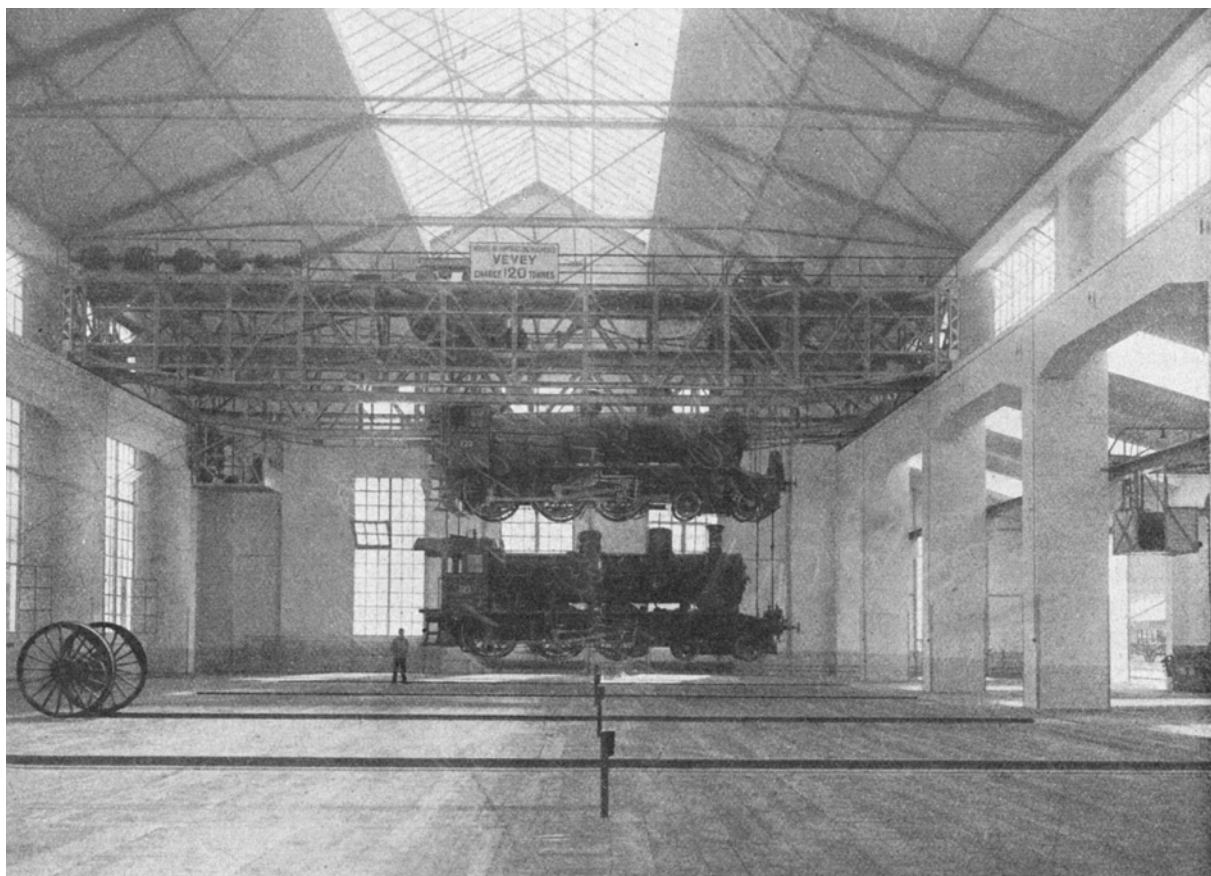


ATELIERS CFF d'YVERDON

Etude patrimoniale



Nouvelle halle de montage pour locomotives électriques – essai de charge du pont-grue de 120 tonnes avec deux locomotives A3/5 pour un total de 126 tonnes - SBB Nachrichtenblatt 1925, cahier 11, page de titre.

INDEX

CONTEXTE	4
BUT DU MANDAT	4
EN BREF	4
LE COMPLEXE DES ATELIERS CFF D'YVERDON DANS LES INVENTAIRES EXISTANTS	4
ISOS	4
RECENSEMENT DU CANTON DE VAUD	7
SYNTHESES DES INVENTAIRES EXISTANTS	9
BREF HISTORIQUE DU SITE	9
EVOLUTION DU SITE – RESUME PAR LES CARTES TOPOGRAPHIQUES	29
VISITE	32
RECHERCHES DES DOCUMENTS	32
IDENTIFICATION DES OBJETS	33
LES BATIMENTS	34
A1 – Login	34
A2 – Ancien local apprentis	34
A3 – URP2R	36
A4 – Ancien parc à essieux	36
B1 – Bâtiment administratif	38
B2 – Montage VI	42
B3 – Montage sud	48
B4 – Halle ICN ouest	54
C1 – Montage nord	60
C2 – Montage I	64
C3 – Transformateurs	68
C4 – Magasin I	69
C5 – Chaufferie	73
C6 – Magasin II	79
C7 – Halle ICN est	80
D1 – Montage II et IV	83
D2 – Montage V	87
D3 – Montage III (la tour)	90
D4 – Magasins III, IV et V	95
EXTERIEURS	98
CHARIOTS TRANSBORDEURS	99
PLAQUE TOURNANTE	102
GRUES	103
SYNTHESE	105
TABELLE RESUMANT, PAR OBJET, LA VALEUR PATRIMONIALE	106

CONTEXTE

Le complexe des ateliers CFF d'Yverdon comporte un certain nombre d'édifices pour lesquelles le futur est ouvert (réaffectation, rénovation douce, restauration, démolition). Diverses réflexions ont été entreprises.

Le service spécialisée en conservation du patrimoine (Fachstelle für Denkmalpflege / Infrastruktur / I-AT-KUF-DPF) des CFF a attribué, en 2016, un mandat d'étude afin d'aboutir à un concept respectueux de la composante patrimoniale (Maurice Lovisa, architecte EPFL). Le présent rapport englobe la recherche effectuée dans diverses archives (CFF Historic, archives sur le site, etc.) par Marianne Tauber (I-AT-KUF-DPF) durant le premier semestre 2017.

BUT DU MANDAT

Effectuer une recherche historique sur la construction des divers ouvrages composant le complexe des ateliers CFF d'Yverdon afin d'affiner les informations disponibles. Effectuer une première évaluation patrimoniale des édifices en la comparant avec les édifices semblables des autres ateliers principaux des CFF.

EN BREF

La présente étude a permis de reconstituer dans les grandes lignes l'historique de la construction des édifices des ateliers CFF d'Yverdon-les-Bains. Le premier édifice bâti remonte à 1855, le plus récent date de 2010.

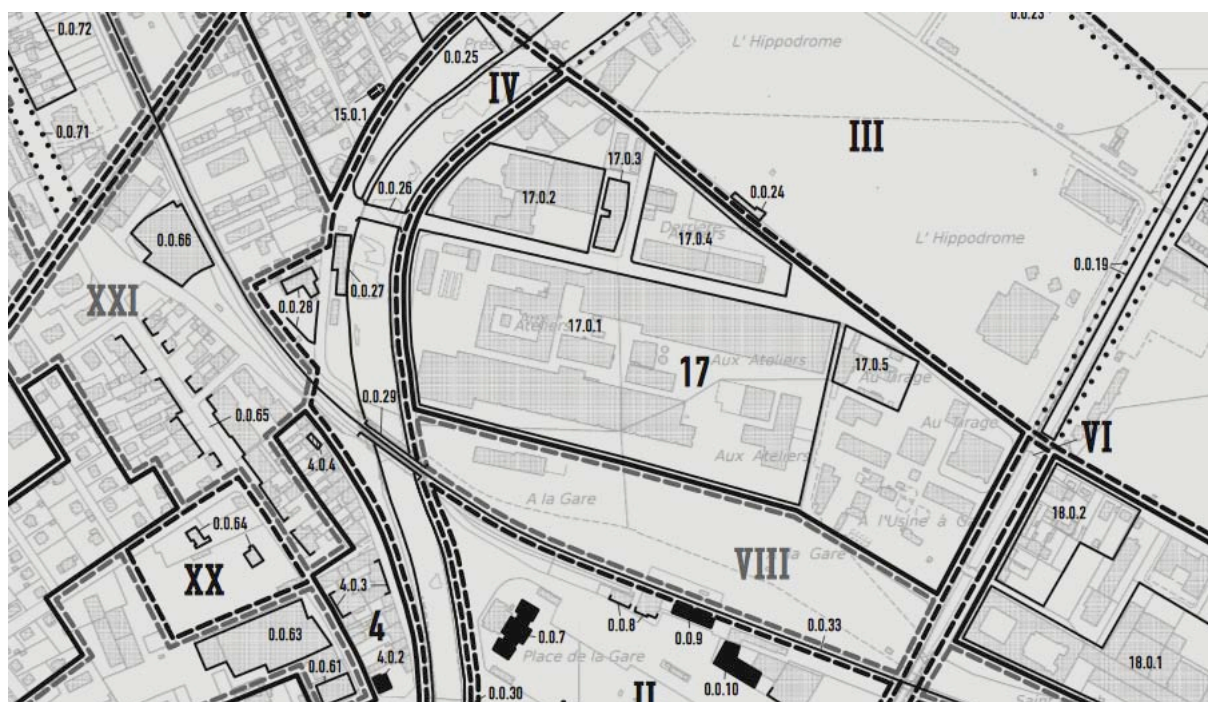
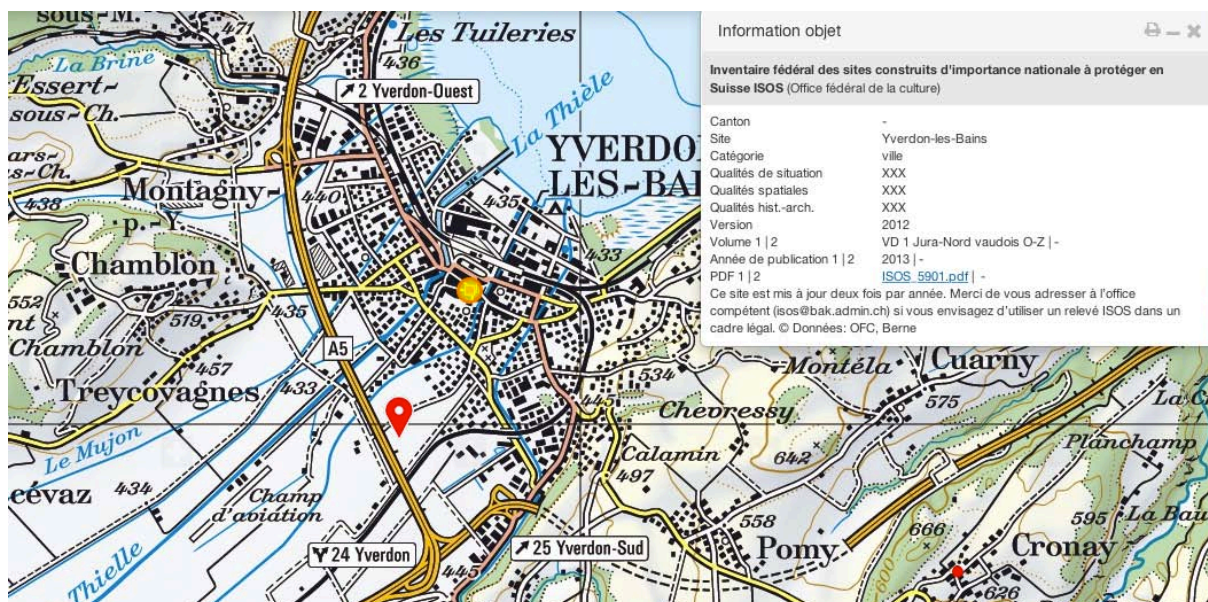
Ce travail vise à permettre une négociation avec le canton de Vaud, notamment la section des monuments du SIPAL qui a recensé l'ensemble du complexe en note 2 (importante cantonale) en vue de la planification des travaux d'extension du site. L'étude indique que la valeur patrimoniale des objets présents sur le site n'est pas uniforme et donne des pistes pour les architectes mandatés. A la page 105 se trouve une carte et à la page 106 se trouve un tableau résumant, pour chaque édifice, les éléments importants.

LE COMPLEXE DES ATELIERS CFF D'YVERDON DANS LES INVENTAIRES EXISTANTS

Le complexe des ateliers CFF d'Yverdon est mentionné dans l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS)

ISOS

L'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse ISOS se fonde sur l'article 5 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage du 1er juillet 1966 (LPN; RS 451). L'inscription d'un site dans l'ISOS signale que ce site mérite spécialement d'être conservé intact.



Le secteur des ateliers CFF (zone 17) est mentionné avec un objectif de sauvegarde « C ».

Type	Numéro	Désignation	Catégorie d'inventaire	Qualité spatiale	Qualité hist.-arch.	Signification	Obj. de sauvegarde	Observation	Perturbation	Photo n°
P	17	Vaste quartier industriel situé entre la Thielle et le canal Oriental, comprenant les ateliers CFF et plusieurs services de la ville, 2 ^e m. 19 ^e – 20 ^e s.,	C	/	/	/	C			6,109,112
	17.0.1	Ateliers CFF, fondés en 1854 sous le nom « Ateliers de réparation et de construction de wagons à Yverdon », grand ensemble de bâtiments, 19 ^e – 20 ^e s.						o		109
	17.0.2	« La Marive », centre de congrès et de loisirs, vers 1990						o		
	17.0.3	Caserne des pompiers, avec haute tour postmoderne, vers 1990						o		
	17.0.4	Anc. arsenal militaire, long bâtiment articulé en trois corps de hauteurs différentes, baies identiques, 1911						o		109,112
	17.0.5	Anc. abattoirs, remarquable ensemble architectural de style moderne, 1942						o		

L'objectif de sauvegarde « C » dans l'ISOS implique une attention toute particulière aux objets qui sont mentionnés avec cette évaluation.

Catégorie d'inventaire	Obj. de sauvegarde
Périmètre ou ensemble construit :	Périmètre ou ensemble construit :
A La catégorie d'inventaire « A » indique l'existence d'une substance d'origine . La plupart des bâtiments et des espaces présentent les caractéristiques propres à une même époque ou à une même région.	A L'objectif de sauvegarde « A » préconise la sauvegarde de la substance . Conservation intégrale de toutes les constructions et composantes du site, de tous les espaces libres ; suppression des interventions parasites.
B La catégorie d'inventaire « B » indique l'existence d'une structure d'origine . L'organisation spatiale historique est conservée ; la plupart des bâtiments présentent les caractéristiques propres à une même époque ou à une même région.	B L'objectif de sauvegarde « B » préconise la sauvegarde de la structure . Conservation de la disposition et de l'aspect des constructions et des espaces libres ; sauvegarde intégrale des éléments et des caractéristiques essentiels pour la conservation de la structure.
C La catégorie d'inventaire « C » indique l'existence d'un caractère spécifique d'origine . Les constructions anciennes et nouvelles sont mélangées ; les bâtiments et les espaces présentent des caractéristiques propres à une époque ou à une situation différentes.	C L'objectif de sauvegarde « C » préconise la sauvegarde du caractère . Maintien de l'équilibre entre les constructions anciennes et nouvelles ; sauvegarde intégrale des éléments essentiels pour la conservation du caractère.

Dans le texte d'accompagnement la valeur « historico-architecturale » de l'ensemble est tout spécialement relevée :

Les industries situées au nord des voies ferrées

L'impact des voies ferrées (VIII) est accentué par la présence de plusieurs quartiers industriels et artisanaux. Logés dans la vaste portion d'espace délimitée par la Thielle et le Buron, les deux tissus les plus développés (17, 18) se répondent de part et d'autre du canal Oriental, fortement mis en évidence par deux alignements d'arbres et encadré sur tout son parcours par la rue de l'Ancien-Stand et la rue des Pêcheurs. Les Ateliers CFF à l'ouest (17.0.1) et l'ancienne usine Paillard à l'est (18.0.1), fleurons de l'industrie yverdonnoise, se font pendant de chaque côté de cet axe parfaitement rectiligne. Mais seuls les Ateliers CFF, toujours logés dans des bâtiments du 19^e siècle, recèlent une grande valeur historico-architecturale, valeur qu'ils partagent avec l'ancien arsenal militaire Heimatstil du début du 20^e siècle (17.0.4), d'une part, et les anciens abattoirs construits en 1942 dans le style de l'architecture moderne (17.0.5), d'autre part. Construits en plusieurs étapes entre 1920 et 1960, les importants bâtiments de l'ancienne usine de machines à écrire Paillard se cachent derrière une nouvelle façade faite de plaques de métal. Seul l'ancien foyer de 1959 a été conservé sous sa forme originale (18.0.3).

RECENSEMENT DU CANTON DE VAUD

A l'instar de la Confédération, le canton de Vaud a entrepris le recensement architectural de son patrimoine bâti. Ce travail a été achevé en 1998. Depuis lors, il est réactualisé de manière permanente.

Sa base juridique se trouve dans l'article 12 de la Loi cantonale sur la protection de la nature, des monuments et des sites du 10 décembre 1969.

Les articles 16 et 17 sont à relever :

Art. 16 Obligation du propriétaire

¹ Le propriétaire ou autre titulaire d'un droit réel sur un objet ou ses abords figurant à l'inventaire a l'obligation d'annoncer au Département de la sécurité et de l'environnement, respectivement le département en charge des monuments, sites et archéologie, tous travaux qu'il envisage d'y apporter.

Art. 17 Effet de l'inventaire

¹ Le Département de la sécurité et de l'environnement, respectivement le département en charge des monuments, sites et archéologie peut, soit autoriser les travaux annoncés, soit ouvrir une enquête en vue de classement.

² Aucune atteinte ne peut être portée à l'objet durant l'enquête.

Le Règlement d'application du 22 mars 1989 de la Loi, modifié le 26 juin 1996, indique encore :

Art. 27 Inventaire

1 L'inventaire prévu à l'article 12 de la loi est fondé sur le recensement des paysages, localités et sites construits des départements, sur l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP) et sur l'inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) (...)

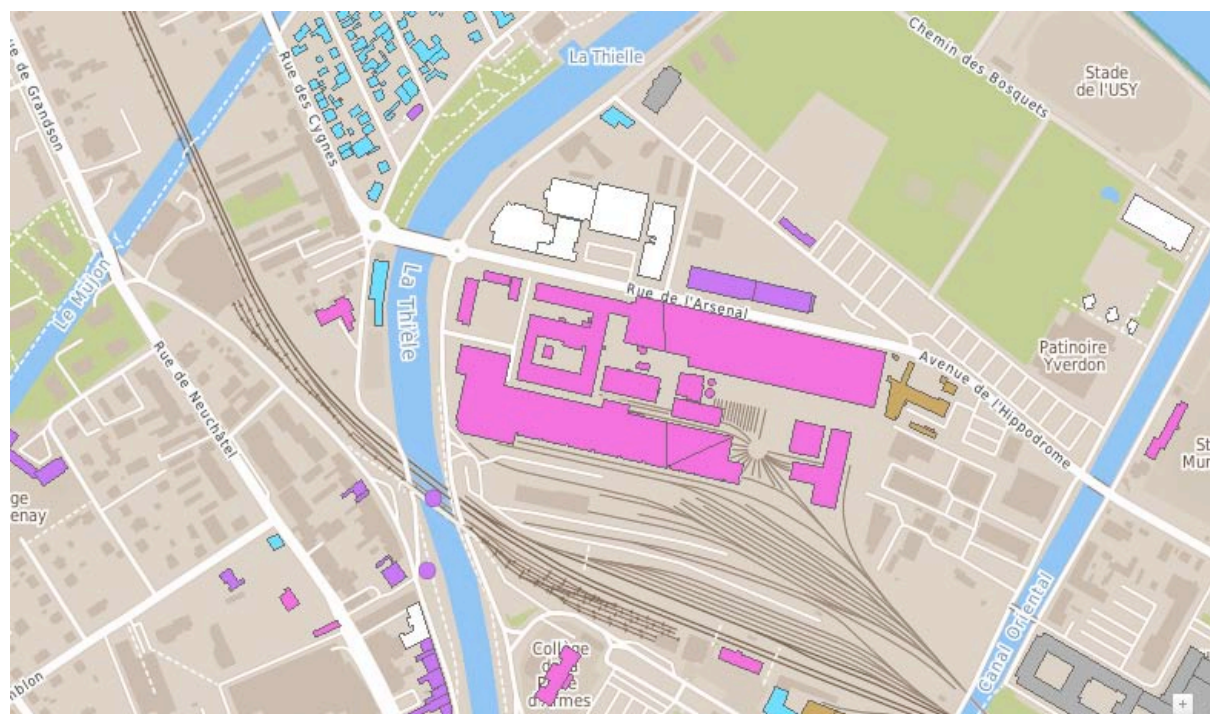
Art. 31 Données de base

1 L'inventaire prévu à l'article 49 de la loi est fondé sur le recensement architectural du département et l'inventaire fédéral des sites construits (ISOS).

Le recensement cantonal est consultable sur un système d'information du territoire (SIT) en ligne

(<http://www.recensementarchitectural.vd.ch/territoire/recensementarchitectural/>) dont il est donné, ci-dessous, un extrait. On notera que le complexe des ateliers CFF d'Yverdon y figure avec une note « 2 » - monument d'intérêt régional. Aucune distinction parmi les différentes constructions n'est faite.









Extrait du SIT du canton de Vaud :



Tabelles des valeurs (couleurs) :

Notes de recensement:

Les couleurs utilisées sur les plans symbolisent la note de recensement architectural (la meilleure note est 1, la plus mauvaise est 7). La grande majorité des objets protégés se situe dans les 3 premières catégories.

-  1: Monument d'intérêt national
-  2: Monument d'intérêt régional
-  3: Objet d'intérêt local
-  4: Objet bien intégré
-  5: Objet présentant des qualités et des défauts
-  6: Objet sans intérêt
-  7: Objet dérangeant, altère le site
-  sans note: Objet recensé mais pas évalué

Mesures de protection:

PGN = protection générale, articles 46ss LPNMS
INV = inventaire cantonal, articles 49ss LPNMS
MH = classé monument historique, articles 52ss
PBCA = protection des biens culturels, catégorie A
PBCB = protection des biens culturels, catégorie B

SYNTHESES DES INVENTAIRES EXISTANTS

Au vu de ce qui précède les objets composants le complexe des ateliers CFF sont unanimement indiqués de valeur patrimoniale.

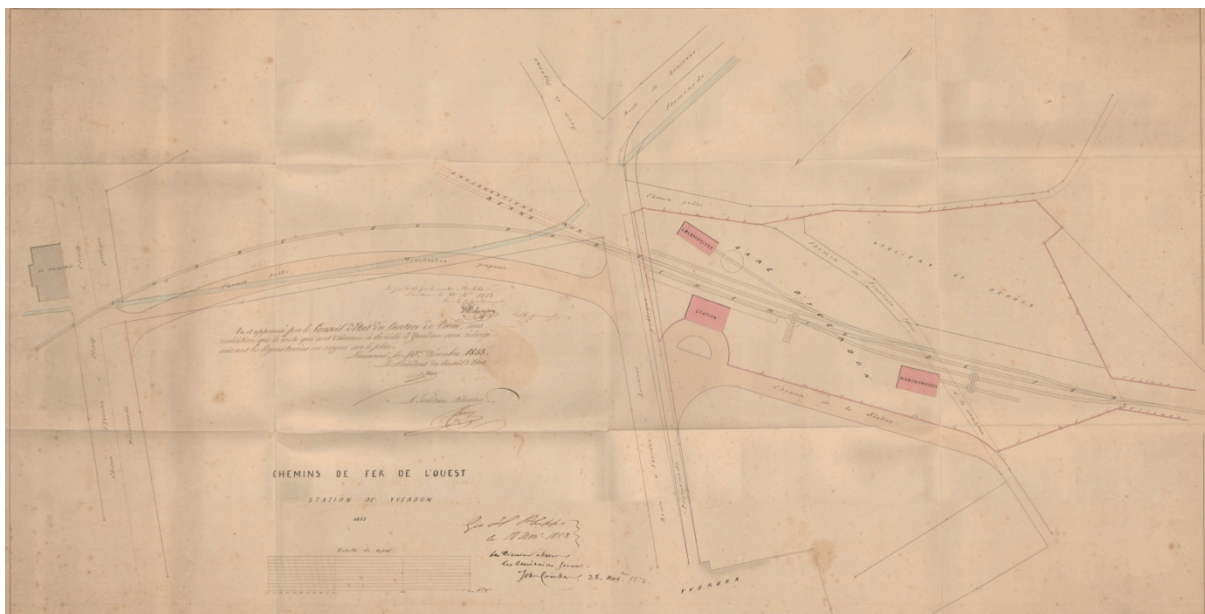
Il est étonnant de remarquer que l'analyse n'a pas été affinée en déterminant les objets particulièrement intéressants. Le fait que le site n'est pas ouvert a probablement porté les chargés des inventaires à rester sur une valeur globale d'ensemble. L'ISOS parle d'un « caractère spécifique d'origine » avec un objectif de sauvegarde préconisant la « sauvegarde du caractère ». Le maintien de l'équilibre entre les constructions anciennes et nouvelles et des prescriptions particulières lors de l'intégration de constructions nouvelles est recommandé. La sauvegarde intégrale des éléments essentiels pour la conservation du caractère est aussi recommandée.

BREF HISTORIQUE DU SITE

Etudiée dès 1852, la ligne Yverdon-Morges, première ligne de chemin de fer construite en Suisse romande, est réalisée par la Compagnie de l'Ouest-Suisse suite à une concession accordée par le canton de Vaud en 1854.

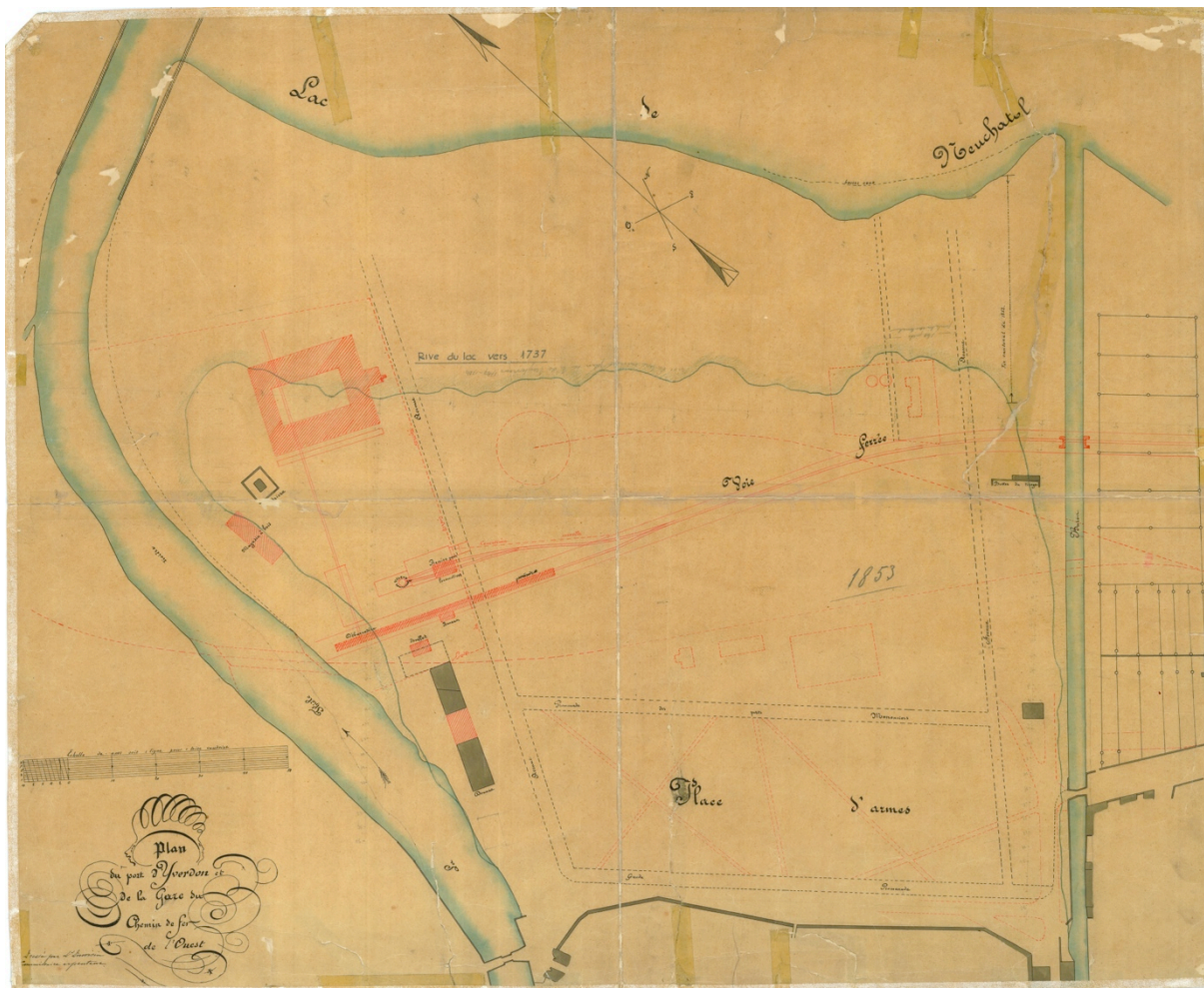
«Que la gare des voyageurs, celle des marchandises et les ateliers de réparation soient construits sur l'emplacement, ou aux abords de ces magasins, place d'escale des bateaux à vapeur [...].»¹

En mai 1855 le tronçon Yverdon-Bussigny est ouvert, il sera suivi en juillet 1855 par le tronçon Bussigny-Morges via Renens. Projetée pour relier le lac de Neuchâtel au lac Léman, la ligne intègre des gares portuaires à ses deux terminus, elle possède dès l'origine à son terminus d'Yverdon des ateliers fondés par le veveysan Charles Bonzon, les *Ateliers de construction et de réparation de wagons* construits dès 1855 sur des terrains offerts gratuitement par la ville d'Yverdon. Ils seront repris par la Compagnie de chemin de fer de l'Ouest suisse en 1858 et finalement par les CFF en 1903.



