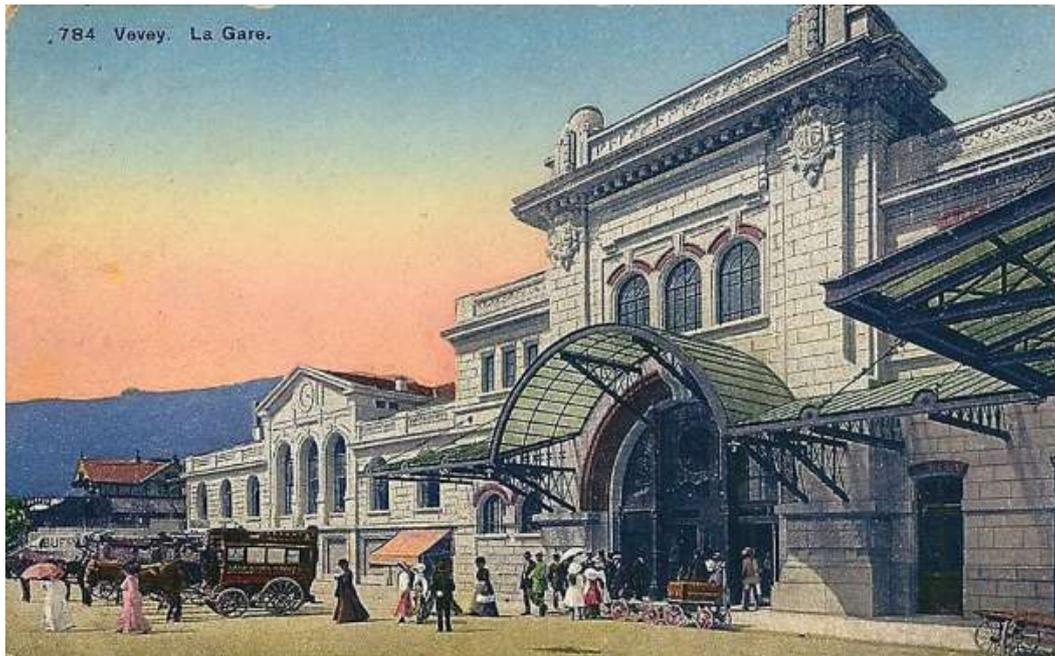


# La Gare de Vevey



## Etude historique

Bruno Corthésy

Mai 2018



**Bureau de recherche en histoire de l'architecture**  
Bruno Corthésy  
Avenue Vulliemin 10, 1005 Lausanne, 021/311 70 46,  
[brunocorthesy@hotmail.com](mailto:brunocorthesy@hotmail.com), [www.brha.expert](http://www.brha.expert)

## Table des matières

I.	Introduction.....	3
II.	La première gare de 1861 .....	3
1.	Le site.....	3
2.	Le choix d'un lieu d'implantation .....	6
3.	Programme, plan et mode de construction .....	10
4.	Jean Franel, l'architecte de la première gare de Vevey .....	19
5.	Analyse typologique et architecturale .....	20
III.	Entre deux gares.....	23
IV.	La deuxième gare de 1909 .....	26
6.	Le réaménagement du site.....	26
7.	Programme et implantation.....	28
8.	Charles Coigny, l'architecte de la deuxième gare de Vevey.....	29
9.	Le plan de la nouvelle gare.....	30
10.	Transformation de l'ancienne gare .....	35
11.	Elévations .....	37
12.	Second-œuvre et décors .....	38
13.	Fortune critique.....	48
14.	Analyse typologique et architecturale .....	48
V.	Les transformations au cours du XX <sup>e</sup> siècle.....	52
VI.	Conclusion .....	58
VII.	Bibliographie.....	63
15.	Sources .....	63
16.	Sources imprimées .....	64
17.	Etudes.....	64

Photo de couverture : la gare de Vevey au début du XX<sup>e</sup> siècle ([www.delcampe.ch](http://www.delcampe.ch)).

Sauf mention contraire, toutes les photographies non datées ont été faites par l'auteur en 2018.

## I. Introduction

La gare de Vevey est constituée de deux bâtiments, l'un datant de 1861 et construit par l'architecte Jean Franel, et l'autre de 1907 par l'architecte Charles Coigny. Le premier bâtiment est réalisé lors de la création de la ligne de chemin de fer Lausanne-Villeneuve et le second lors du percement du tunnel du Simplon pour répondre à une forte augmentation du trafic.

Les deux bâtiments, posés l'un à côté de l'autre parallèlement aux voies, se distinguent par leur style, chacun propre à leur époque, réciproquement néoclassique et néobaroque, et jouent un rôle déterminant dans l'organisation de la place qui s'étend au sud, définissant la hiérarchisation et les axes de circulations. Alors que les importantes transformations du site autour de 1900 ont entraîné de profonds changements dans l'aspect de la première gare, par la suite peu de modifications a été apportées à l'architecture des deux bâtiments.

## II. La première gare de 1861

### 1. Le site

Le site où va s'implanter la gare de Vevey à partir de 1860 se trouvait auparavant hors de la ville, à l'extérieur des murs de défense établis au Moyen Age et démolis au début du XIX<sup>e</sup> siècle (fig. 2). Un poste avancé du système de défense, la porte Saint-Antoine, lui donne son nom.

Le futur emplacement de la gare est au début du XIX<sup>e</sup> siècle déjà occupé par des bâtiments, notamment « le tirage », stand de tir pour l'exercice de l'arc et du mousquet, et l'hôpital Sainte-Marie-Madeleine (fig. 1 et 3). Sur le plan de la ville de Vevey établi en 1834, au nord-est de la porte Saint-Antoine s'étend le « Pré de la Ville », dont la forme allongé témoigne de l'affectation en champ de tir (fig. 3). Au sud se trouve déjà l'amorce d'une place<sup>1</sup>. A l'ouest, le pont sur la Veveyse dessert un axe de circulation ancien et important (fig. 4). Au-delà de la Veveyse s'étend le Faubourg de Saint-Antoine, quartier industriel constitué d'ateliers et de commerces (fig. 5). De part et d'autre de la route de Lausanne, se trouvent au nord Plan-dessus et au sud Plan-dessous.



Fig. 3. Salle de l'arc, 1860 (MHV). Ce stand de tir se trouvait approximativement à l'emplacement actuel de la gare, au nord de l'axe de circulation est-ouest. Les bâtiments sont rasés en 1860 pour laisser place aux infrastructures ferroviaires. Au fond de l'image, le clocher de l'église Saint-Martin.

<sup>1</sup> CORTHÉSY, Bruno, *La place de la Gare à Vevey*, Service des monuments et sites du canton de Vaud et Direction de l'urbanisme de la ville de Vevey, 2016.

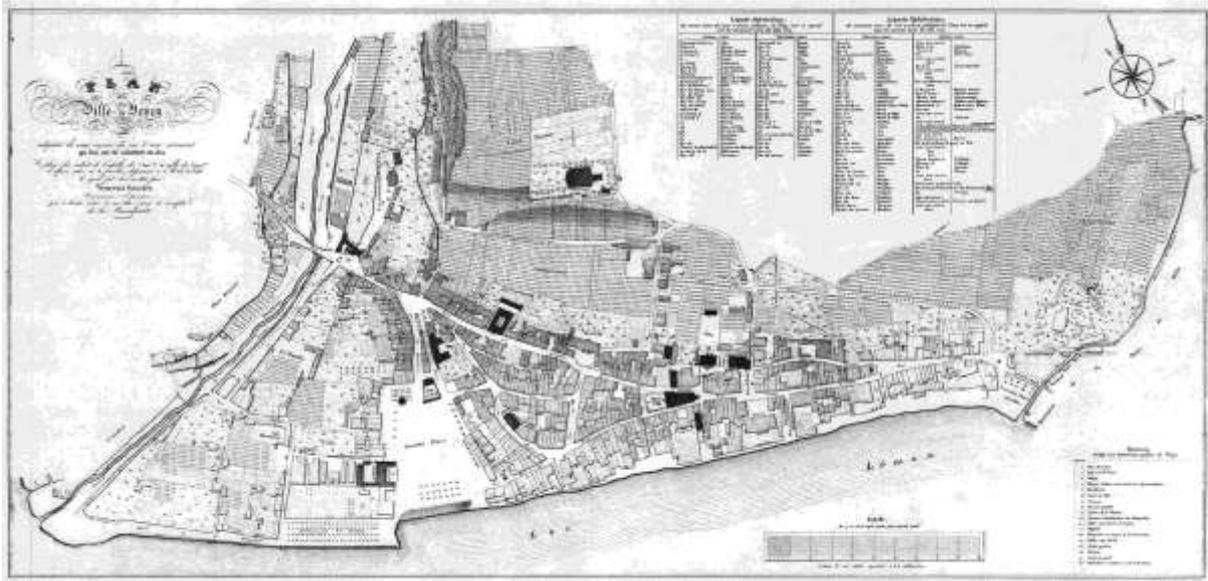


Fig. 1. Plan de la ville de Vevey, 1834, Vincent Rossier (Service de l'urbanisme).

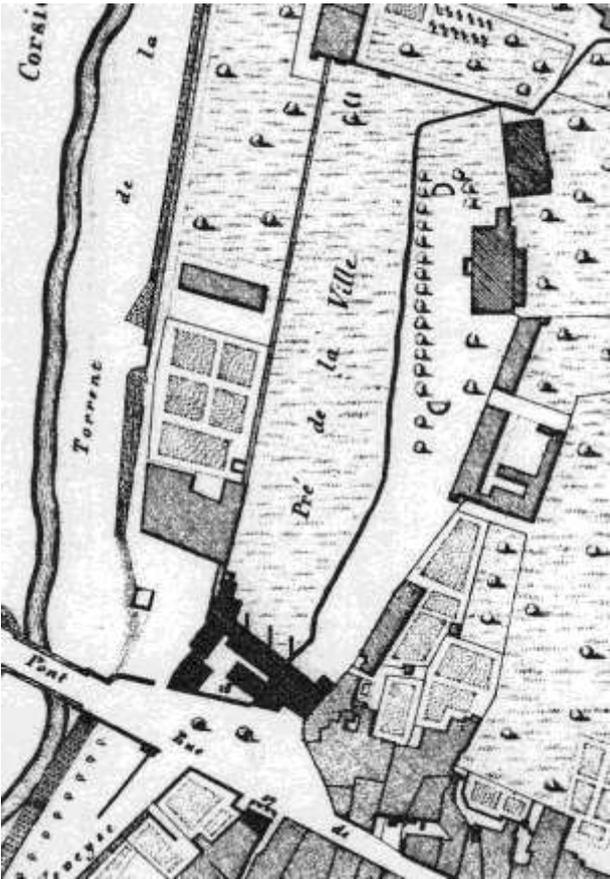


Fig. 2. Plan de la ville de Vevey, 1834, Vincent Rossier, détail (Service de l'urbanisme). Au bas de l'image, en noir, « le tirage » et l'hôpital Sainte-Marie-Madeleine, correspondant approximativement à l'emplacement de la future gare.



Fig. 4. Le pont Saint-Antoine vers 1850, avec l'aspect qu'il avait entre 1805 et 1853. En amont à droite, une maison d'habitation construite en 1835, qui sera transformée en hôtel du Pont en 1847, en face de la gare (KOENIG, cf. Bibliographie, p. 9).



Fig. 5. Le faubourg Saint-Antoine au début du XX<sup>e</sup> siècle. A gauche, la Tannerie de Vevey, installée en 1738 sur la rive droite de la Veveyse, en aval du pont Saint-Antoine. La future avenue du Général-Guisan n'est pas encore percée. (s.d., Direction des travaux/MHV).

## 2. Le choix d'un lieu d'implantation

Conscientes des enjeux économiques considérables que représente l'émergence des chemins-de-fer, les différentes autorités, communales, cantonales et fédérales, se livrent au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à des débats extrêmement intenses sur les choix cruciaux qu'il faut opérer au lancement de ce vaste développement. En 1846, le Conseil d'Etat du canton de Fribourg fait une première proposition à la ville de Vevey pour qu'elle contribue financièrement à l'étude d'un projet de chemin de fer entre Châtel-Saint-Denis et Vevey<sup>2</sup>. La ligne serait par la suite prolongée jusqu'à Lausanne. Ce projet est cependant contrarié par la ville de Lausanne qui souhaite être reliée le plus directement possible à Fribourg et à Berne, sans passer par Vevey. Lausanne se trouve en outre en concurrence avec Genève, qui pour sa part souhaite être reliée à la ligne du pied du Jura sans passer par Lausanne, mais en déviant du bord du Lac déjà à Morges. Afin de favoriser sa position, Lausanne soutient qu'il faut réaliser en premier lieu l'axe Genève-Saint-Maurice, passant par Vevey<sup>3</sup>.

Le principe de la ligne du Valais étant acquis, les discussions se focalisent sur l'emplacement de la gare de Vevey, menant à un affrontement extrêmement tendu entre la Conseil municipal, le Conseil d'Etat du canton de Vaud et la Compagnie de l'Ouest Suisse, promotrice du développement du chemin de fer. La compagnie ferroviaire souhaite implanter la gare en Plan, au-delà de la Veveyse, du côté de Corsier, parce que le terrain relativement plat s'y prête bien et qu'il offre en outre de larges possibilités d'extension. La population s'inquiète de ce projet, car elle craint que la ligne passe au nord de la colline Saint-Martin et que, de fait, l'agglomération se trouve coincée entre le lac et le chemin de fer, entravant son développement futur<sup>4</sup>. Le Conseil municipal se fait le porte-parole de ces craintes et signifie auprès du Conseil d'Etat son refus que la gare soit installée hors du territoire de la commune<sup>5</sup>. Elle exige que son implantation se fasse dans le centre de la Ville, notamment dans l'intérêt des commerçants. Pour ce faire, elle propose que la gare soit construite sous la terrasse de Saint-Martin, au carrefour des Trois-Marronniers (actuellement à l'angle de la rue des Communaux et de la rue du Panorama, fig. 6)<sup>6</sup>. La compagnie de chemin de fer s'y oppose, jugeant l'endroit trop étroit<sup>7</sup>.

La Municipalité mandate alors une expertise auprès de l'ingénieur Isaac Christian Wolfsberger, qui propose un compromis : établir la gare aux voyageurs sous Saint-Martin et la gare aux marchandises au Pré-de-la-Ville, à l'emplacement du stand de tir<sup>8</sup>. Cependant, la Compagnie de l'Ouest Suisse refuse le compromis. Cette solution oblige le percement d'un tunnel sous la colline Saint-Martin. Ces travaux nécessiteraient un énorme mur de soutènement, entraînant une forte augmentation des coûts, et pourraient mettre en péril l'église placée au sommet<sup>9</sup>. Le Conseil d'Etat impose alors un autre compromis, mettant la gare aux voyageurs au Pré-de-la-Ville et la gare aux marchandises au Plan. La Municipalité intente aussitôt un procès à l'Etat de Vaud, parce qu'elle avait offert en 1856 les terrains au Plan dans le seul but d'y faire passer les voies de chemin de fer. Si la gare aux marchandises y est implantée, le don de la ville de Vevey est détourné de sa destination<sup>10</sup>.

---

<sup>2</sup> INSA. *Inventaire suisse d'architecture. 1850-1920*, vol. 9, Berne : la Société d'histoire de l'art en Suisse, 2003, pp. 438-440. Procès-verbaux du Conseil municipal de la ville de Vevey (CM), 12.2.1846, p. 153, Archives communales de Vevey (AV).

<sup>3</sup> CM 26.6.1850, p. 201 ; 12.1.1853, p. 318 ; 29.6.1853, p. 40 ; 26.2.1859, p. 201.

<sup>4</sup> CM 3.8.1857, p. 254.

<sup>5</sup> CM 8.3.1858, p. 31.

<sup>6</sup> CM 30.9.1858, p. 181.

<sup>7</sup> CM 3.7.1858, p. 126.

<sup>8</sup> CM 2.8.1858, p. 141 ; 27.8.1858, p. 175.

<sup>9</sup> CM 8.10.1860, p. 387.

<sup>10</sup> CM 9.10.1860, p. 393.

En fin de compte, la Ville finit par renoncer à ses prétentions. La ligne Lausanne-Villeneuve est ouverte en 1861, avec les gares aux voyageurs et aux marchandises situées au Pré-de-la-Ville<sup>11</sup>. Cependant, si le train inaugural s'arrête le 10 avril 1861 dans nombre de localités, il ignore Vevey car la gare aux voyageurs n'est pas encore prête<sup>12</sup>. En outre, en 1862, on inaugure la ligne Lausanne-Berne par Palézieux. Cette concurrence a pour effet de marginaliser aussitôt la station de Vevey.



Fig. 6. La terrasse Saint-Martin vers 1850. En bas du chemin de Bonne-Espérance ou rue des Deux-Temples, le carrefour des Trois-Marronniers (planté d'un marronnier) où le Conseil municipal voulait construire la gare (KOENIG, cf. Bibliographie, p. 75).

---

<sup>11</sup> INSA, *op. cit.*, p. 440.

<sup>12</sup> MULLER, Fédia, *Images du Vevey d'autrefois : maisons, rues, quartiers et personnages disparus évoqué par le texte et l'image*, Vevey, 1975, p. 63.



Fig. 7. « Ligne Lausanne-Villeneuve. Section de Vevey à Villeneuve. Plan de la première partie de Vevey à Vernex. 1858 » (CFF Historic, 18VGB\_GEM\_CFFLS13\_032\_03 Vevey).



Fig. 8. « Ligne Lausanne-Villeneuve. Section de Vevey à Villeneuve. Plan de la première partie de Vevey à Vernex. 1858 », détail. La ligne noire horizontale indique le futur passage de ligne de chemin de fer (CFF Historic, 18VGB\_GEM\_CFFLS13\_032\_03 Vevey).



Fig. 9. Ligne de Lausanne à Villeneuve, plan parcellaire, Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, 26.11.1860, détail (AV Gb 269). En rouge, le tracé de la future voie de chemin de fer, le nouveau pont sur la Veveyse, la gare aux voyageurs, la halle aux marchandises, la remise aux voitures et la rue des Bosquets aménagée pour le passage des voitures (non réalisée).

