition nationale de 1964. Faute d'argent, mais aussi par désintérêt et méconnaissance de la valeur patrimoniale, les boiseries d'acajou et les panneaux peints selon les préceptes de l'Art Nouveau (emblème floral composé de narcisses) ont alors été remplacé par un banal habillage de bois. Vitraux, mobilier et autres aménagements ont subi en 1961 le même sort. Aujourd'hui le salon du *Montreux* est décoré des magnifiques boiseries de l'ancien bateau *Valais* désarmé depuis 1966.

En 2003, suite à une grave avarie, le *Simplon* est menacé d'une mise au rebut. Grâce à l'action rapide et décidée de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) cette dernière convainc le conseil d'administration de la CGN (Compagnie générale de Navigation, propriétaire de la flotte) qu'elle serait capable de trouver en grande partie les fonds nécessaires pour le réparer et le rénover partiellement. L'ABVL y a contribué pour près de deux millions et la CGN, de son côté, pour pratiquement la même somme. En 2005, le *Simplon* est remis en service dans la liesse populaire. Une restauration globale devra cependant être agendée à moyen terme afin d'assurer sa survie.

Le bateau *La Suisse* est le vapeur le plus prestigieux des lacs suisses. En 2003, il retrouve une partie de la splendeur de sa décoration d'origine grâce à une autre association de sauvegarde des biens lacustres, l'Association Patrimoine du Léman (APL) qui lui offre une figure de proue, des ornements de poupe ainsi qu'un canot d'intervention. Entre octobre 2007 et mai 2009, *La Suisse* a été entièrement rénové et a retrouvé sa silhouette d'origine : assainissement de la coque, des superstructures, révision de la machine à vapeur d'origine ; restitution aussi près que possible de son aspect originel intérieur et extérieur. Cette restauration, d'un budget global de 15 millions, a été financée pour 12 millions



L'*Italie*, vapeur de la CGN désarmé, en attente d'une restauration. Etat 2010.

par l'ABVL et Pro Vapore (fondation de gestion des biens de l'AVBL) et 3 millions par les actionnaires de la CGN.

Le *Savoie* a subi une rénovation importante entre 2004-2006, grâce au soutien des cantons de Vaud, de Genève et du Valais. Tous les éléments patrimoniaux ayant disparu après la première rénovation ont été restitués.

Le *Rhône* est le cadet des vapeurs lémanique. Sa dernière rénovation importante remonte aux années 1968-1969. En 1996, l'*Association Patrimoine du Léman* lui offre une décoration de proue. Sa machine à vapeur est entièrement révisée durant l'hiver 2002-2003.

La dernière rénovation importante du *Vevey* date de 1955. C'est à ce moment-là que sa machine à vapeur d'origine a été remplacée par un groupe diesel-électrique. En 1975, une commande électro-hydraulique du gouvernail remplace l'ancienne grande roue à bras de la timonerie. En 1987, on pose une nouvelle cheminée inspirée des plans originaux mais d'un mètre plus courte. Le *Vevey* devra subir une grande rénovation à brève échéance. En effet, malgré sa robustesse, l'installation diesel-électrique, plus que cinquantenaire, nécessite un entretien suivi. Beaucoup d'autres parties du bateau devront également être rénovées.

L'*Helvétie*, bateau aussi prestigieux que *La Suisse*, est hélas hors service depuis mars 2002, faute de moyens financiers pour le rénover. C'est en 1974 que sa machine à vapeur est supprimée et transférée ultérieurement au Musée du Léman à Nyon pour y être exposée. Les dernières rénovations importantes ont été effectuées de 1976 à 1977. Il attend sa restauration dans le bassin marchand d'Ouchy.

L'*Italie* a été baptisé ainsi en raison des liens étroits qui unissaient l'Italie à la Suisse suite à l'ouverture du tunnel ferroviaire du Simplon en 1906. En 1958, il est transformé et remis en service équipé d'une propulsion diesel-électrique. Durant l'hiver 1993-1994, il subit d'importants travaux de restauration. De tous les bateaux de la CGN, il est celui qui a parcouru le plus grand nombre de kilomètres sur le lac Léman (3.5 millions). Comme l'*Helvétie*, l'*Italie* a été désaffecté en décembre 2005, faute de moyens financiers pour le rénover, et amarré à Ouchy. En juin 2008, l'ABVL a lancé une grande campagne de recherche de fonds afin de financer sa rénovation.