Plan de 1853 montrant la première implantation de la ligne et la future gare d'Yverdon – Chemins de fer de l'Ouest, station de Yverdon (CFF Historic_VGB_GEM_CFFLS13_33).

¹ lettre du 29 Mars 1853 de la Municipalité d'Yverdon au conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses (CFF Historic_VGB_GEM_CFFLS13_33)



Plan du port d'Yverdon et de la gare du chemin de fer de l'Ouest, dressé par (??) commissaire arpenteur – plan recadré dont la date a probablement été coupée - au crayon sur le plan figure la date de 1853 (AYV_Plan de situation couleur_Z03).

On distingue le premier « terminus » de la ligne Yverdon- Morges avec le débarcadère ainsi que, en pointillé, le tracé de la future ligne traversant la Thièle en direction de Neuchâtel. Le premier bâtiment des ateliers avec la cour rectangulaire est clairement identifiable.

VAUD. — La *Gazette de Lauzanne* annonce la prochaine création d'un atelier pour la fabrication des wagons et autres voitures destinées aux chemins de fer. M. Charles Bonzon, de Vevey, a passé avec la compagnie de l'Ouest un traité pour l'entretien de son matériel roulant, et il s'est décidé à y joindre la construction des voitures elles mêmes. Notre pays se prête fort bien à ce genre d'industrie. Les bois y sont excellents et d'un prix assez modéré : les fers suisses sont de première qualité, et nos peaux jouissent d'une réputation bien méritée.

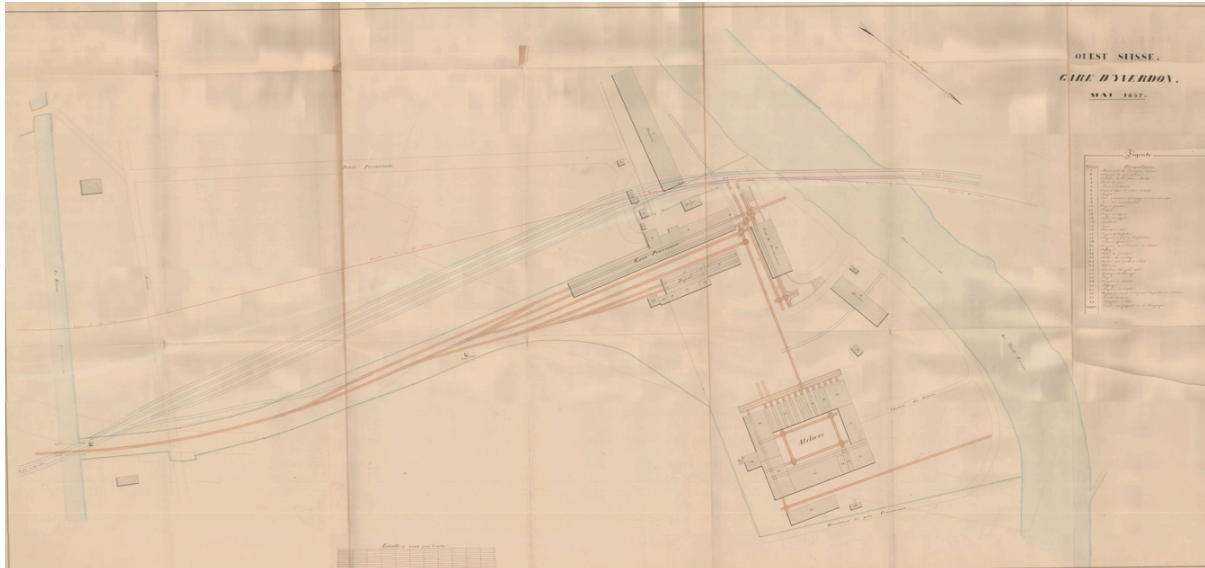
Cet atelier sera construit à Yverdon, grâce aux facilités offertes par l'administration de cette ville pour les terrains nécessaires à la gare et à ses dépendances.

Journal de Genève du 5 mars 1855

VAUD. — Une lettre d'Yverdon, communiquée au *Pays*, contient les renseignements suivants :

« Le chemin de fer continue à être pour notre population une mine à exploiter qui donne du travail à tout le monde. — La construction de l'énorme bâtiment des ateliers se commence. Sa grandeur tient à ce que, outre le travail d'entretien du matériel, M. Bonzon y place un établissement de construction de wagons. Le corps principal a 200 pieds de long sur 50 pieds de profondeur ; à chaque extrémité sont des ailes de 125 pieds. — Il y a une foule d'ouvriers réunis à ceux de la drague et à ceux du chemin de fer. Epars, ils paraissent déjà ; mais quand la cloche du midi les appelle, on les voit mieux dans leur ensemble. Yverdon a déjà bien changé, et il changera encore davantage.

Journal de Genève du 22 juin 1855



Plan de 1857 avec l'implantation des ateliers – Ouest Suisse, Gare d'Yverdon - mai 1857 (CFF Historic_VGB_GEM_CFFLS13_33).

Il est possible de reconnaître l'atelier avec sa cour et un second édifice parallèle au premier. Sur un plan de 1859 ce bâtiment porte l'indication "magasin aux bois". Dès 1859 des plans d'extension des ateliers sont dessinés.



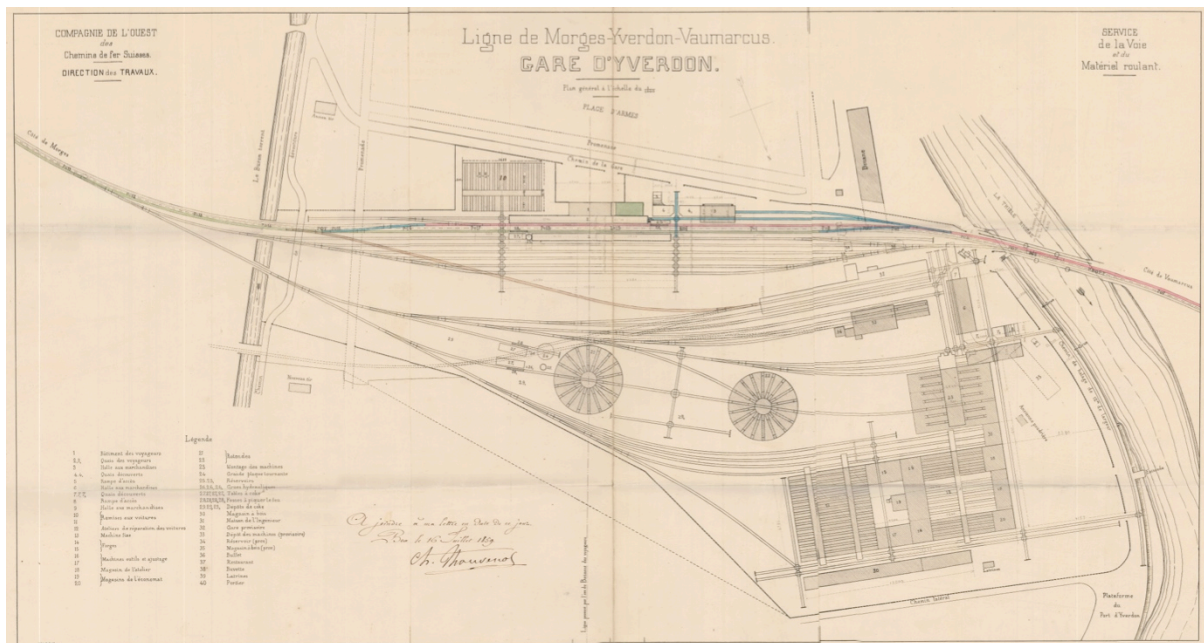
La gare d'Yverdon avec les chariots trasbordeurs qui permettaient le transfert des wagons vers les ateliers - cartes postales (www.delcampe.ch).



La rotonde vers 1935, construite en 1855²; sa démolition fut décidée en 1933, l'édifice en mauvais état, vide et n'ayant plus de fonction devant céder la place à de nouvelles voies de raccordement de sortie et d'entrée sur le site³ – carte postale (www.delcampe.ch).

² Pour plus de document voir CFF Historic, VGB_GEM_CFFLS13_33.

³ CFF Historic, GD_Bau_SBBBau1_646.



Lignes de Morges-Yverdon-Vaumarcus – Plan general No 285 à l'échelle de 1/1000
- Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses – Direction des travaux – Service
de la Voie et du Matériel roulant - 1859 (CFF Historic, VGB_GEM_CFFLS13_33).

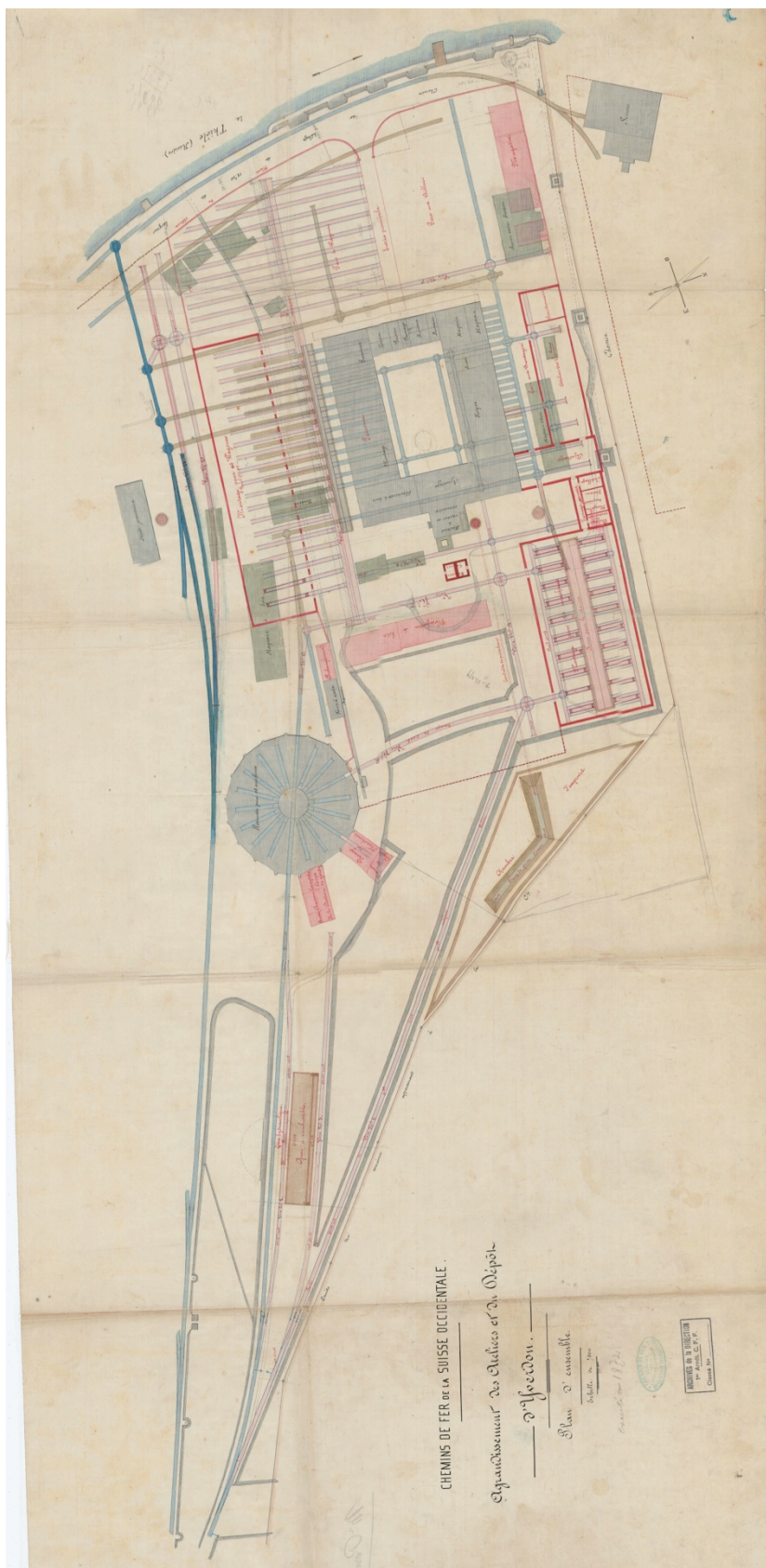
Ce plan indique la situation idéale des constructions telles que planifiée par la
Compagnie de l'Ouest. La seconde rotonde ne sera jamais bâtie.



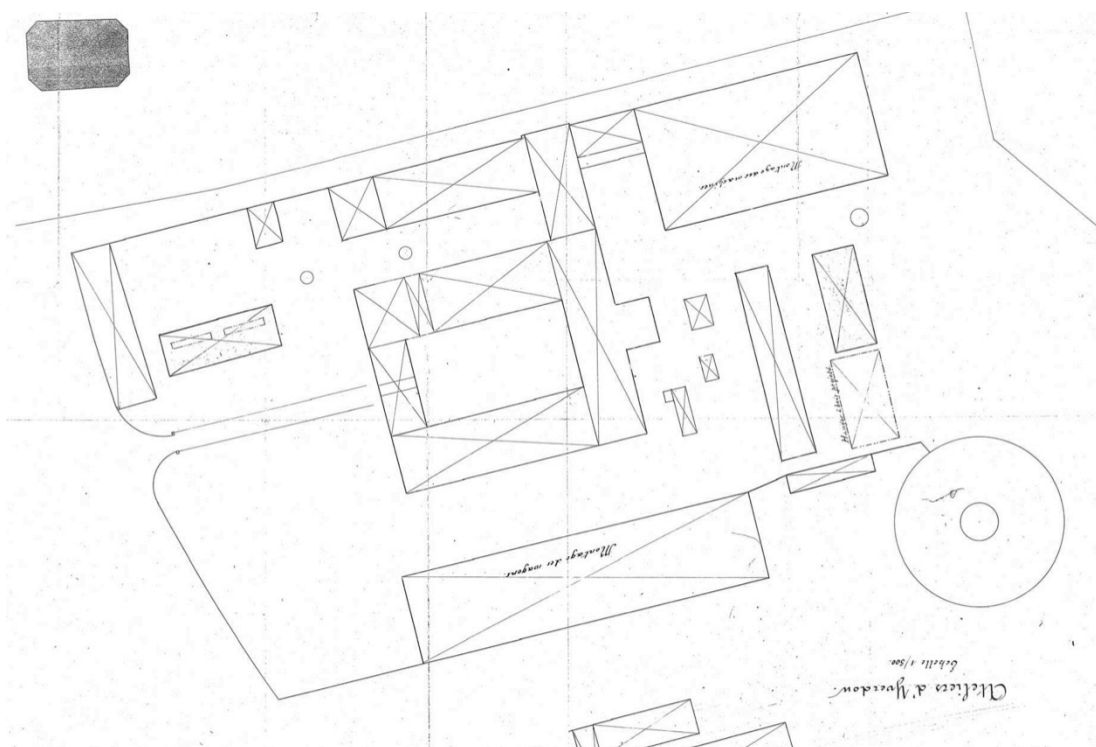
Au vu du développement ferroviaire intense qui caractérise les premières années du chemin de fer en Suisse romande, un premier agrandissement est réalisé à la fin du XIX^{ème} siècle.

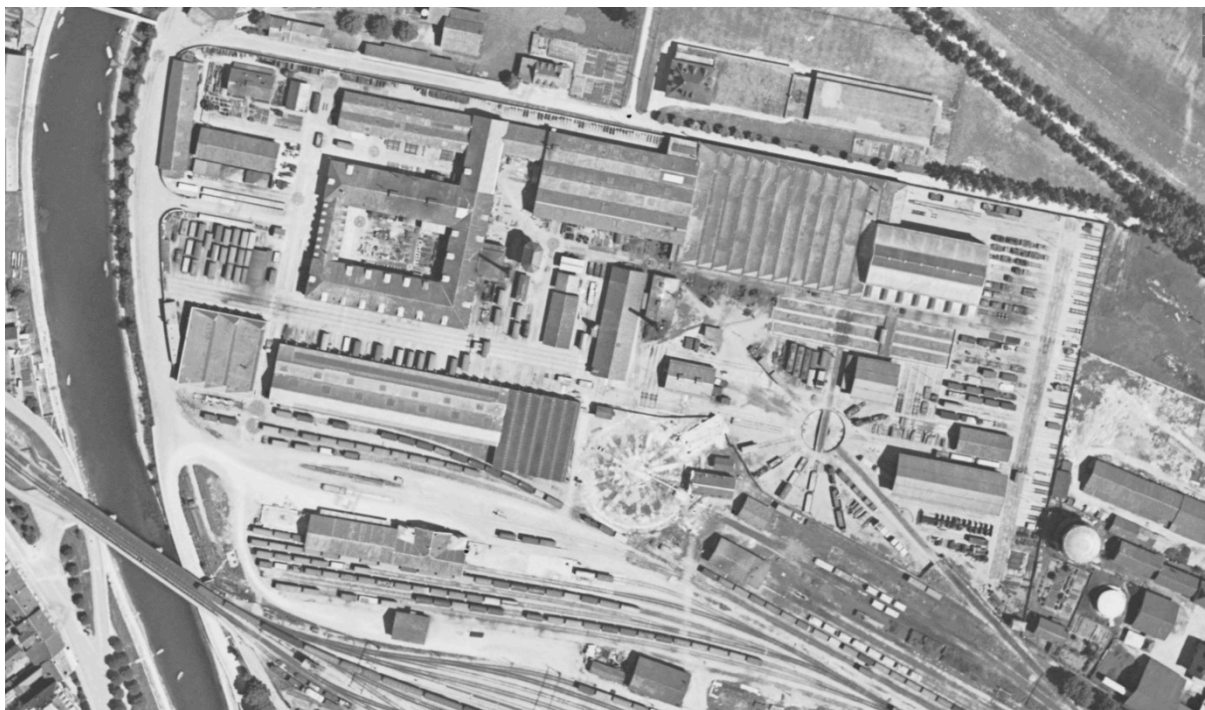
Le plan «Agrandissement des ateliers du Dépôt» (AYV_Agrandissement des ateliers couleur_Z01) portant une date au crayon (1872) indique déjà une bonne partie des édifices qui seront construits dans les décennies à venir.

On distingue le premier atelier avec sa cour et la rotonde des locomotives en gris, en rouge les édifices projetés de la première grande extension.



Chemins de fer de la Suisse Occidentale – Agrandissement des Ateliers et du dépôt d'Yverdon – Plan d'ensemble – échelle 1/1000 – « exécuté en 1872 » mentionné au crayon (CFF Historic_VGB_GEM_CFFLS13_33).

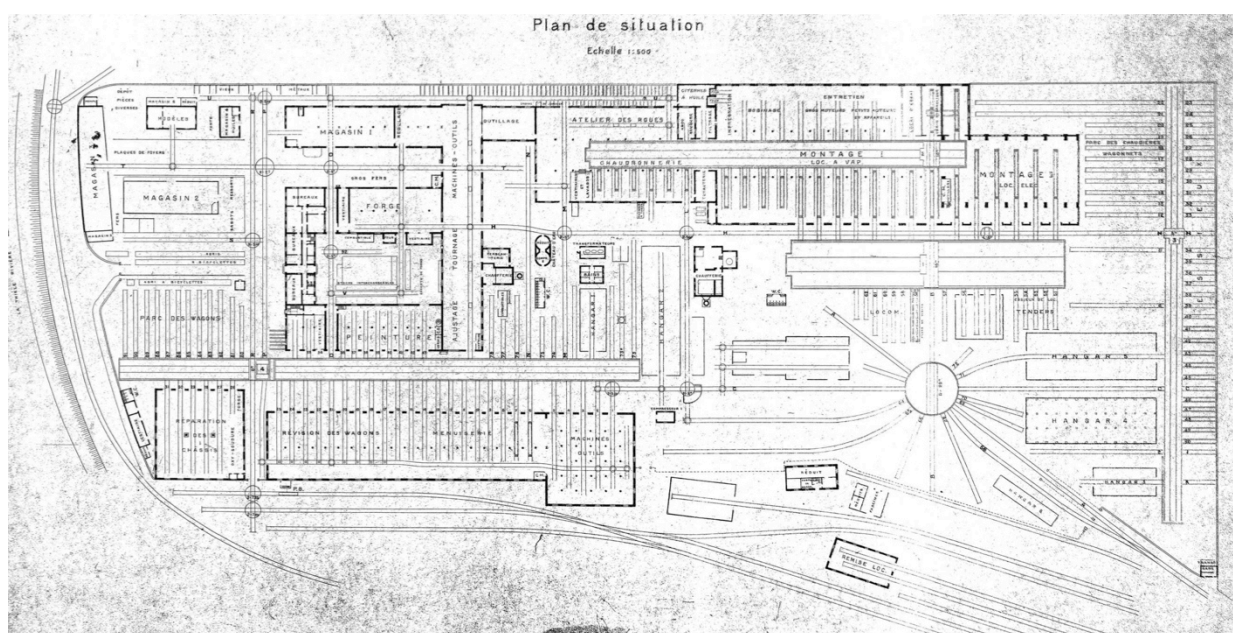




Swisstopo – 27 juin 1934.

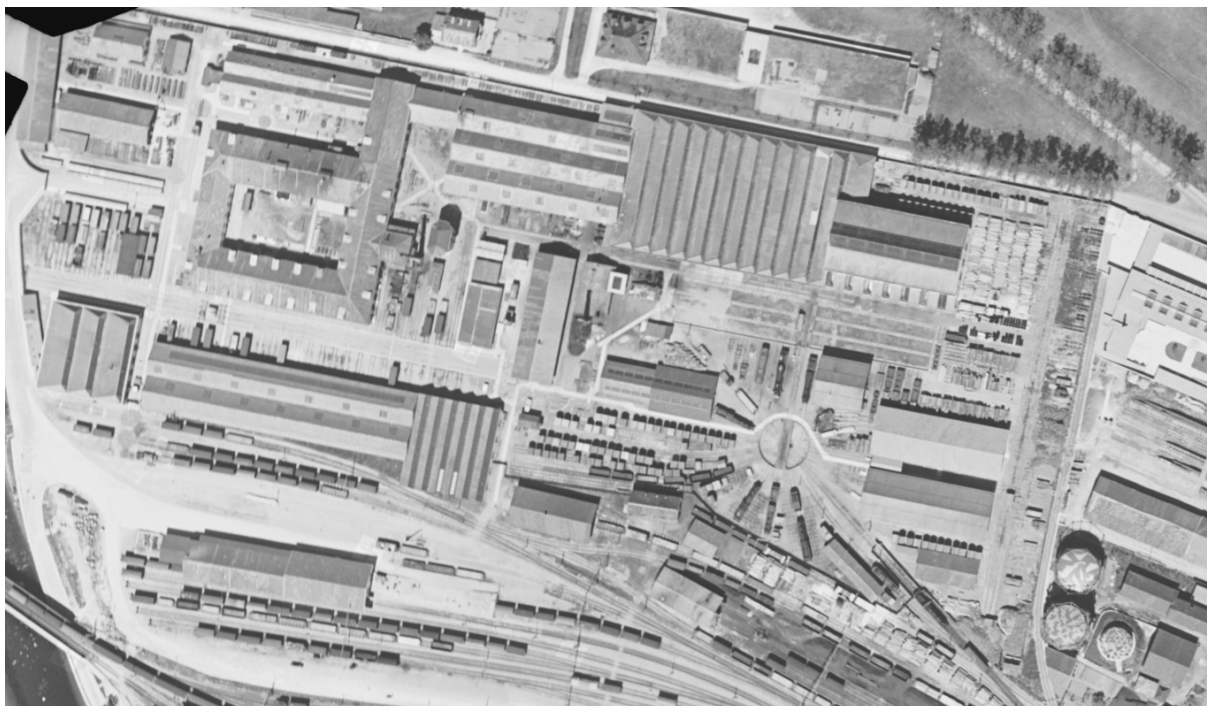
La rotonde des locomotives est démolie, les traces sont encore visibles.

La toiture de l'atelier avec la cour est couronnée de lucarnes.



Ateliers d'Yverdon – plan général - Chemin de fers fédéraux – 1940 (19400000_AYV_A1240_Z02).

La rotonde des locomotives a totalement disparu.



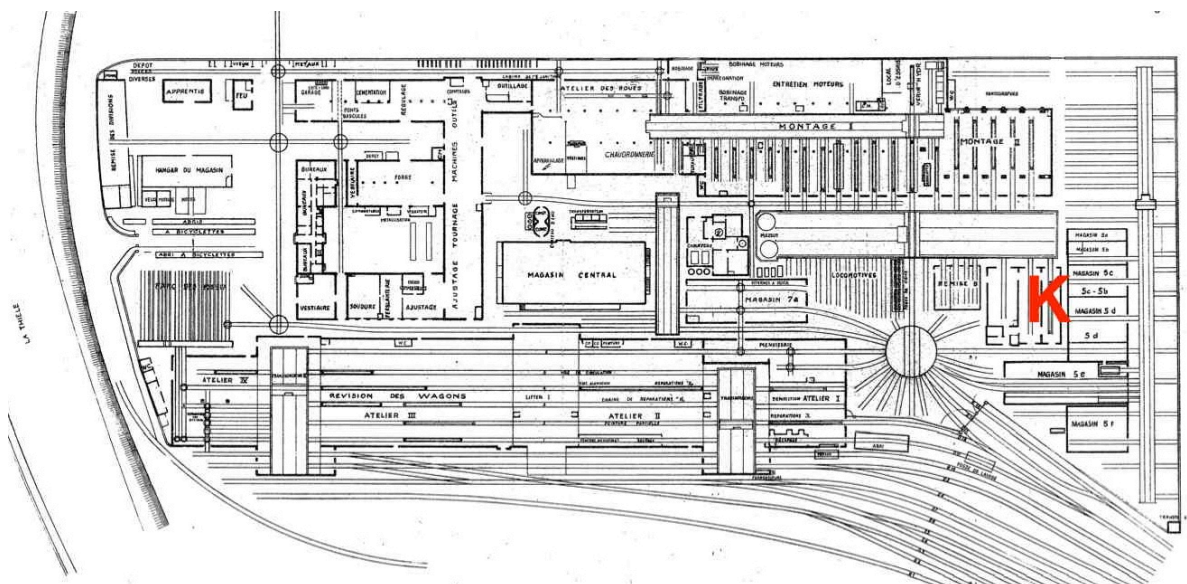
Swisstopo – 9 mai juin 1944.

La toiture de l'aile ouest de l'atelier avec la cour semble avoir été refaite (disparition des lucarnes).



Swisstopo – 30 avril 1952.

A l'ouest de la plaque tournante, un premier bâtiment de la révision des wagons est présent.