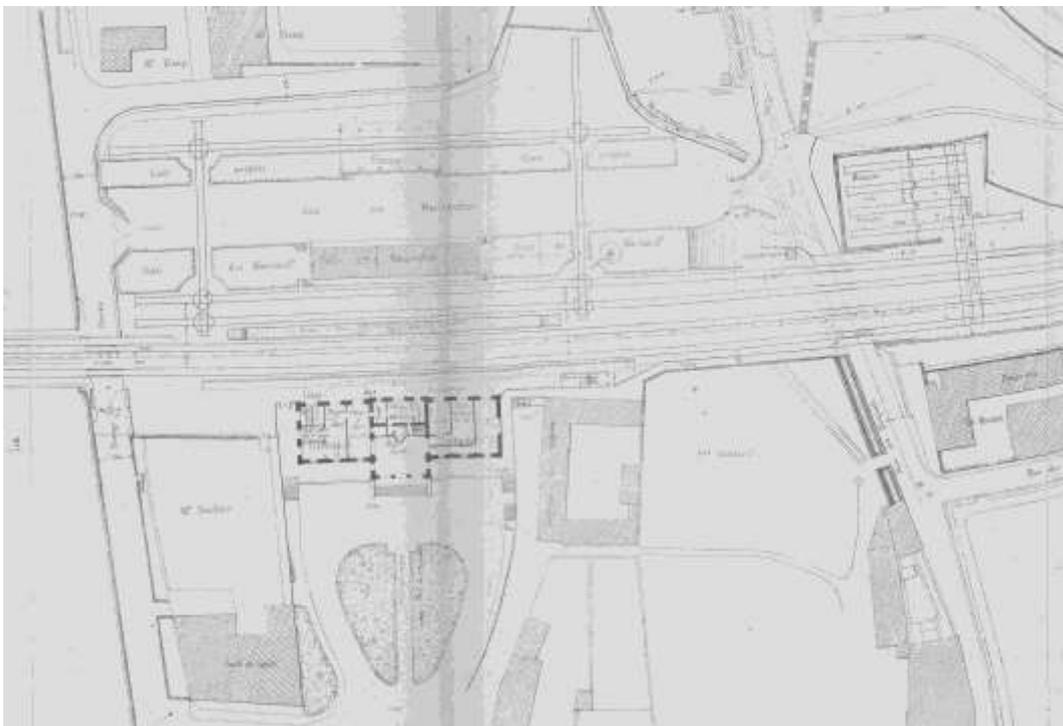


Fig. 10. Plan de situation en 1874, détail (MEYER, cf. Bibliographie).

### 3. Programme, plan et mode de construction

Les plans du bâtiment de la gare aux voyageurs sont établis au début de l'année 1861 par Jean Franel, l'architecte attitré de la compagnie de chemin de fer (fig. 11-14)<sup>13</sup>. La traversée des voies est un important sujet de discussion entre la Ville et la Compagnie de l'Ouest Suisse. La Municipalité demande notamment que le passage à niveau de la rue des Bosquets soit rendu carrossable. Les ingénieurs ferroviaires répondent qu'il est impossible d'élargir la rue en raison des nombreuses servitudes grevant les terrains riverains et qu'il existe en dessous des voies un dénivelé de 3 m, qui ne peut être franchi par les chars<sup>14</sup>. La construction du bâtiment aux voyageurs intervient entre 1861 et 1862<sup>15</sup>. La gare aux marchandises est réalisée au nord des voies, dans le même élan en 1862 (fig. 15).

Comme la plupart des premières gares construites en Suisse, celle de Vevey possède un plan simple de forme rectangulaire, s'étendant le long des voies, et un volume régulier comptant quatre niveaux (sous-sol, rez-de-chaussée, étage et combles). Le bâtiment est implanté dans une légère pente, rattrapant la différence de niveaux entre la place au sud, s'étendant à environ 2 m 50 en-dessous de la plateforme des voies. La place de la gare s'élève légèrement depuis la route de Lausanne, dessinant un axe est-ouest. Ensuite, un perron d'une dizaine de marches permet d'accéder directement à la partie centrale de la gare. De part et d'autre courent des galeries reposant sur un socle en pierre. A chaque extrémité, un escalier à rampe droite mène aux façades latérales de l'immeuble et, de là, directement aux quais.

Le bâtiment aux voyageurs est constitué d'un corps central de trois travées, fortement saillant au sud et signalé par une saillie beaucoup plus légère au nord. De chaque côté se déploient des ailes, comptant également trois travées. Les ailes sont recouvertes d'un toit relativement bas à croupes, alors que le corps central reçoit un toit en bâtière, dont la ligne de faite est perpendiculaire à celle des ailes. Cette couverture détermine un fronton sur chaque face de l'avant-corps.

La construction repose sur de très solides fondations à moitié enterrée, réalisées en moellons ou en pierres à la taille grossière supportant des voûtes (fig. 19-22). Ces fondations suivent une trame rigoureuse, formée d'alvéoles, disposées longitudinalement en deux rangées de huit et distribuée de part et d'autre d'un couloir traversant le sous-sol dans toute sa longueur (fig. 11). Constituée par les murs de fondation et par des murs de refend, chaque alvéole peut être utilisée comme local de stockage (fig. 21). Elles sont chacune percées d'une porte donnant sur le corridor longitudinal.

Construit en molasse peinte, sur un soubassement en pierre de Saint-Triphon, le rez-de-chaussée de chaussée reprend les murs extérieurs du sous-sol, mais qu'une petite partie des murs de refends (façade sud et mur transversal dans le corps principal) (fig. 12 et 23). Les séparations intérieures sont faites de cloisons légères, autorisant une grande liberté dans l'organisation de la distribution. C'est pourquoi les planchers des appartements situés à l'étage sont suspendus à la charpente (fig. 10, 32 et 33). Après avoir gravi l'escalier extérieur et passé par la grande porte centrale de l'avant corps, les voyageurs accédaient à un vaste hall, appelé « vestibule » sur les plans. Au centre se tenait le guichet de vente des titres de transport, dans une sorte de kiosque de forme polygonale. Dans son dos, se trouvait le poste du chef de gare, avec vue et accès sur le quai principal. Les voyageurs se rendaient ensuite sur les quais en passant par l'une des deux portes situées sur les côtés de l'avant-corps et en longeant les galeries sur la façade méridionale, puis orientale ou occidentale. Au besoin, ils pouvaient

---

<sup>13</sup> CM 22.2.1861, p. 93.

<sup>14</sup> CM 4.9.1861, p. 72.

<sup>15</sup> La consultation des différentes archives ne fournit que très peu de sources concernant ce premier chantier. Le seul plan ancien se trouve dans un recueil de documents ferroviaires suisses publié en 1874 par Jean Meyer (cf. Bibliographie). Des plans sont dressés au moment de la construction de la seconde gare en 1909, mais présentent le projet de transformation et non l'état originel.

se rendre depuis le hall dans les salles d'attente situées dans l'aile est et divisées en trois classes. Chaque salle d'attente possédait un accès direct sur le quai I. L'aile ouest était en revanche presque entièrement consacrée à la gestion des bagages. L'étage était aménagé en logement pour le personnel de la gare, comme cela fut longtemps l'usage.

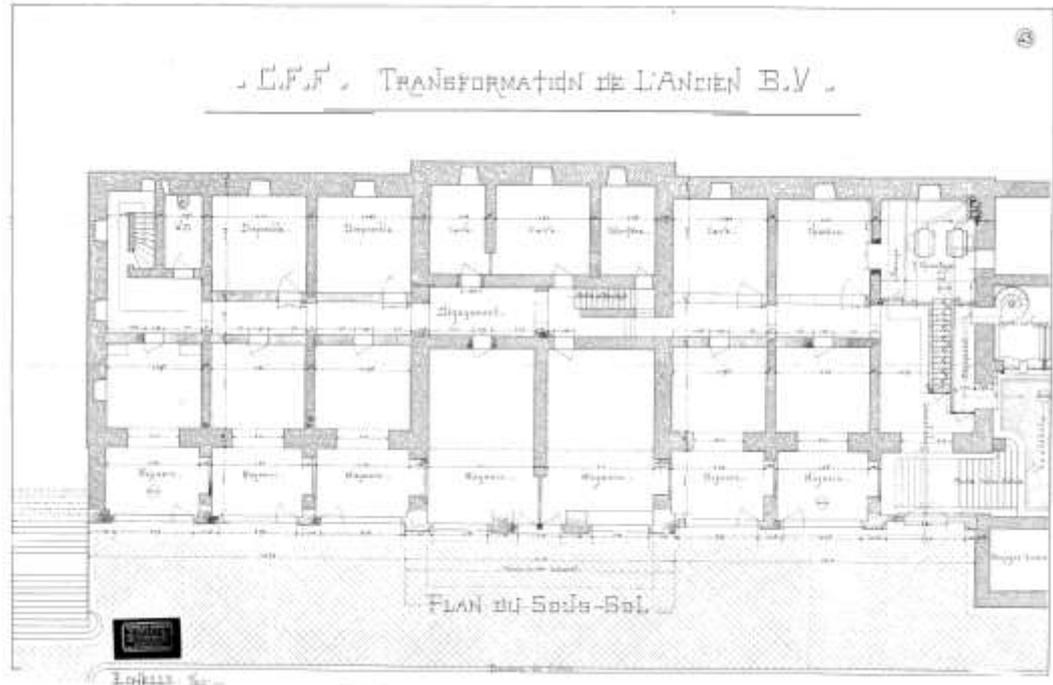


Fig. 11. Première gare de Vevey, 1861, Jean Fernel architecte, plan du sous-sol (Georges Coigny, 10.8.1909, CFF Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).

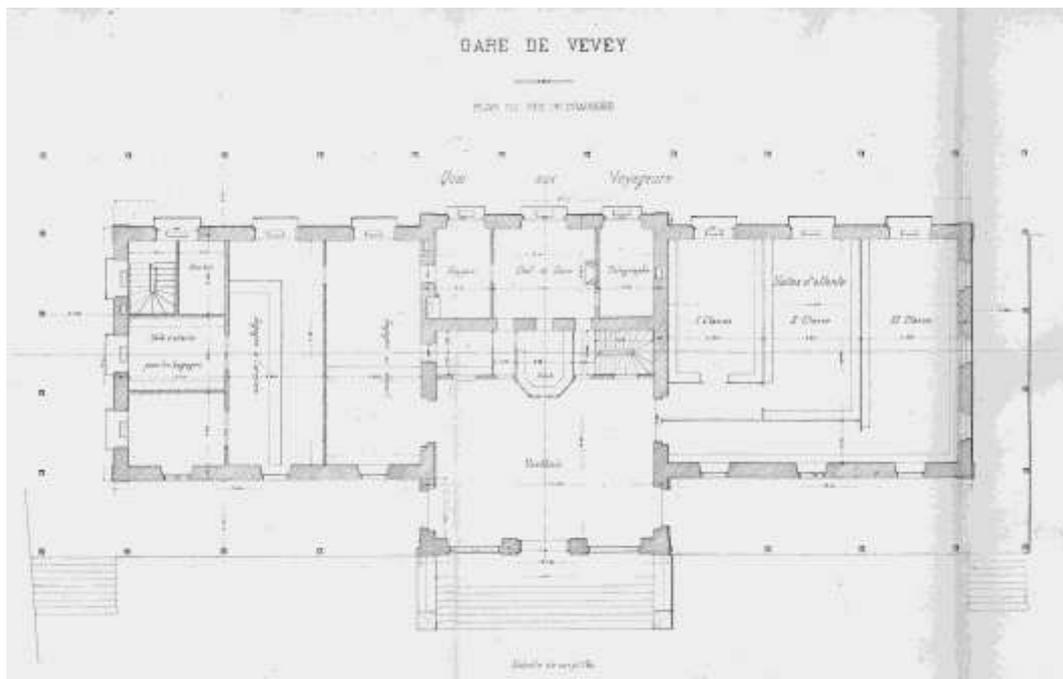


Fig. 12. Première gare de Vevey, 1861, Jean Fernel architecte, plan du rez-de-chaussée (MEYER, 1874, cf. Bibliographie).

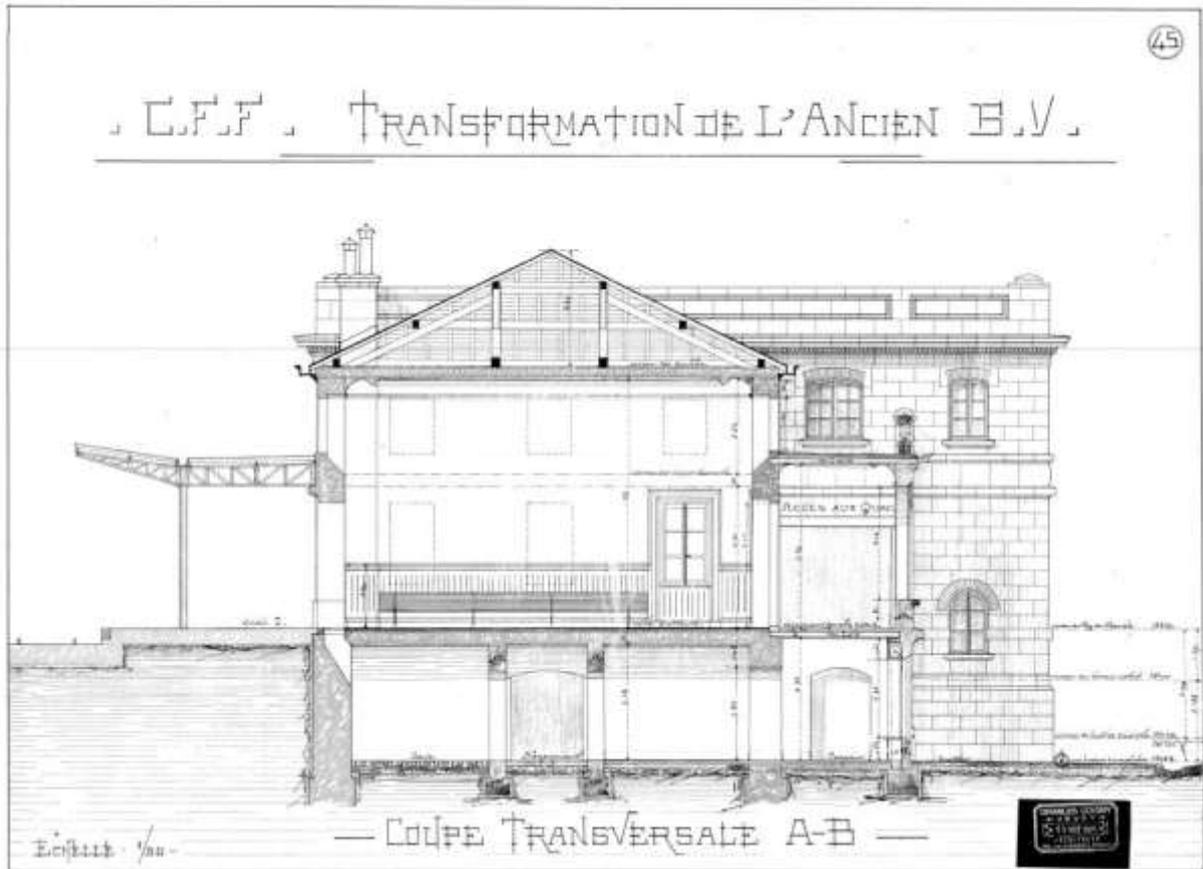


Fig. 13. Première gare de Vevey, 1861, Jean Franel architecte, coupe (Georges Coigny, 10.8.1909, CFF Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).

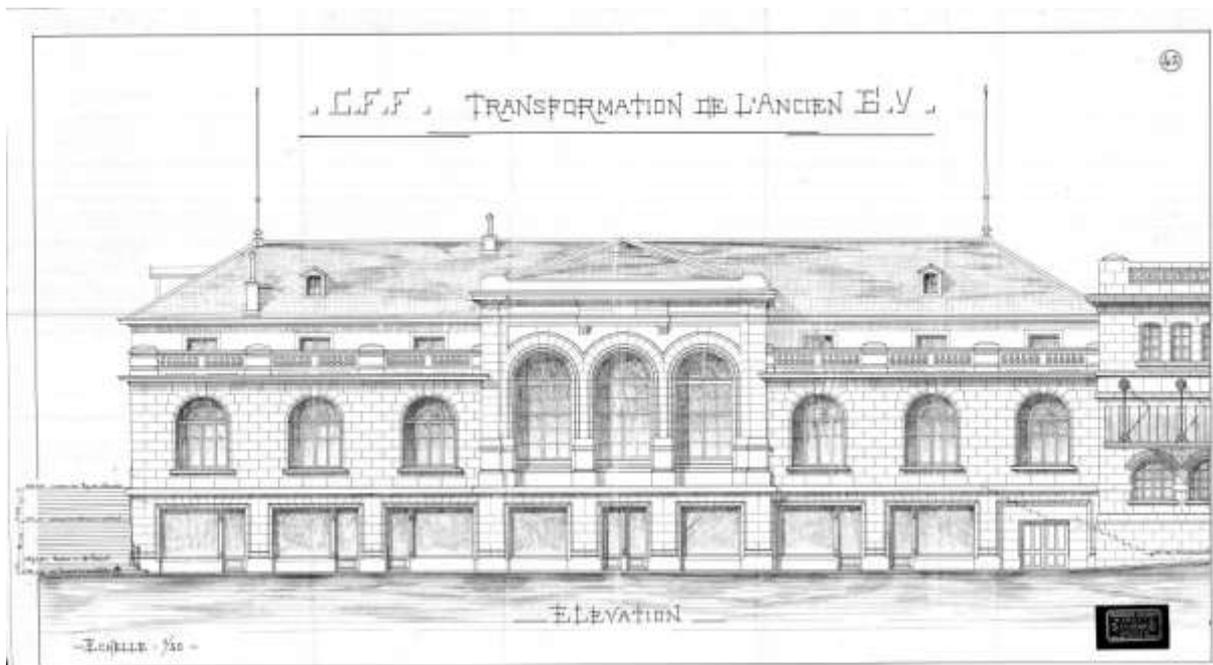


Fig. 14. Première gare de Vevey, 1861, Jean Franel architecte (Georges Coigny, 10.8.1909, CFF Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).



Fig. 15. La première gare de Vevey, après 1867 (Musée historique de Vevey, MHV).



Fig. 16. La première gare de Vevey entre 1862 et 1876 (MHV\_GAR\_1024).



Fig. 17. La place de la Gare en 1901 (MHV).



Fig. 18. La place de la Gare vers 1895 (MHV). Au fond, l'ancien buffet construit vers 1895 et démoli en 1923.



Fig. 19. Gare de 1861, sous-sol, couloir longitudinal, 2018.



Fig. 20. Gare de 1861, sous-sol, escalier central avec arc de décharge, 2018.



Fig. 21. Gare de 1861, sous-sol, alvéole, face nord.



Fig. 22. Gare de 1861, sous-sol, détail de construction.



Fig. 23. Gare de 1861, rez-de-chaussée, façade ouest.



Fig. 25. Gare de 1861, rez-de-chaussée, corridor longitudinal.



Fig. 24. Gare de 1861, rez-de-chaussée, avant-corps central, face sud.



Fig. 26. Gare de 1861, rez-de-chaussée, angle sud-ouest.



Fig. 27. Gare de 1861, rez-de-chaussée, avant-corps central, face nord.



Fig. 28. Gare de 1861, rez-de-chaussée, angle nord-ouest, escalier permettant d'accéder à l'étage.



Fig. 29. Gare de 1861, 1<sup>er</sup> étage, logement du personnel, corridor central.



Fig. 30. Gare de 1861, 1<sup>er</sup> étage, logement du personnel, angle sud-ouest.



Fig. 31. Gare de 1861, 1<sup>er</sup> étage, logement du personnel, pièce centrale au sud.



Fig. 32. Gare de 1861, comble.



Fig. 33. Gare de 1861, comble, charpente à poinçons (système de murs, de plafonds et de poutres suspendus).