Les huit bateaux historiques de la CGN forment un ensemble unique au monde. L'élégance de leurs lignes et leur caractère homogène confèrent à la flotte une beauté inégalée que nous envient bien d'autres lacs, en Suisse comme à l'étranger. Comme on peut le constater dans ce bref état des lieux, seuls trois bateaux sur huit sont dans une situation saine. Trois attendent une intervention à moyen terme, deux sont désaffectés. Nous avons le privilège de posséder sur le Léman une flotte exceptionnelle de bateaux à roues à aubes. Il nous appartient de la sauver.

Jusqu'ici, nous observons que c'est essentiellement grâce aux efforts associatifs et aux apports financiers privés que cette flotte a pu être sauvegardée. Ceci est un signal fort envoyé à nos autorités politiques locales, cantonales et régionales pour qu'elles ne se dérobent pas de leur responsabilité morale et financière du maintien de ce patrimoine d'exception.

## Le dépôt des locomotives : voie de garage pour les Beaux-Arts ?

*Après le vote du peuple vaudois, en novembre 2008, refusant l'implantation du musée des beaux-arts au bord du lac, le choix opéré par le Conseil d'Etat de loger ce musée dans le dépôt de locomotives à la gare CFF laisse dubitatif. Tant en ce qui concerne la forme que le fond, ce choix suscite le questionnement et engage ce projet dans des difficultés largement sous-estimées. L'option retenue a toutes les chances de devenir une véritable voie de garage et ne laisse pas présager d'une évolution très favorable du dossier.*

### L'arrogance dans la forme

La manière de procéder au choix est plus que surprenante. Après l'échec du projet de Bellerive, le Conseil d'Etat instaure début 2009 un groupe d'évaluation réunissant les principaux partenaires afin de procéder au choix d'un nouveau lieu. Ce

groupe d'évaluation des sites comprenait des représentants des communes, de l'Etat ainsi que diverses personnalités intéressées. Une méthode d'évaluation a été arrêtée et devait assurer une validation minutieuse des besoins, l'appréciation des enjeux des différentes solutions et évaluer celles-ci au moyen d'une analyse multicritère. Toute la démarche se voulait ouverte, transparente, participative et fédératrice selon les termes du Conseil d'Etat. Mais avant même le terme de cette procédure, le Conseil d'Etat arrête et annonce son choix, soit le dépôt de locomotives CFF, sans tenir compte de l'avis du groupe d'évaluation, qui recommandera quant à lui le site de la Riponne. C'est bel et bien se tirer une balle dans le pied que de procéder de façon aussi cavalière.

## Quel avenir pour Rumine ?

Vider Rumine des beaux-arts pose un autre problème. Qu'y mettre à la place? Le palais de la Riponne ne peut faire l'économie d'un redéploiement des diverses institutions qui y sont logées et d'une remise en valeur des divers espaces. Pour combler la béance, on invente un nouveau musée, que le Conseil d'Etat imagine consacré à la biodiversité. Le déplacement des beaux-arts coûtera donc le double que de le conserver sur place: il faudra financer à la fois la totalité du nouveau siège et en même temps investir dans l'aménagement d'un nouveau lieu muséal de la Riponne que personne ne demandait. Le contribuable appréciera...

## Nœud ferroviaire en effervescence

En terme de trafic, la gare CFF de Lausanne se développe d'une façon inattendue. Le nombre de voyageurs qui y transitent augmente régulièrement. L'offre en trains planifiée est ambitieuse. Mis à part le trafic ferroviaire régional et interurbain, la Ville de Lausanne et le Canton étudient la création d'une nouvelle ligne de métro (m3) qui aboutirait à la gare. Cette évolution, dans le fond réjouissante, nécessite de généreux espaces de circulation des voyageurs, des liaisons entre quais confortables, des connexions entre les divers transports rationnelles et une accessibilité sans faille. On imagine dès lors facilement que planifier le futur d'une gare située dans une telle effervescence de développement nécessite une analyse soignée de son extension. Prétérir un espace aussi conséquent que le dépôt des locomotives pour une activité sans lien avec les transports est semblable à la localisation du musée au bord du lac. Incompréhensible.