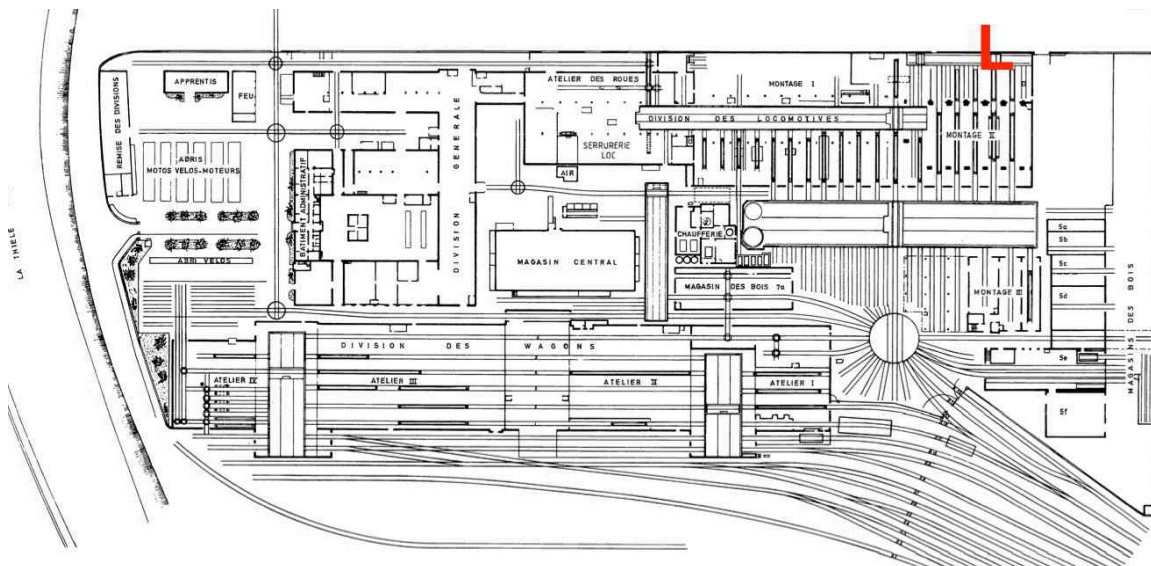


Ateliers d'Yverdon – plan d'extension 3^{ème} étape - 8 juin 1967 (19670608_AYV_990-00-005-5_Z01).

Le bâtiment du montage III – la tour (K) est présent.



Swisstopo – 24 mai 1968

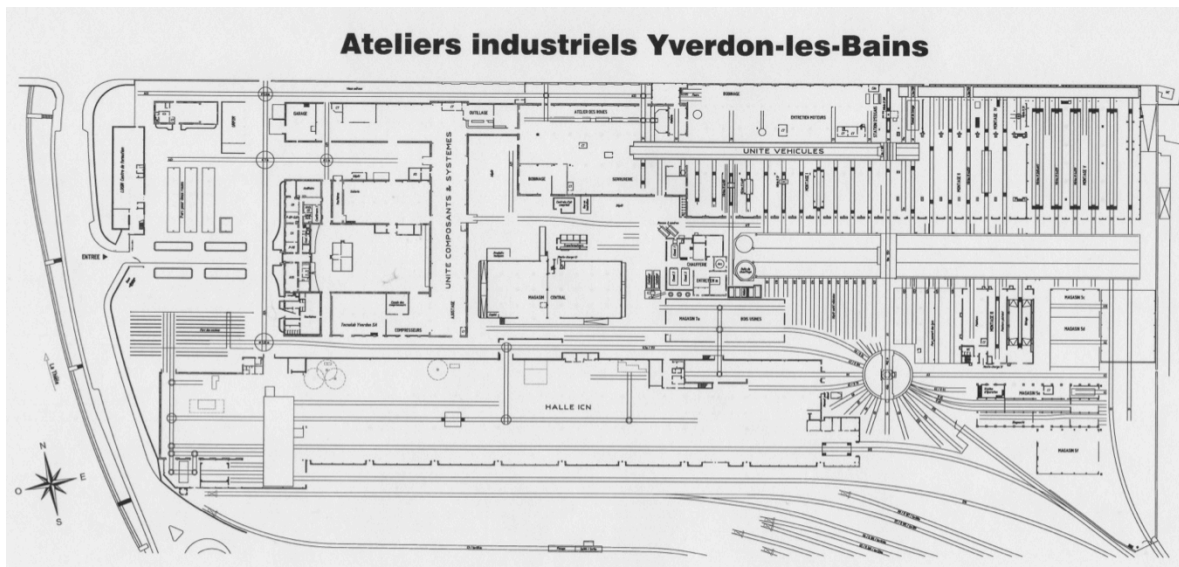


Ateliers d'Yverdon – plan d'extension 3^{ème} étape - 25 avril 1985)
(19850425_AYV_A4177-0_q_Z04).

L'extension nord (L) de la halle de montage des locomotives électriques est présente.



Swisstopo – 9 juin 1986



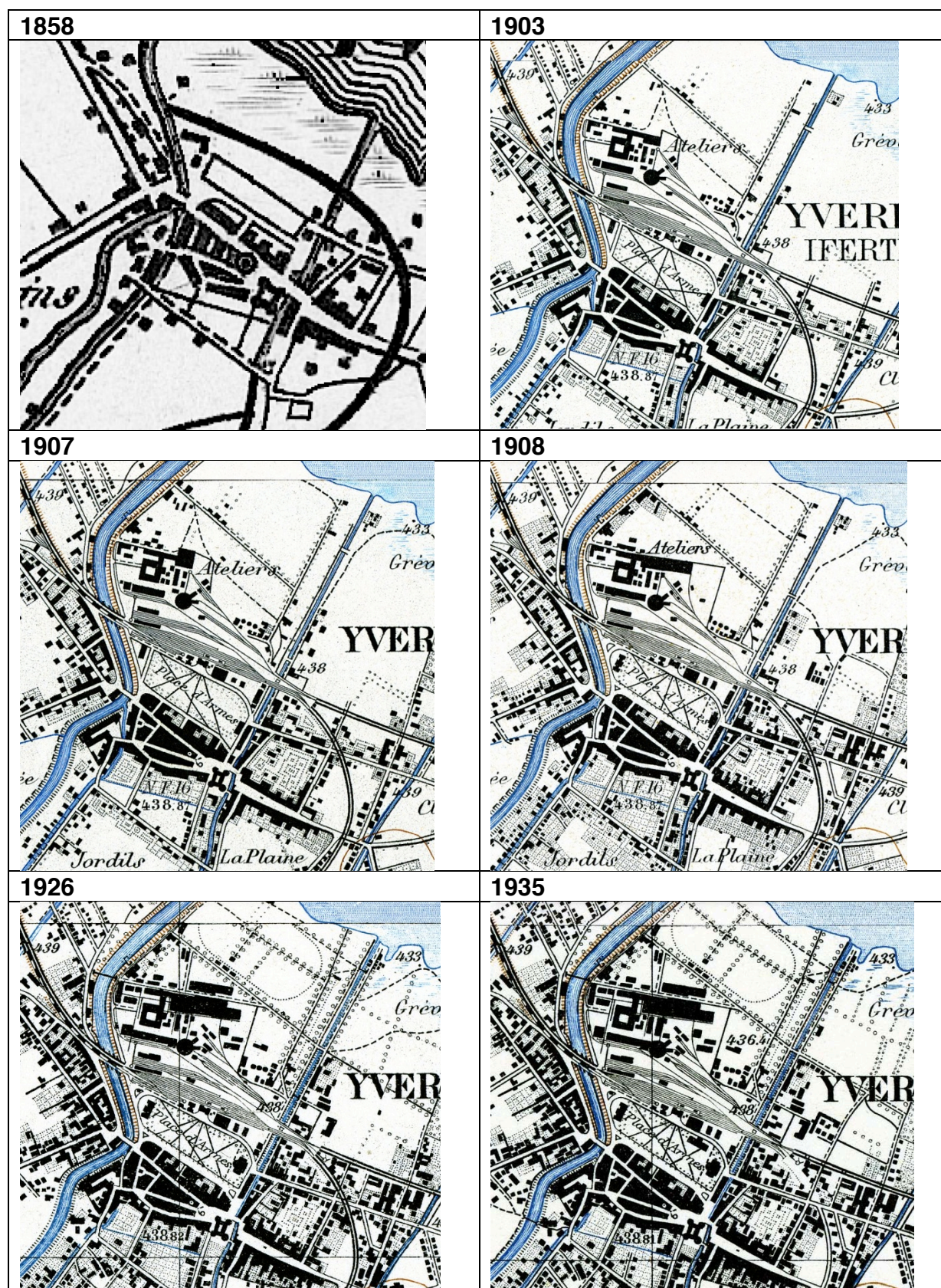
Ateliers industriels Yverdon-les-Bains – sans date (archives I-AT-KUF-BZU-DPF - Wankdorf).

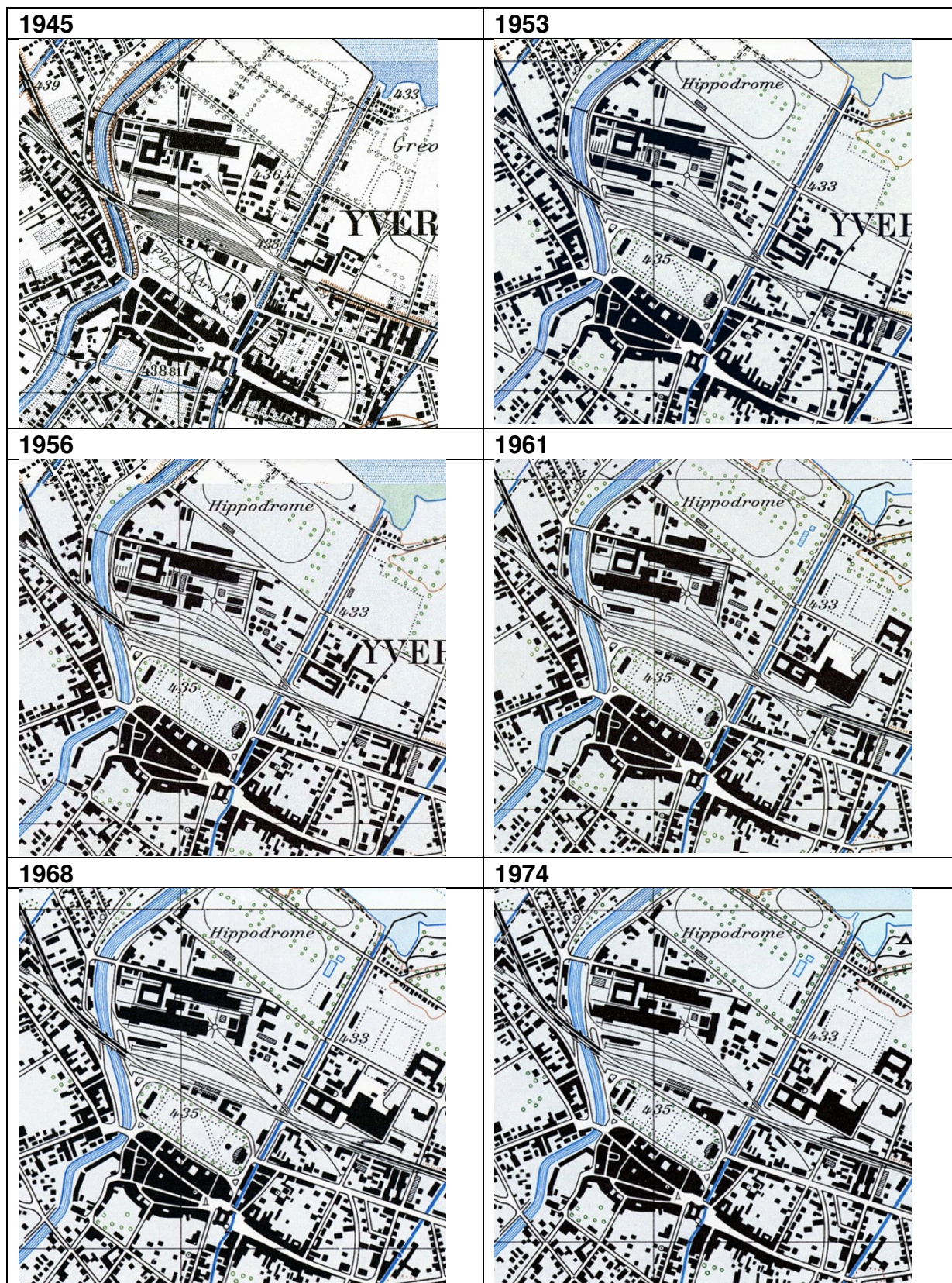
A part la halle aux bogies (A4) le site est conforme à l'existant.



Vue aérienne datée du 13 mars 2010 (aviapassion.forumactif.com/t9397-vol-en-f172-13-mars-2010)

EVOLUTION DU SITE – RESUME PAR LES CARTES TOPOGRAPHIQUES







Swisstopo – Voyage dans le temps

VISITES

Les édifices ont été visités (extérieures + intérieures) le 26 août 2016.

RECHERCHES DES DOCUMENTS

Un riche fond de plans digitalisés est toujours en possession des ateliers CFF d'Yverdon. Il faut ici remercier tout particulièrement Monsieur Marcel Singy qui a pris soins des plans en les digitalisant. La mémoire du lieu n'est pas toujours une priorité dans un centre de production et c'est grâce à des collaborateurs comme Monsieur Singy que la transmission de l'histoire est possible !

Ce fond a constitué la documentation principale. Les plans ont été identifiés, datés et classés en les regroupant par la numérotation des bâtiments actuels (voir page suivante).

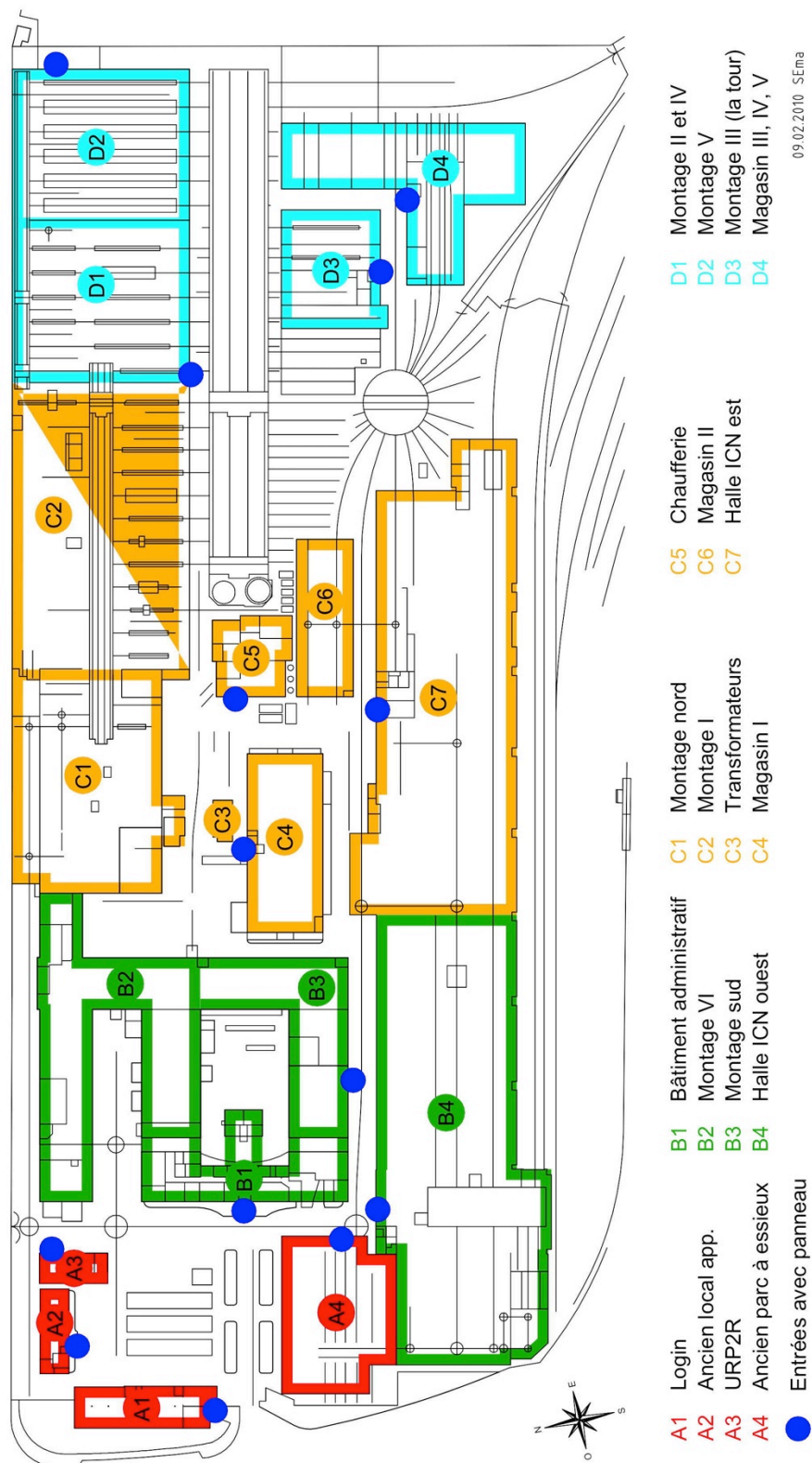
Les photographies aériennes et les cartes topographiques disponibles sur le site de swisstopo (<https://map.geo.admin.ch>) ont été utilisées pour compléter les lacunes.

Enfin, divers plans et documents sont issus des archives cantonales vaudoises ainsi que d'une recherche effectuée auprès de CFF Historic à Windisch par Marianne Tauber entre octobre 2016 et septembre 2017.

IDENTIFICATION DES OBJETS

Afin de simplifier les travaux et planifications futures, la dénomination et la segmentation actuelle a été adoptée. Elle est lisible sur le plan ci-dessous :

Numérotation des bâtiments



LES BATIMENTS

A1 – Login



Bâtiment de construction récente pour lequel il n'est pas encore possible de proposer une évaluation patrimoniale.

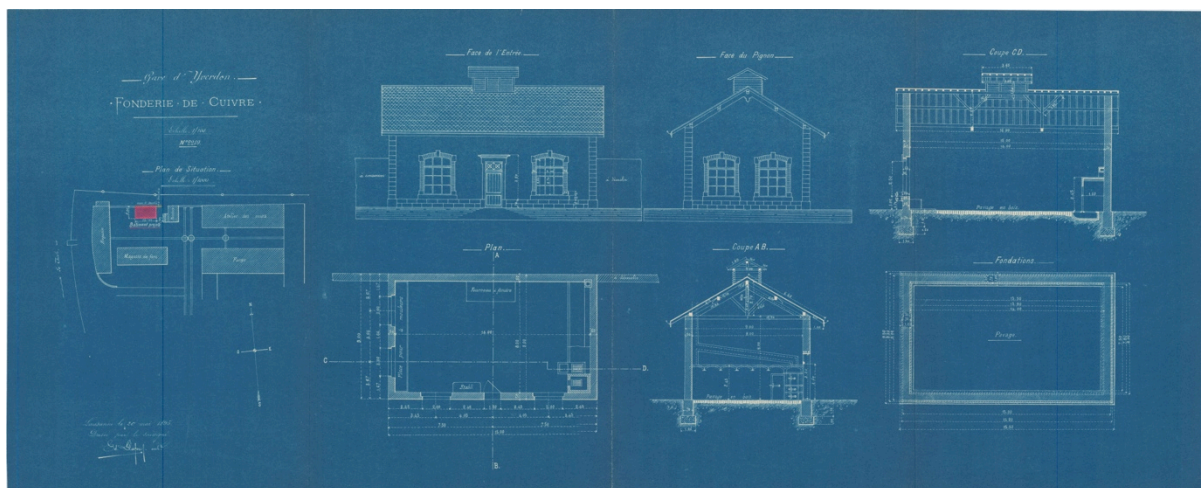
L'édifice a remplacé un objet plus ancien implanté en bordure de parcelle appelé magasin (1904) puis magasin 3 (1924), magasin 4c (1948) et enfin remise des divisions (1961).

A2 – Ancien local apprentis



Bâtiment projeté par l'architecte d'Yverdon John Landry⁴ réalisé par la Compagnie de chemins de fer Jura-Simplon comme « fonderie de cuivre à installer dans la cour du dépôt des tôles ». Présenté et approuvé par la compagnie en juillet 1895 et approuvé par le Département fédéral des chemins de fer en août 1895. Il porte la dénomination de bâtiment des Modèles (1940) puis des Apprentis (1948).

Un bâtiment ayant une fonction analogue (fonderie de cuivre) existe aussi aux ateliers de Bellinzona.



Gare d'Yverdon – Fonderie de cuivre – Echelle 1/100 – No. 2219 – 20.5.1895 (CFF Historic_VGB_GEM_CFFLS2_44)

L'édifice est pratiquement resté, pour son aspect extérieur (à part l'annexe sur la face nord), dans son état d'origine.

Enveloppe à conserver (pas d'isolation périphérique).

⁴ CFF Historic, VGB_GEM_CFFLS2_44

A3 – URP2R



Bâtiment ne comportant pas de valeur patrimoniale, il se trouve sur l'emplacement d'un magasin d'huile (1904) puis d'un magasin 4 à huile (1924), magasin 4e (1950) et enfin magasin feu (motos-pompes) (1965).

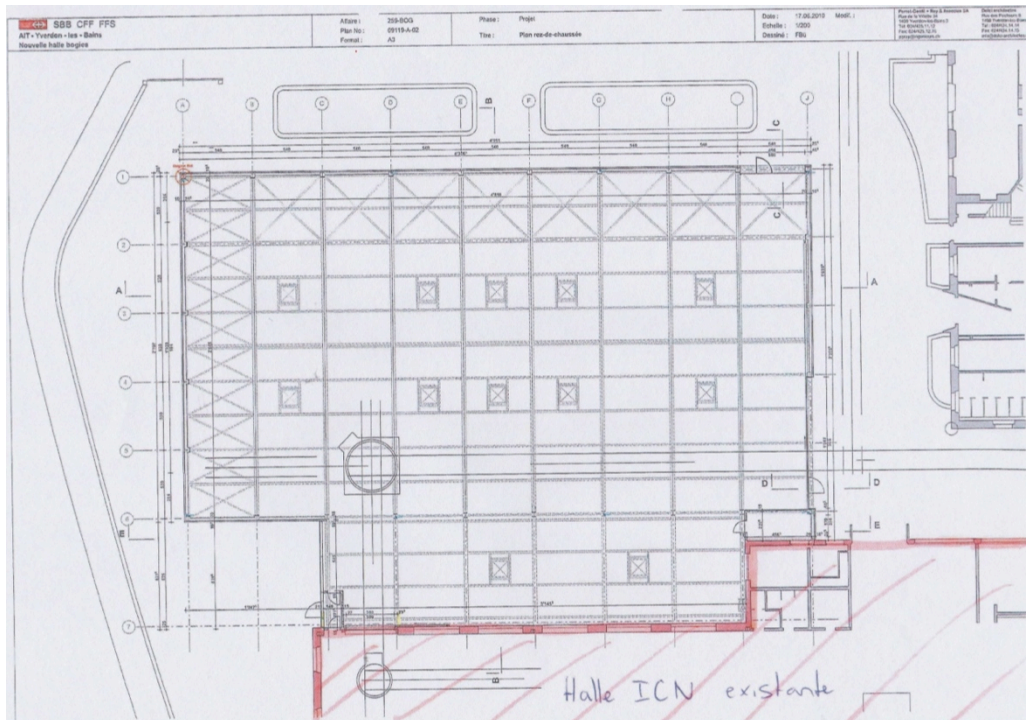
A4 – Ancien parc à essieux



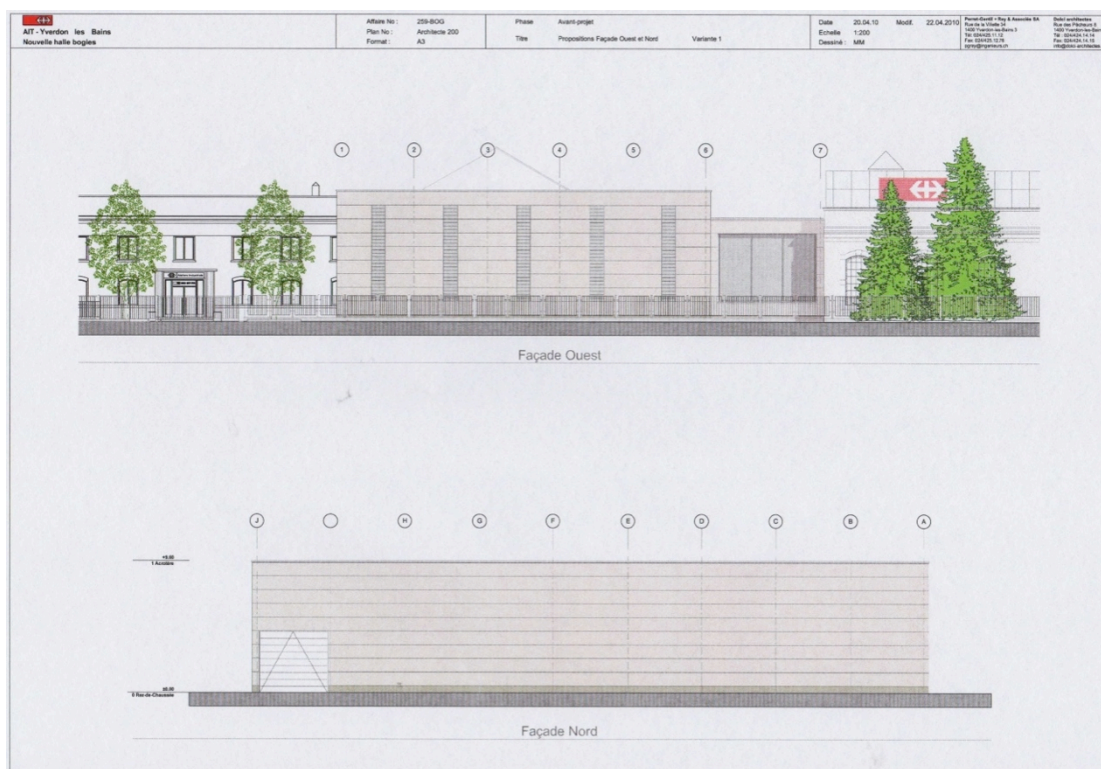
Bâtiment de construction récente pour lequel il n'est pas encore possible de proposer une évaluation patrimoniale.

Construit sur emplacement resté non bâti qui a porté les dénominations de parc aux wagons (1904), parc des essieux (1953).

Il englobe, au sud, la façade avec fenêtres doublées (anti-feu) du bâtiment d'origine, l'atelier du relevage des wagons (extrémité ouest de B4).



AIT Yverdon les Bains, Nouvelles halle bogie – Plan rez-de-chaussée – 17.06.2010 – Perret-Gentil + Rey Associés SA & Dolci architectes – Archives I-AT-KUF-BZU-DPF Wankdorf.



AIT Yverdon les Bains, Nouvelles halle bogie Propositions Façade Ouest et Nord – 20.04.2010 – Perret-Gentil + Rey Associés SA & Dolci architectes – Archives I-AT-KUF-BZU-DPF Wankdorf.

B1 – Bâtiment administratif





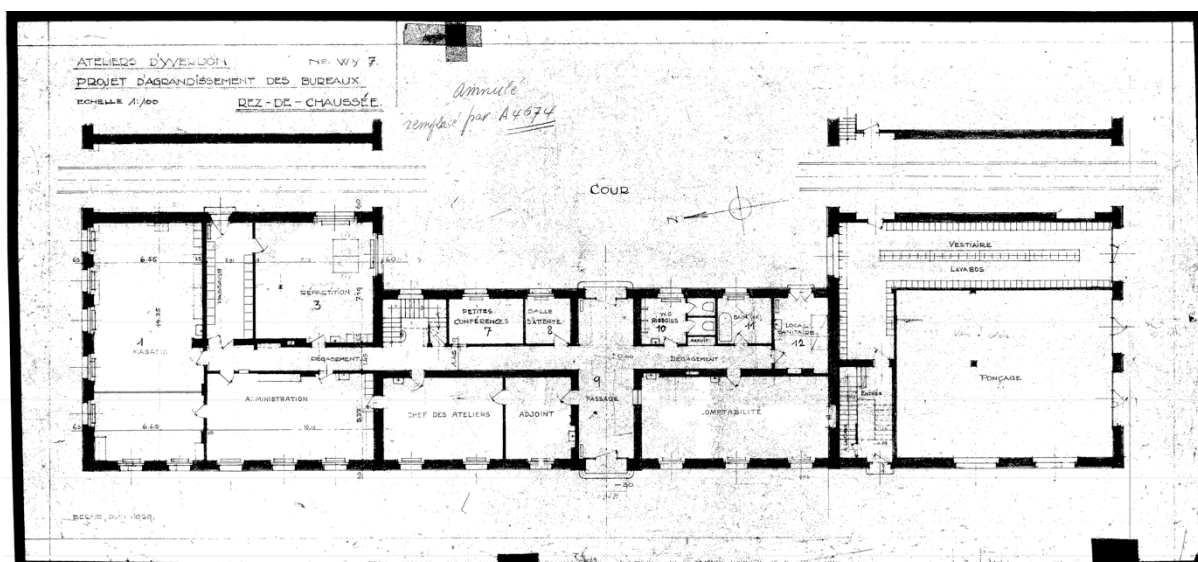
Il s'agit du noyau historique le plus ancien, présent sur un plan de 1855, avec des parties des objets B2 et B3. La toiture a subi d'importantes modifications (notamment

l'élimination de la majeure partie des lucarnes). La façade ouest est probablement consécutive aux travaux de 1929.