Fig. 34. Gare de 1861, comble, chambre du personnel, sur la face nord.

#### 4. Jean Frel, l'architecte de la première gare de Vevey

Jean Frel (1824-1885) est considéré dans la nécrologie que lui consacre la *Schweizerische Bauzeitung* comme l'un des architectes les plus marquants de Suisse romande<sup>16</sup>. Né à Vevey, il est d'abord apprenti chez son père, Philippe Frel, puis élève d'Hector Lefuel à l'école des beaux-arts de Paris vers 1846<sup>17</sup>. Il travaille comme architecte de la compagnie ferroviaire de l'Ouest-Suisse (1856-1860) et construit la plupart des petites gares entre Villeneuve et Genève. A partir de la fin des années 1850, il réalise à Genève le conservatoire de musique (avec Samuel Darier, sur les plans du français Jean Baptiste Cicéron Lesueur 1856-1858) (fig. 35), l'école de la rue Bautre (1867) (fig. 36), les bâtiments de l'université dans le parc des Bastions (avec Joseph Collart et Francis Gindroz, 1868-1873) (fig. 37), l'école d'horlogerie, rue Necker 2 (1874-1878) (fig. 38), et le monument Brunswick (1875-1878)<sup>18</sup>.



Fig. 35. Le conservatoire de musique, Genève, Jean Baptiste Cicéron Lesueur, Jean Frel et Samuel Darier architectes, 1858 (photo Auguste Garcin, vers 1865, Centre d'iconographie genevoise).



Fig. 36. L'école de la rue Bautre, Genève, Jean Frel architecte, 1867 (*Album des constructions scolaires genevoises*, 1883).

<sup>16</sup> « Nécrologie - Jean Frel », *Schweizerische Bauzeitung*, 1886, n° 2, tome 7, Zurich, 1886, p. 14.

<sup>17</sup> MONNOYEUR, Pierre, « Frel, Jean », *Dictionnaire historique de la Suisse*, 30 juillet 2004.

<sup>18</sup> INSA. *Inventaire suisse d'architecture. 1850-1920*, vol. 4, Berne : la Société d'histoire de l'art en Suisse, 1982.



Fig. 37. L'université des Bastions, Genève, Joseph Collart, Jean Fernel et Francis Gindroz architectes, 1868-1873 (s.n., s.d., Centre d'iconographie genevoise).



Fig. 38. L'école d'horlogerie de la rue Necker, Genève, Jean Fernel architecte, 1878 (s.n., s.d., Centre d'iconographie genevoise).

## 5. Analyse typologique et architecturale

Comme il est courant dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et à l'instar des premières gares de Suisse, l'architecte Jean Fernel applique à l'édifice ferroviaire de Vevey un style néoclassique qu'il mettra encore souvent en œuvre dans ses œuvres ultérieures et qui s'exprime ici dans une symétrie rigoureuse, les grandes baies en plein-cintre, les frontons couronnant l'avant-corps central et les toitures à faible pente (fig. 39). L'avant-corps central bénéficie en outre d'un appareillage de pierre clairement dessiné, comprenant refends, feuillures, clefs et corniches. Du côté de la place, une horloge équipe le centre du fronton, alors qu'une fenêtre en demi-cercle s'ouvre sur les voies (fig. 15). La très forte axialité centrale et l'imposante rampe d'escalier qui précède l'entrée principale confèrent à l'ensemble, de taille somme toute assez modeste, une certaine monumentalité (fig. 17). La galerie portée par des colonnettes qui court le long des quatre faces constitue une singularité, qui renvoie cependant directement à l'architecture de villégiature d'Andrea Palladio et connaît de nombreuses manifestations dans le palladianisme anglais ou américain.



Fig. 39. Gare de 1861, façade sud.



Fig. 40. Gare de 1861, façade ouest.

Les premières gares de Suisse imposent d'emblée ce style architectural, relativement fonctionnel par rapport à d'autres registres esthétiques, comme le signe de reconnaissance des édifices ferroviaires. Il en est ainsi au terminus de la première ligne de chemin de fer ouverte en Suisse, à la gare de Baden qui est construite en 1848 par Ferdinand Stadler (fig. 41). Reconnaisable notamment à ces grandes ouvertures cintrées, souvent regroupées par trois, ce style est adopté pour toutes les gares de Suisse

qui se réalisent dans les années 1860 et 1870, comme à Yverdon ou Payerne par exemple, et l'architecte Jean Franel le met en œuvre dans les nombreuses stations qu'il réalise pour la compagnie de chemin de fer de l'Ouest Suisse, leur conférant ainsi une grande unité visuelle (fig. 42-45).



Fig. 41. Gare de Baden, Ferdinand Stadler architecte, 1847 ([www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)).

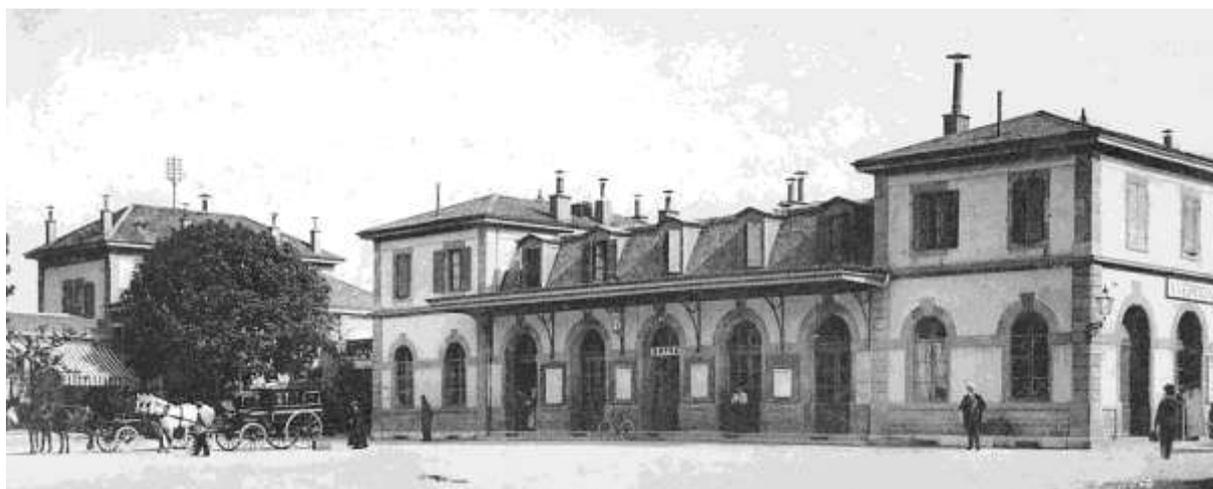


Fig. 42. Gare d'Yverdon ([NotreHistoire.ch](http://NotreHistoire.ch)).



Fig. 43. Gare de Payerne (HADORN, cf. Bibliographie).



Fig. 44. Gare de Morges, ([www.NotreHistoire.ch](http://www.NotreHistoire.ch)).



Fig. 45. Gare d'Aigle. Les deux pavillons latéraux sont postérieurs au corps-central (<https://fr.wikipedia.org>).

### III. Entre deux gares

A peine 10 ans après l'ouverture de la ligne de chemin de fer, plusieurs projets de développement sont lancés, comme du reste ailleurs dans toutes les gares autour de 1875<sup>19</sup>. En 1872, la Ville achète un terrain au nord des voies, à la Guinguette, en prévision d'un agrandissement gare et pour pouvoir y déplacer la gare aux marchandises<sup>20</sup>. Elle cherche également un créer une nouvelle ligne, reliant Vevey à Palézieux, afin de rejoindre celle de Berne sans devoir faire le détour par Lausanne. Le projet est cependant abandonné en 1878<sup>21</sup>.

Depuis la construction de la ligne Lausanne-Villeneuve, la traversée des voies pose de nombreux problèmes. Les passages sont rares et les autorités veveysanes ne cessent de presser la compagnie de chemin de fer pour améliorer la situation. Le problème est particulièrement aigu à proximité de la gare. Un passage à niveau existe dans le prolongement de la rue des Bosquets, mais il intervient au sud après une très forte pente et la manœuvre des voitures ferroviaires interdit souvent toute circulation. Plus à l'est, un pont carrossable, dans le prolongement de la rue de l'Espérance permet d'accéder à la colline Saint-Martin (fig. 47).

En 1876, les chemins de fer acceptent de construire une seconde passerelle à la hauteur de la rue des Bosquet (fig. 46). Cependant la pente est trop forte pour qu'elle puisse être rendue utilisable par les chars, qui devront continuer à traverser à hauteur des voies. En outre, cette passerelle n'est réalisée qu'en 1890 (fig. 48)<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> CORTHÉSY, Bruno, *Le développement de la gare de Lausanne. Couvertures, voies, quais, passages sous-voies et plates-formes d'infrastructures*, Lausanne : CFF, 2012.

<sup>20</sup> INSA, *op. cit.*, p. 454.

<sup>21</sup> INSA, *op. cit.*, p. 452.

<sup>22</sup> INSA, *op. cit.*, p. 452.





Fig. 47. La gare avant la construction de la passerelle de la rue des Bosquets en 1890 (MHV). Au fond, le pont carrossable de la rue de l'Espérance.

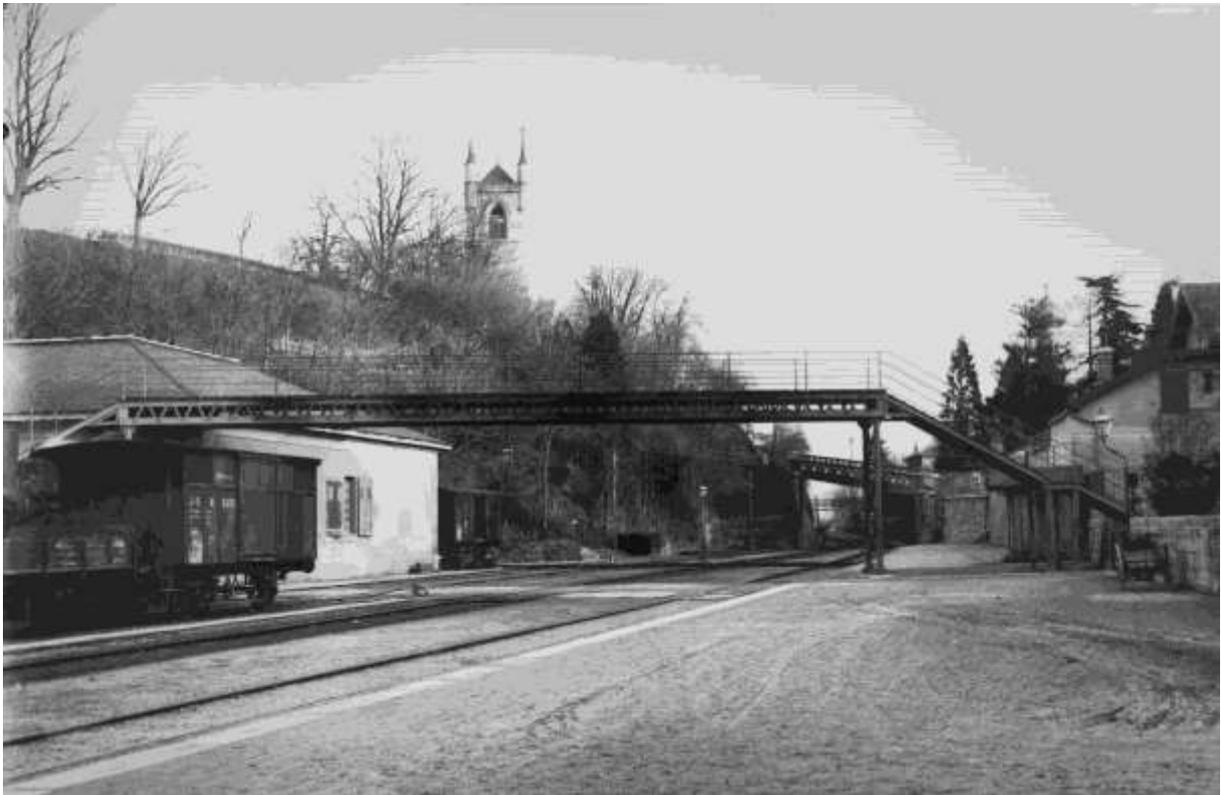


Fig. 48. La passerelle piétonne construite en 1890 dans le prolongement de la rue des Bosquets (MHV). A gauche, le dépôt, indiqué sur le plan de 1876 et démolé en 1904.



Fig. 49. La gare après 1890 (MHV). A droite, la halle accessible aux voitures. Le déplacement des wagons se fait latéralement.

#### IV. La deuxième gare de 1909

L'ouverture annoncée du tunnel du Simplon en 1906 provoque partout en Suisse romande, le long de la ligne de Lausanne à Brig un très important développement des infrastructures ferroviaires, dans la perspective de l'essor que va produire la création de ce nouvel axe de circulation international. C'est durant cette période que se crée entre Vevey et Montreux quantité de lignes secondaires et autres moyens de transports, notamment pour faire face à un boom considérable de l'activité touristique. En 1900 est réalisée la ligne Montreux-Zweisimmen, futur MOB ; en 1901, la ligne Vevey-Chamby, pour faire la jonction avec le MOB ; en 1904, la ligne Vevey-Chexbres, pour rejoindre la ligne Lausanne-Berne ; en 1904, ligne Vevey-Châtel-Saint-Denis.

##### 6. Le réaménagement du site

Au niveau de la plateforme de la gare, c'est le trafic des marchandises qui bénéficie d'abord d'une réorganisation totale. Dès 1890, les chemins de fer lance le projet de déplacer les dépôts en Plan, comme elle l'avait déjà été envisagé en 1860<sup>23</sup>. Ce projet est facilité par l'annexion, au-delà de la Veveyse, de Plan-Dessus par la ville de Vevey, territoire relevant auparavant de la commune de Corsier. Le terrain est cédé par la Ville à la compagnie de chemin de fer en 1897 et la gare aux marchandises y déménage en 1901. Elle est suivie par la halle aux locomotives en 1904.

Pour faire face à l'augmentation du trafic sur la ligne Lausanne-Villeneuve, le pont sur la Veveyse est reconstruit en 1902 et un mur de soutènement considérable est dressé contre le coteau de Saint-Martin (fig. 51 et 52)<sup>24</sup>. Le passage à niveau devient impossible dans la gare et un passage sous-voies pour les piétons est enfin créé en 1905. Quant aux véhicules, il ne leur est plus possible d'emprunter la rue des Bosquets pour traverser les rails. Ils sont déviés le long de la Veveyse où il leur est possible de passer sous le pont ferroviaire. Cette vaste opération de réaménagement se conclut par la reconstruction des quais, leur allongement et couverture, notamment en raison de leur connections avec les lignes de Chexbres, Chamby et Châtel-Saint-Denis (fig. 50, 53 et 54).<sup>25</sup>

<sup>23</sup> INSA, *op. cit.*, p. 452.

<sup>24</sup> CFF Lausanne Infrastructures, 356/8/Vevey.

<sup>25</sup> ACV K IX 231/1, dossier « Gare de Vevey. Transformation de l'ancien BV ».

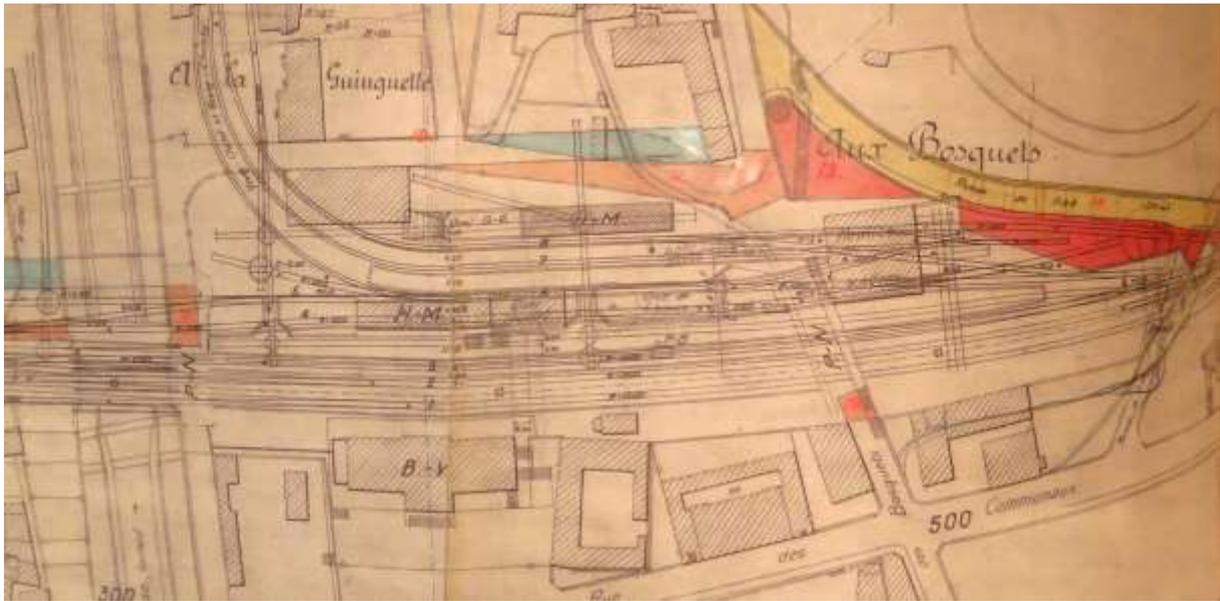


Fig. 50. Gare de Vevey. Plan spécial des terrains communaux, 28.6.1901, détail (AV 91.01.II). Démultiplication des voies en gare de Vevey et démolition de toute une série de bâtiments dédiés jusqu'alors au trafic des marchandises au nord de la voie.

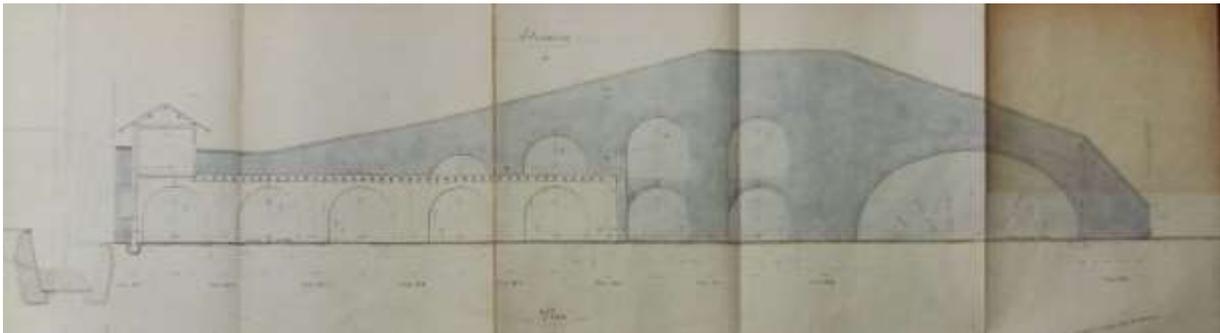


Fig. 51. Mur de soutènement construit sous le coteau Saint-Martin en 1903 (CFF Lausanne Infrastructures, 356/8/Vevey).



