

ΣΣΕΣ ANONTΛ ΔΕΣ ENNASNA-RTS LAUSANNE

PROGRAMME « Passeuses et Passeurs de culture : oser l'art autrement ! »

REPÈRES & PETIT GLOSSAIRE

Train Zug Treno Tren. Voyages imaginaires

Exposition inaugurale

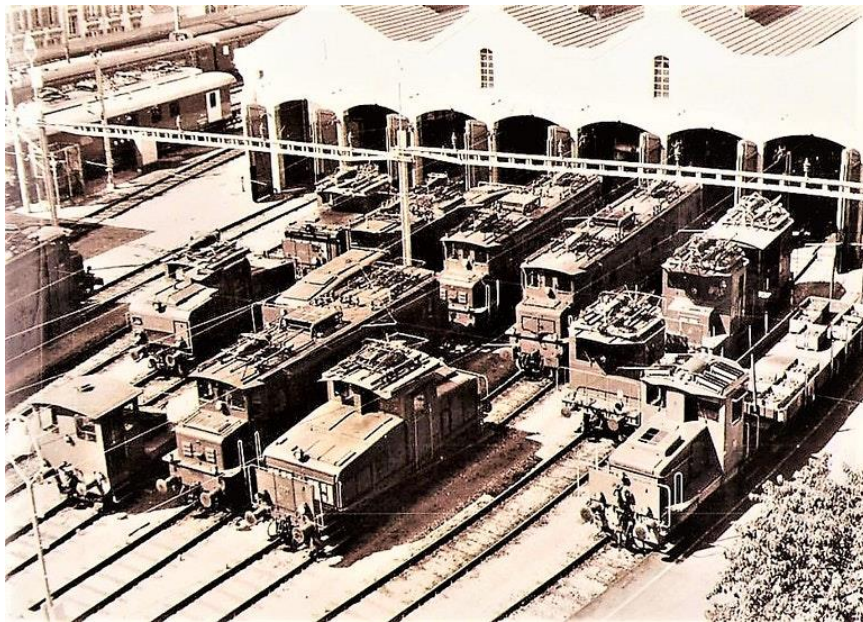
L'exposition inaugurale de plateforme 10 intitulée *Train Zug Treno Tren* se déploie :

- au MCBA , avec le sous-titre *Voyages imaginaires*
- au mudac, avec le sous-titre *Rencontrons-nous à la gare*
- à Photo Elysée, avec le sous-titre *Destins croisés*

L'activité des Passeuses et Passeurs de culture se concentre sur l'exposition du MCBA. Mais pourquoi une exposition inaugurale sur le thème du train et des chemins de fer ?

Histoire du site de Plateforme 10

Les trois musées ont été érigés sur le site de l'ancienne halle CFF aux locomotives, construite entre 1909 et 1911. Deuxième en importance au niveau national, ce site a permis l'entretien des locomotives jusqu'en 2011.



La halle aux locomotives, dépôt de Lausanne, 1960, photographie de W. Lachenal.

À l'entrée de l'actuel site de Plateforme 10, sur la gauche, le poste directeur (c'est-à-dire la tour de contrôle de la gare de Lausanne) fera également l'objet d'une transformation à l'horizon 2030. Ce bâtiment a été construit en 1963.

ENNASUALS-A-XUAEB ΣED LANTVA EÉSUS



Au premier plan, au centre de l'image : la plateforme tournante qui servait aux locomotives à effectuer le virage.

Au second plan, à droite : la halle aux locomotives. À gauche : le poste directeur.

La plaque tournante a inspiré le logo de Plateforme 10 :



Dans la presse écrite de l'époque...

Extrait d'un article de l'ingénieur P. Schenk, publié le 10 août 1911 dans le Bulletin technique de la Suisse romande :

Le nouveau dépôt, long de 132,65 m de longueur de façade, comprend donc deux corps de remise rectangulaire de 41,30 m x 43,50 m, à 8 voies, logeant 16 locomotives chacun, avec un chariot transbordeur électrique de 130 tonnes au milieu ; à l'ouest, une annexe pour atelier, huilerie, magasin, réfectoire, dortoirs, bains, etc. Chaque remise possède une cheminée en briques de 35 m de hauteur, dépassant ainsi de 2 m les plus hautes maisons voisines ; un jet d'eau de Bret y est installé pour le filtrage des fumées, les hottes et carneaux ont été installés par l'inventeur lui-même. Cette installation Fabel constitue la caractéristique principale de la construction, et l'on peut dire aussi qu'elle est une innovation en Suisse puisque la pareille, avec injection d'eau, n'existe qu'en Allemagne. La toiture est toute en bois ; le fer en a été exclu à cause de l'oxydation par les gaz, et le béton armé à cause de son prix plus élevé.

Article tiré de la Gazette de Lausanne du 7 décembre 1950 :

La nuit des locomotives

Toute la nuit, des locomotives, des « loc » comme disent les cheminots, rentrent au dépôt. Acheminées sur leur voie de garage par un chariot, elles sont graissées et remises en état pour être prêtes au départ à l'aube du jour suivant.

Dans la vaste halle où battent doucement les tachymètres, les locomotives reposent au-dessus des fosses comme de grosses baleines somnolentes. A leurs côtés, sur la pierre, gisent les frêles carcasses des pentomètres, sans lesquels les « loc » ne sont plus que des corps privés de mouvement. Et des flancs des machines se détachent les silhouettes minuscules des hommes qui manient toute la nuit la burette à huile et la pompe à graissage.

Tout près, dans le petit bâtiment où on lave les locomotives, une scène mythologique s'esquisse au travers de la buée brûlante. De la fosse profonde où se lovent de formidables projecteurs, un homme, - scaphandrier en ciré et hautes bottes de cuir, - dirige contre le ventre de la machine, le faisceau brillant d'un jet à 80 degrés. Sous la gifle brutale de l'eau bouillante, la terre et la boue se pulvérisent, que la locomotive ramène de ses voyages, collées aux entrailles. Demain, elle étincellera, prête de nouveau à cingler, dans la tempête de ses moteurs, vers les libres espaces où le vent tourne autour de ses flancs noirs.