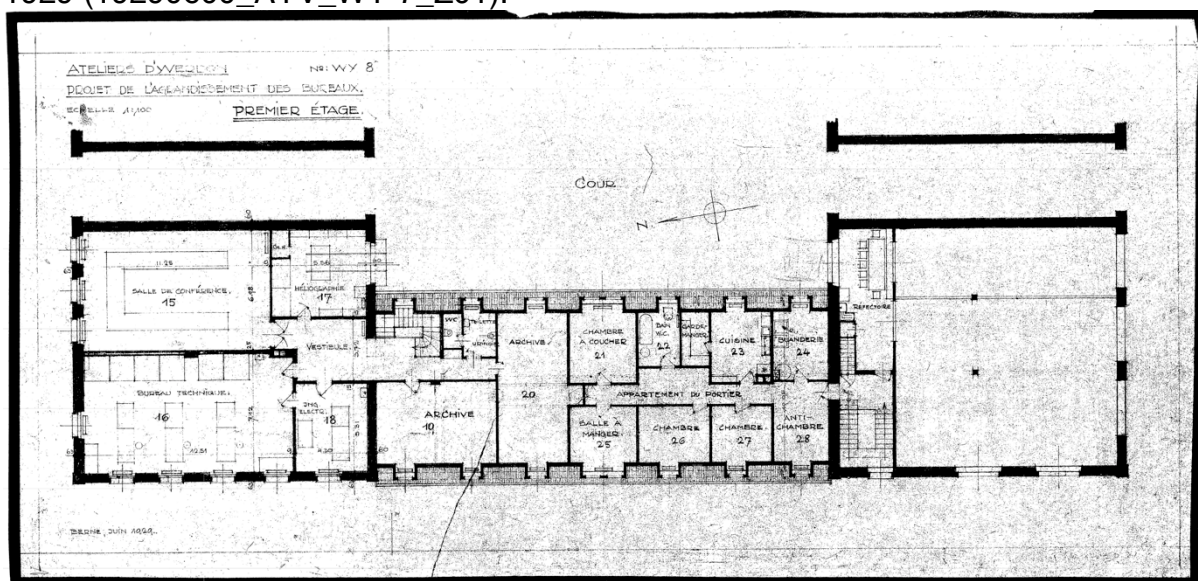
Les ouvrages B1/B3 de 1855 avec ses extensions B2 et C1 sont aujourd'hui, parmi les ateliers principaux des CFF, l'ensemble d'édifices les plus anciens, les seuls encore existants et le complexe le moins transformé du XIX^e siècle.

Il a abrité:

	Aile nord	Au centre	Aile sud	cour
1855				4 plaques tournantes
1872	magasins		ateliers de peinture	
1904	magasins	un passage et des bureaux	ateliers de peinture	une fontaine et une presse
1922			Les escaliers sont placés dans cette aile, à proximité du passage	
1924		le passage semble avoir été fermé		
1929 transformation et agrandissement des bureaux	Nouvel escalier (actuel)		Appartement du portier (1 ^{er} étage)	
1940	Bureaux escaliers		Vestiaires	
1971				Un petit édifice au centre de la cour

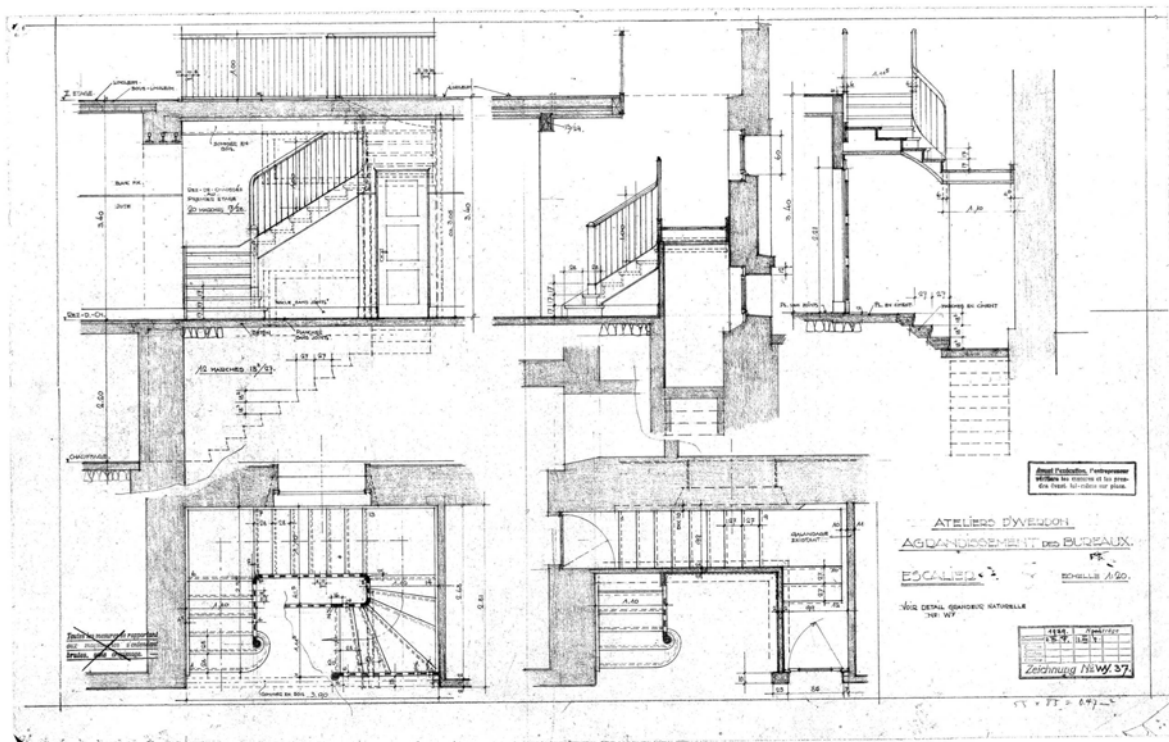


Atelier d'Yverdon – Projet d'agrandissement des bureaux - Rez-de-chaussée – Juin 1929 (19290600_AYV_WY-7_Z01).



Atelier d'Yverdon – Projet d'agrandissement des bureaux – Premier étage – Juin 1929 (19290600_AYV_WY-8_Z01).

L'appartement du portier dessiné dans l'aile sud est aujourd'hui transformé en bureaux.



Atelier d'Yverdon – Projet d'agrandissement des bureaux – Escaliers – 2 Juillet 1929 (19290702_AYV_WY-37_Z02).



L'édifice est conservé dans sa volumétrie générale. Les huisseries, planchers, toiture, distribution ne sont plus d'origine.
Une isolation périphérique est à proscrire.

B2 – Montage VI







Porte de l'abri de défense anti-aérienne passive (DAP) construit sous l'extrémité nord-ouest de l'édifice.





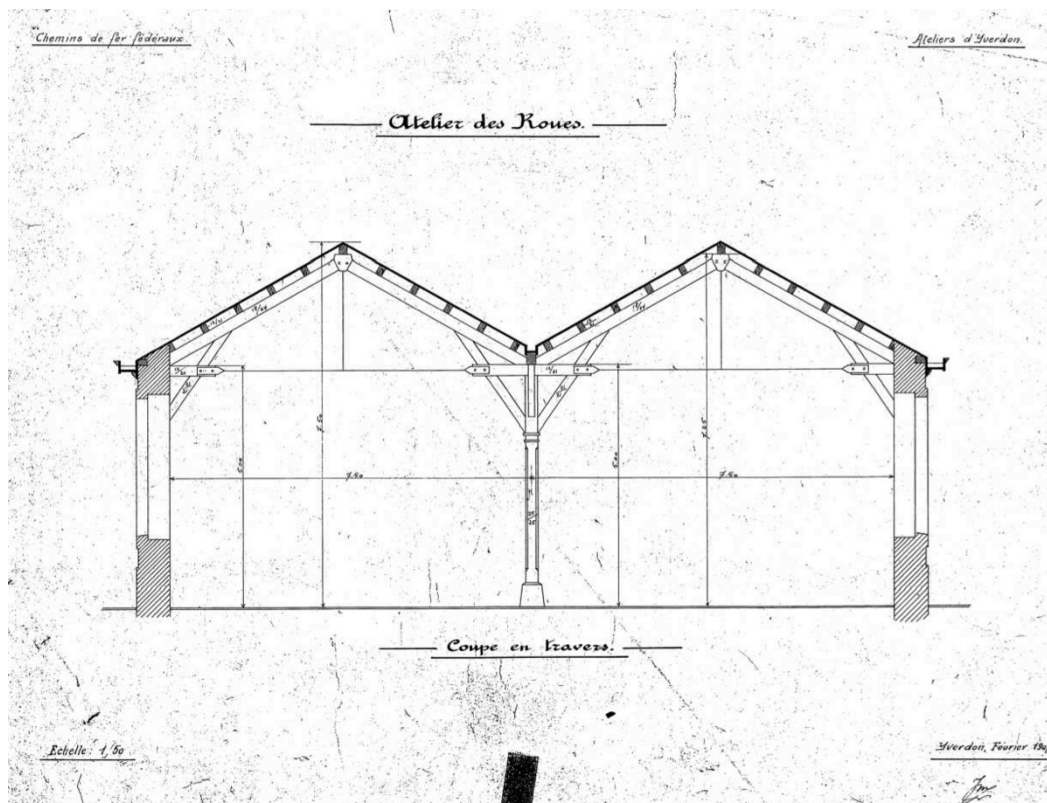
En 1872 les ateliers ont été agrandis dans le secteur nord du bâtiment B1. Parallèlement au bâtiment B1 un atelier des roues avec une chaudronnerie (à l'ouest) sont construits. L'ancien magasin au bois qui se trouvait à cet emplacement est démoli. Les locaux de l'ajustage du bâtiment B3 sont prolongés et sont relié, à l'ouest à l'atelier des roues. Une liaison est construite à l'ouest entre l'atelier des roues et la nouvelle halle de montage des machines C1. Elle comporte dans sa charpente de toiture en bois des tirants métalliques.



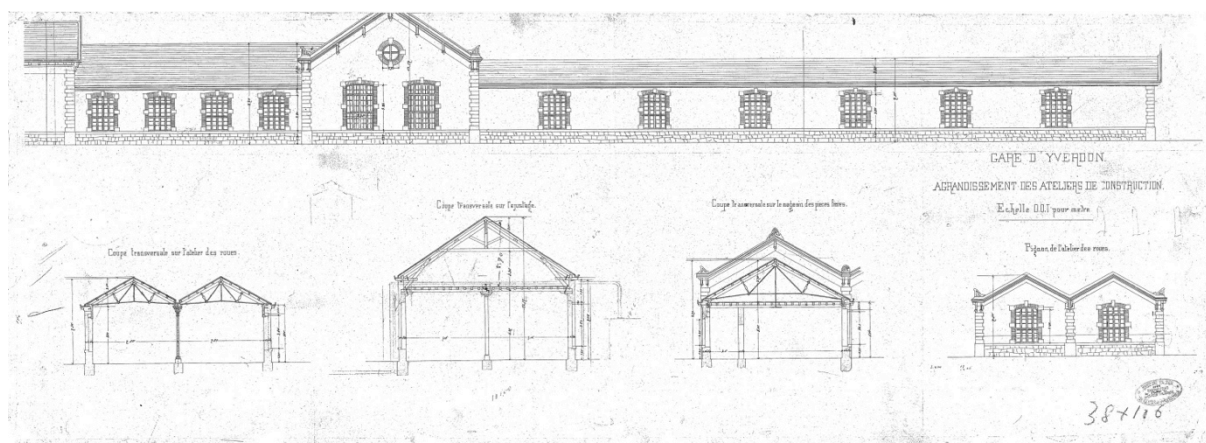
Edifice faisant partie, partiellement, du noyau historique le plus ancien avec B1 et B3. Comme l'ouvrage précédent l'édifice a été réaffecté à diverses reprises :

	Aile nord	Aile sud	Cour aile sud
1872	atelier des roues	forge	
1904	chaudrons, ateliers des roues, ajustage		
1920	station d'essai, ateliers des roues, ajustages		
1921	façades – ateliers des roues, ajustage, magasin des pièces finies	forge	four à tremper et machines à vapeur
1922	régulage	forge	nouvelle extension : héliographie
1924	station d'essai, ajustage	forge	local combustible, déchets de forge
1925	ajustage-tournage II		
1926		forge	four à tremper et machines à vapeur
1930	freins compteurs, station d'essai		
1940	magasins 1, réglage, machines-outils	forge et vestiaire	vestiaire à la place des machines à vapeur
1942	nouvelle colonne dans le magasin I		
1948	Magasin 4a		cémentation
1950			vestiaire
1959	Transformation ancien magasin 4a (garage, ateliers des ponts et bascules, local des électriciens, cémentation, machines-outils bielles)		
1965			combustible, métallisation, vibreur CO
1971	secteur III	secteur Ia	centrale
2009		sellerie	

La toiture a été rénovée en 1974 avec des plaques ondulées „Eternit“ et des bordures en tôle d'acier inoxydable, la structure de la charpente en bois a été traitée avec un produit conservant (CFF Historic GD_Bau_2000_001_398).



Chemin de fer fédéraux – Ateliers d'Yverdon – Atelier des roues – février 1907 (19070200_AYV_Ateliers des roues_Z01).



Gare d'Yverdon – Agrandissement des ateliers de construction – 3 juillet 1921 (19210703_AYV_Agrandissement des ateliers_Z01).

L'édifice est conservé dans sa volumétrie générale. Les huisseries et les toitures d'origine ne sont que partiellement conservées.

Une isolation périphérique est à proscrire.

B3 – Montage sud



Façade sud : à l'origine une succession d'entrées pour les wagons.





Le socle a été peint afin de correspondre au goût esthétique d'un ancien directeur.





Etat actuel de la sous-couverture de la toiture.

Noyau historique le plus ancien des ateliers avec B1 et des parties de B2. Cette partie de l'édifice a connu, contrairement aux autres éléments une permanence de fonction relativement stable à travers le temps :

1872: machines à bois, ajustage, machine à vapeur, peinture

1880: chaudière

1904 peinture

1940 un vestiaire s'implante dans la partie ouest

1950 vestiaire et réfectoire dans la partie ouest, ajustage et soudure dans la partie est

1958 ajustage et ferblanterie

1974 rénovation de la toiture avec des plaques ondulées „Eternit“; la structure de la charpente en bois a été traitée avec un produit conservant (CFF Historic GD_Bau_2000_001_398).

La toiture a subi de fortes modifications, elle est partiellement, aujourd'hui composée de plaques ondulées « Eternit ». La façade sud, à l'origine composée d'une multitude de porte pour permettre l'accès des wagons est relativement bien conservée.

L'édifice est conservé dans sa volumétrie générale. Les huisseries, la structure interne et les toitures d'origine ne sont que partiellement conservées.

Une isolation périphérique est à proscrire.

Le sol, composé de pavés de bois dès sa construction, est encore relativement bien conservé. Il s'agit du seul revêtement de ce type encore présent pour les ateliers principaux CFF en Suisse.



The floor plan depicts a complex industrial facility with the following labeled sections and features:

- Top Left:** "Atelier des roues" (Wheel Workshop) and "A" (likely a well or storage area).
- Left Side:** Two "Magasin" (Storehouse) units, a "Bureau" (Office) with "Chef de bureau" (Office Head) and "Secr. la. Ateliers rial." (Secretary of the Real Workshops), and a "Portier" (Porter) area.
- Center:** A large "Forge" (Forge) area, a "Presse" (Press), and a "Fontaine" (Fountain). Below the forge is a "Compteur d'eau" (Water Meter).
- Right Side:** "Ajustage" (Fitting) area, "Outils" (Tools), "Machines à vapeur" (Steam Engines), "Chaudières" (Boilers), and "Latrines" (Toilets).
- Bottom:** "Peinture" (Painting) area and "Machines à vapeur" (Steam Engines).
- Infrastructure:** Multiple "Conduite d'eau" (Water Pipe) lines, "Puits" (Wells), and "Machines à vapeur" (Steam Engines) are distributed throughout the plan.

On distingue

- Maurice Lovisa & Marianne Tauber © CFF SA - 55

B4 – Halle ICN ouest





Fenêtre doublée (thermique) intérieurement.



Fenêtres, aujourd'hui entre B4 et C4, doublées (feu).

Bâtiment récent dans son enveloppe actuelle (8.9.2005 premier coup de pioche) qui a englobé des parties des anciens bâtiments présents :

1891 agrandissement de la halle de montage des wagons (est), entreprise Henri Berney & Emilie Landy; Yverdon.

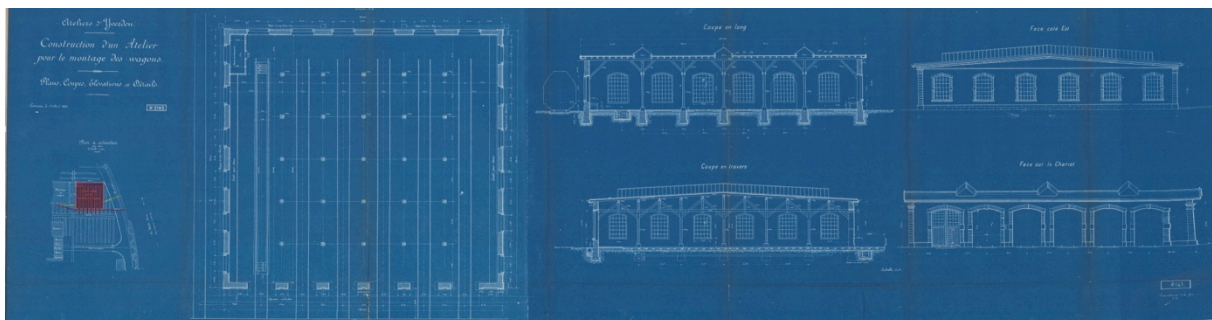
1896 agrandissement de la halle de montage des wagons (ouest), entreprise Henri Berney & Emilie Landy; Yverdon (SBB Historic VDG_GEM_CFFLS2_45).

1913 agrandissement du montage des wagons, menuiserie et relevage des wagons avec un toit en shed (SBB Historic GD_Bau_SBBBau1_645).

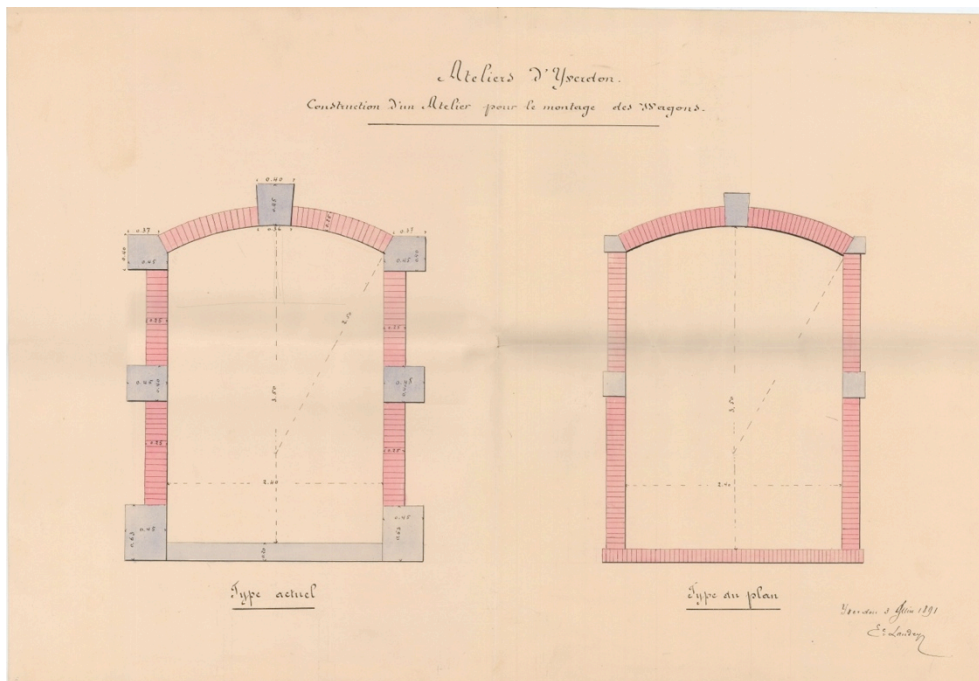
1976 rénovation du toit de la division des wagons 4 avec des plaques ondulées « Eternit ».

Divers noms se sont succédés pour ce complexe d'objets :

réparation des châssis et révision des wagons (1940), atelier des wagons (1950), ateliers III et IV (1965), division des wagons (1975),

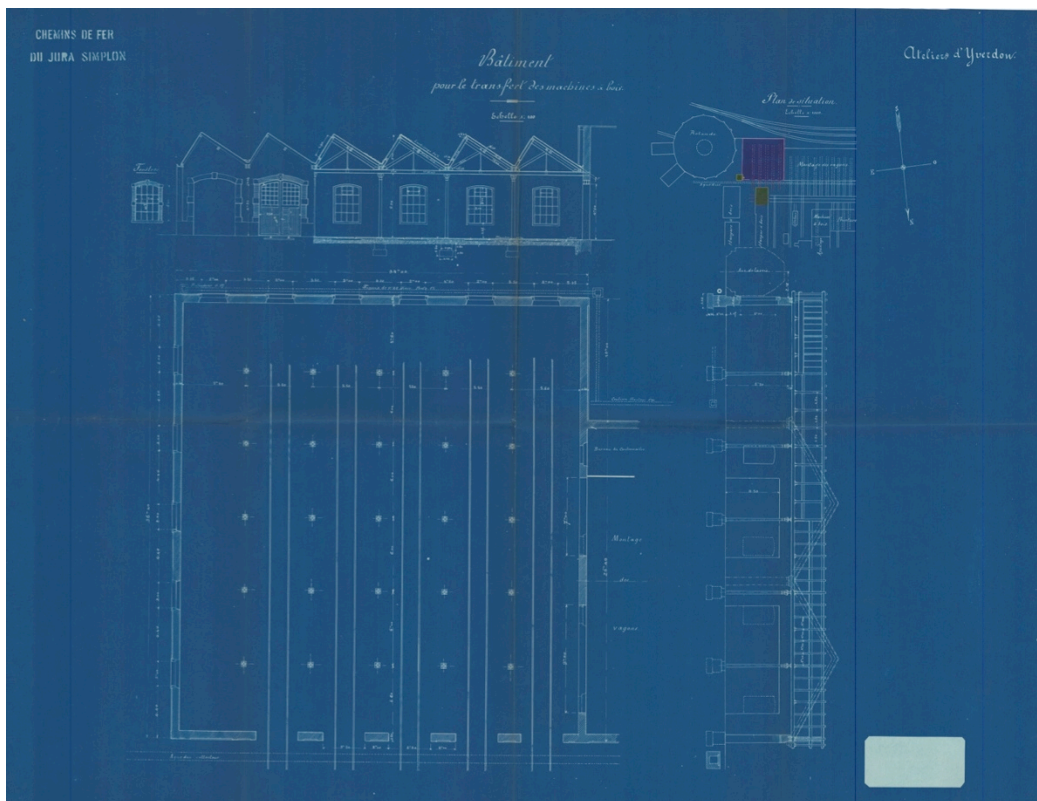


Ateliers d'Yverdon – Construction d'un Atelier pour le montage des wagons – Plans, Coupes, Elévations & Détails – No. 2145 – 1.4.1891 (CFF Historic_VGB_GEM_CFFLS2_45)

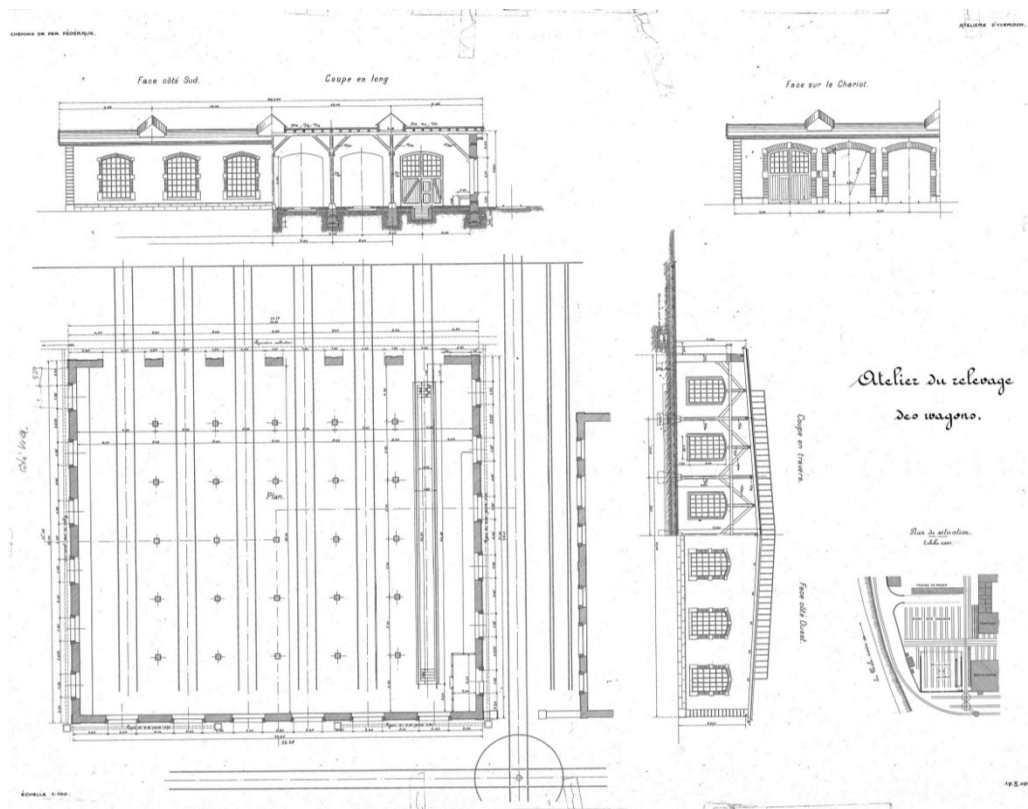


Ateliers d'Yverdon – Construction d'un Atelier pour le montage des wagons - 3.6.1891 (CFF Historic_VGB_GEM_CFFLS2_45).

Simplification des cadres des fenêtres proposée.