Fig. 52. Le pont construit sur le Veveysse pour permettre le passage des trains, réalisé en 1902 (MHV).

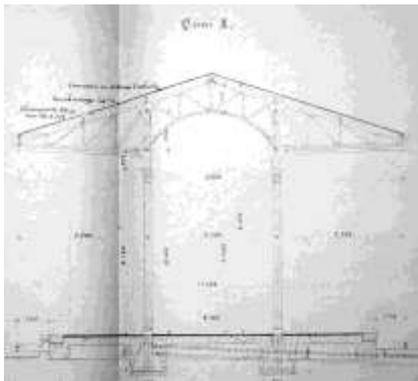


Fig. 53. Quai II, élévation, CFF Bureau des ponts, 16.1.1905, détail (ACV K IX 231/1).



Fig. 54. Vevey, quais 5 et 7.

## 7. Programme et implantation

Les archives montrent, par leur abondance respective, que les autorités, ferroviaires, cantonales ou communales, se préoccupent beaucoup plus d'infrastructures que d'architecture. Il existe ainsi nombre de dossiers et de correspondances, aux portées de toute évidence pratiques, sur la question des passages à niveau, des passages sous-voies, des ponts, des aménagements topographiques, des transbordements de marchandises ou même des WC publics. En revanche, les choix architecturaux et typologiques à faire concernant une nouvelle gare ne semblent pas donner lieu à beaucoup de débat. Même du point de vue chronologique, il apparaît clairement que cette question ne survient qu'en dernier ressort, un fois tous les autres problèmes réglés. La nouvelle gare est ainsi construite entre 1907 et 1909, bien après toutes les nouvelles constructions et tous les nouveaux équipements que nécessite l'ouverture de la ligne du Simplon.

L'absence de débat semble aussi montrer qu'à cette époque on fait toute confiance à l'architecte, le programme d'une gare étant alors clairement défini par avance. Cependant, le cas de Vevey est assez complexe. On renonce à démolir l'ancienne gare pour en construire une nouvelle, comme cela s'est souvent fait ailleurs. En outre, on décide de construire la nouvelle gare à l'est de l'ancienne, dans un espace étriqué, au lieu de le faire à l'ouest où il aurait semblé plus aisé de se déployer, en dépit de la présence de la Veveysse qui crée un obstacle quasi insurmontable. Il apparaît que l'emplacement de la nouvelle gare est avant tout déterminé par la réalisation du passage sous-voies, attendu depuis longtemps par la population veveysane. Une fois son tracé déterminé pour faire la liaison avec les nouvelles lignes créées au nord de la gare (les trains pour Chamby, Chexbres et Châtel-Saint-Denis) et le quartier industriel Bosquets – Guinguette – Pré-de-la-Ville, la nouvelle gare vient quasiment *naturellement* s'y superposer. De fait, toutes ces questions d'importance n'ont laissé que très peu de traces écrites. Pour régler toutes les interrogations spécifiques liées à la construction de la nouvelle gare, la mission en est confiée à l'architecte Charles Coigny. Une grande partie de la complexité de son mandat consistera à articuler et à lier le nouveau bâtiment à l'ancien.

## 8. Charles Coigny, l'architecte de la deuxième gare de Vevey

Charles Coigny (1878-1935) est diplômé de l'Ecole des Beaux-Arts de Paris en 1903. Il est l'un des architectes majeurs de la construction à Vevey au début du XX<sup>e</sup> siècle, réalisant nombre de commandes publiques et de bâtiments notables. Outre la nouvelle gare, il contribue à reformuler entièrement l'aspect de la place de la Gare, en signant un important immeuble d'habitation et de commerce, rue de la Madeleine 39, en 1910, la nouvelle poste avec Adolphe Burnat en 1924 et la transformation de l'hôtel de la Gare en 1926 (fig. 55-57).

Parmi ses autres réalisations significatives : kiosque à musique, débarcadère de la place du Marché, 1901 ; atelier et logement, quai Perdonnet 31, 1906 ; Casino du Rivage, place du Marché 3, 1908 ; immeuble d'habitation et de commerce, rue du Théâtre 9, 1908 ; hôtel Beau-Séjour, rue des Communaux 2, 1907 ; immeuble d'habitation et de commerce, rue de Lausanne 31, 1909 ; immeuble d'habitation et de commerce, rue de la Madeleine 35, 1910 ; immeuble d'habitation et de commerce, rue du Simplon 46, 1910 ; immeuble d'habitation et de commerce, rue du Torrent 19, 1910 ; monument aux morts, terrasse Saint Martin, 1920.



Fig. 55. L'imposant immeuble d'habitation et de commerce construit à l'emplacement de l'ancien corps de garde, rue de la Madeleine 39, Charles Coigny architecte, 1910 (MHV).



Fig. 56. La nouvelle poste construite par les architectes Adolphe Burnat et Charles Coigny en 1924 (MHV).



Fig. 57. A droite, l'hôtel de la Gare transformé par l'architecte Charles Coigny en 1926 en le dotant notamment d'une rotonde à l'angle (MHV).

## 9. Le plan de la nouvelle gare

Contrairement à l'ancienne gare de plan rectangulaire, le nouveau bâtiment est de plan resserré, presque carré (fig. 58). Il se présente comme un vaste hall autour duquel se distribuent les différents services, guichets, manutention des bagages et WC. Il est en outre occupé par l'escalier donnant accès au quai I et par l'accès au sous-voies. On pourrait en fait le considérer comme une large cage d'escalier, tant cet élément y occupe une place prépondérante. Alors qu'habituellement, dans ce type de bâtiment prestigieux, cet équipement ne constitue qu'une des composantes, on pourrait dire qu'ici l'édifice ne se résume qu'à cela. Il n'est qu'à voir comme certaines annexes se présentent comme des « pièces rapportées », qu'il n'a pas été possible d'intégrer dans le plan. A l'est, par exemple, le local dédié au transbordement des bagages s'accolé au bâtiment à travers une géométrie contrariée. De même, au sud-est, une extension ne semble n'avoir pour seule fonction que de fermer l'espace extérieur devant la gare. Il est à ce titre révélateur qu'un des locaux soit identifié comme « disponible », montrant en cela que la fonction de cet avant-corps demeure quelque peu indéfinie.

Le local dédié à la manutention des bagages est du reste le seul qui donne lieu à des débats. Cet équipement apparaît à Vevey comme critique en raison de la différence de niveau entre les quais et la place. Il faut donc trouver une solution pour que les bagages puissent être hissés et déchargés des trains à la satisfaction des voyageurs. Pour monter les bagages est installé un ascenseur à piston plongeant avec accumulateur à poids et eau comprimée par moteur électrique<sup>26</sup>. Un plan incliné sert à les faire glisser dans le sens de la descente (fig. 59). Cependant, la direction de l'arrondissement I à Lausanne émet des doutes sur cette rampe, qu'elle juge d'une pente trop prononcée :

« Le plan incliné, qui aura paraît-il une pente de 24 %, ne sera certainement pas utilisé. Quand les ouvriers se sentiront poussés sur une pente aussi forte avec de lourds chargements, et qu'ils auront risqué de s'écraser contre la paroi inférieure, ils renonceront bien vite à son emploi. »<sup>27</sup>

De fait, une étude est lancée pour que la rampe soit installée à l'extérieur, perpendiculaire au projet initial et parallèlement aux voies de chemin de fer (fig. 60).

<sup>26</sup> Lettre de la direction de l'arrondissement I à la direction centrale des CFF, 21.1.1910, CFF Historic, GD\_BAU\_SBBBAU1\_613\_07, dossier « Umbau des bisherigen Aufnahmegebäudes inkl. Tieferlegung des Vorplatzes. 1908-10 ».

<sup>27</sup> Lettre de la direction de l'arrondissement I à la direction centrale des CFF, 12.12.1908, CFF Lausanne Immobilier, 356/2/Vevey/BV/BS/1907-1911/1, dossier « Gare de Vevey. Transformation de l'ancien BV.1907-1911 ».

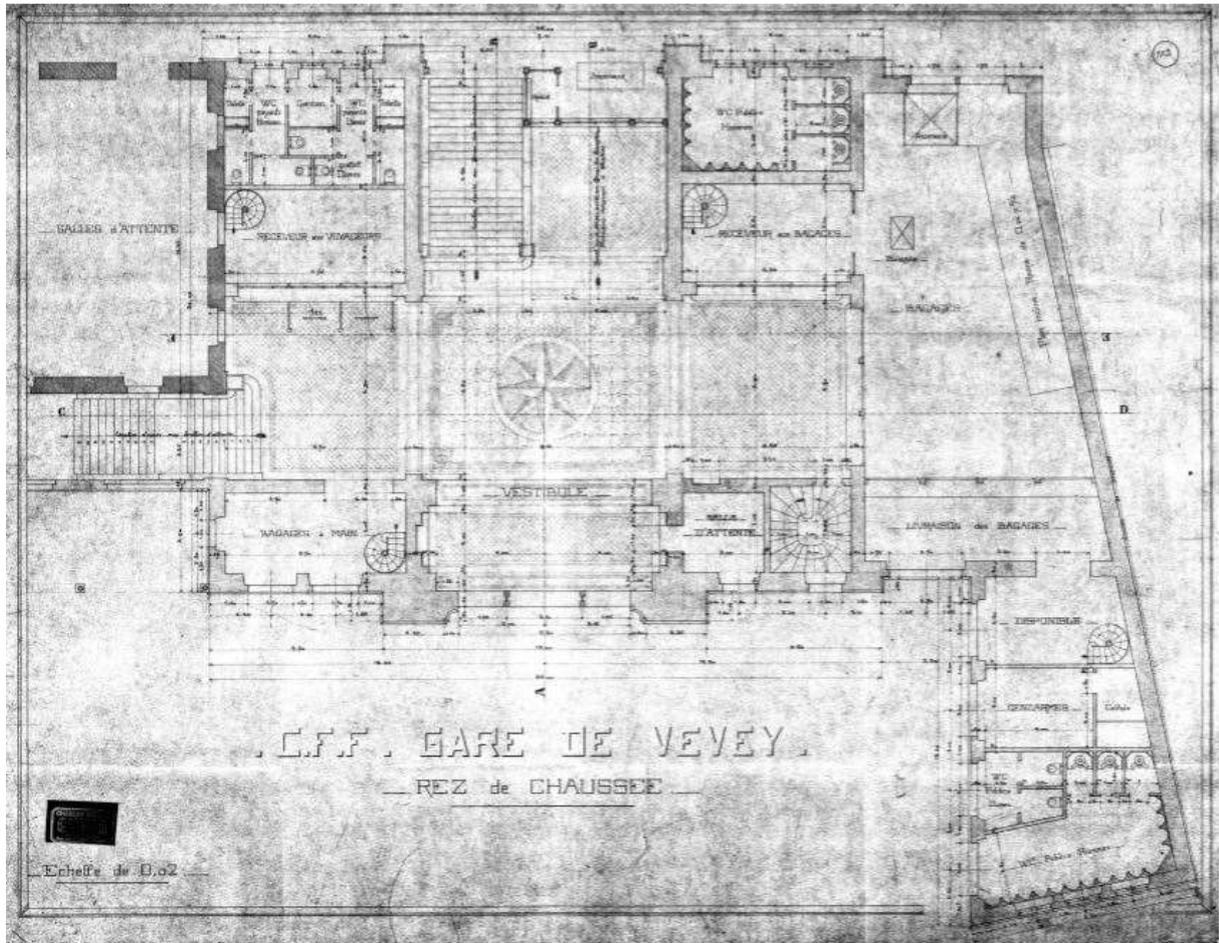


Fig. 58. Nouvelle gare de Vevey, plan du rez-de-chaussée, Charles Coigny architecte, 13.8.1908 (CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).

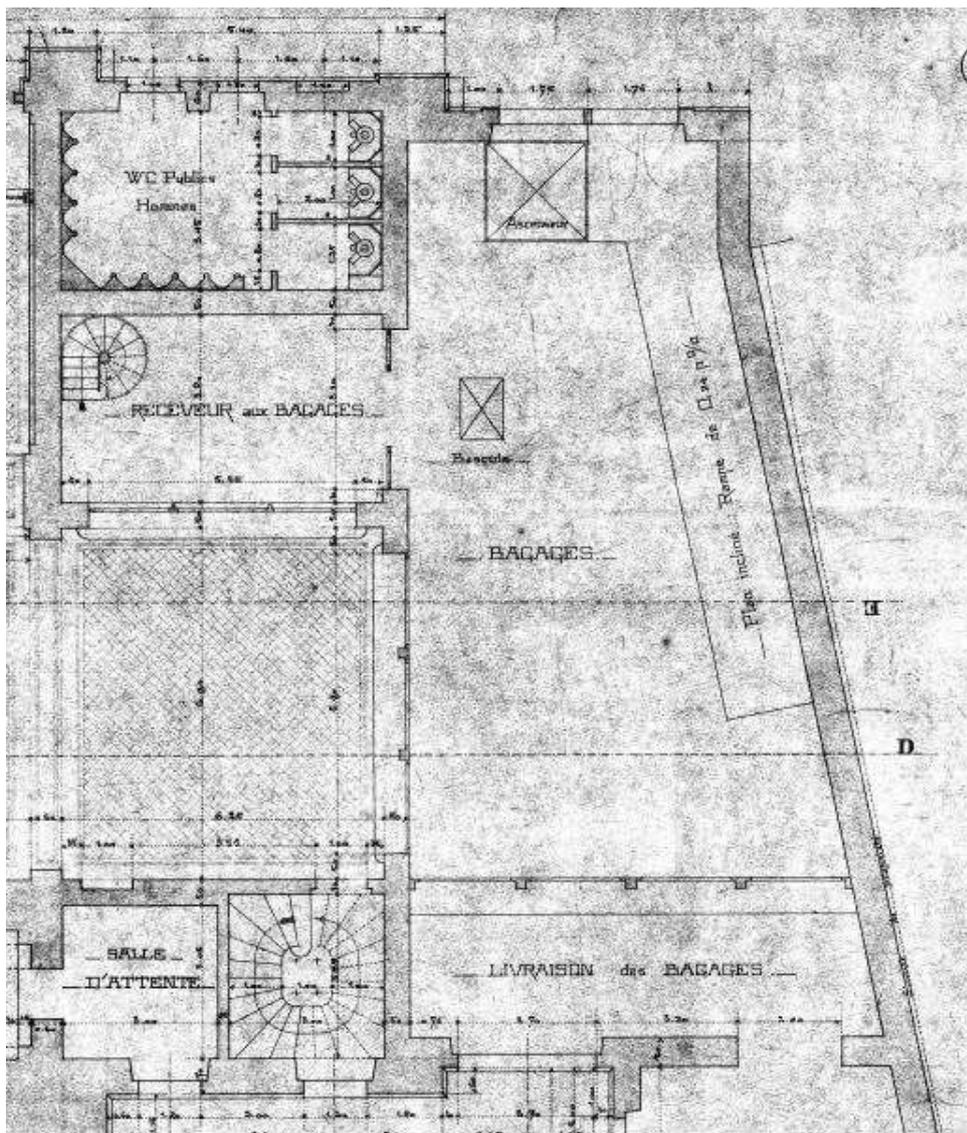


Fig. 59. Local des bagages, plan du rez-de-chaussée (détail), Charles Coigny architecte, 13.8.1908 (CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).

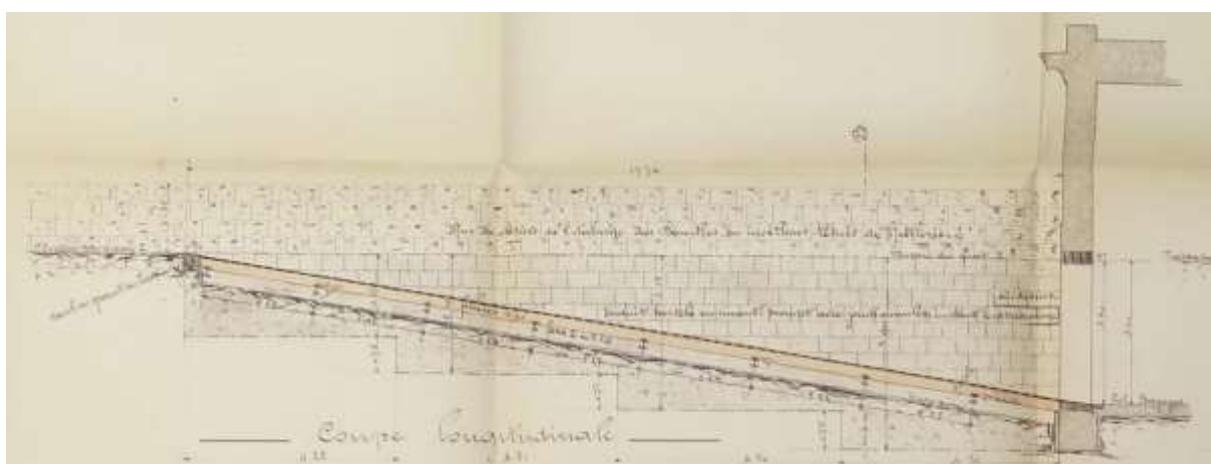


Fig. 60. Plan incliné extérieur pour les bagages, coupe, Charles Coigny architecte, 16.4.1909 (ACV K IX 231/1, dossier « Gare de Vevey. Transformation de l'ancien BV »).

Le premier étage de la nouvelle gare s'organise autour du vide central et est dédié au logement du personnel (fig. 61). Il affiche une discrimination claire entre un appartement familial installé à l'ouest et des logements communs à l'est, attribués vraisemblablement à des célibataires.

L'appartement familial est disposé transversalement au bâtiment et compte trois chambres, ainsi qu'une cuisine. Ce dispositif ne correspond pas aux critères hygiéniques les plus avancés de l'époque, car la chambre implantée au centre du volume ne reçoit la lumière du jour que par un lanterneau (fig. 66). La circulation entre les chambres est rendue possible par un couloir longitudinal, qui reçoit un jour indirect depuis le hall à travers deux fenêtres en demi-cercle. En l'absence de salle de bains, des WC indépendants sont installés à l'extrémité du couloir de distribution. A nouveau en contradictions avec les prescriptions hygiéniques du début du siècle, ils ne semblent bénéficier d'aucune ouverture directe sur l'extérieur, pour assurer l'aération nécessaire.

La partie est abrite trois locaux communautaires, dont l'un est aménagé en réfectoire et deux en dortoirs. Un corridor du même type qu'à l'ouest en assure la distribution. Toute salle de bains en semble également absente et les sanitaires uniques sont aussi aménagés à l'extrémité borgne du couloir. Rien ne permet de comprendre comment la nourriture était acheminée dans le réfectoire. Peut-être était-elle préparée dans la cuisine située dans l'angle sud-ouest. Dans ce cas, son transport paraît bien compliqué, obligeant en outre à passer par la galerie ouverte sur le hall dans la partie sud. En revanche, les dortoirs profitent d'un ensoleillement et d'une aération abondants grâce des fenêtres ouvertes sur la façade est.