## Une délocalisation problématique

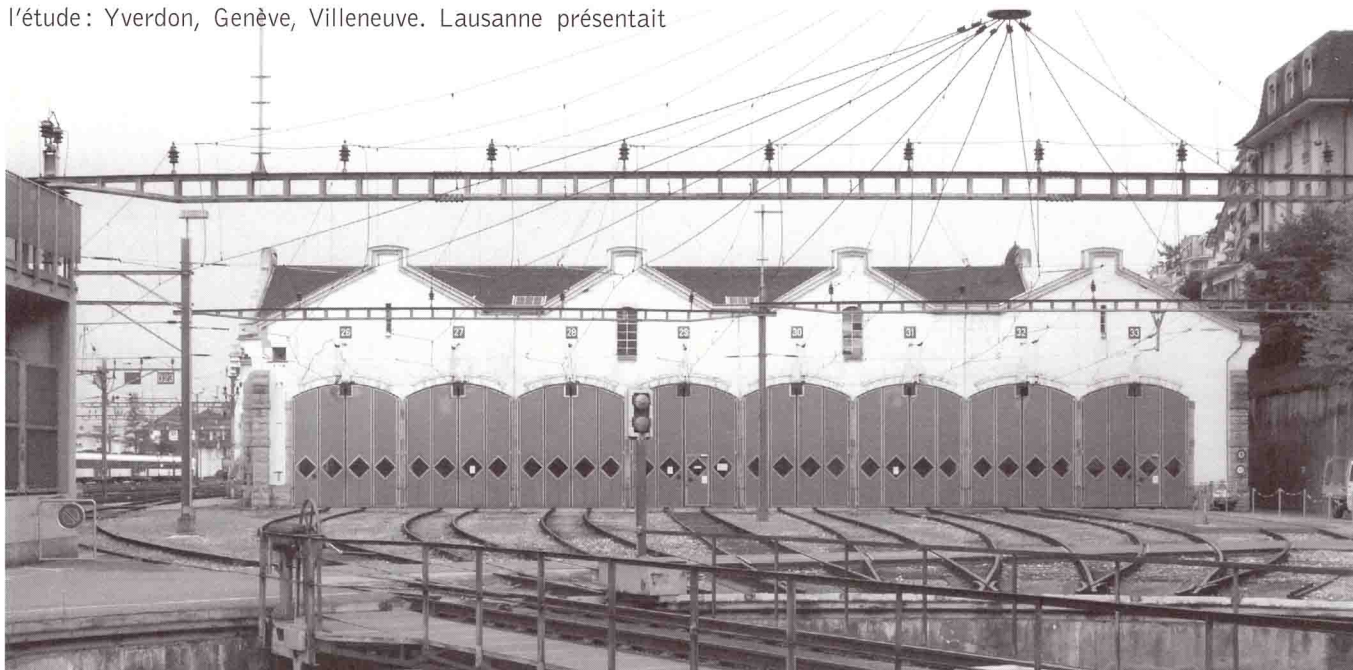
Les activités qui se déroulent aujourd'hui dans ce dépôt (il s'agit principalement de l'entretien courant des trains régionaux du Réseau Express Vaudois) devront être délocalisées sur un autre site. Diverses variantes sont à l'étude: Yverdon, Genève, Villeneuve. Lausanne présentait

l'avantage que toutes les lignes de ce réseau y convergent. Conduire une rame au dépôt peut se faire sans solliciter de sillon de circulation supplémentaire, ce qui n'est pas le cas pour les trois autres variantes. Alors que l'on s'inquiète politiquement quant à la réalisation d'une 3e voie de Renens à Genève, supprimer ce dépôt de son usage revient à multiplier des déplacements de trains vides sur des lignes surchargées. Ce serait une erreur de gestion logistique.

## Le musée au dépôt – dépôt d'art

Reste encore la question de savoir si le dépôt de la gare CFF se prête véritablement au programme des locaux envisagés pour le musée. En partant de l'idée que le cahier des charges développé pour le projet de Bellerive reste valable, un des espaces du nouveau musée sera dévolu au dépôt des collections. Cet espace devra être sécurisé à tout point de vue afin de garantir la sécurité matérielle des œuvres entreposées. Or, en terme de gestion du risques, l'endroit n'est de loin pas idéal. La proximité immédiate de voies ferroviaires produisant des vibrations, les dangers que font courir les convois de marchandises dangereuses (fréquence quotidienne), un trafic dense sur un faisceau de voies muni d'un grand nombre d'aiguillages est un risque identifié et non négligeable. Si le stockage peut être pour ces raisons problématique, l'exposition des œuvres posera problème pour les mêmes raisons. Il est probable qu'à la clé, d'autres institutions ou des collectionneurs refuseront, pour des questions de sécurité, de mettre à disposition, le temps d'une exposition, certaines de leurs œuvres.

Décidément, tout donne à penser que le choix du site est plus le fait du prince qu'une décision mûrement réfléchie et aboutie. Est-ce un hasard que le groupe d'analyse propose prioritairement la Riponne? Tout est à nouveau en place pour qu'un nouveau psychodrame éclate, dont les Vaudois ont décidément le secret.



Dépôt CFF de la gare de Lausanne. Etat 2009.