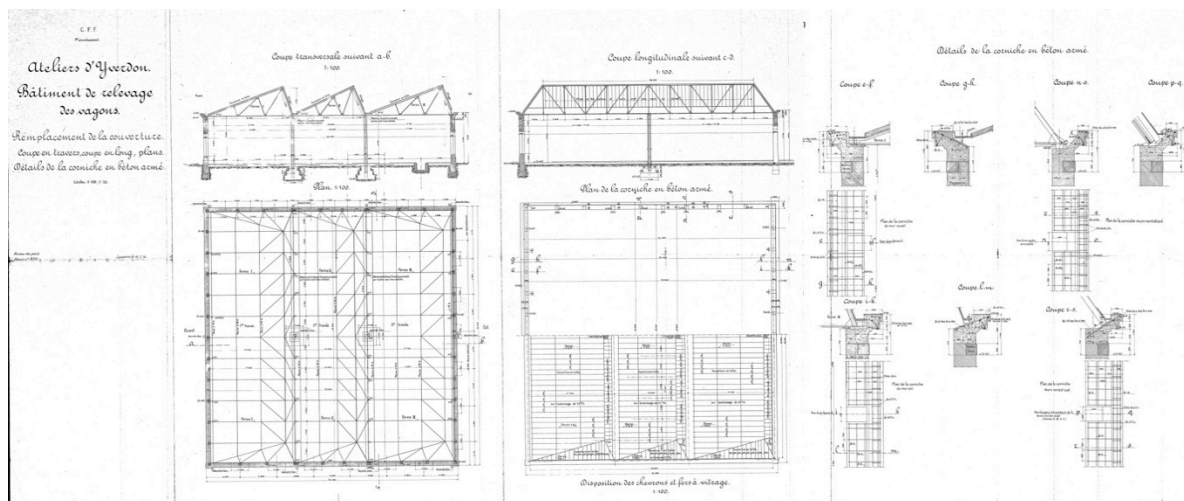
Bâtiment pour le transfert des machines à bois – Chemin de fer du Jura Simplon – Ateliers d'Yverdon – Echelle 1:100 (SBBHistoric_VGB_GEM_CFFLS2_45)



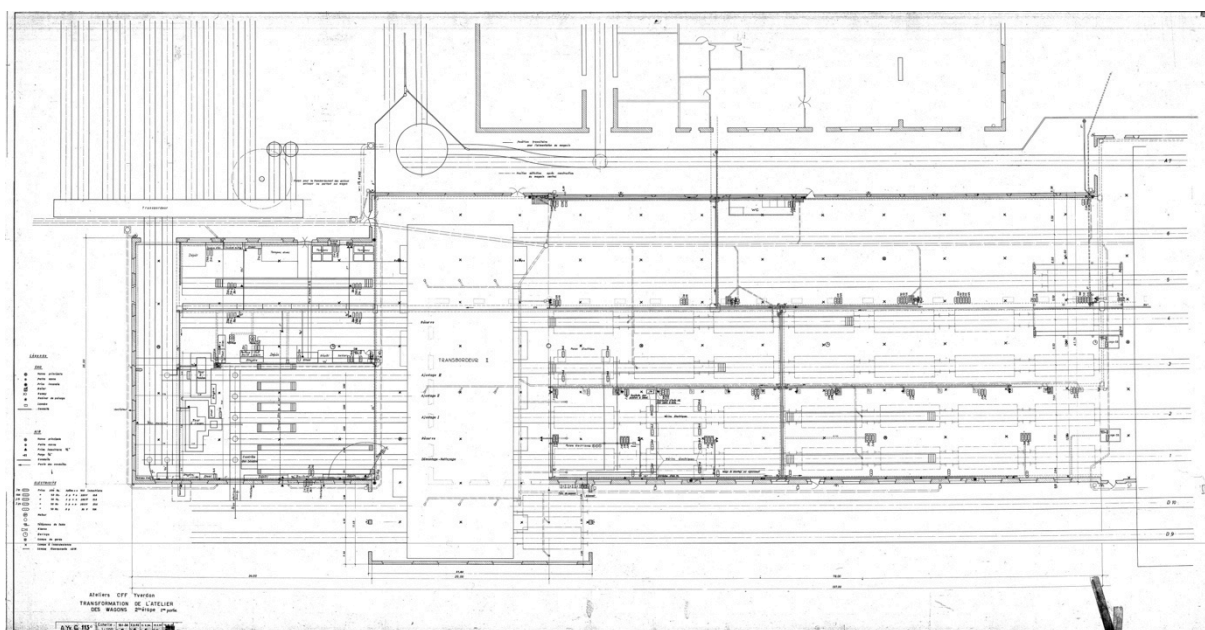
Chemins de fer fédéraux – Ateliers d’Yverdon - Atelier du relevage des wagons. 19 octobre 1909 (19091019_AYV_Atelier du relevage des wagons_Z02).



Chemins de fer fédéraux - plan de situation (19091027_AYV_Plan de situation_Z01).



CFF 1^{er} arrondissement – Ateliers d'Yverdon – Bâtiment de relevage des wagons – Remplacement de la couverture – 10 janvier 1914 (19140110_AYV_Détails de la corniche en béton armé_Z01).



Ateliers CFF Yverdon – Transformation de l'atelier des Wagons 2^{ème} étape 2^{ème} partie – 12 octobre 1954 (19541012_AYV_C113_e_Z01)-

Cet édifice a englobé quelques murs des anciennes constructions. Ces éléments ont été intégrés et valorisés intelligemment (doublage anti-feu et thermique des fenêtres, par exemple). Ce sont pratiquement les seuls éléments patrimoniaux dignes de conservations intégrés dans une construction de type halle industrielle récente.

C1 – Montage nord



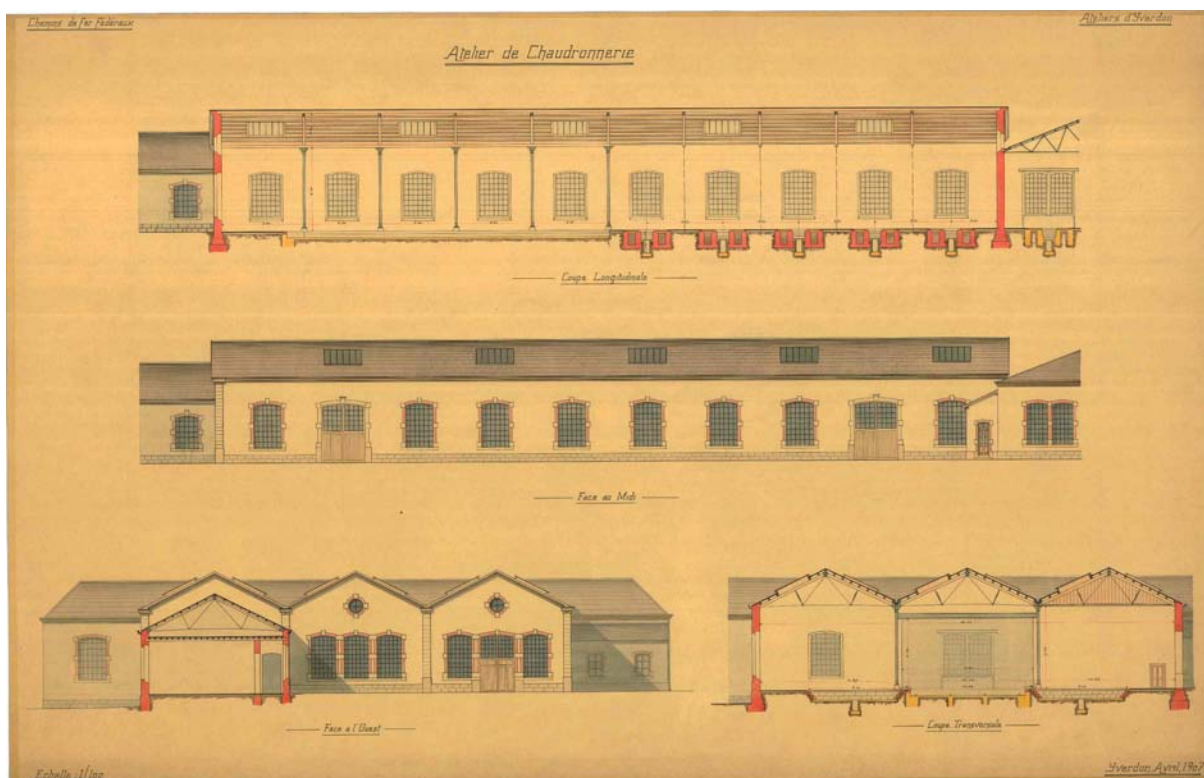
L'atelier de chaudronnerie sur la droite.



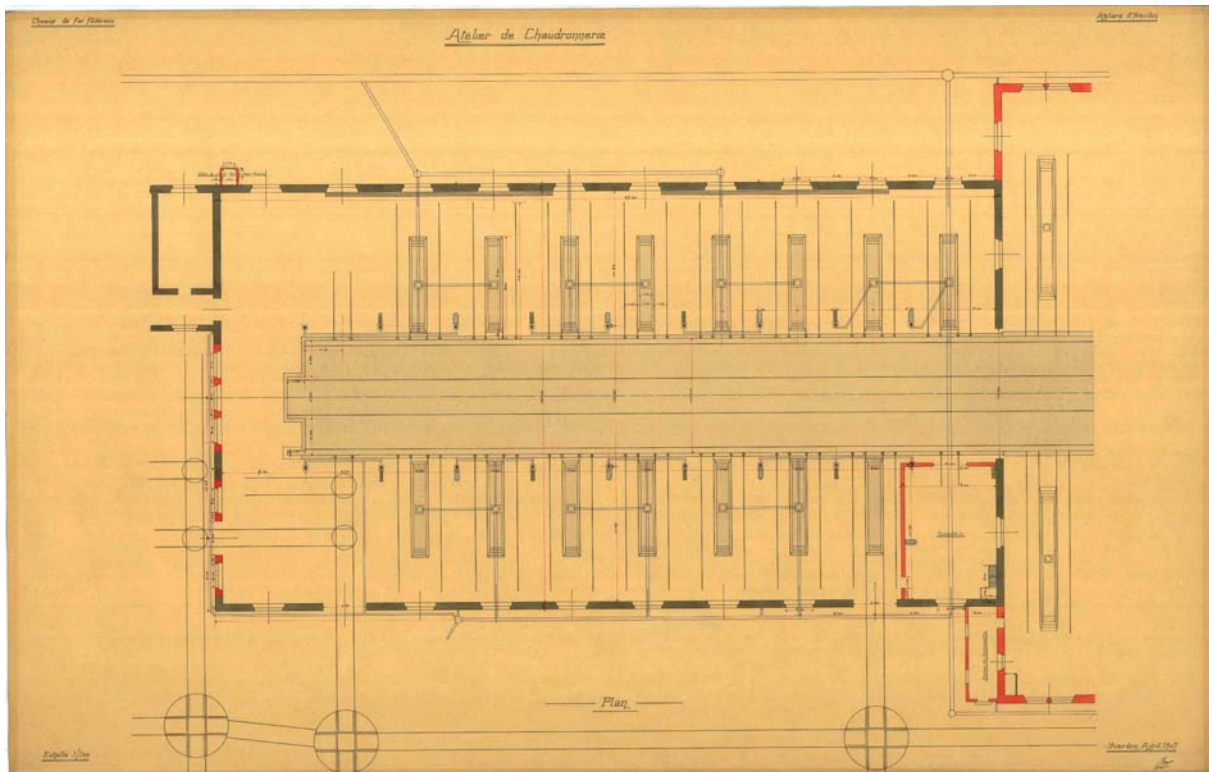




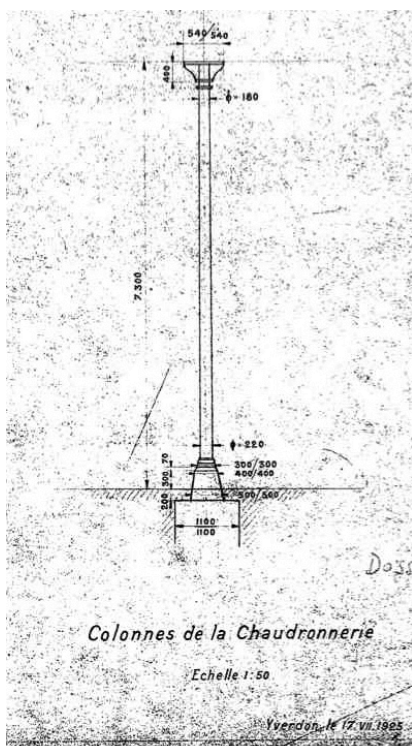
Chariot transbordeur entre C1 et C2.



Chemins de fer fédéraux – Ateliers d'Yverdon - Atelier de chaudronnerie – avril 1907 (19070400_AYV_Plan couleur Atelier de chaudronnerie_Z01).



Chemins de fer fédéraux – Ateliers d'Yverdon - Atelier de chaudronnerie – avril 1907 (19070400_AYV_Plan couleur_Atelier de chaudronnerie_Z02).



Colonnes de la chaudronnerie – 17 juillet 1925 (19250817_AYV-Colonnes de chaudronnerie_Z01).

La chaudronnerie construite en 1872 à l'est de l'atelier des roue était devenue trop petite en 1892, un nouveau édifice a été planifié mais sa construction a été retardée par la compagnie du Jura-Simplon, division des ateliers et matériel roulant (CFF Historic, VGB_GEM_CFFLS2_45).

Avec la décision en 1905 d'effectuer la réparation des locomotives dans un nouveau édifice à construire, la chaudronnerie et la réparation des tender ont été installés dans l'édifice du montage des machines construit en 1872.

Première extension en direction est du complexe, l'édifice a porté différents noms : montage des machines (1872), montage des locomotives, ateliers des chaudières et tenders (1904), chaudronnerie (1920), ateliers des roues, chaudronnerie, régule et filtrage (1924), division des locomotives (1968), serrurerie loc. (1973).

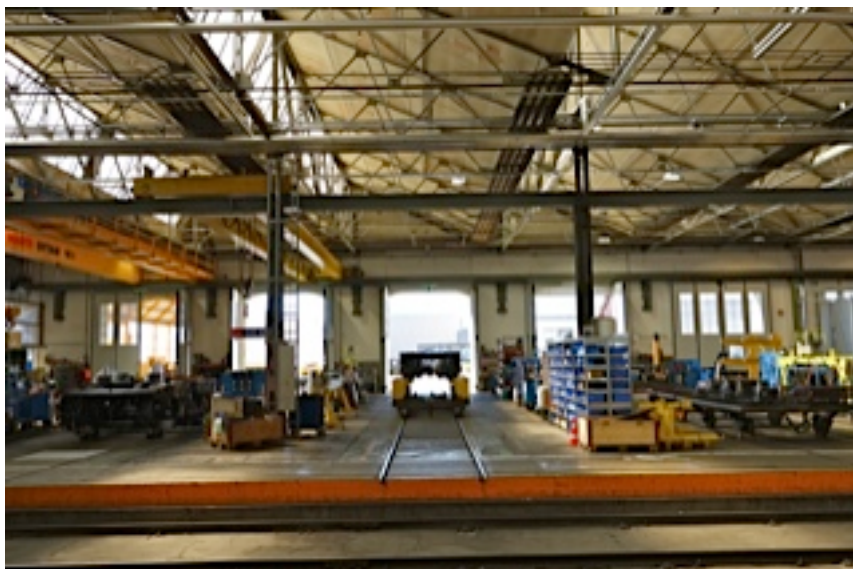
L'ouvrage n'a pas subi de grande transformation (1969 rénovation de la toiture avec des plaques ondulées « Eternit » et remplacement partiel des vitres - CFF Historic, GD_Bau_2000_001_398), il est bien conservé dans sa volumétrie, sa structure (piliers en fonte) et partiellement dans ses huisseries.

Une isolation périphérique est à proscrire. La conservation de la structure porteuse (piliers) doit retenir une attention particulière. Le travail sur les huisseries (portes et fenêtres de l'enveloppe) mérite attention.

C2 – Montage I







Seconde extension (Chemin de fer du Jura Simplon – Projet de bâtiment pour l'agrandissement du montage des locomotives – avril 1901) en direction est du complexe en continuation de C1.

Les plans ont été dessinés par l'architecte de la direction générale Gustav Wülfke, qui a aussi conçu l'avant-projet des ateliers principaux de Zürich ainsi que les plans de la chaudronnerie des ateliers principaux de Bienne.

L'édifice comporte en son axe central un chariot transbordeur électrique de 10 m (en remplacement de l'ancien de 6.40 m largeur) commun avec C1.

La halle comporte 22 emplacements et un banc d'essai (mise sous pression des chaudières - Anheizstand) (1903-4), avec un raccordement direct aux voies de la ligne (sans passer par la rotonde).

„La halle possède un toit en shed dont la partie la plus pentue est munie de fenêtres dirigées vers l'est afin de recevoir une lumière plus avantageuse. Pour le banc d'essai, il n'est pas nécessaire d'avoir une lumière zénithale et un toit en ciment est suffisant. Pour les fenêtres latérales nous proposons des fenêtres doubles, comme dans les nouveaux ateliers de locomotives d'Esslingen (ZH), ceci afin d'avoir une lumière généreuse sur les bancs des ateliers et, pour le cas d'une future extension sous la forme d'un atelier des roues, il sera plus facile de créer des portes de communication“⁵.

⁵ CFF Historic, GD_Bau_SBBBau1_644

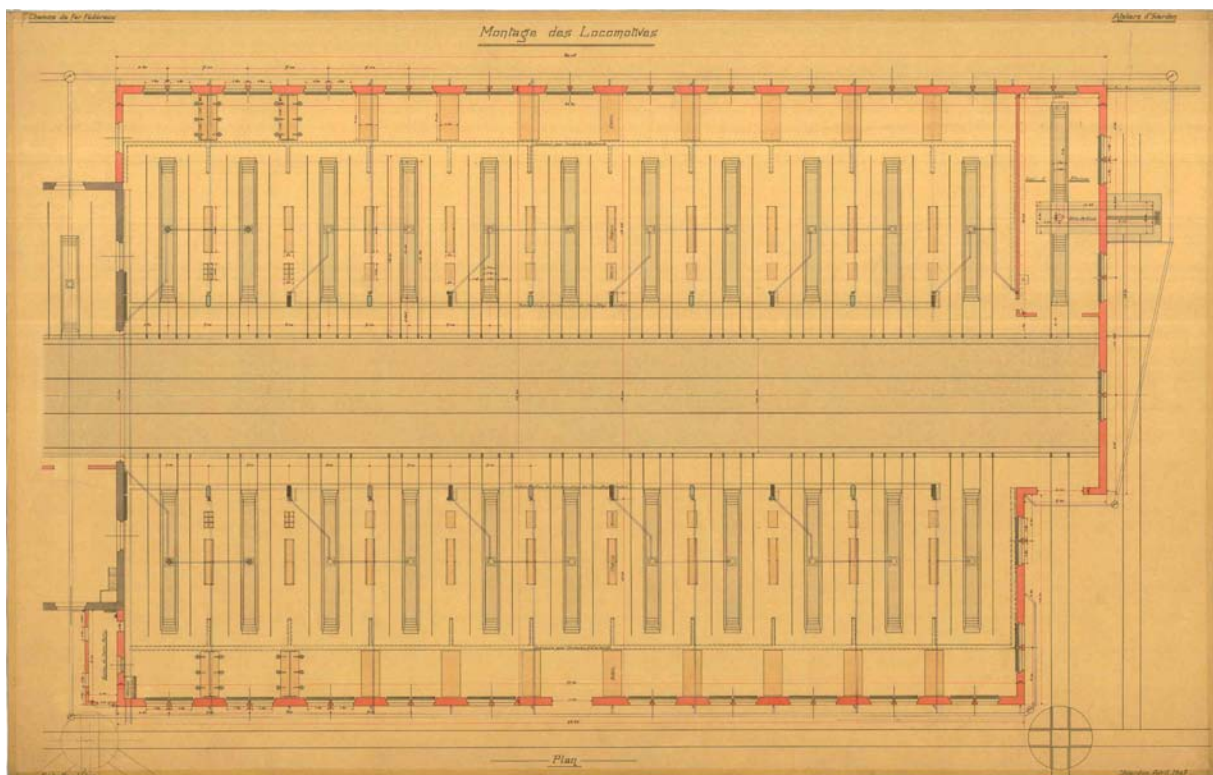
Cette halle de réparation des locomotives comporte une structure de toiture en sheds la plus ancienne encore présente des ateliers principaux CFF. La couverture a été rénové en 1969-70 avec des plaques ondulées „Eternit“.

L'édifice a porté différents noms :

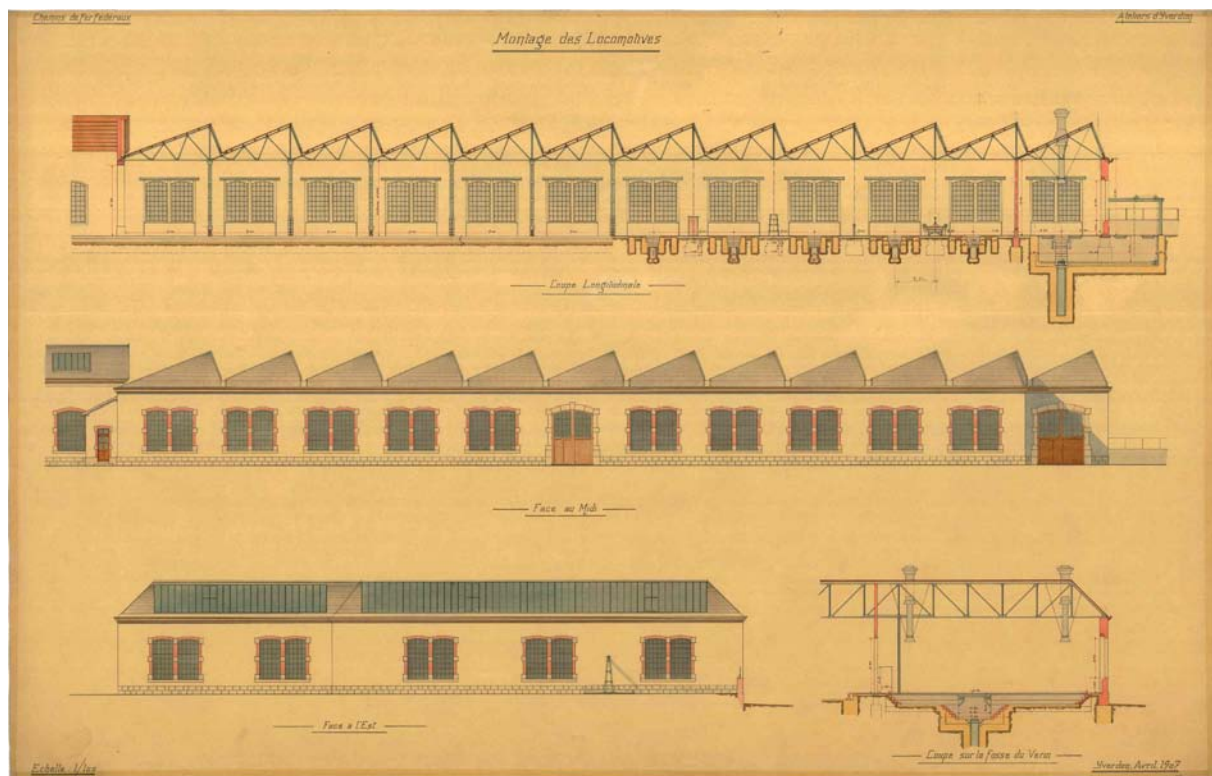
montage I et bobinage (1925), montage I loc à vap et entretien moteurs (1940)
division des locomotives (1968).

L'ouvrage n'a pas subi de transformation majeure, il est bien conservé dans sa volumétrie, sa structure particulièrement fine (piliers et sheds) et partiellement dans ses huisseries.

Une isolation périphérique est à proscrire. La conservation de la structure porteuse (piliers et sheds) doit retenir une attention particulière. Le travail sur les huisseries (portes et fenêtres de l'enveloppe) a fait l'objet d'une intervention récente (2015-2016) pour les grandes portes, il mérite d'être poursuivi, pour les fenêtres, dans le même esprit de collaboration avec le service des monuments.



Chemins de fer fédéraux – Ateliers d'Yverdon – Montage des locomotives – avril 1907 (19070400_AYV_Plan couleur_Montage des locomotives_Z02).



Chemins de fer fédéraux – Ateliers d'Yverdon – Montage des locomotives – avril 1907 (19070400_AYV_Plan couleur_Montage des locomotives_Z01).

C3 – Transformateurs





Bâtiment abritant des installations électriques (transformateurs), construit en 1905 à l'emplacement du magasin des bois partiellement détruit pour faire place au nouvel édifice (CFF Historic GD_Bau_SBBBau1_645).

C4 – Magasin I





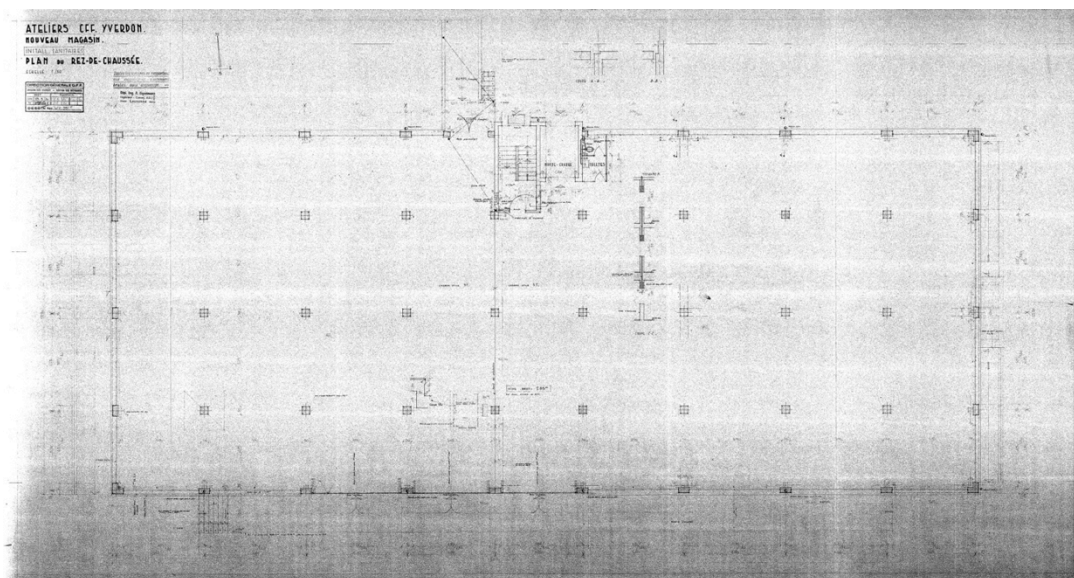
L'édifice a été construit à l'emplacement d'anciens hangars (Nr. 1 & 2) et d'un petit bâtiment des bains.

Cette nouvelle construction a été édifiée dans le cadre d'un grand projet de modernisation (renouvellement des ateliers des wagons et de la centrale de chauffage). Les plans du projet datent de 1955, l'autorisation de 1956, les plans de construction de 1957-1958 afin de regrouper 4 entrepôts présents.

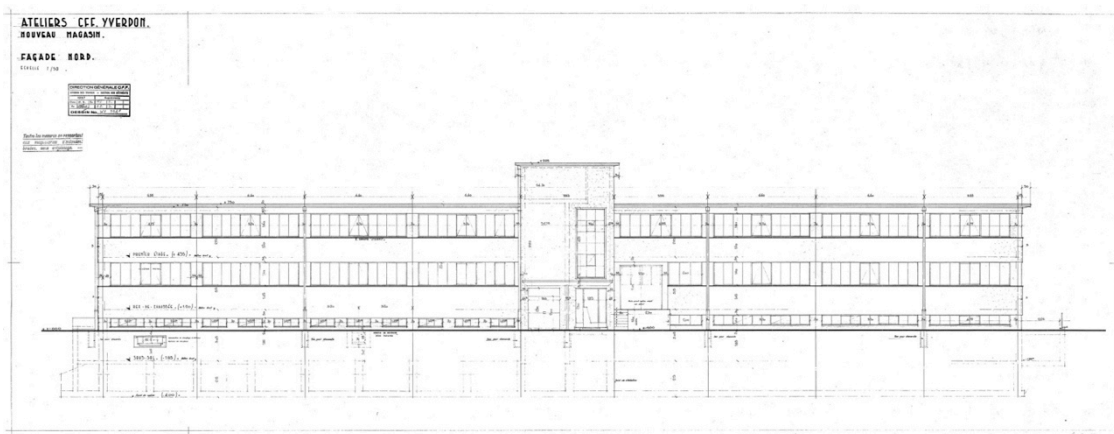
« l'édifice de trois étages, faisant 54,5 par 23 mètres est prévu en béton armé »⁶.

Les travaux de génie-civil ont été exécutés par l'entreprise E. Gabella, Yverdon. La construction du toit se base sur un toit plat „WICO“ réalisé par l'entreprise Witsch, produits chimiques, de Pfäffikon. Très rapidement le toit a présenté des problèmes d'étanchéité et malgré diverses réparations il pleuvait dans le magasin !. En 1965 il a été décidé de construire un nouveau toit en construction métallique légère avec des panneaux isolants (Schichtex, Bau-Industriebedarf AG, Bâle), cette rénovation a été accompagnée par la surélévation d'un étage du dépôt.