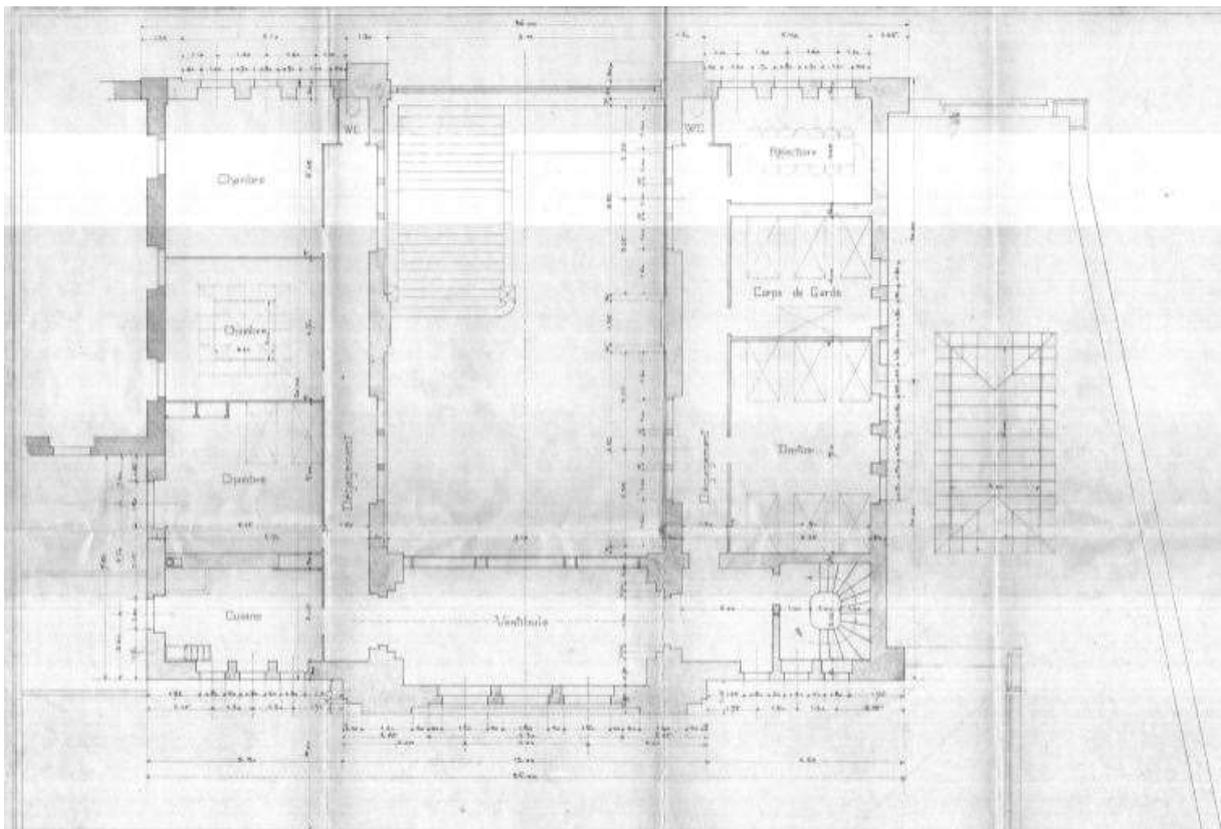


Fig. 61. Nouvelle gare de Vevey, plan du rez-de-chaussée, Charles Coigny architecte, 13.8.1908 (CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).

Le plafond du hall est percé par deux larges verrières de forme oblongue qui apportent la lumière en double jour. Au-dessus, le plafond est suspendu à un double lanterneau grâce à une structure métallique relativement complexe, réalisée par le charpentier Charles Taverney à Vevey (fig. 62-65). Tout le dispositif a été malheureusement obturé en 1950.

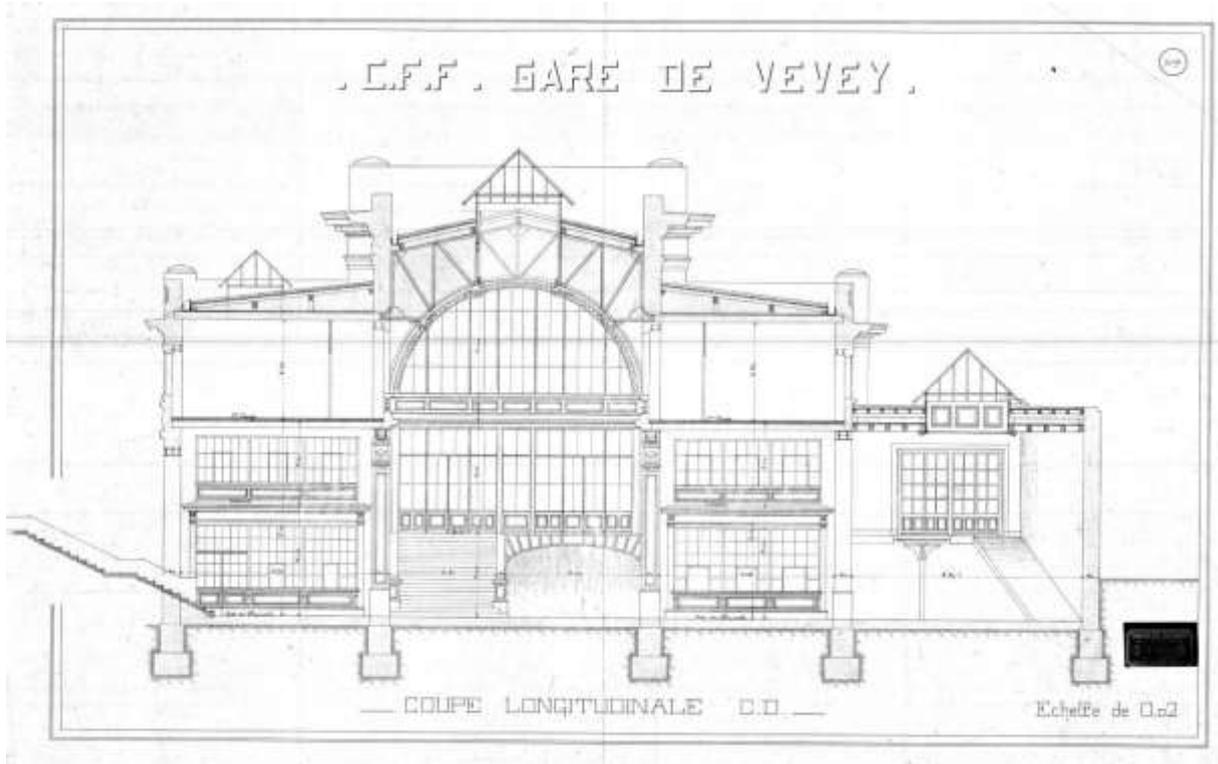


Fig. 62. Nouvelle gare de Vevey, coupe longitudinale, Charles Coigny architecte, 20.8.1908 (CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).



Fig. 63. L'une des deux verrières obturées au plafond du hall de la gare de 1909. Les deux orifices à chaque extrémité permettaient de suspendre des lustres (l'élément en métal brillant est un ballon d'enfant gonflé à l'hélium).



Fig. 64. Structure portant le plafond du hall.



Fig. 65. Verrière du hall obturée.



Fig. 66. Gare de 1909, lanterneau sur l'aile ouest.

## 10. Transformation de l'ancienne gare

L'articulation avec l'ancien bâtiment se fait par un escalier percé dans l'angle sud-ouest. Les galeries de l'ancien bâtiment sont fermées par de nouvelles façades en maçonnerie, ajourées par trois grandes baies cintrées dans l'axe des trois portes placées à l'arrière (fig. 67). L'escalier donne accès aux salles d'attente qui demeurent situées, comme auparavant, dans l'angle nord-est. L'ancien hall d'accueil est divisé en plusieurs locaux. L'entrée est condamnée et, surtout, l'escalier monumental pour y accéder est supprimé.

La Municipalité de Vevey s'inquiète alors de la différence de niveau qu'il existe entre la place située devant l'ancienne gare et celle devant la nouvelle<sup>28</sup>. Il est décidé d'abaisser le terrain de 2 m 50, chaque propriétaire, Ville et CFF, prenant en charge les travaux sur la partie du terrain qui lui appartient. Dans la base du bâtiment, ainsi dégagée, est créée une arcade commerciale comprenant sept locaux (fig. 14). Au-dessus des galeries latérales pétrifiées, sont aménagées des terrasses, à disposition des logements situés dans les combles (fig. 68).

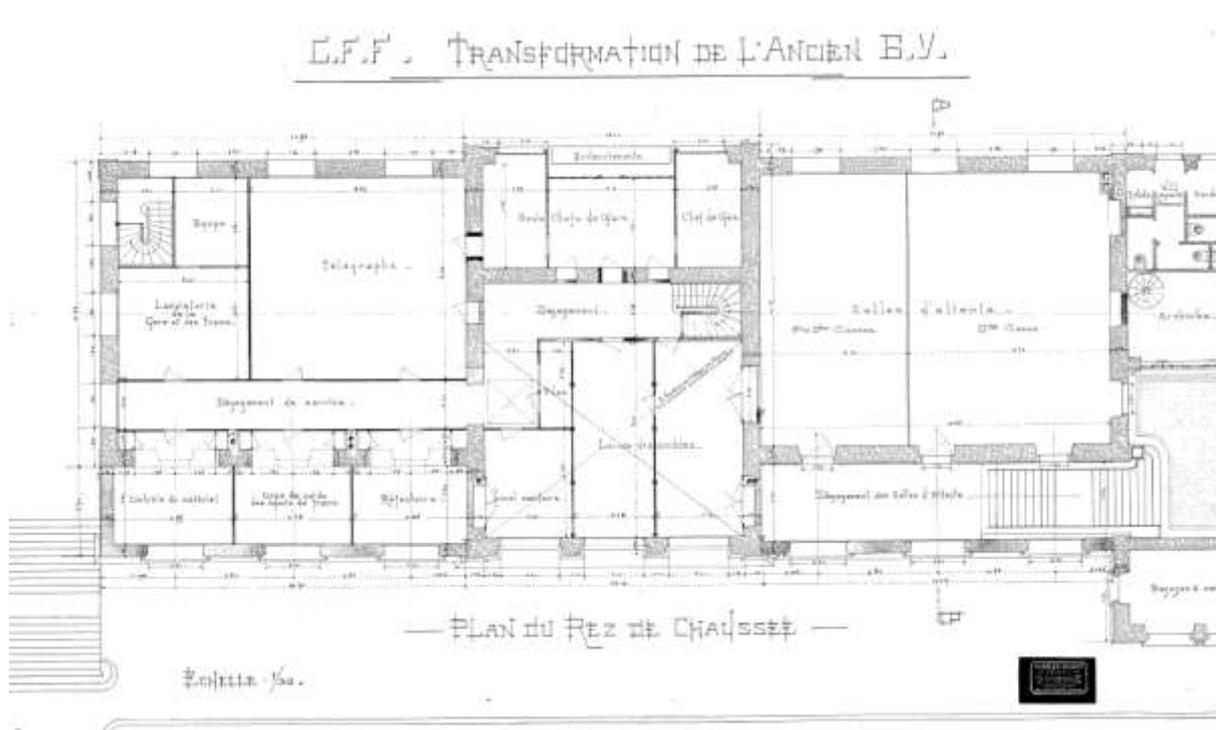


Fig. 67. Gare de 1861, plan du rez-de-chaussée, Charles Coigny architecte, 10.8.1909 (CFF Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).



Fig. 68. Terrasse créée en 1909 sur la galerie de l'ancien bâtiment aux voyageurs, aile ouest.

<sup>28</sup> Lettre de la direction de l'arrondissement I à la direction centrale des CFF, 31.12.1908, CFF Historic, GD\_BAU\_SBBBAU1\_613\_07, dossier « Umbau des bisherigen Aufnahmegebäudes inkl. Tieferlegung des Vorplatzes. 1908-10 ».

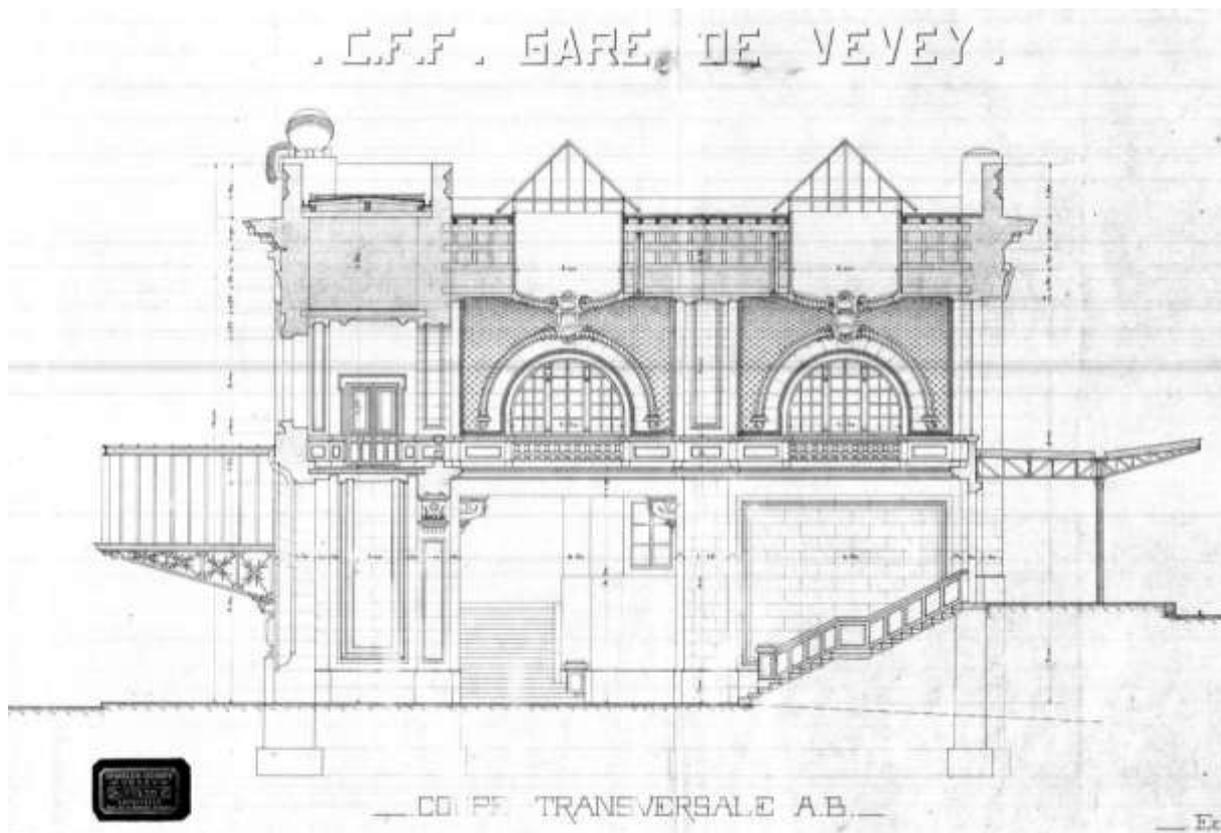


Fig. 69. Nouvelle gare de Vevey, coupe transversale, Charles Coigny architecte, 20.8.1908. Au milieu, l'escalier créé pour accéder à l'ancien bâtiment aux voyageurs (CFF Lausanne Immobilier SBB-IM-WEST 18000/101).

## 11. Elévations

La nouvelle gare aux voyageurs se caractérise par son entrée monumentale donnant sur un angle de la place (fig. 70). Le motif majeur en est l'ouverture hypertrophiée en plein cintre, mise en évidence par un encadrement moulurée à clef surdimensionnée et une marquise en fer forgé spectaculaire, qui se prolonge sur les ailes. L'entrée est surmontée de fenêtres également cintrée au rythme ternaire habituel. Se succèdent ensuite dans le sens de l'élévation un large cartouche, destiné à accueillir l'inscription « Gare de Vevey », qui semble n'avoir jamais été réalisée, puis une corniche à denticules et une balustrade pleine à motifs géométriques sculptés. Réalisé en pierre blanche, comme le reste des murs, les angles de l'avant-corps sont marqués par des chaînes droites et plates. Le sommet de chaque chaîne était orné d'un écu au chiffre des chemins de fer et au décor de grappes de raisin. Les angles de la balustrade étaient sommés de deux globes. Ces deux motifs, écus et globes, ont disparu au cours de rénovations effectuées en 1950. Le corps central est flanqué de deux ailes courtes et plus basses.

La façade nord, donnant sur les quais, est traitée un peu plus sobrement (fig. 71 et 80). Elle possède moins d'ampleur en raison de la différence de niveaux avec le côté sud, mais elle est toutefois constituée d'une ouverture considérable, également en plein cintre surmontée d'une clef surdimensionnée. Dans chaque angle supérieur, est sculptée une roue ailée, symbole des chemins de fer (fig. 81).

## 12. Second-œuvre et décors

Outre la taille de la pierre et la marquise, un soin particulier est apporté aux serrureries de la porte d'entrée. Les quatre colonnettes qui supportent le trumeau sont chacune dotée d'un chapiteau à figure humaine (fig. 78). La grande horloge qui ornait le centre du tympan a été remplacée en 1950 (fig. 78 et 88). L'intérieur du hall est aujourd'hui crépi de blanc avec des faux joints peints. Il est fort probable que les murs présentaient le même aspect en 1909. Du moins, il en est de même sur des photographies de 1955 (fig. 88). Il demeure quelques restes de stucs dans l'angle nord-ouest de l'aile ouest, mais la plupart a disparu au cours des différentes transformations (fig. 87 b)<sup>29</sup>. Outre de nombreux percements et réaménagements effectués durant le XX<sup>e</sup> siècle, la volumétrie du hall a été modifiée par des interventions moins perceptibles. Des galandages, reprenant le motif de faux appareillage, ont été notamment utilisés du côté sud pour cacher de nouvelles gaines.

Aujourd'hui deux grandes toiles peintes sont présentées de part et d'autre de l'escalier, « Vevey et le lac depuis le Mont-Pèlerin » d'Henri Edouard Bercher (1907) et « Vue de Blonay » de François de Ribaupierre (1956) (fig. 89 et 90). L'accrochage de la première doit être contemporain de l'inauguration de la gare. La mise en place de la seconde est certainement liée à la Fête des vigneron de 1955.

Né en 1877 et mort en 1970 à Vevey, Henri Edouard Bercher fut peintre, professeur et conservateur de musée. Il se spécialisa dans les paysages lémaniques, les montagnes, les scènes de genre et d'animaux, et collabora notamment avec Ernest Biéler.

Né en 1886 à Clarens et mort en 1981 à La Tour-de-Peilz, François de Ribaupierre est un artiste peintre, sculpteur et verrier vaudois. Formé à l'École des beaux-arts de Genève et à l'Académie royale de Munich, il créa dans les années 1920 au-dessus de la Tour-de-Peilz une sorte de communauté artistique (poterie, tissage, rythmique, etc.). Il réside également en Valais, dans le Val d'Hérens. Il s'associe avec Ernest Biéler pour exécuter les fresques du Musée Jenisch de Vevey, puis celles de l'Hôtel de Ville du Locle (1922). Il décore plusieurs églises à la fresque, entre autres la chapelle des Haudères et le temple de Clarens, et réalise de nombreux vitraux pour des églises valaisannes et vaudoises (Vevey, Pully, Clarens, Nyon, etc.). Il collabore avec Louis Rivier pour les vitraux du transept nord de la cathédrale de Lausanne en 1933. Il expérimente encore diverses techniques de sculpture (plâtre et bronze) et dessine quelques affiches. Il est le père de Derib, de son vrai nom Claude de Ribaupierre, auteur de bandes dessinées.

---

<sup>29</sup> Liste des différents fournisseurs : Auguste Boulenar, Vevey, maçonnerie, pierre de taille ; Charles Taverney, Vevey, charpente et menuiseries ; Atelier de constructions métalliques de Vevey, charpente métallique ; Nicollier-Groller, Vevey, charpente métallique ; Charles Savoja, Vevey, couvertures et ferblanteries ; Sulzer frères Winterthur, chauffage central à vapeur à basse pression ; Louis et Emile Perrin appareillage ; Albert Chollet, Vevey, serrureries ; Fritz Bettig, Vevey, serrureries ; Eugène Herter, La Tour-de-Peilz, serrureries ; Viglino, Lausanne, vitrerie ; Les Parqueteries d'Aigle ; M. Maquelin, vitrage du vestibule Amédée Chiocca, Vevey, gypserie et peinture ; Urio et Bachmann, sculptures en simili-pierre et staff ; Mertzlufft, Möbelfabrik und Bauschreinerei, Zurich, pour les stores (CFF Lausanne Infrastructures, 356/2/Vevey/BV/BS/1907-1911 ; 356/3/Vevey/BV/BS/1912 ; CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101/42650 - SBB-IM-WEST 18000/101/42667).

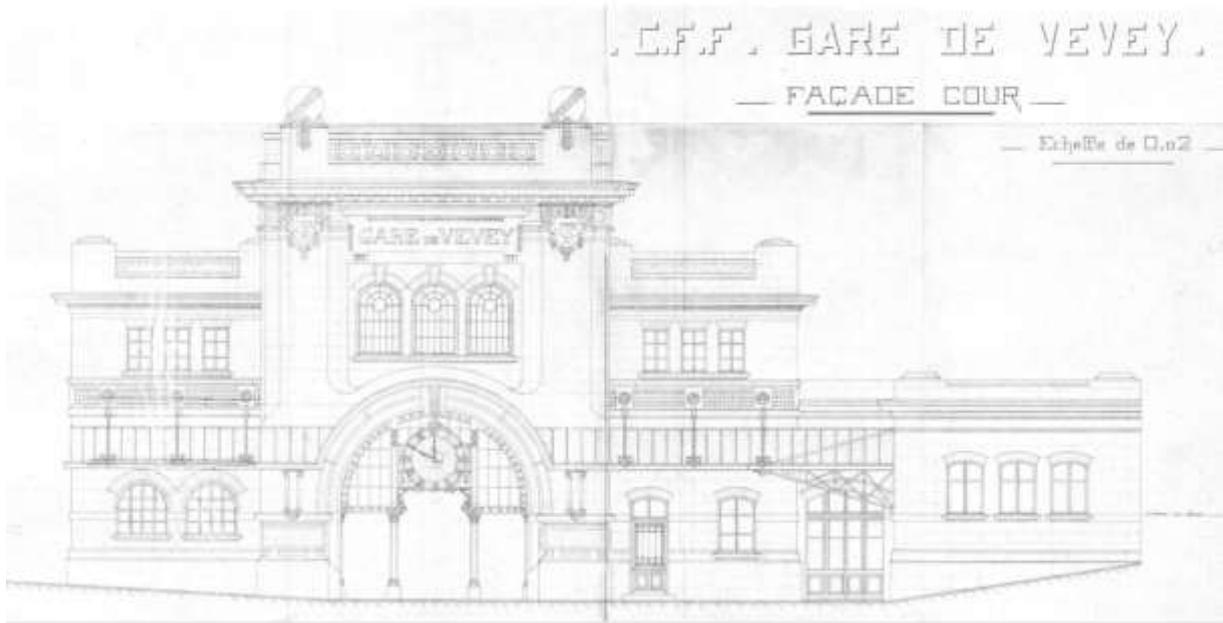


Fig. 70. Nouvelle gare de Vevey, façade sud, Charles Coigny architecte, 1907 (CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).

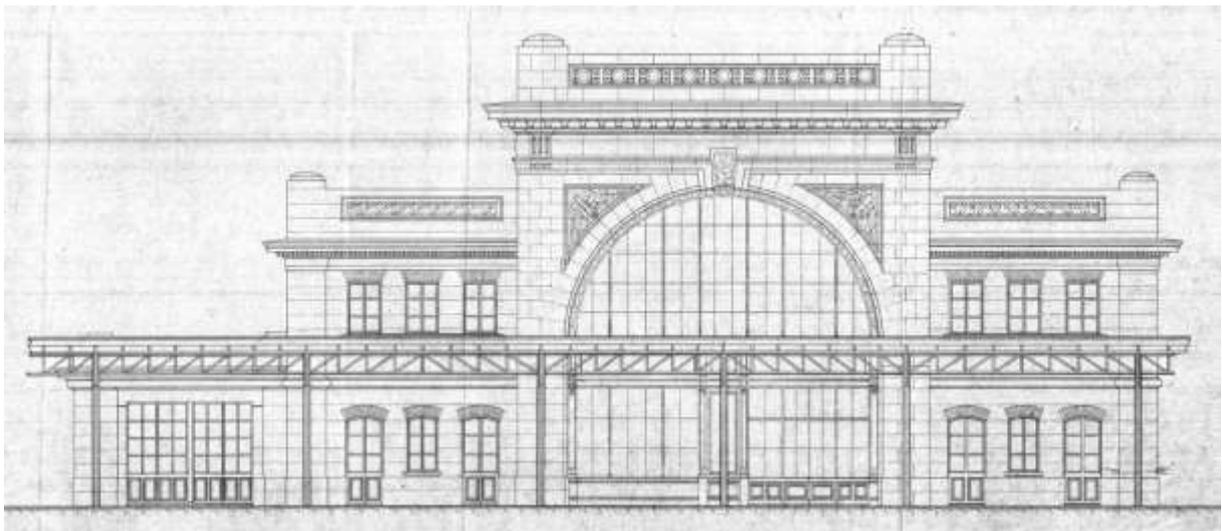


Fig. 71. Nouvelle gare de Vevey, coupe transversale, Charles Coigny architecte, 14.12.1908 (CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).

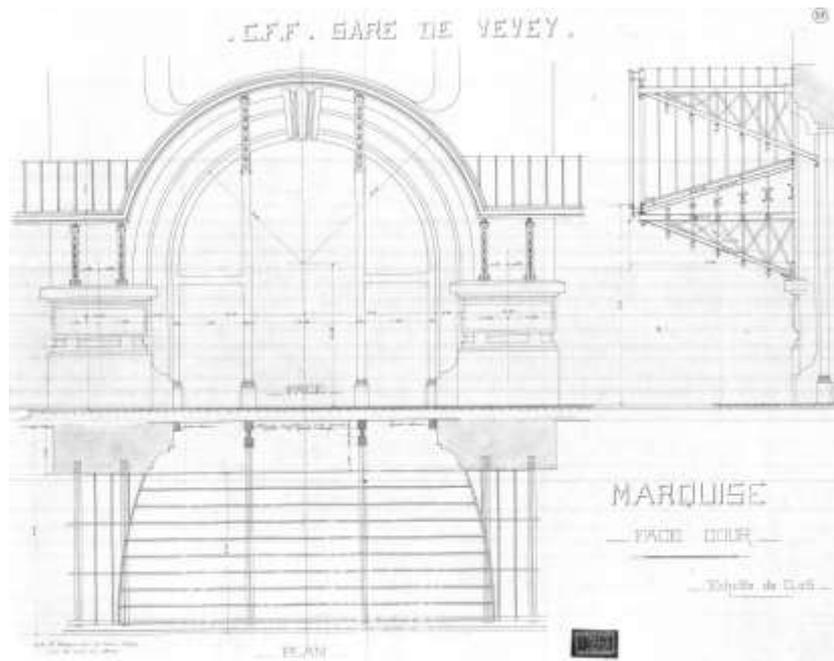


Fig. 72. Nouvelle gare de Vevey, marquise au-dessus de l'entrée principale, Charles Coigny architecte, 22.9.1908 (CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).

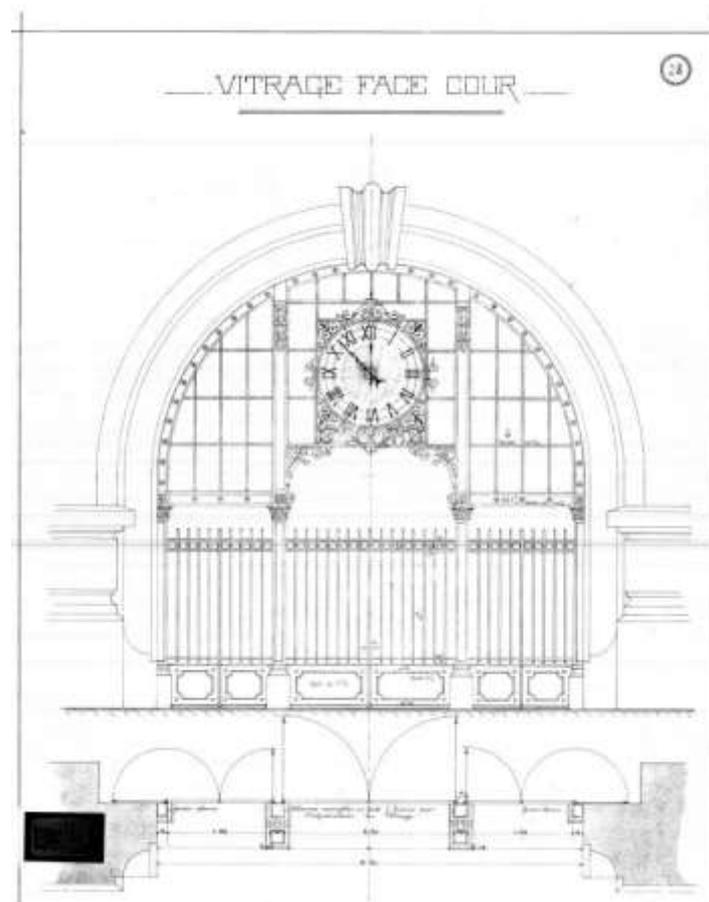


Fig. 73. Nouvelle gare de Vevey, portail d'entrée, Charles Coigny architecte, 4.9.1908 (CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101).

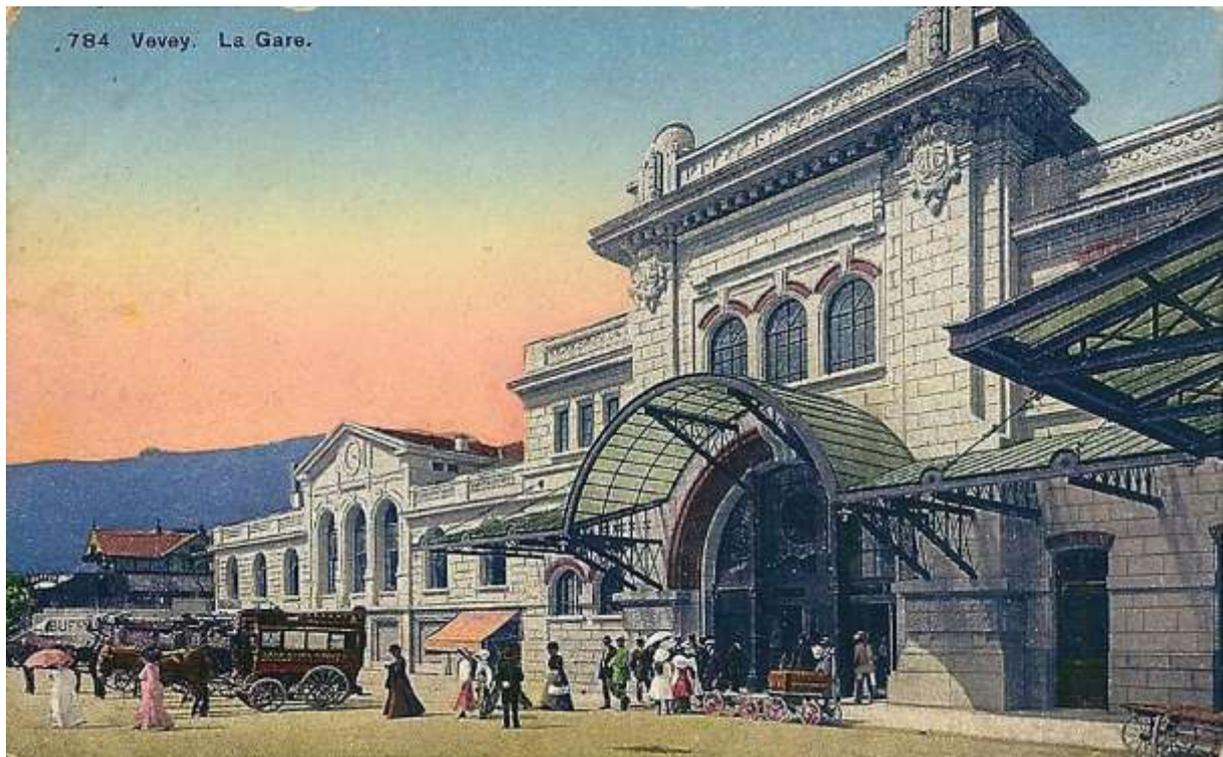


Fig. 74. La gare au début du XX<sup>e</sup> siècle (www.delcampe.ch).



Fig. 75. Gare de Vevey vers 1920 (MHV).



Fig. 76. Entrée principale sur la façade sud.

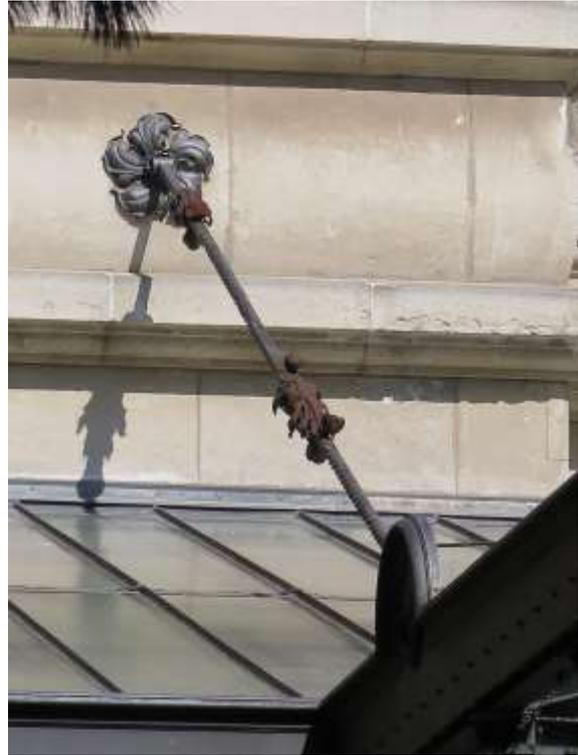


Fig. 77. Marquise sur la façade sud



Fig. 78. Face sud, entrée principale.



Fig. 79. Plaque apposée sur les huisseries de la porte principale, façade sud.



Fig. 79. Annexe sud-est, transformée en buvette en 1976.



Fig. 80. Façade nord.



Fig. 81. Façade nord, angle supérieur du corps principal.



Fig. 82. Gare de 1909, quai I.



Fig. 83. Gare de 1909, marquise du quai I.

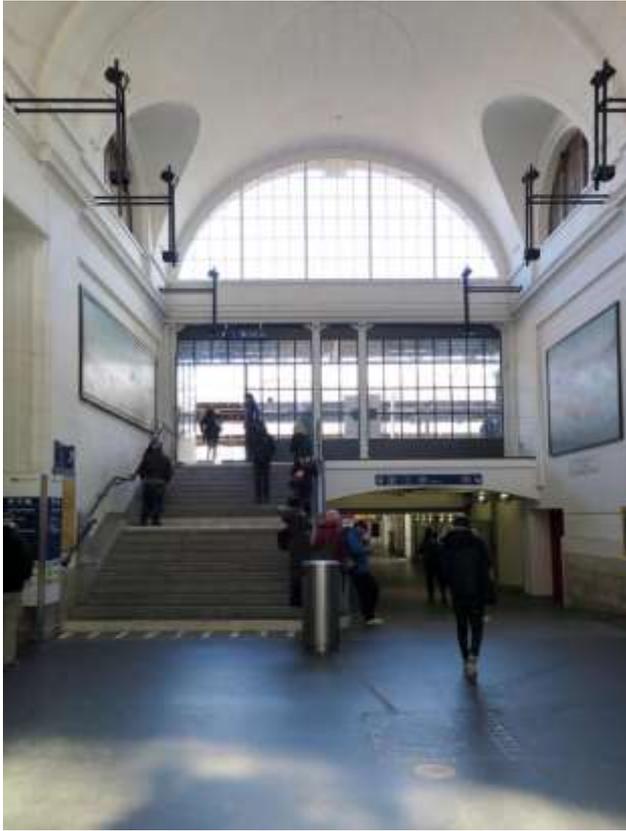


Fig. 84. Hall principal.



Fig. 85. Hall principal.



Fig. 86. Hall principal, guichets aménagés en 1989.



Fig. 87. Hall principal.



Fig. 87 b. Aile ouest, angle nord-ouest.



Fig. 88. Le hall en 1955 avec un décor installé spécialement pour la Fête des vignerons (CFF Historic, C\_0002\_0021).



Fig. 89. Henri Edouard Bercher, « Vevey et le lac depuis le Mont-Pèlerin », 1907.



Fig. 90. François de Ribaupierre, « Vue de Blonay », 1956.

### 13. Fortune critique

Plutôt que de démolir l'ancienne gare de 1861 pour en reconstruire une nouvelle, les CFF ont préféré lui accoler un nouveau bâtiment, qui ne constitue pas véritablement un agrandissement tant les deux objets sont dissemblables par leur conception, leur organisation et leur style, mais plutôt une simple adjonction. Ce choix n'a rien d'exceptionnel et nombreux sont les cas en Suisse où cohabitent différentes étapes du développement d'un site ferroviaire, comme à Fribourg. La décision portant sur le lieu d'implantation de la nouvelle gare ne trouve en revanche pas de véritable explication dans les sources historiques, si ce n'est la présence du passage sous-voies, dont le tracé a été déterminé en amont. Cette décision a pour conséquence de confiner l'entrée principale de la gare, qui, dans sa rhétorique triomphante, se devait d'être l'image emblématique de tout l'équipement, dans un recoin de la place, à l'accès rendu assez mal pratique.