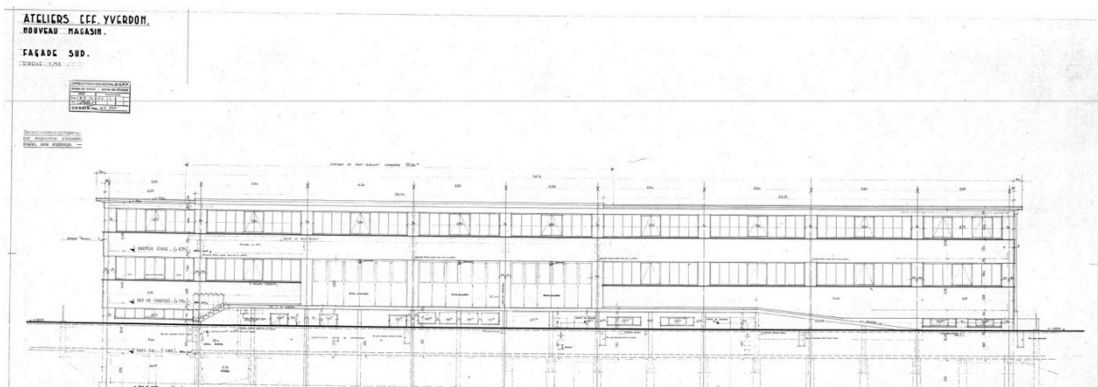
⁶ CFF Historic, GD_Bau_2000-001-396.



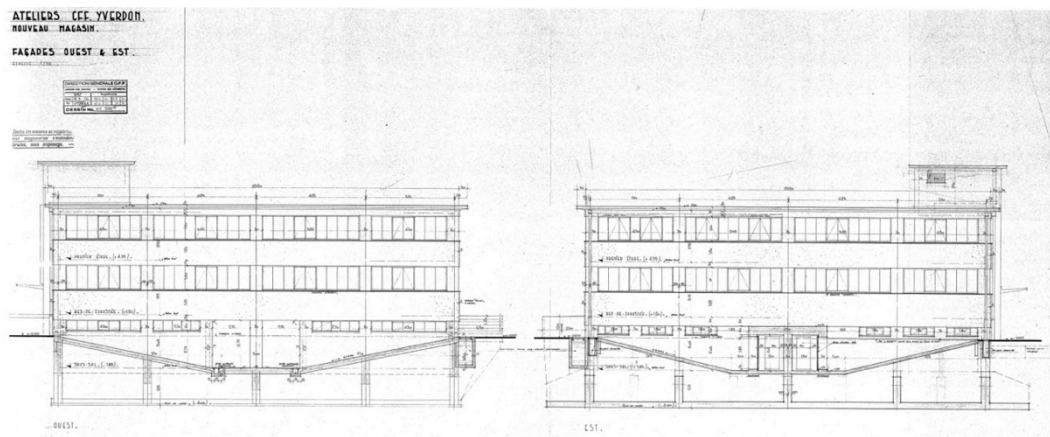
Atelier CFF – nouveau magasin – plan du rez-de-chaussée – 7 août 1957 (19570807_AYV_WY-351_Nouveau magasin du rez-de-chaussée_Z03).



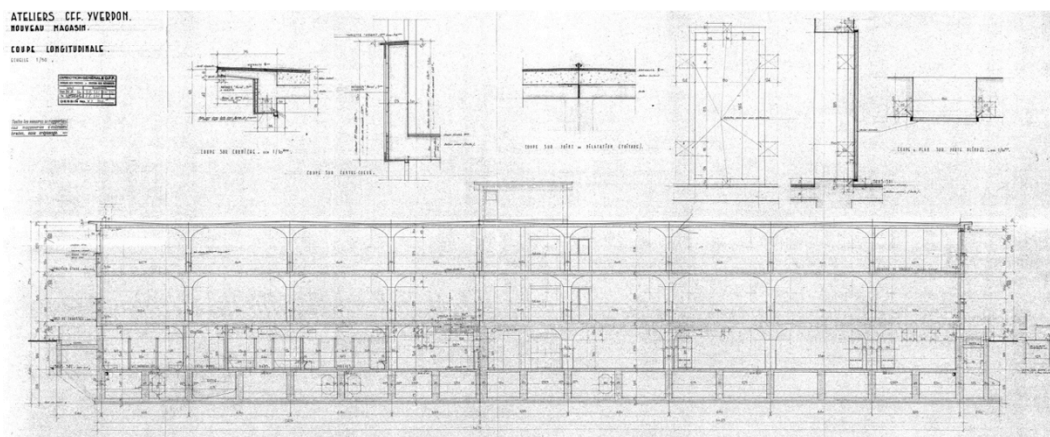
Atelier CFF – nouveau magasin – façade nord – 17 juin 1957 (19570617_AYV_WY-354_Z02).



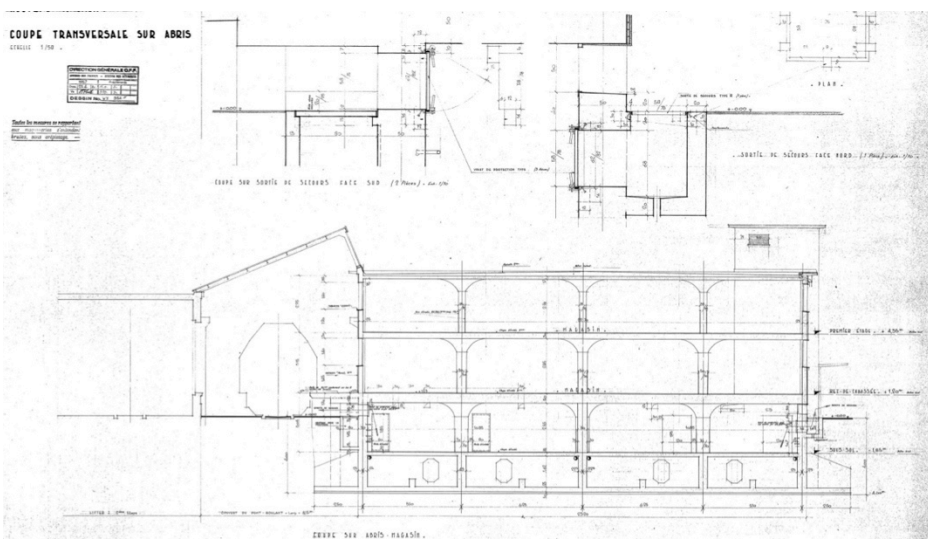
Atelier CFF – nouveau magasin – façade sud – 17 juin 1957 (19570617_AYV_WY-353_Z01).



Atelier CFF – nouveau magasin – façade ouest et est – 7 août 1957 (19570807_AYV_WY-355_Nouveau magasin façade ouest & est_Z04).



Atelier CFF – nouveau magasin – coupe longitudinale – 3 octobre 1957 (19571003_AYV_WY-356_Nouveau magasin coupe longitudinale_Z03).



Atelier CFF – nouveau magasin – coupe transversale sur abri – 12 juin 1957 (19570612_AYV_WY-358_Z02).

C5 – Chaufferie



Troisième chaufferie du complexe. Elle remplace l'édifice construit au même emplacement (voir ci-dessous) qui a lui même remplacé la première chaufferie rattachée à l'est du premier atelier muni de la cour intérieure.





Avec les importantes mesures de transformation dans les ateliers des wagons durant les années 1950 le besoin en chaleur a augmenté considérablement. En 1951 la vieille centrale à vapeur est transformée pour une production d'eau chaude⁷ et une centrale à bois et copeaux avec silo est construite. Cette nouvelle unité se révèle insuffisante dès 1963 (nouveaux besoins dus à l'atelier de peinture et à l'agrandissement de la division des locomotives). Les 4 chaudières arrivent à leur limite de capacité et 3 d'entre-elles ont plus de 60 ans d'activité. La construction d'une nouvelle chaufferie pour 1965 est décidée⁸.

„Une partie de l'édifice des chaudières et la haute cheminée sont en mauvais état et doivent être démolies. Nous prévoyons la construction d'un nouvel édifice d'une volumétrie semblable à celui qui doit être démoli. Dans ce nouveau bâtiment seront placées les deux nouvelles chaudières et l'installation de répartition de l'eau chaude. À la place de la haute cheminée, trois nouvelles cheminées seront construites. Pour l'édifice de 21,1 mètres de longueur, 10,8 mètres de largeur et 6,6 mètres de hauteur, il est prévu une construction métallique standard“⁹.

Concernant le choix sur la forme des cheminées:

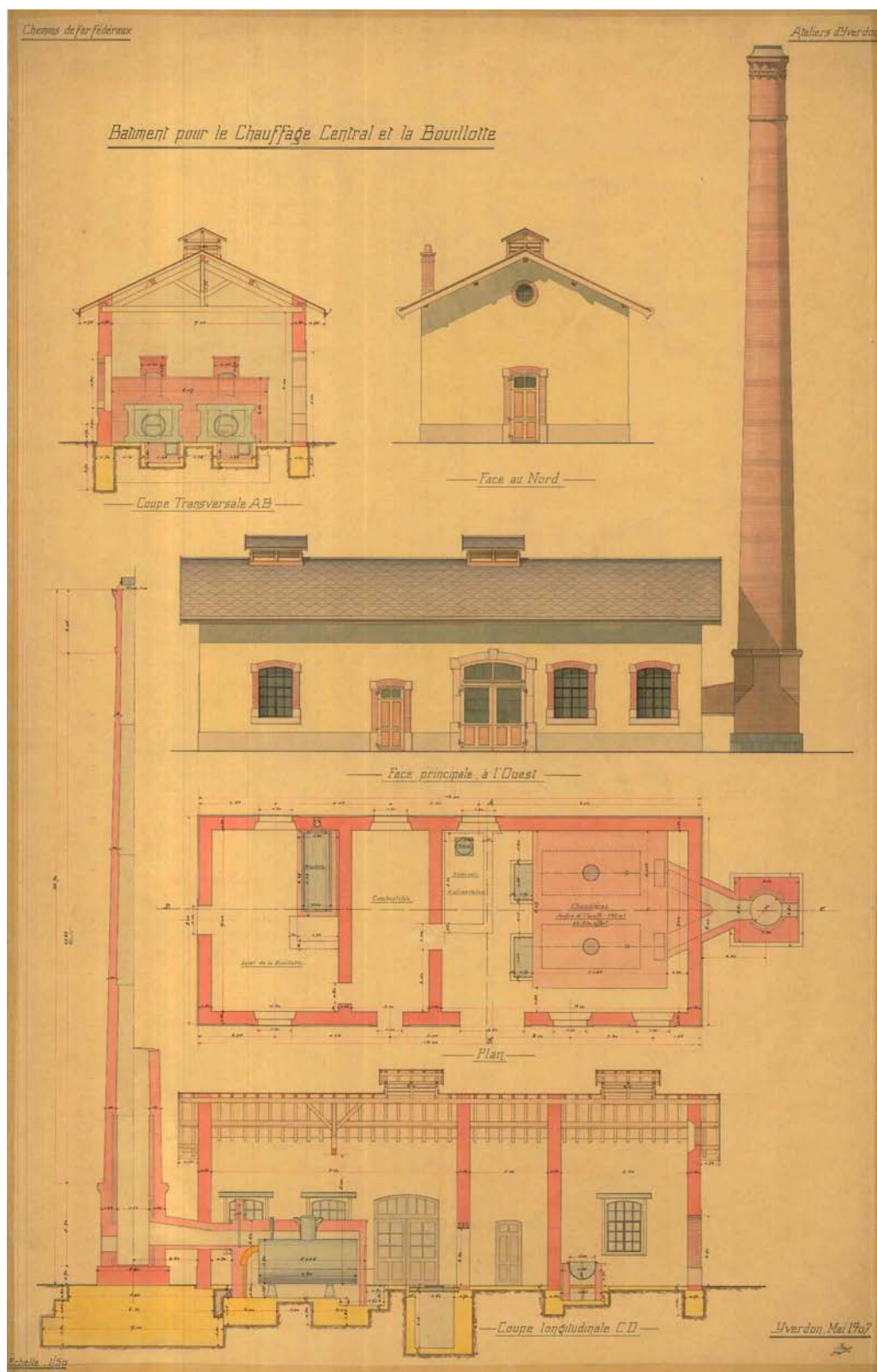
«Les façades nous plaisent beaucoup et les 3 cheminées séparées nous semblent être une très bonne solution au point de vue esthétique. Une cheminée massive triple serait trop lourde, surtout si près du silo à sciure.»¹⁰

⁷ Sunztrip-Strahlungsheizung - CFF Historic, GD_Bau_2000-001-395.

⁸ archives „grenier“ Ateliers d'Yverdon & CFF Historic GD_Bau_20001-001-397.

⁹ CFF Historic GD_Bau_20001-001-397.

¹⁰ archives „grenier“ Ateliers d'Yverdon.



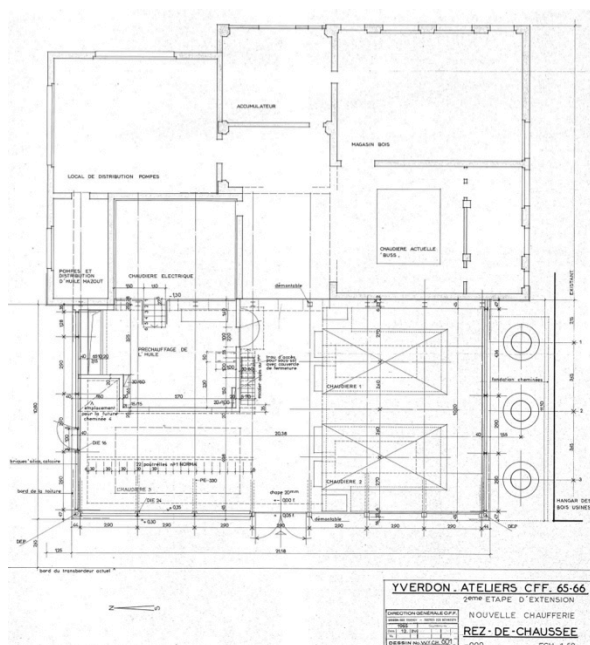
Chemins de fer fédéraux – Ateliers d'Yverdon – Bâtiment pour le chauffage central et la Bouillotte (19070500_AVY_Plan couleur Bâtiment pour le chauffage central et la bouillotte_Z01).



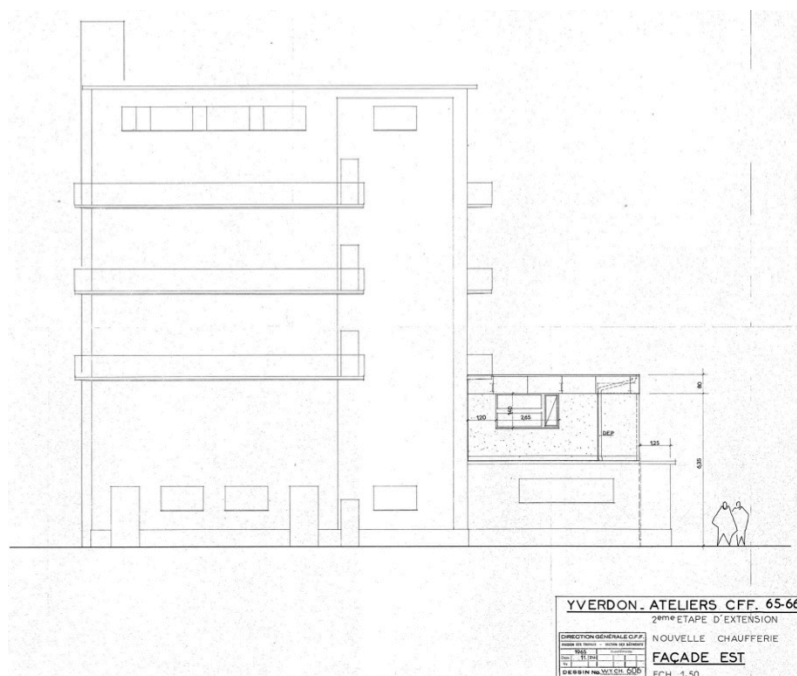
Démolition de l'ancienne cheminée – une des trois nouvelles cheminées est déjà présente – archives « grenier » ateliers CFF Yverdon.



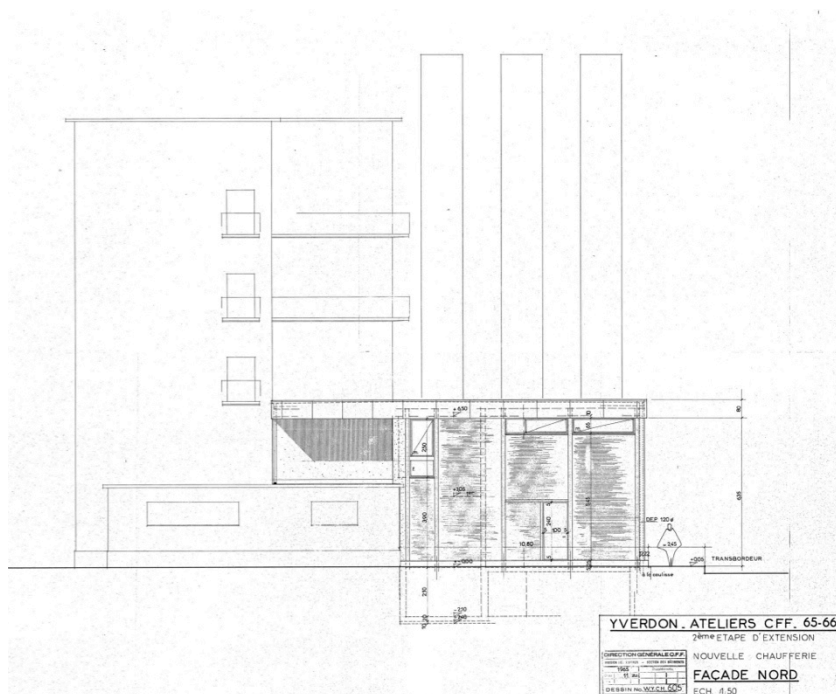
La chaufferie en construction - Archives I-AT-KUF-BZU-DPF Wankdorf.



Yverdon – Ateliers CFF – 2^{ème} étape d'extension – nouvelle chaufferie – rez-de-chaussée – décembre 1965 (19651200_AYV_WY-601_Nouvelle chaufferie_Z02).



Yverdon – Ateliers CFF – 2^{ème} étape d'extension – nouvelle chaufferie – façade est – novembre 1965 (19651100_AYV_WY-606_Z01).



Yverdon – Ateliers CFF – 2^{ème} étape d'extension – nouvelle chaufferie – façade nord
– novembre 1965 (19651100_AYV_WY-605_Nouvelle chaufferie_Z01).

Les travaux de génie-civil sont exécutés par la Coopérative du Bâtiment d'Yverdon, la construction des chaudières par l'entreprise Buss AG de Pratteln, le montage du système des chaudières y compris le silo par l'entreprise Caliqua AG de Bâle et les trois cheminées par l'entreprise Litzler & Co. AG également de Bâle.

Edifice industriel des années 60 marqué par la composition intéressante créée par les trois cheminées. On retrouve ce même signe distinctif dans la centrale de chauffage des ateliers CFF centraux de Zürich (Hohlstrasse bei 400) dont le bâtiment est réalisée en 1964-1966 d'après les plans des ingénieurs zurichois E. Standacher & R. Siegenthaler. La modernisation et la démolition des anciennes installations techniques de Zürich est complétée en 1974. Les ateliers d'Yverdon termine cette phase déjà en 1965.

C6 – Magasin II



Construction en bois utilisée comme magasin de stockage.
Edifice présent sur un plan de 1940 et construit sur l'emplacement d'un précédent objet (édifice A – scies circulaire) dans une zone dénommée chantier à bois.

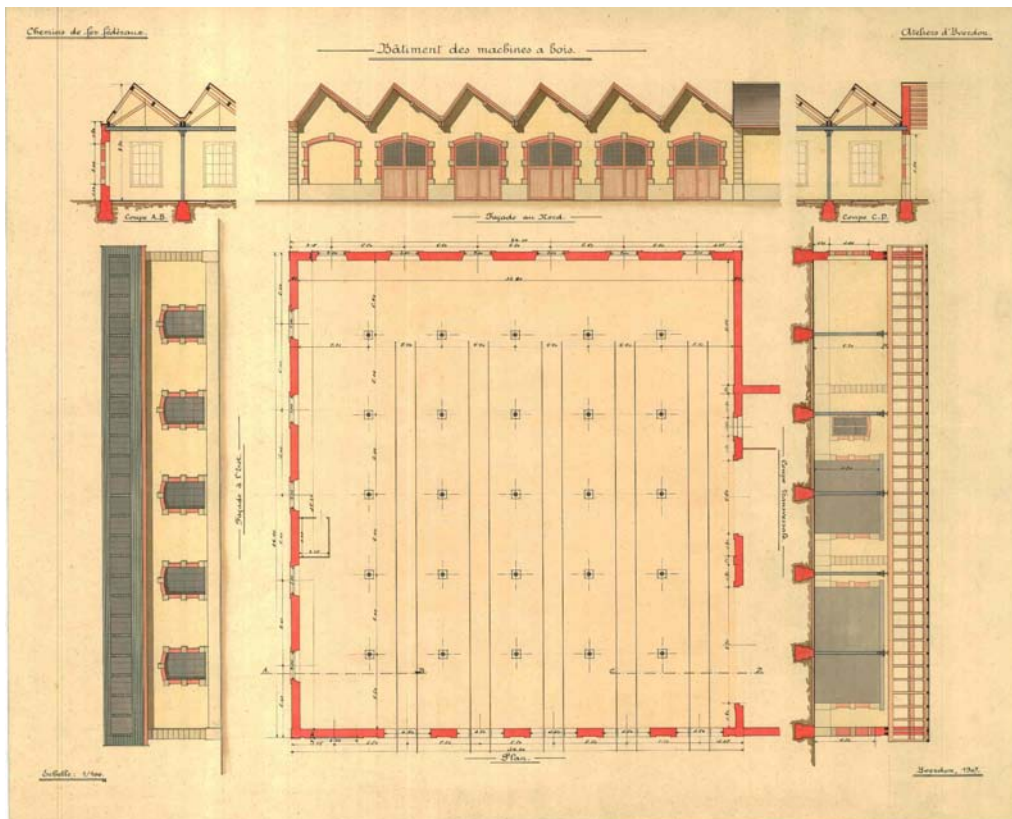
Construction sans valeur patrimoniale.

C7 – Halle ICN est



Bâtiment récent (8.9.2005 premier coup de pioche) dans son enveloppe actuelle qui a englobé des parties des anciens bâtiments présents (voir B4) :

Montage des wagons, menuiserie et relevage des wagons (1904), réparation des châssis et révision des wagons (1940), atelier des wagons (1950), ateliers III et IV (1965), division des wagons (1975).



Chemins de fer fédéraux – Ateliers d'Yverdon – Bâtiment des machines à bois (19070000_AYV_Plan couleur_Bâtiment des machines à bois_Z02).



CFF Historic – 2012_34_04908



CFF Historic – 2012_34_04911



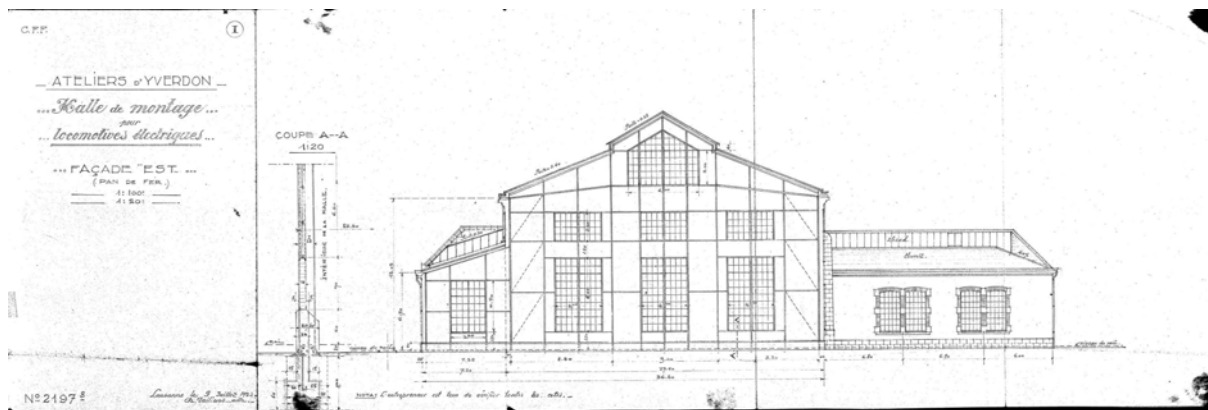
CFF Historic – 2012_34_04918

D1 – Montage II et IV

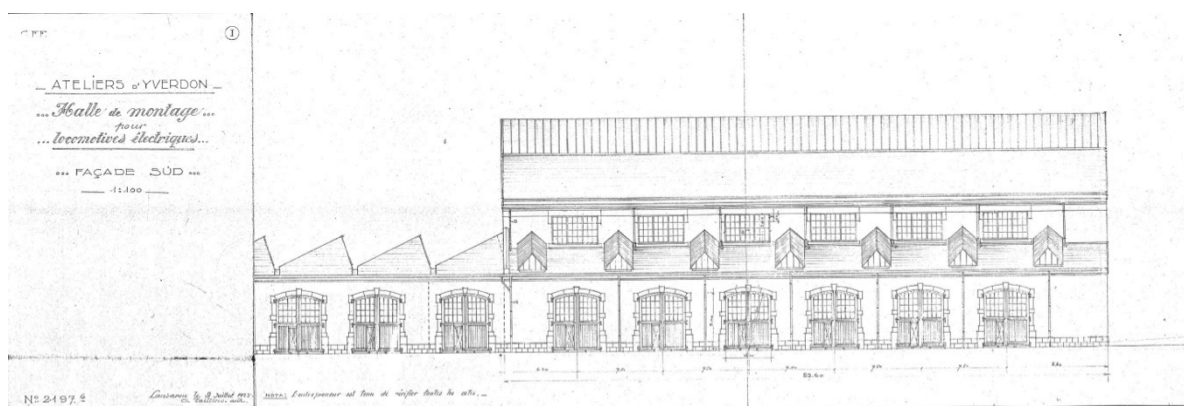




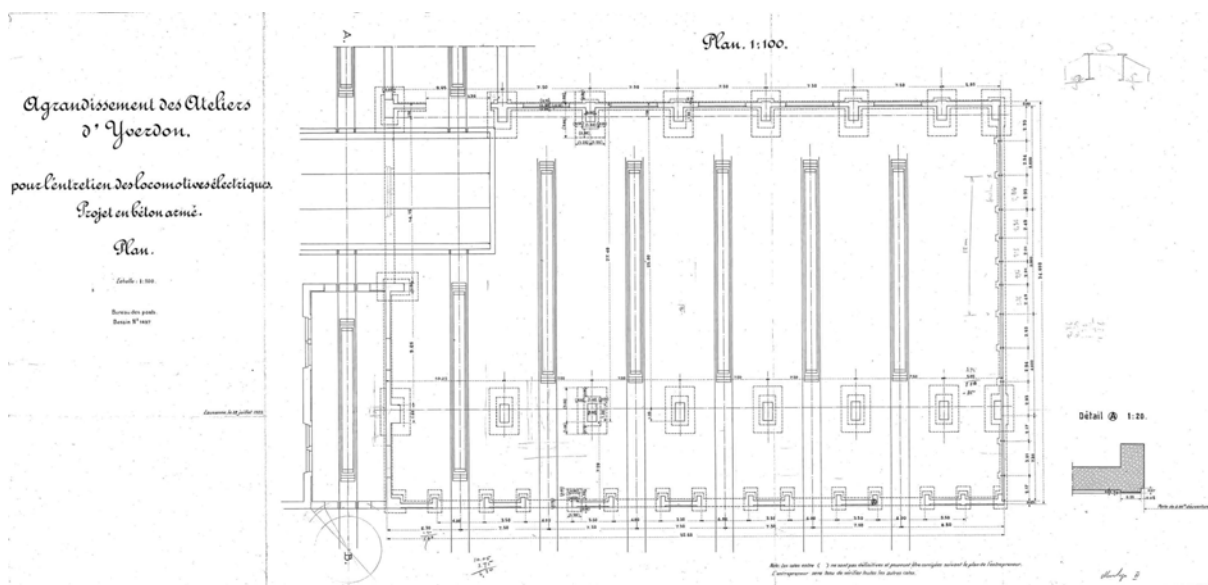
Le pont roulant de 120 tonnes.



CFF – Ateliers d'Yverdon – Halle de montage pour locomotives électriques – façade Est – 9 juillet 1923 – Ch. Taillens architecte (19230709_).



CFF – Ateliers d'Yverdon – Halle de montage pour locomotives électriques – façade Sud – 9 juillet 1923 – Ch. Taillens architecte (19230907_AYV_2197_Z06).