Dès l'achèvement des travaux, les autorités veveysanes regrettent cet état de fait. Dans un rapport du Conseil communal de 1909, il est souligné que, plutôt qu'un agrandissement, les Veveysans auraient préféré la reconstruction de la gare qui aurait formé « un édifice décoratif se trouvant dans l'axe de la place. Les CFF ne voulurent pas entrer dans ces vues. La solution qui est intervenue aujourd'hui est regrettable. L'aménagement de la nouvelle gare sera sans doute pratique, mais on déplorera toujours le désaxement de la place »<sup>30</sup>.

Les mêmes arguments sont repris dans un compte rendu de la *Feuille d'avis de Lausanne* :

« On peut évidemment regretter que le bâtiment d'une seule aile de grande dimension soit "désaxé" par rapport à la place et aux voies d'accès. C'est qu'au début les CFF n'avaient parlé que de rénovation du bâtiment actuel. On a ensuite reconnu la nécessité de doter Vevey d'une gare digne de son trafic en marchandises et en voyageurs.

[...]

Si d'ailleurs le trafic continue à prospérer et à se développer à l'avenir, il faudra dédoubler le passage sous-voies. On en créera alors un second, à l'autre extrémité du bâtiment, sous la sortie actuelle, ce qui rétablira l'équilibre. La circulation sera alors largement facilitée, chose impossible si l'on avait établi un unique passage sous l'entrée centrale utilisée aujourd'hui. »<sup>31</sup>

### 14. Analyse typologique et architecturale

Il faut imaginer qu'au milieu du XIXe siècle, les architectes sont assez désemparés quand on leur commande la réalisation d'une gare ferroviaire. En effet, ils sont alors formés pour se fonder sur des modèles, qu'ils adaptent à leurs goûts et aux nécessités du moment. Or, le chemin de fer étant une invention nouvelle, il n'existe pas de référence historique pour ce type de commande. C'est pourquoi, dans un premier temps, les architectes se tournent tout naturellement vers le modèle de la villa palladienne, correspondant au mieux au programme d'une gare, par sa situation isolée, comme le sont encore souvent les gares à leurs débuts, et par sa nature fonctionnelle, de domaine agricole. De fait, les premières gares afficheront le style néoclassique qu'on leur connaît.

---

<sup>30</sup> Rapport de la commission du Conseil communal pour l'examen du nivellement de la place de la Gare, 26.04.1909, AV.

<sup>31</sup> « Vevey. Place de la gare », *Feuille d'avis de Lausanne*, 11.2.1909.

Cependant, au fur et à mesure que le chemin de fer s'impose dans la géographie européenne comme l'un des éléments prépondérants du XIX<sup>e</sup> siècle, les gares gagnent en prestige et adoptent un aspect plus emphatique. C'est pourquoi à Vevey la deuxième gare revêt un style que l'on pourrait qualifier de néobaroque, par contraste avec la modestie rigoureuse du classicisme de la première gare, un style alors abondamment enseigné les Académies des beaux-arts européennes et largement appliqué à la construction de nouvelles gares.

L'élément le plus caractéristique de la gare de Charles Coigny tient dans son imposant porche d'entrée en plein cintre. Ce motif trouve son origine, déjà ancienne, dans les grandes gares des métropoles européennes, comme en témoigne la gare du Nord, à Paris, de 1864 (fig. 91). Outre la grande baie cintrée, on retrouve à Vevey, comme à Paris, la présence de très fortes piles marquant les angles.



Fig. 91. Gare du Nord, Paris, J. I. Hittorf architecte, 1864.

Ailleurs en Suisse, ce motif connaît aussi un grand succès. En même temps qu'à Vevey, on reconstruit la gare de Lucerne, qui présente les mêmes signes de reconnaissance (fig. 92). Outre la grande baie en arc de cercle et les piles d'angle, on y retrouve les ouvertures au rythme ternaire, sous forme de portes à Lucerne et de triplet de fenêtres à Vevey.

La gare de Zurich possède un porche colossal du même type s'ouvrant directement sur la Bahnhofstrasse (fig. 93). Cependant, Zurich offre la particularité d'intégrer conjointement le néoclassicisme présente dans la première gare de Vevey et le néobaroque de la deuxième gare. En effet, la halle des trains proprement dite est conçue avec une rigueur toute classique, se caractérisant principalement par une série de grandes fenêtres en demi-cercle. Or, l'architecte accole contre ce volume une façade beaucoup plus ornée, atténuant la sobriété et la monotonie industrielle du bâtiment fonctionnel (fig. 94). Alors qu'à Vevey les deux styles sont juxtaposés, à Zurich, ils se superposent (fig. 95).



Fig. 92. Gare de Lucerne, Hans Wilhem Auer et Friedrich Kreck architectes, 1896 (<http://nektar.oszk.hu>).



Fig. 93. Gare de Zurich, Jacob Friedrich Wanner architecte, 1867 (<https://fr.wikipedia.org>).



Fig. 94. Projet pour la gare de Zurich, Jakob Friedrich Wanner architecte, 1865 (Bibliothèque nationale suisse).



Fig. 95. Gare de Zurich, photo d'Eduard Spelterini, 1907, détail (<https://fr.wikipedia.org>). Au centre, la halle des trains et, à droite en bas, la façade d'entrée.

Toutes les gares à grandes ouvertures cintrées puisent certainement à la même source antique des bains romains (fig. 96). De type basilical, par le plan et la volumétrie, ce modèle répond aux conditions posées par le trafic ferroviaire, à savoir des couvertures de grandes portées, de grandes hauteurs et bénéficiant d'un éclairage abondant grâce aux « baies thermales », définies par leur géométrie en demi-cercle. La deuxième gare de Vevey n'est du reste pas sans évoquer un complexe thermal en soi, par son plan ramassé, en forme de croix, et sa grande hauteur sous plafond, amplifiée par sa base de surface réduite. On s'attendrait tout naturellement à trouver une fontaine d'eau vertueuse ou un bassin en son centre.



Fig. 96. Thermes de Dioclétien, vers 300, transformés en basilique par Michel-Ange en 1564 (<https://commons.wikimedia.org>).

## V. Les transformations au cours du XX<sup>e</sup> siècle

Au sortir de la Première Guerre Mondiale, la place de la Gare subit des transformations en profondeur. En 1918, la Ville rachète l'hôtel du Pont situé à l'ouest pour le démolir, créant ainsi un large dégagement. En 1923, l'ancien buffet construit à l'ouest de la gare vers 1895 est démoli à son tour pour laisser place au nouvel hôtel des Postes, construit par les architectes Adolphe Burnat et Charles Coigny<sup>32</sup>.

En 1922, les CFF procèdent à l'allongement du quai II et à la modification des voies en lien avec l'électrification de la ligne<sup>33</sup>.

En 1945, le quai I est prolongé de 41 m à l'ouest<sup>34</sup>.

En 1948, un abri pour voyageurs est construit sur le quai II<sup>35</sup>.

---

<sup>32</sup> INSA, *op. cit.*, p. 486.

<sup>33</sup> CFF Lausanne Infrastructures, 356/8/Vevey.

<sup>34</sup> *Idem.*

<sup>35</sup> *Idem.*



Fig. 97. La gare de Vevey en 1948 (CFF Historic R\_3016\_11).



Fig. 98. La gare de Vevey en 1948 (CFF Historic R\_1559\_05).

En 1950-1951, d'importants réaménagements sont effectués dans la gare de 1907, certainement dans la perspective de la Fête des vignerons de 1955<sup>36</sup>. Les guichets sont déplacés. Situés auparavant parallèlement à la façade nord, ils sont tournés à angle droit pour se retrouver parallèle à la façade ouest, condamnant de fait l'escalier menant aux salles d'attente dans l'ancienne gare. Durant le même chantier, l'horloge intégrée dans la porte principale est remplacée.

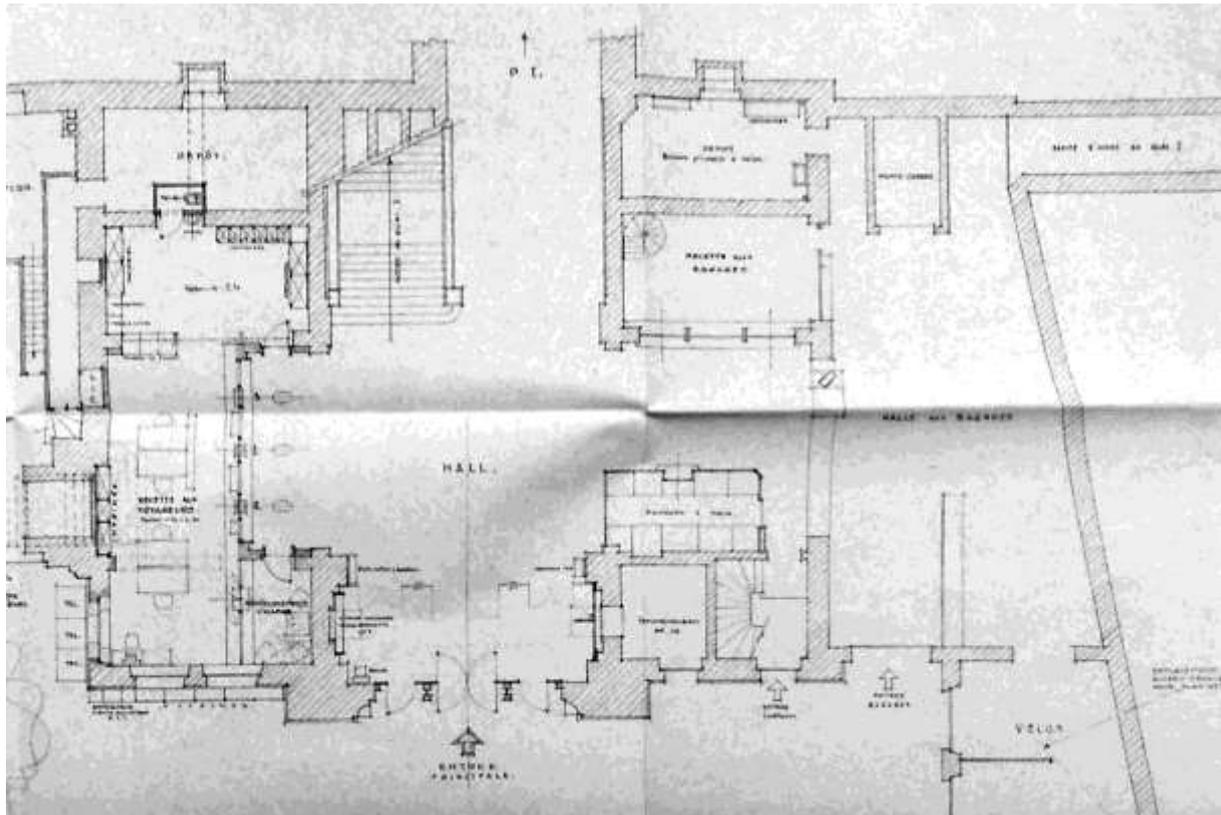


Fig. 99. Rez-de-chaussée inférieur, plan, CFF Division des travaux Section des bâtiments, 26.8.1950 (CFF Lausanne Infrastructures, 356/3/Vevey/1912/2).

<sup>36</sup> CFF Lausanne Infrastructures, 356/3/Vevey/1912/2.

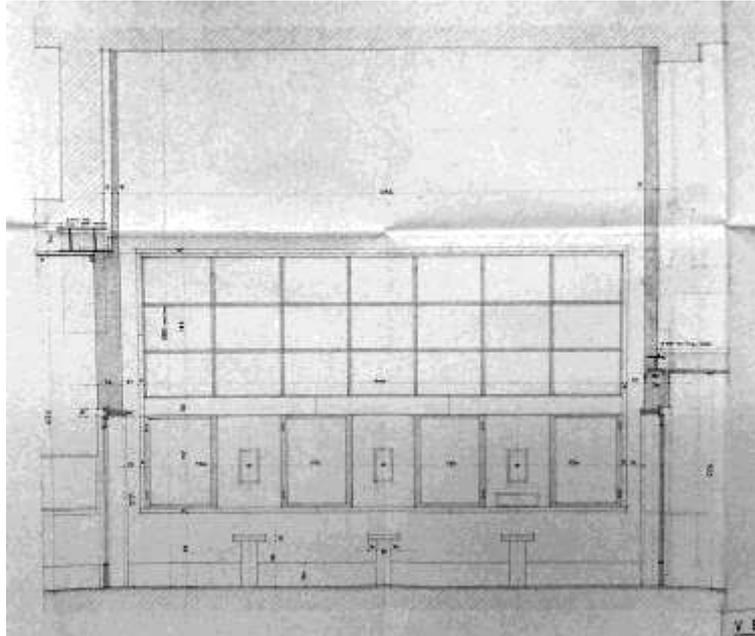


Fig. 100. Rez-de-chaussée inférieur, élévation des nouveaux guichets, CFF Division des travaux Section des bâtiments, 26.8.1950 (CFF Lausanne Infrastructures, 356/3/Vevey/1912/2).



Fig. 101. La gare en 1955 pendant la Fête des vigneron. Des travaux en 1950 ont fait disparaître les écus situés au sommet des deux pilastres et les globes qui les couronnaient (CFF Historic, C\_0002\_0022).



Fig. 102. Gare de 1909, angle sud-ouest, ouverture créée en 1950 lors du déplacement des guichets.



Fig. 103. Gare de 1909, angle sud-ouest, ouverture créée en 1950 lors du déplacement des guichets et la suppression de l'escalier menant dans l'ancienne gare.

En 1966, les magasins situés sur la place de la gare bénéficient d'une rénovation<sup>37</sup>. Vitrynes et portes en bois sont remplacées par des huisseries métalliques. De nouveaux WC publics sont aménagés.

En 1971, le « kiosque à fleurs et à fruits », situé sur le quai I en haut des escaliers, est modernisé<sup>38</sup>.

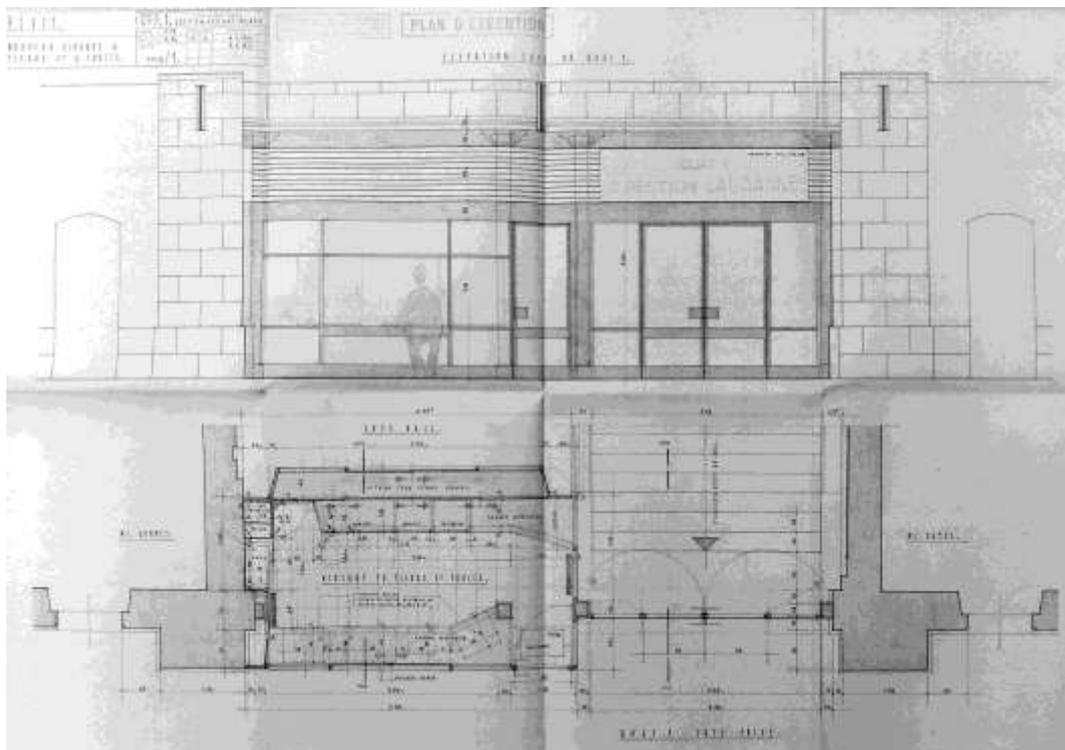


Fig. 104. « Nouveau kiosque à fleurs et à fruits », CFF I division des travaux section bâtiments, 7.4.1971 (CFF Lausanne Infrastructures, 356/3/Vevey/1912/2).

<sup>37</sup> CFF Lausanne Infrastructures, 356/3/Vevey/1912/2.

<sup>38</sup> *Idem*.

En 1976, un buffet express est créé dans l'extension s'étendant au sud-est de la gare de 1909, auparavant occupée par un local à vélo, des WC et des dépôts<sup>39</sup>.



Fig. 105. La gare en 1984 (CFF Historic, R\_7319\_03).

En 1989, les guichets sont rénovés en y apposant des éléments métalliques<sup>40</sup>.

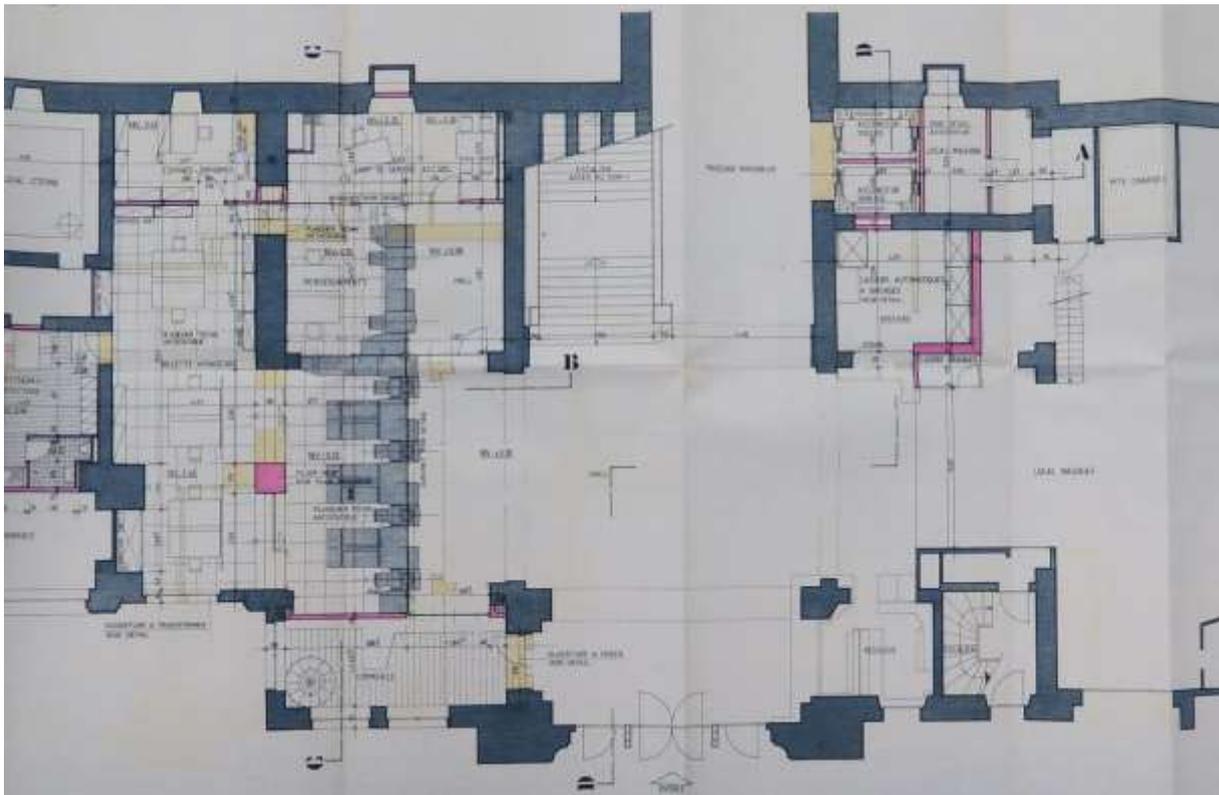


Fig. 106. Transformation des guichets, plan, Astrac Vevey, 10.11.1988 (CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101/42652/2018.01/1/1).