Agrandissement des Ateliers d'Yverdon pour l'entretien des locomotives électriques – projet en béton armé – plan 22 juillet 1923 (19230722_AYV_1497_Z01).

Troisième extension dans le prolongement de C1-C2 pour l'atelier des locomotives électriques. L'ouvrage comporte un pont roulant capable de soulever une charge de 120 tonnes (page de titre), il est construit en béton armé. Les plans portent la signature de Ch. Taillens architecte. Première construction sur le site en béton armé. Un agrandissement a été construit sur la face nord.

Des cinq ateliers principaux des CFF, seuls trois ont été modifiés afin de s'occuper de la réparation des locomotives électriques - Bellinzona (1919-20), Zürich (1923-24) et Yverdon. De nouvelles halles étaient nécessaires au vu du poids et des dimensions majeures des locomotives électriques notamment afin d'y installer une grue-pont de 120 tonnes de levage.

Si à Bellinzona („la cattedrale“) une construction de la toiture en bois type „Hetzer“ a été retenue avec une enveloppe en murs de granit, la halle de Zürich a été construite en briques avec de la pierre artificielle en décoration et une toiture avec charpente métallique, à Yverdon on a renoncé à une enveloppe en maçonnerie et choisi une construction en béton armé moderne.

Construction en béton armé exécutée par l'entreprise Brunner & Decoppet de Lausanne, construction métallique de la toiture par l'entreprise Theodor Bell & Cie de Kriens ausgeführt.¹¹

La toiture a été rénovée en 1971 avec des plaques ondulées en Eternit et de nouveaux verres¹².

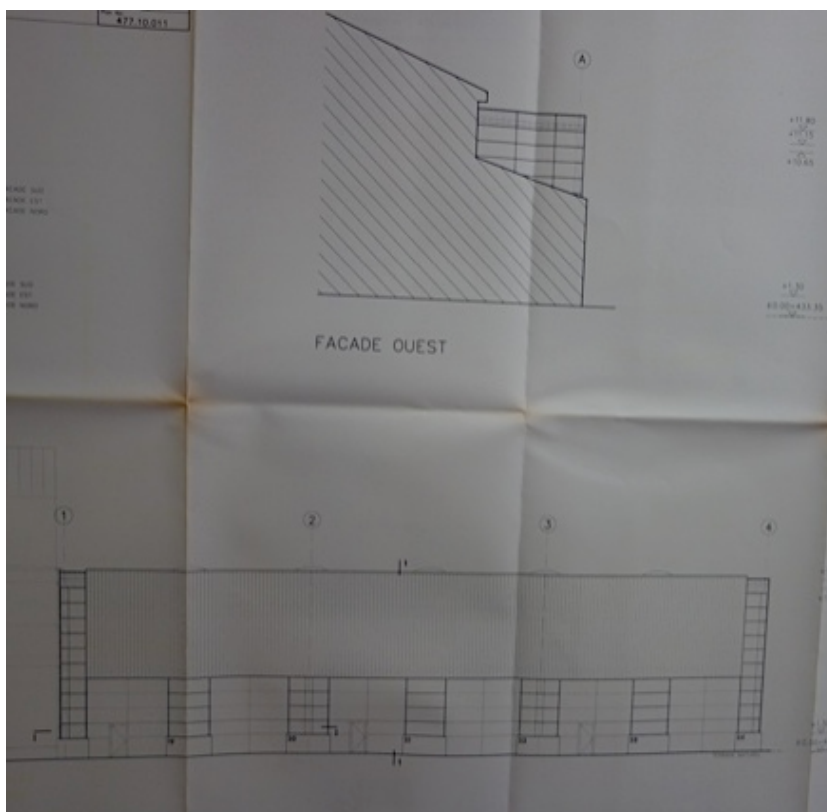
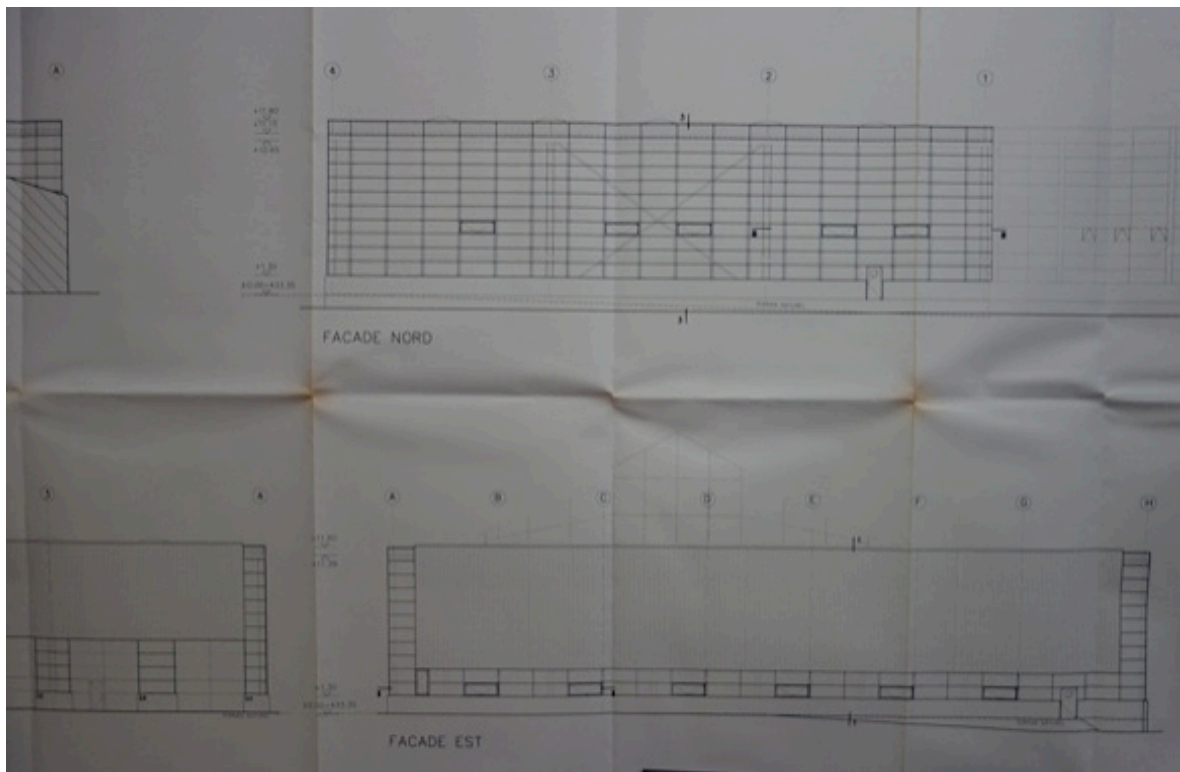
¹¹ archives „grenier“ Ateliers d'Yverdon, dossier XXXXXXXXXX.

¹² CFF Historic, GD_Bau_2000_001_398.

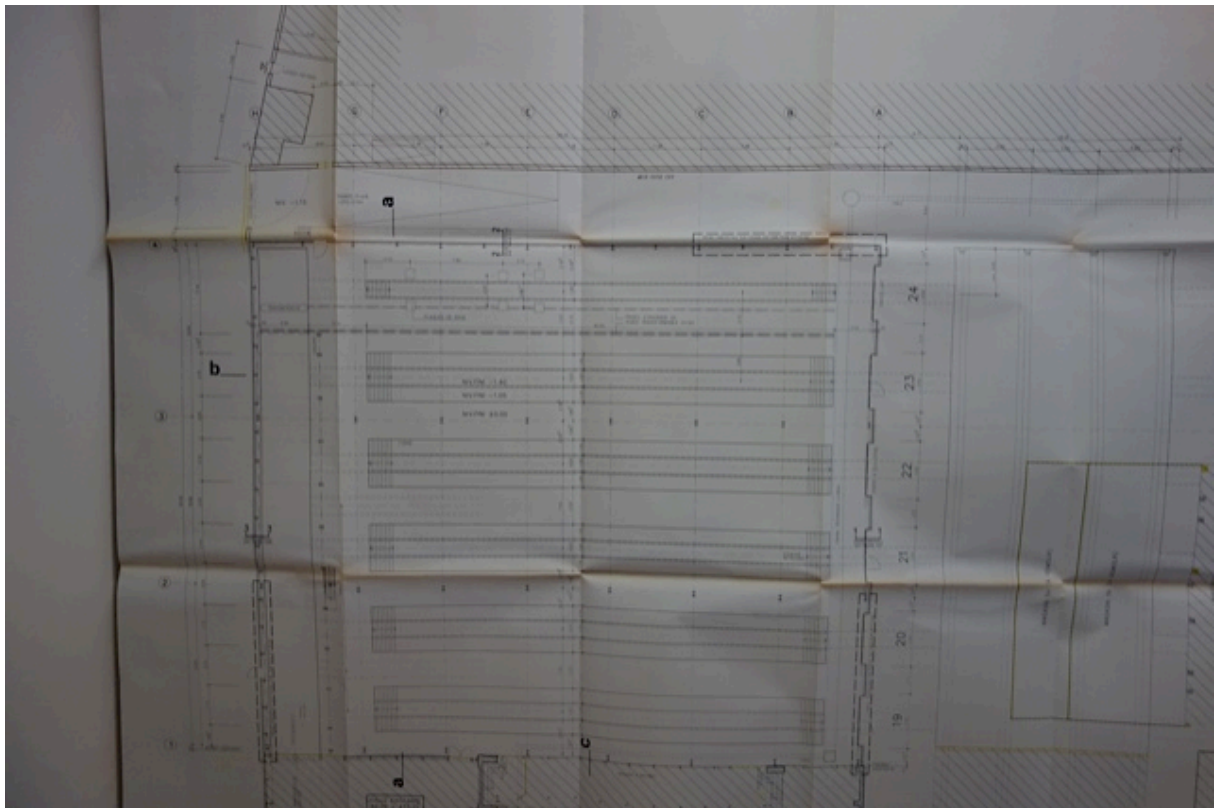
D2 – Montage V



Quatrième extension dans le prolongement de C1-C2-D1 pour l'atelier des locomotives.



CFF, Division des Travaux I, Section des Bâtiments – Yverdon Ateliers principaux, agrandissement de la halle de montage – Façades – 25 février 1994 (dossier Ateliers principaux – Yverdon, agrandissement de la halle des locomotives - Archives I-AT-KUF-BZU-DPF Wankdorf).



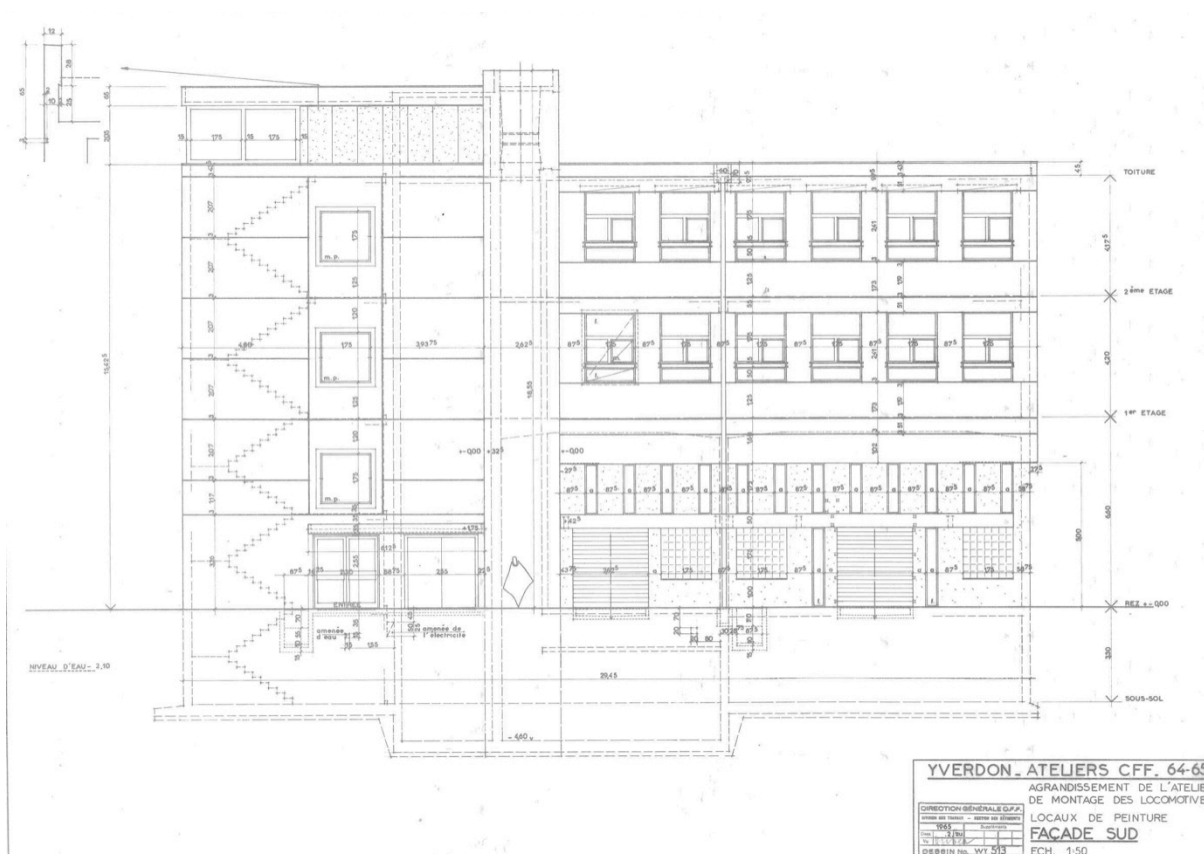
CFF, Division des Travaux I, Section des Bâtiments – Yverdon Ateliers principaux, agrandissement de la halle de montage – Rez-de-chaussée - 25 février 1994 (dossier Ateliers principaux – Yverdon, agrandissement de la halle des locomotives - Archives I-AT-KUF-BZU-DPF Wankdorf).

Plan daté de 1993-1994, probable exécution en 1995.

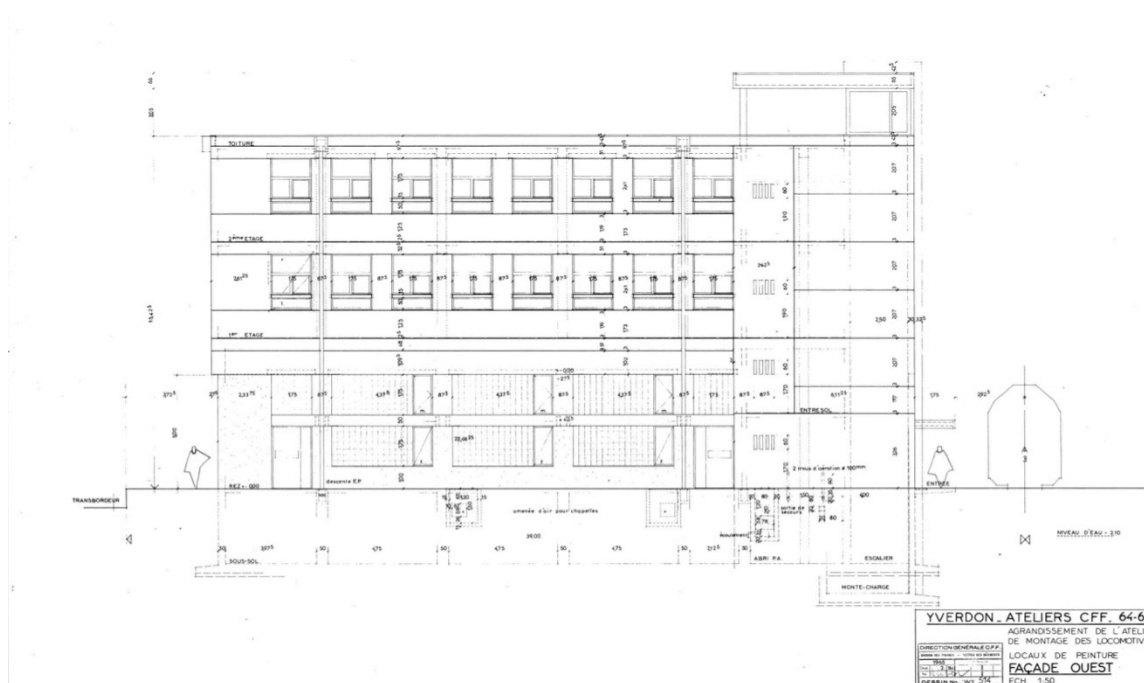
Construction récente pour laquelle il n'est pas encore possible de proposer une évaluation patrimoniale.

D3 – Montage III (la tour)

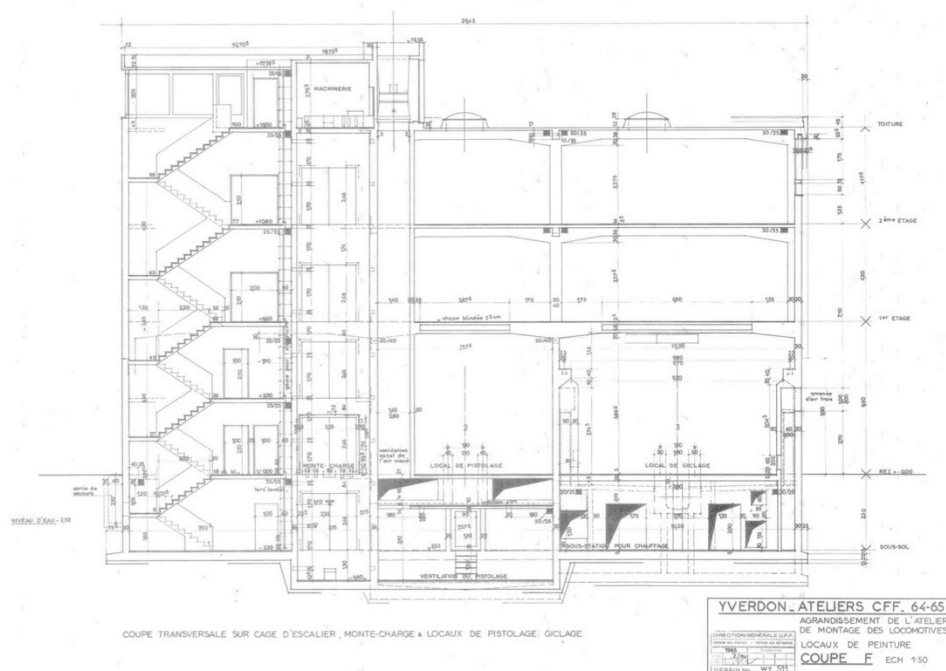




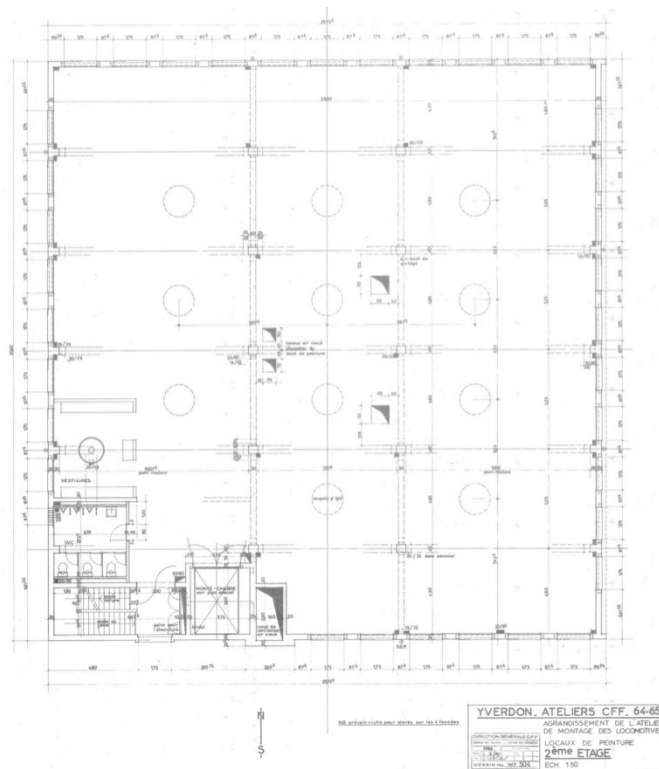
Yverdon Ateliers CFF – Agrandissement de l’atelier de montage des locomotives – locaux de peinture – Façade sud – Février 1965 (2.1_1147805_Yverdon_AI_Monte-charge_D3_façade sud)



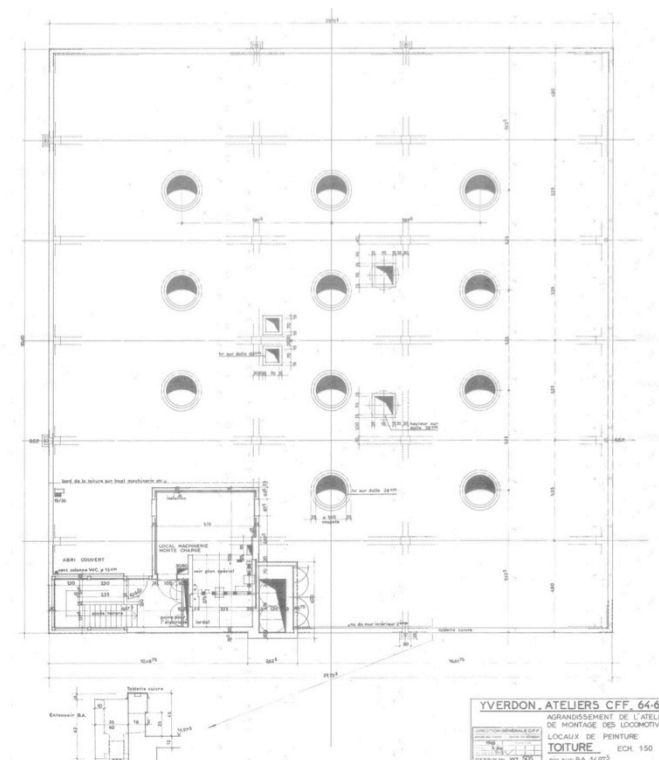
Yverdon Ateliers CFF – Agrandissement de l’atelier de montage des locomotives – locaux de peinture – Façade ouest – Février 1965 (19650200_AYV_WY-514_Z01).



Yverdon Ateliers CFF – Agrandissement de l’atelier de montage des locomotives – locaux de peinture – Coupe F – Février 1965 (2.0_1147805_Yverdon_AI_Monte-charge_D3_coupe F).



Yverdon Ateliers CFF – Agrandissement de l’atelier de montage des locomotives – locaux de peinture – 2^{ème} étage – Février 1965 (AYV_WY504_Z01 montage III 2eme etage).



Yverdon Ateliers CFF – Agrandissement de l’atelier de montage des locomotives – locaux de peinture – Toiture – Février 1965 (2.4_1147805_Yverdon_AI_Monte-charge_D3_toiture).

Edifice en béton armé construit sur une ancienne zone dénommée « pièces de locomotives » puis d'une construction (remise B).

Edifice de deux étages sur rez comportant une composition des façades et de la toiture raffinée rappelant des constructions semblables des CFF pour l'époque (voir par exemple les ouvrages de Max Vogt). Après analyse des autres sites d'ateliers principaux CFF, aucune autre construction similaire n'a été trouvée.

A l'ouest de ce bâtiment se trouve une annexe plus récente pour laquelle il est difficile de se prononcer sous l'aspect patrimonial au vu de l'absence de recul.

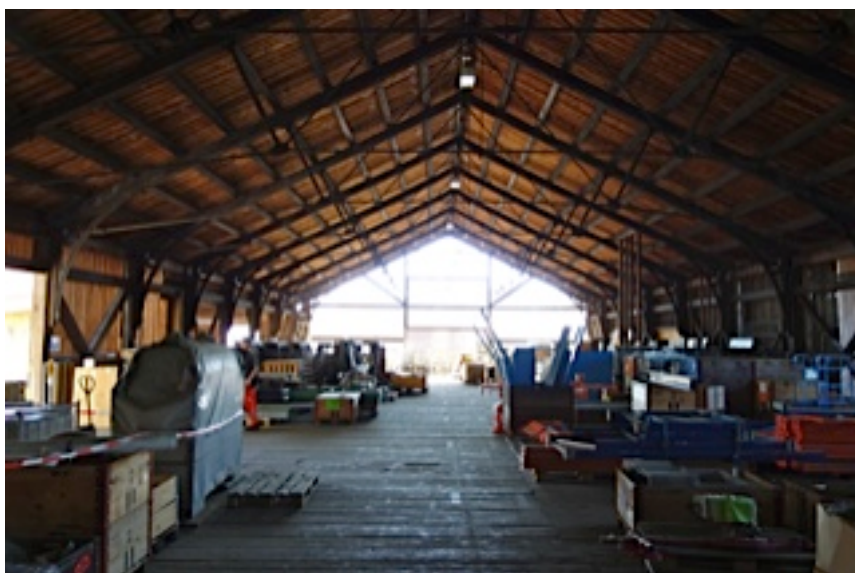
Les travaux ont été réalisés par la Coopérative du Bâtiment d'Yverdon¹³.



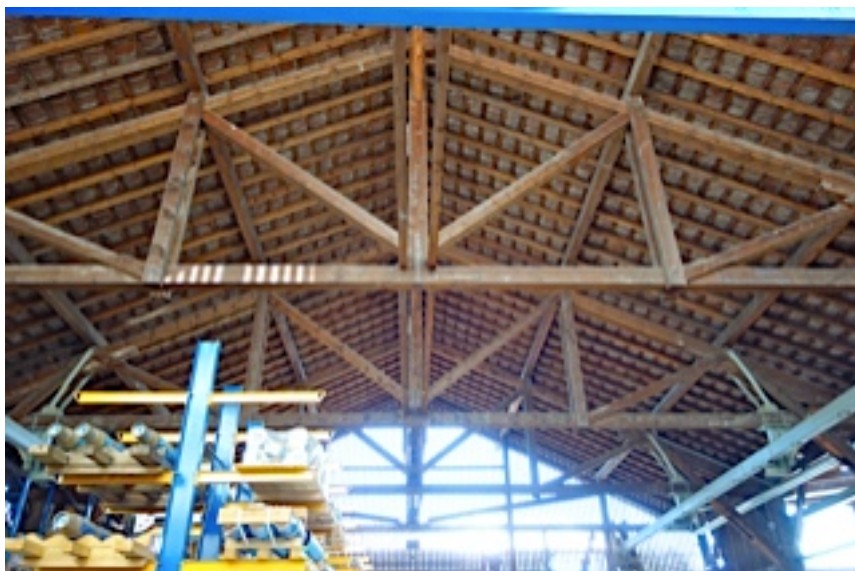
D3.cabine de giclage - Philippe Gillieron, Bureau d'architecture - 2007-2008 selon cahier des charges (Archives I-AT-KUF-BZU-DPF Wankdorf).

¹³ archives „grenier“ Ateliers d'Yverdon.

D4 – Magasins III, IV et V







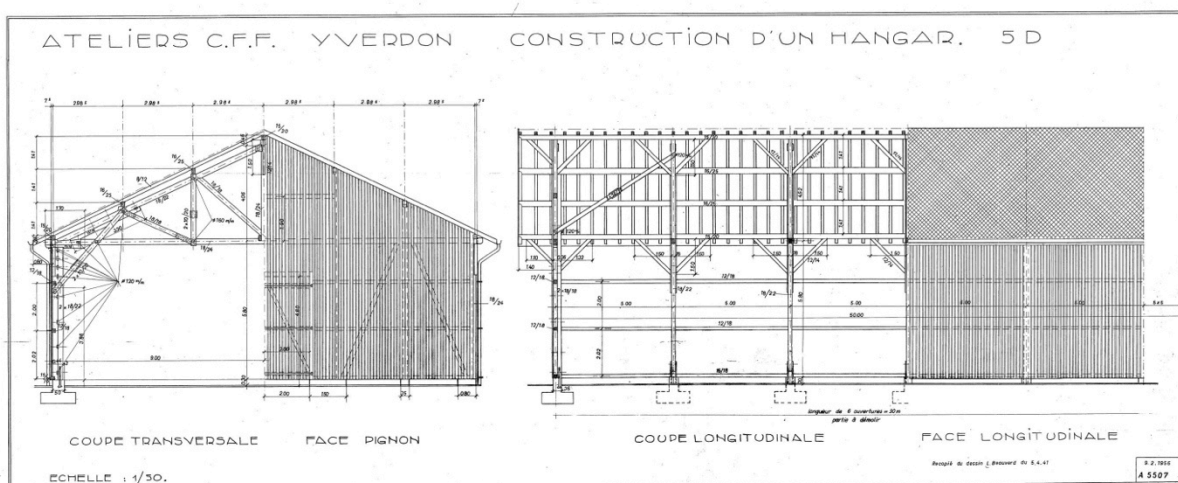
Ensemble de halles/magasins en bois construits sur un emplacement anciennement appelé parc des tenders.