<sup>39</sup> *Idem.*

<sup>40</sup> CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101/42652/2018.01/1/1.

En 1991, une partie des magasins donnant sur la place subit des transformations afin d'y créer des espaces plus vastes et accueillir un commerce d'alimentation sous la raison sociale « Aperto »<sup>41</sup>.

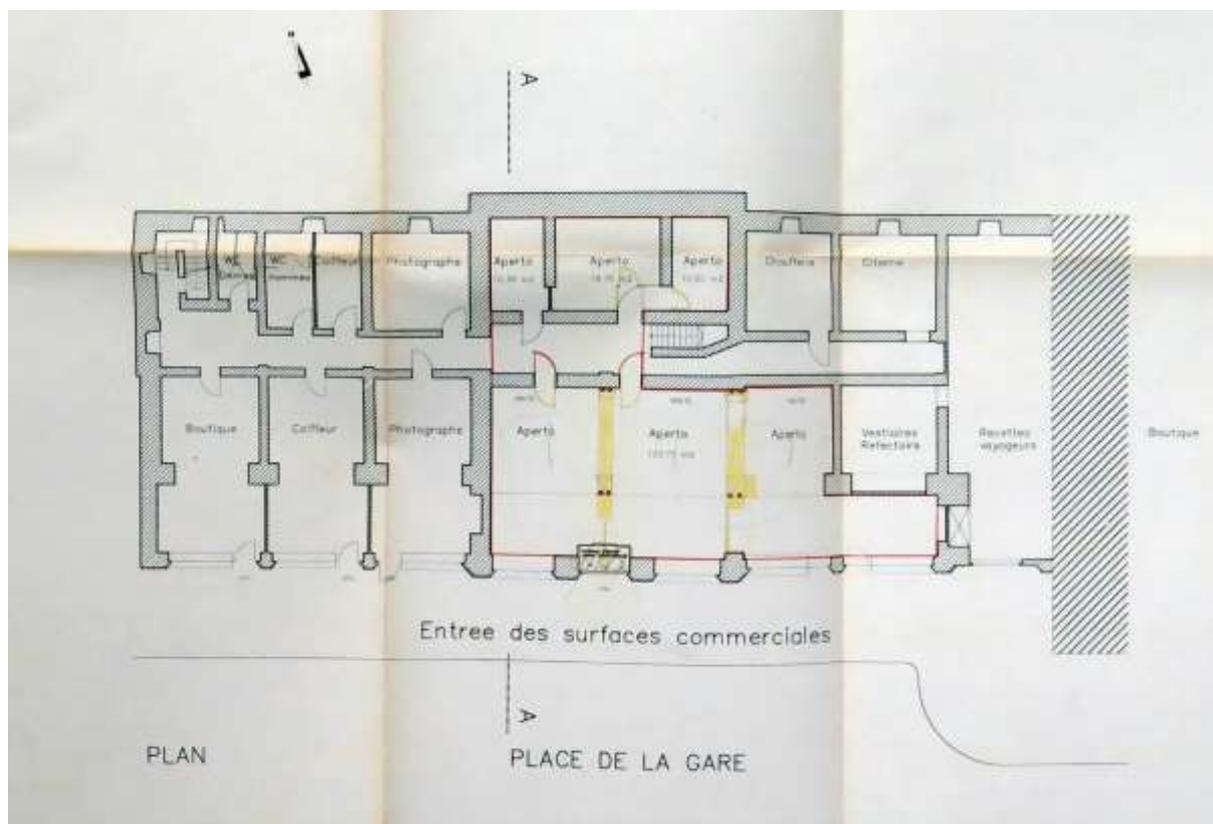


Fig. 107. Projet de création d'un magasin Aperto, plan, Division des travaux I Section des bâtiments, 10.8.1992 (CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101/42653/2018.01/1/1).

## VI. Conclusion

Au moment de la construction de la deuxième gare en 1907, la première gare de Vevey de 1861 a subi d'importantes modifications qui ont modifié son aspect de manière significative. L'accès aux quais étant déporté à l'est, le grand escalier monumental est supprimé, la place de la Gare abaissée et des vitrines commerciales percées dans son socle. La porte centrale est transformée en fenêtre, à l'image des deux baies qui la flanquent, et les galeries périphériques disparaissent derrière de nouvelles façades. L'organisation intérieure est complètement chamboulée : le hall est divisé en différents locaux, les trois salles d'attente sont réunies en deux et un couloir longitudinal est créé dans l'aile ouest. Une deuxième phase de travaux accomplie en 1950 dans la perspective de la Fête des vigneron apporte encore des transformations notables. En particulier, toute communication pour le public entre les deux bâtiments est supprimée, l'escalier permettant d'accéder aux salles d'attente depuis le hall de 1907 se trouvant obturé par de nouveaux guichets.

<sup>41</sup> CFF Lausanne Immobilier, SBB-IM-WEST 18000/101/42653/2018.01/1/1.

Cependant, les créations de 1907 ont été faites dans un esprit fidèle à la conception néoclassique de 1861, notamment dans le dessin des grandes baies cintrées en façade sud. De fait, cette importante modification de l'aspect originel du bâtiment n'est pas immédiatement identifiable au premier regard et peut même être considérée comme une réussite.

Malgré l'ampleur de ces différents travaux, le bâtiment conserve nombre d'éléments anciens, qu'il y a lieu de préserver : configuration des caves, revêtements de sol, colonnettes de fonte, menuiseries, huisseries, serrureries, charpente (fig. 108-117).



Fig. 108. Gare de 1861, sous-sol, local sud-ouest.



Fig. 109. Gare de 1861, sous-sol, local au nord.



Fig. 110. Gare de 1861, sous-sol, local nord-ouest.



Fig. 111. Gare de 1861, couloir central



Fig. 112. Gare de 1861, rez-de-chaussée, angle sud-est, revêtement de sol



Fig. 114. Gare de 1861, rez-de-chaussée, avant-corps central, cloisons légères et colonnettes



Fig. 113. Gare de 1861, rez-de-chaussée, avant-corps central, façade sud.



Fig. 115. Gare de 1861, 1<sup>er</sup> étage, porte de la cuisine.



Fig. 116. Gare de 1861, combles, revêtement du sol.



Fig. 117. Quai I.

En comparaison de la première gare, la deuxième gare de 1909 a subi moins d'interventions spectaculaires. Cependant, les travaux de 1950, lancés dans une volonté de modernisation, modifient la perception de l'espace intérieur et font disparaître plusieurs éléments décoratifs: déplacement des guichets, obturation des deux verrières, simplification des façades avec suppression des deux écus et des globes sommitaux, ainsi que remplacement de l'horloge au-dessus de la porte d'entrée.

Une nouvelle phase de modernisation en 1988, touchant principalement les guichets, fait disparaître le kiosque situé au sommet de l'escalier, le long du quai I.

La caractéristique principale de la gare de 1909 tient dans l'ampleur de son volume intérieur. La hauteur et les dégagements de ce hall sont donc à préserver avant tout. La réouverture des verrières zénithales est également souhaitable afin de restituer la lumière d'origine. Dans le même ordre d'idée, la grande baie en façade sud est à conserver dans sa plus grande amplitude, de même que la lumière provenant de la galerie supérieure. En revanche, en façade nord, il ne paraît pas particulièrement souhaitable de reconstituer le kiosque qui se trouvait en haut de l'escalier, toujours dans le souci du plus large apport de lumière possible. Le crépi blanc et son faux appareillage peint font certainement partie du traitement de surface originel. Il y a donc aussi lieu de le sauvegarder.

Les façades ont subi quelques travaux de ravalement, faisant disparaître certains reliefs, notamment les écus qui étaient situés au sommet des pilastres. Afin de leur conserver leur animation, il est indispensable de préserver les éléments décoratifs qui subsistent : encadrements, arcs de décharges, refends, bandeaux, corniches, cartouches, denticules et balustrades. Il pourrait être envisagé de restituer les globes qui couronnaient les angles afin de rendre à l'édifice l'élan qui lui a été donné à son origine.

La pièce maîtresse de la façade sud réside dans sa marquise en verre et fer forgé, ainsi que dans les huisseries de la porte principale. L'ensemble est à conserver dans son intégralité, avec tous ses détails décoratifs : chapiteaux à figures humaines, fleurons, volutes et rinceaux, de même que les ferronneries et les pierres de taille de l'escalier intérieur. Bien que plus sobre, la façade nord possède également des éléments remarquables à préserver, notamment sa marquise et les ornements sculptés des écoinçons. La qualité des matériaux est également à prendre en considération, comme la pierre apparente habillant les plinthes ou constituant encadrements et tablettes.

Par ailleurs, une attention particulière doit être accordée aux différentes couvertures des quais présentant des charpentes métalliques remarquables.

La gare de Vevey n'est pas qu'un objet patrimonial isolé. Il s'intègre de toute évidence dans un contexte urbain, dont il a toujours déterminé le développement. A ce titre, son rapport avec la place dont elle a provoqué la création est primordial. Or, dès l'inauguration de la gare de 1909, les autorités veveysanes se sont plaintes du choix d'implantation qui avait été fait. En effet, alors que la première gare de 1861 se plaçait en toute logique dans l'axe de la place, que la Ville s'est efforcée constamment d'embellir en dégageant ses abords, la deuxième gare, à l'encontre de toute évidence, a été dressée dans un angle étriqué de cet espace urbain, brisant toute tentative d'harmonisation esthétique, affaiblissant sa fonction de repère visuel, compliquant l'organisation des circulations et entravant toute possibilité d'agrandissement ultérieur.

Un chantier de restauration et d'aménagement de grande ampleur pourrait être l'occasion de rétablir la centralité de cet édifice de première importance, en revalorisant le rôle de l'immeuble médian. Cela serait possible en lui conférant un rôle prioritaire dans l'accès aux services de la gare et aux quais. Pour ce faire, il serait bien sûr nécessaire de recréer une entrée d'importance sur sa face

sud, par la recréation d'un escalier extérieur ou non, par la création d'un escalier intérieur ou non. L'argument s'appuyant sur la nécessité de la plus grande proximité possible entre l'entrée principale et le passage sous-voies ne tient en tout cas pas la comparaison. Les exemples abondent où le passage sous-voies ne se trouvent en aucune manière dans l'axe de l'entrée principale, comme à Lausanne, Genève ou Berne. Outre que ce recentrage redonnerait à la première gare sa véritable valeur historique, il pourrait se faire sans porter préjudice à la deuxième, dont l'appréciable espace intérieur trouverait certainement à être mis spécifiquement en valeur, plutôt que de n'être qu'un lieu de passage.

## VII. Bibliographie

### 15. Sources

#### Archives cantonales vaudoises (ACV)

K IX 231/1-2; 1 ; Gare de Vevey, 1899-1924

K IX 221/5

K IX 221/6

K IX 221/7

#### Archives de la commune de Vevey (AV)

Procès-verbaux du Conseil municipal (12.1.1846, 18.2. 1846, 25.2.1846, 22.3.1856, 28.3.1856, 3.7.1858, 2.8.1858, 27.9.1858, 27.9.1858, 30.9.1858, 3.10.1858, 20.10.1859, 20.10.1859, 25.2.1860, 12.3.1860, 26.3.1860, 26.3.1860, 10.4.1860, 12.4.1860, 8.10.1860, 11.1.1872, 17.1.1872, 19.2.1875, 18.6.1875, 4.2.1876, 21.6.1878, 5.12.1887, 5.4.1890, 23.6.1890, 5.3.1891, 1.5.1891, 13.12.1895, 16.7.1897, 4.2.1898, 9.4.1898, 24.6.1898, 7.10.1898, 19.5.1899, 23.6.1899, 7.7.1899, 8.6.1900, 11.1.1902, 23.5.1902, 20.2.1903, 12.8.1904)

*Rapport du Conseil communal de Vevey sur la question de l'emplacement des gares*, Lausanne, 1860.

*Rapport de la commission du Conseil communal*, 26.4.1909.

#### CFF Historic

GD\_BAU\_SBBBAU1\_611\_11, Vevey/Bahnhofumbau: Gesamtprojekt vom Mai 1899 mit Verlegung der Güterdienstanlagen nach Plan-Dessus, 1899

GD\_BAU\_SBBBAU1\_613\_07, Vevey/Umbau des bisherigen Aufnahmegebäudes inkl. Tieferlegung des Vorplatzes, 1908-1910

VGB\_GEM\_CFFLS13\_032\_03 Vevey, aménagements et agrandissements divers, 1889

VGB\_JS\_CFFLS2\_043\_18, Vevey, extension de la gare, 1891-1900

VGB\_JS\_CFFLS2\_046\_12, Lausanne-Villeneuve, gare de Vevey, 1889-1891

#### CFF Lausanne Infrastructures

356/2/Vevey/BV/BS/1907-1911/1, transformation de l'ancien bâtiment aux voyageurs, 1907-1911

356/3/Vevey/1912/2, locaux de services, 1950 ; entrée principale, 1950 ; guichets, 1950 ; magasins sur la place de la Gare, 1966-1968 ; chauffage central, 1951 ; buffet express, 1976 ; kiosque, 1955-1971

356/4/Vevey/Bâtiment postal/Anciens locaux postaux dans le BV/1902-1927/1

356/5/Vevey/Bâtiment postal/1928-

356/6/Vevey/HM/1904-, halle aux marchandises, 1951-1981

356/7/Vevey/Remise aux loc du VC/Pavillons d'enclenchement/1903-/1

356/8/Vevey/Quais, voies, accès, abri à voyageurs, hangar à draines SIE, structures d'accueil, marquise/1909-/1

#### CFF Lausanne Immobilier

SBB-IM-WEST 18000/0/4249/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, bâtiment postal, 1922

SBB-IM-WEST 18000/101/42650/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, remplacement des chaudières

SBB-IM-WEST 18000/101/42651/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, chauffage central, 1934-1935

SBB-IM-WEST 18000/101/42652/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, amélioration des structures d'accueil des voyageurs, 1988

SBB-IM-WEST 18000/101/42653/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, création d'un magasin Aperto, 1991

SBB-IM-WEST 18000/101/42654/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, transformation de l'ancien bâtiment aux voyageurs, 1908

SBB-IM-WEST 18000/101/42658/2018.01/2/2. Frist: unbefristet, amélioration des structures d'accueil des voyageurs, 1989

SBB-IM-WEST 18000/101/42659/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, transformation de l'ancien bâtiment aux voyageurs, 1908

SBB-IM-WEST 18000/101/42661/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, transformation de l'ancien bâtiment aux voyageurs, 1908

SBB-IM-WEST 18000/101/42661/2018.01/1/1. Frist : unbefristet

SBB-IM-WEST 18000/101/42662/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, transformation de l'ancien bâtiment aux voyageurs, 1908

SBB-IM-WEST 18000/101/42663/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, transformation de l'ancien bâtiment aux voyageurs, 1908

SBB-IM-WEST 18000/101/42664/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, transformation de l'ancien bâtiment aux voyageurs, 1908

SBB-IM-WEST 18000/101/42665/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, vitrage du vestibule d'entrée, 1905

SBB-IM-WEST 18000/101/42666/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, chauffage central, 1908

SBB-IM-WEST 18000/101/42667/2018.01/1/1. Frist: unbefristet, chauffage central, 1909

## 16. Sources imprimées

FRAISSE, William, *Notice historique sur les chemins de fer dans le canton de Vaud*, Lausanne, 1863.

WOLFSBERGER, J.-C., *Mémoire présenté à la Municipalité de Vevey au sujet de la station que la Compagnie du l'Ouest des chemins de fer suisses doit construire auprès de cette ville*, Lausanne, 1858.

MEYER, Jean, *Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale : Collection de dessins de la Compagnie de l'ouest des chemins de fer suisses*, 6 volumes, Lausanne, 1874.

## 17. Etudes

CORTHÉSY, Bruno, *La place de la Gare à Vevey*, Service des monuments et sites du canton de Vaud et Direction de l'urbanisme de la ville de Vevey, 2016 (non publié).

DEHANNE, Michel, *Voies normales privées du Pays de Vaud*, Lausanne, 1997.

GIGASE, Marc, « Enjeux autour d'une intervention étatique : la compagnie ferroviaire de l'Ouest-Suisse et l'Etat de Vaud, 1852-1864 », *Société suisse d'histoire économique et sociale*, 25, 2010, pp. 193-205.

GIGASE, Marc, « L'Ouest-Suisse. Expansion d'un réseau ferroviaire entre rivalités cantonales, intervention étatique et bataille financière internationale (1852-1872) », *Revue historique vaudoise*, 115, 2007, pp. 281-296.

HADORN, Gérald *et alii*, *Chemins de fer privé vaudois. 1855-1903*, Belmont : La Raillère, 2015.

KOENIG, René, SCHWAB-COURVOISIER, Albert, *Vevey-Montreux photographiés par nos aïeux*, Lausanne : Payot, 1973.

LOVISA, Maurice, *Gare de Vevey – Compilation des informations disponibles*, 2015 (non publié).

MAISON, Gaston, *Les chemins de fer d'autrefois en Suisse romande de 1870 à 1920*, Aigle : Revue du rail, tome 1, 1980.

MONNOYEUR, Pierre, « Franel, Jean », *Dictionnaire historique de la Suisse* (<http://www.hls-dhs-dss.ch>).

MULLER, Fédia, *Images du Vevey d'autrefois : maisons, rues, quartiers et personnages disparus évoqués par le texte et l'image*, Vevey : Säuberlin et Pfeiffer, 1975.

NEUENSCHWANDER FEIHL, Joëlle, « Vevey », *INSA : Inventaire suisse d'architecture, 1850-1920*, Berne : Société d'histoire de l'art en Suisse, 9, 2003.

STUTZ, Werner, *Die Bahnhöfe der Schweiz*, Zurich: Orel Füssli, 1983.