1924 hangar à bois 3 et 4 présent,

1940 hangar 5 présent,

1948 le hangar 3 s'appelle désormais 5e, le 4 s'appelle 5d et le 5 se dénomme 5c-5b

1965 les hangars 5c et d sont raccourcis sur leur face ouest pour faire place au bâtiment D3.



Ateliers CFF Yverdon – Construction d'un hangar 5D – 9 février 1956 (19560209_AYV_A5507_Z01).

Le hangar 5e comporte au premier étage une construction remarquable. Il s'agit de l'ancienne marquise de la gare de Bienne – Halle 8 dont la moitié ouest de la structure a été montée vers 1923-1924 à Yverdon comme halle aux bois (BAr E8300 (A) 19888/13 Olten Remise für disponible Dampf-Lokomotive 1922-1923). Un autre élément (la partie est) se trouve aujourd'hui à Olten (halle WK51) voir la photo ci-dessous.

Cette structure est à conserver – elle pourrait toutefois être déplacée à nouveau...



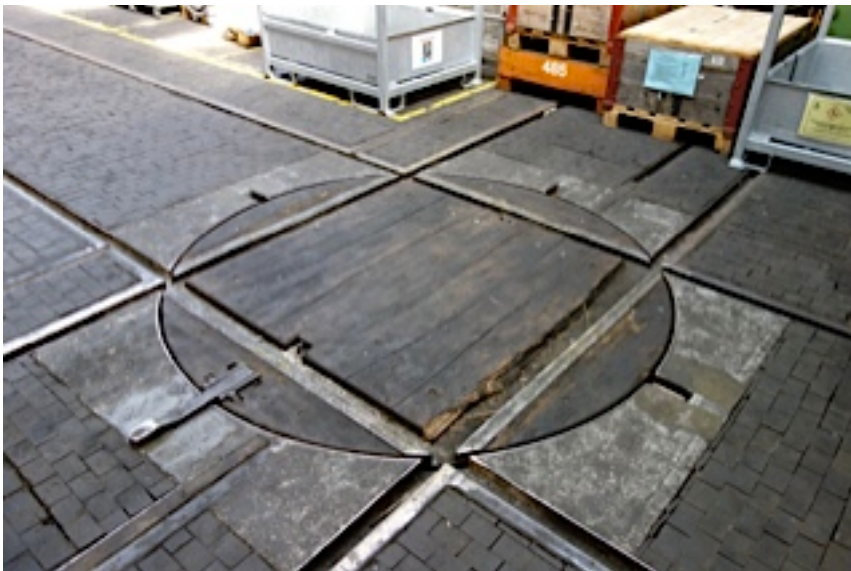
Olten – halle WK51 – photographie E. Nozhova I-AT-KUF-BZU-DPF.

EXTERIEURS

Le complexe des ateliers CFF d'Yverdon comporte un ensemble de systèmes qui ne sont pas directement rattachés à des objets précis.

Le réseau de rails et de plateformes permettant le changement de direction des chariots en fait partie. Un inventaire global devrait être fait afin de préserver les plus représentatifs/intéressants.

Ci-dessous quelques illustrations :





CHARIOTS TRANSBORDEURS

A la page 12 du présent document se trouve une illustration de chariot transbordeur simple utilisé durant la première phase d'exploitation. Par la suite le système a évolué vers des systèmes plus sophistiqués.

Les plans ci-dessous indiquent les différents emplacements des chariots à travers l'évolution du site.

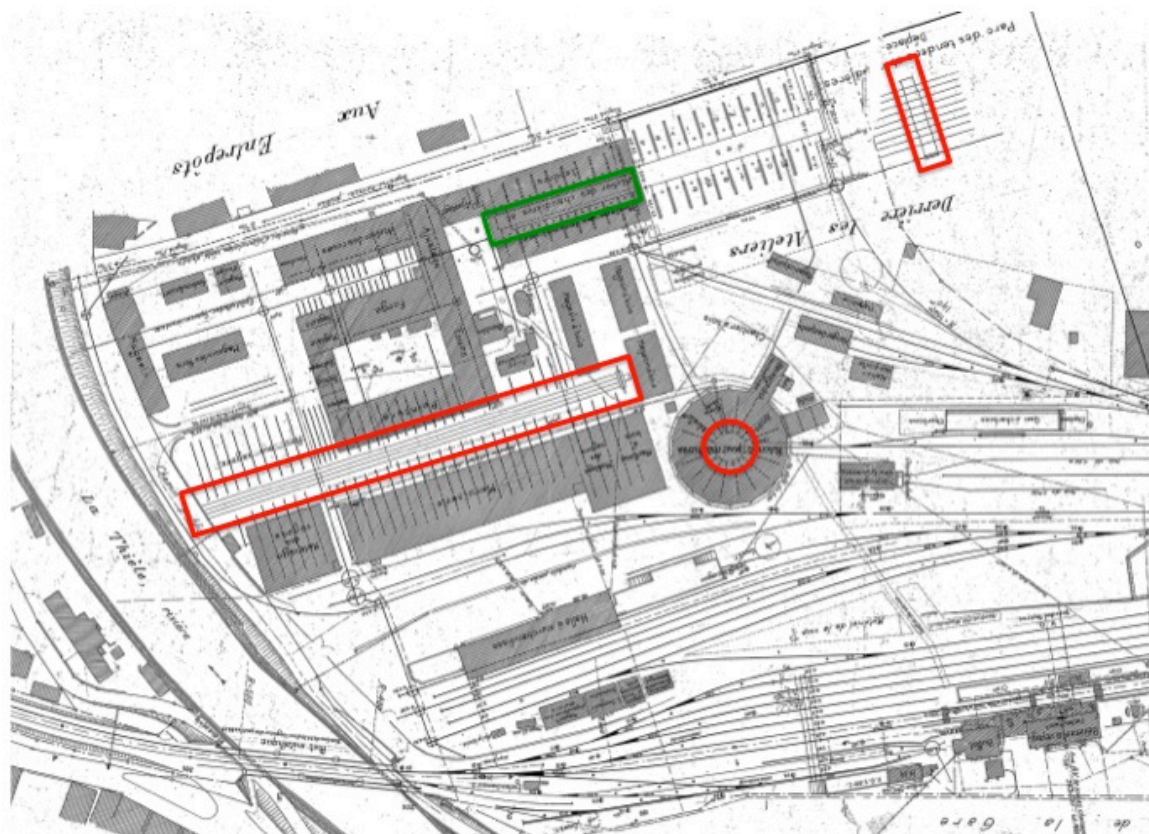
En rouge : les chariots transbordeurs qui ont disparus.

En vert : les chariots transbordeurs encore présents.

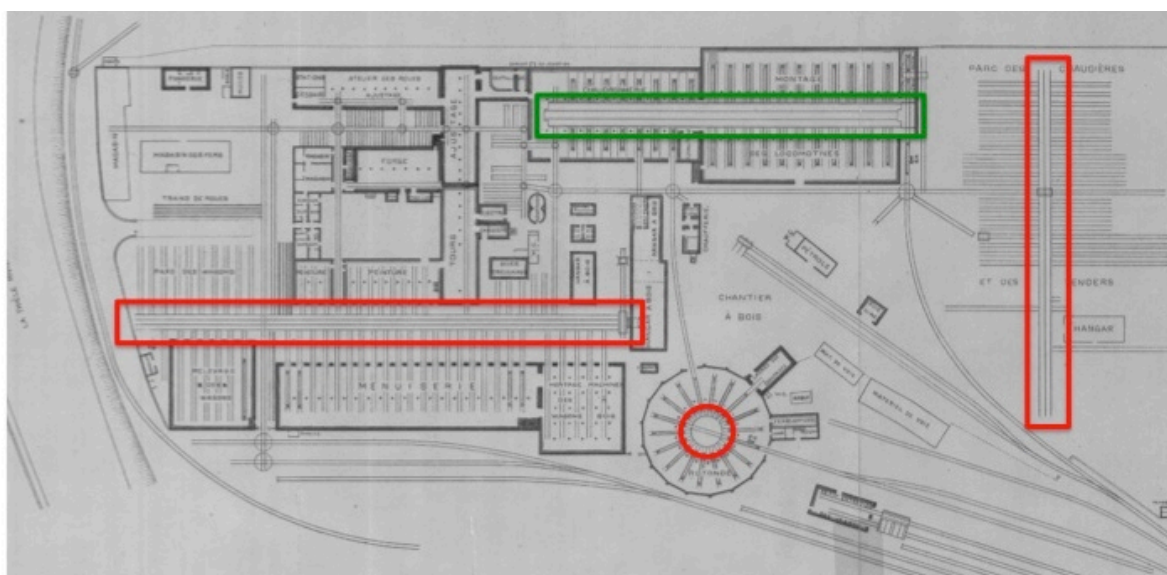
Ces installations techniques ont évolués dans le temps, il est probable que cette évolution continue – il faut rappeler que le site est toujours un site de production. Il n'est donc pas réaliste de muséaliser une installation dans sa globalité.

Toutefois la sauvegarde de la documentation technique, la réalisation d'un reportage photographique professionnel et une réflexion sur les chariots transbordeurs qui ne sont plus utiles doit être menée.

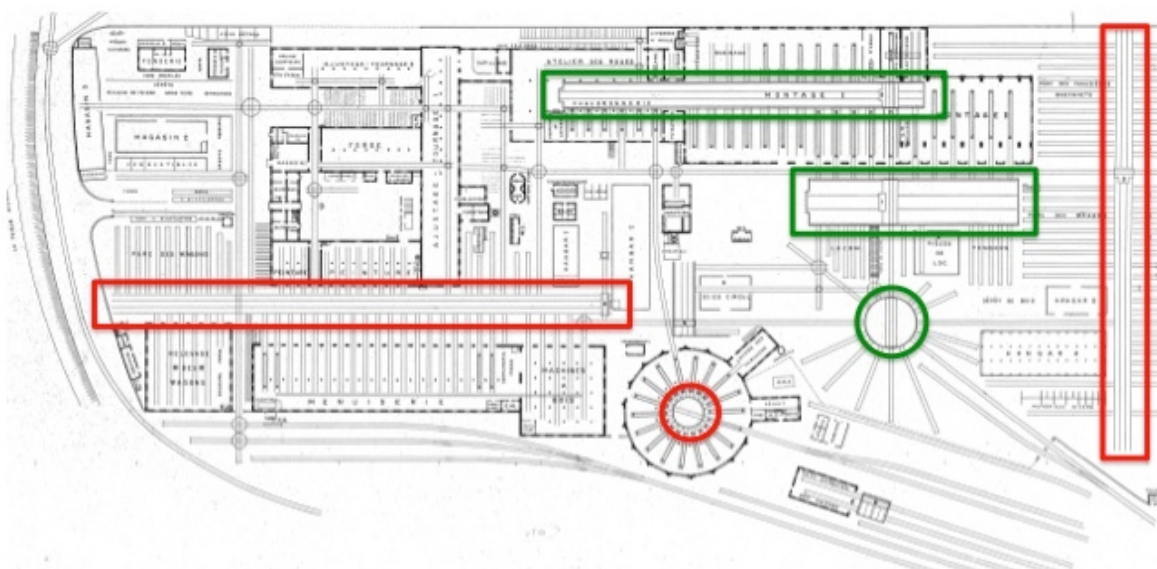
Par exemple le chariot qui relie les bâtiments C1-C2-D1 pourrait être mis hors fonction mais subsister comme trace (si le chariot est techniquement intéressant le bloquer dans une position à définir et garder une trace de son parcours par un marquage du sol à définir).



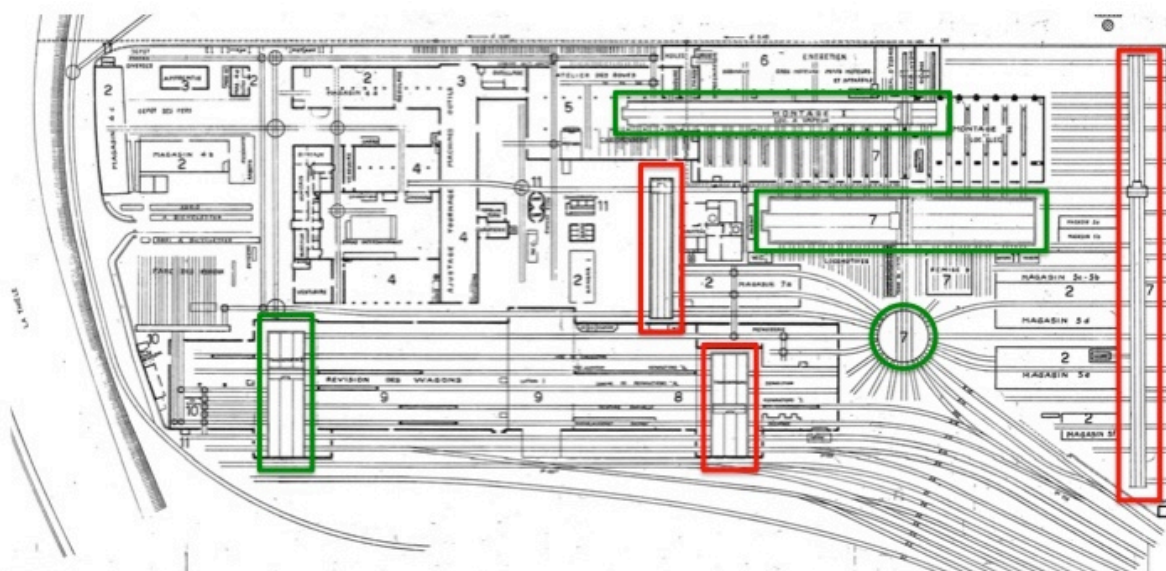
Gare d'Yverdon – Chemin de fers fédéraux, direction générale – 4 septembre 1904 (19040904_AYV_A4139-L_Z01) - plan inversé pour faciliter la lecture avec les plans qui suivent..



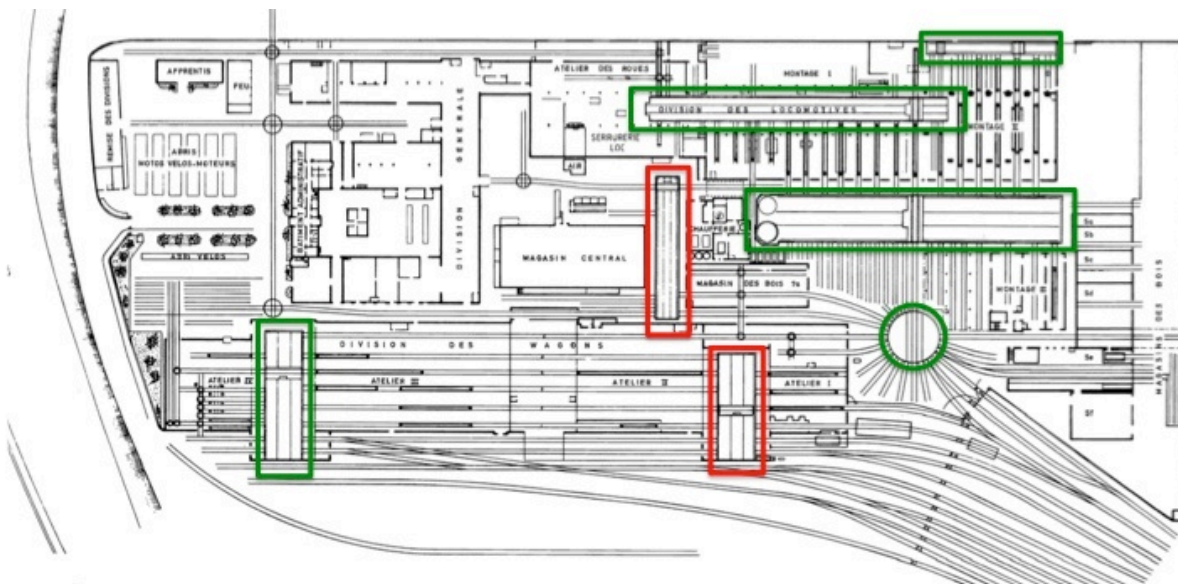
Ateliers d'Yverdon – plan général - Chemin de fers fédéraux – 1920 (19200000_AYV_Plan de situation couleur en 1920_Z01).



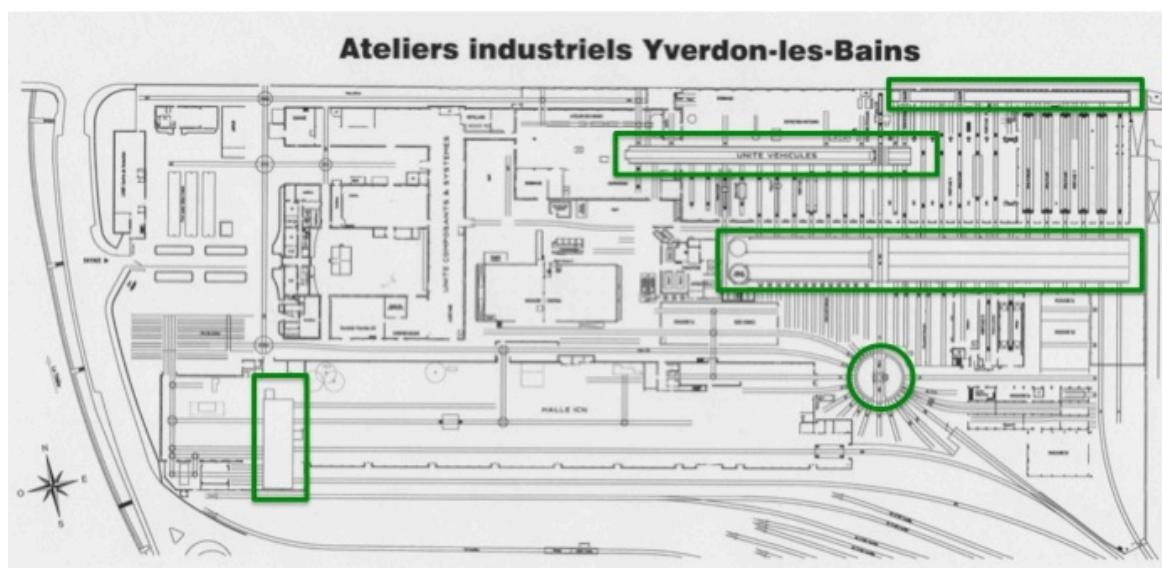
Ateliers d'Yverdon – plan général - Chemin de fers fédéraux – 1925 (19250000_AYV_Plan de situation 1925_Z01).



Ateliers d'Yverdon – plan de situation – 3 octobre 1955 (19551003_AYV_A4177-0_b_Z01).



Ateliers d'Yverdon – plan d'extension 3^{ème} étape - 25 avril 1985)
(19850425_AYV_A4177-0_q_Z04).



Ateliers industriels Yverdon-les-Bains – sans date vers 2009 (archives I-AT-KUF-
BZU-DPF - Wankdorf).

PLAQUE TOURNANTE

La première plaque tournante dans la rotonde a été démolie. Dans son étude de 2010, le service spécialisé des CFF (Drehscheiben – Kurzinventar, Beschrieb und Würdigung, Stand September 2010, DPFL DOK 006 ; page 103) indique que l'actuelle plaque tournante date de 1955.

D'un diamètre de 20 mètres elle dessert 18 voies. Dans l'étude il est précisé que la plaque n'a pas été évaluée de près vu qu'elle se trouve dans un site non accessible

(!!). Il s'agit d'un élément pleinement opérationnel du site pour lequel une réflexion devra être menée si des travaux de modernisation sont entrepris



GRUES

Une étude comparative (avec les autres ateliers CFF) des grues de levage présentes sur le site mériterait aussi d'être menée.

La grue de 120 tonnes (voir photo de couverture) présente dans le bâtiment D1 apparaît comme très intéressante sous l'aspect de l'archéologie industrielle, il s'agit ici aussi, toutefois, d'un moyen de levage encore utilisé pour lequel cette réflexion doit être menée à long terme. Cette grue est la seule encore dans son état d'origine sur les trois construites pour les halles à locomotives électriques présentes dans les ateliers principaux des CFF (Zürich, Bellinzona et Yverdon).

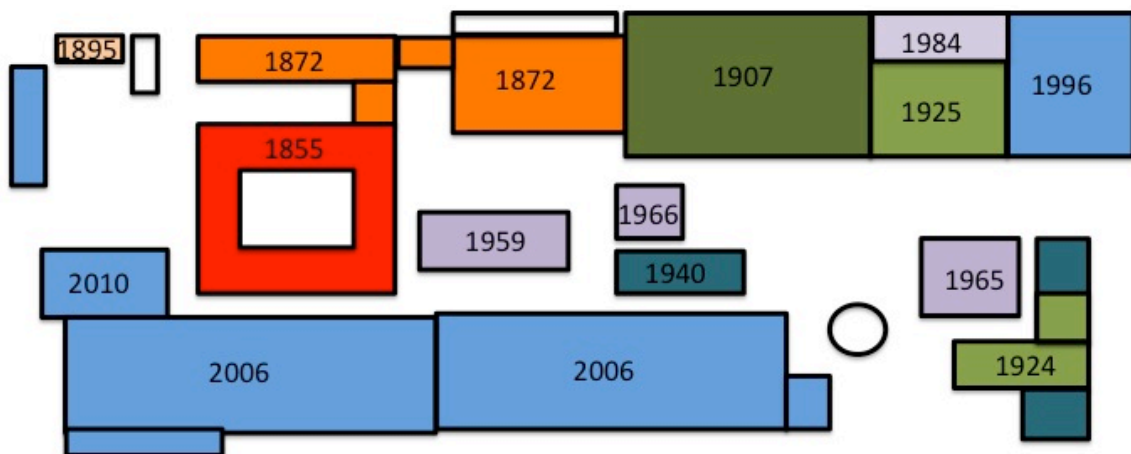


Bâtiment D1

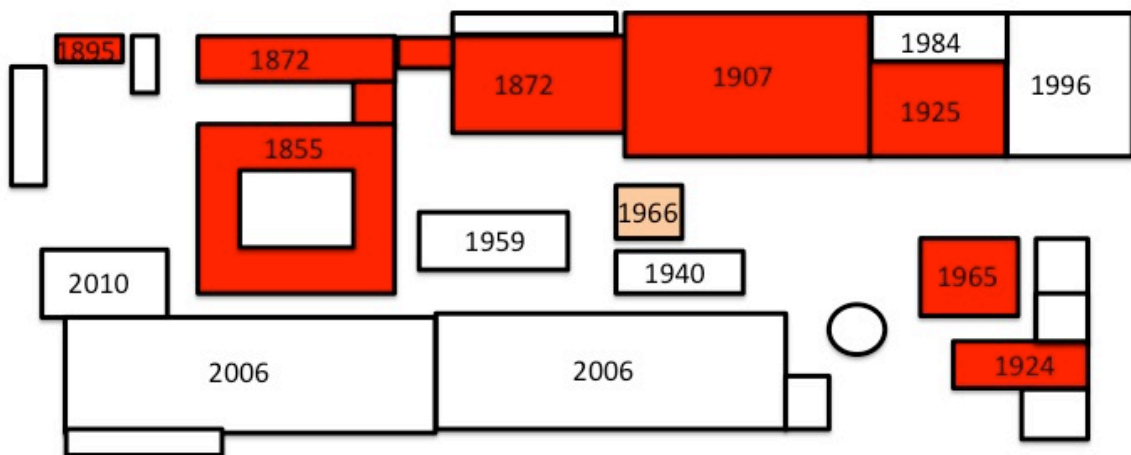


Bâtiment D1 – grue de 120 tonnes.

SYNTHESES



Dates de construction indicatives





 Valeur patrimoniale avérée
 Valeur patrimoniale à confirmer



TABELLE RESUMANT, PAR OBJET, LA VALEUR PATRIMONIALE

IMPORTANT : le tableau ci-dessous propose des valeurs pour l'intérêt patrimonial des édifices du complexe – la conservation des monuments étant, en Suisse, une mission prioritairement cantonale, les valeurs suggérées dans ce tableau n'ont qu'une valeur indicative – le canton de Vaud est habilité à établir une valeur de protection légale ainsi que la commune et l'inventaire fédéral ISOS.

Edifice	Valeur patrimoniale	Motivation	Remarques & suggestions	
A1 - Login		trop récent		
A2 – Ancien local apprentis	haute	bien conservé dans sa volumétrie et son enveloppe	pas d'isolation périphérique, enveloppe et structure portante à conserver, conserver la partition et le matériau des fenêtres dans la mesure du possible	
A3 – URP2R	aucune	objet sans qualité patrimoniale particulière		
A4 – Ancien parc à essieux		trop récent		
B1 – Bâtiment administratif	moyenne-haute	forme avec B3 et une partie de B2 l'édifice à cour d'origine bien conservé dans sa volumétrie ; l'enveloppe, la structure et la typologie interne ont subi de nombreuses modifications	pas d'isolation périphérique, la volumétrie des combles n'est pas exploitée et pourrait être mise en valeur par une meilleure exploitation, typologie de la cour à préserver ?	
B2 – Montage VI	haute	premier édifice du site (partie sud - ancienne forge) avec B1 et B3 et première extension ; bien conservé dans sa volumétrie, son enveloppe et sa structure	pas d'isolation périphérique, potentiel dans les combles, conserver la partition et le matériau des fenêtres d'origine dans la mesure du possible	

B3 – Montage sud	haute	premier édifice du site avec B1 et B2 bien conservé dans sa volumétrie, son enveloppe	pas d'isolation périphérique, façade sud à conserver potentiel dans les combles, conserver la partition et le matériau des fenêtres d'origine dans la mesure du possible typologie de la cour à préserver ?	
B4 – Halle ICN ouest	moyenne-basse	bien que quelques parties (murs) de bâtiments plus anciens soient préservées à l'intérieur de la construction, il s'agit principalement d'une halle industrielle sans intérêt majeur	le doublage thermique ou anti-feu des fenêtres présentes dans les anciens murs pourrait servir de modèle.	
C1 – Montage nord	haute	première extension ; bien conservée dans sa volumétrie, son enveloppe et sa structure	pas d'isolation périphérique, conserver la structure portante et la partition, le matériau des fenêtres d'origine dans la mesure du possible la zone du chariot transbordeur pourrait subsister comme trace	
C2 – Montage I	haute	seconde extension ; relativement bien conservé dans sa volumétrie, son enveloppe et sa structure	pas d'isolation périphérique. conserver la structure portante et la partition, le matériau des fenêtres d'origine dans la mesure du	

			possible la zone du chariot transbordeur pourrait subsister comme trace	
C3 - Transformateurs	basse	bien que l'édifice comporte une valeur non négligeable pour le site du point de vue de sa fonction ; son architecture ne comporte pas d'éléments d'une valeur telle que la sauvegarde soit indispensable		
C4 – Magasin I	basse	édifice purement fonctionnel de la fin des années 50		
C5 - Chaufferie	moyenne	3 ^{ème} chaufferie du site, elle possède, avec ses trois cheminées, une certaine qualité architecturale, comparaison avec d'autres chaufferies CFF en cours		
C6 – Magasin II	basse	construction en bois purement fonctionnelle sans éléments architecturaux significatifs		
C7 – Halle ICN est	basse	il s'agit principalement d'une halle industrielle sans intérêt majeur qui a englobé la volumétrie d'ancien édifice		
D1 – Montage II et IV	moyenne- haute	la halle de montage pour les locomotives électriques des années 20 est bien	préserver la toiture et le volume de la halle des années 20, le pont-roulant encore utilisé	

		préservée, l'extension au nord ne présente pas la même qualité	présente un intérêt certain sous l'aspect de l'archéologie industrielle	
D2 – Montage V		trop récent		
D3 – Montage III (la tour)	moyenne- haute	édifice des années 60 qui par la composition de ses façades et de sa toiture présente des qualités indéniables ; l'édifice doit être contextualisé dans l'ensemble des constructions CFF de ces mêmes années (en cours) notamment de celles réalisées par M. Vogt dans la région de Zürich.	pas d'isolation périphérique, conserver la la partition, le matériau des fenêtres d'origine dans la mesure du possible	
D4 – Magasin III, IV et V	basse haute pour le magasin V	ensemble de constructions en bois purement fonctionnelles Pour le magasin V : marquise d'origine de la gare de Bienne en très bon état de conservation	conserver au mieux la partie supérieure du magasin V, vérifier si cette structure supporterait son déplacement vers un nouveau site	