



Direction générale
des immeubles et
du patrimoine - DGIP

Direction de l'archéologie
et du patrimoine – DAP /
Monuments et sites

Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

Association pour la sauvegarde
de Morges (ASM)
MM. J.-P. Morisetti et A. Garnier
Case postale 6
1110 Morges

Division monuments et sites
aline.jeandrevin@vd.ch / 021 316 73 43

Lausanne, le 12 décembre 2023

Demande de classement au patrimoine Cantonal de la gare de Morges et de la marquise de la station-service (Tamoil)

Messieurs,

Nous nous référons à votre courrier du 29 mars dernier, dans lequel vous formulez la demande de classement des deux objets mentionnés en titre, une démarche que nous avons considérée avec sérieux.

Par le présent courrier, la DGIP-MS vous livre ses conclusions à la suite des actions entreprises par celle-ci afin de se positionner quant à la valeur patrimoniale effective de ces deux objets et répondre par conséquent à votre demande.

Marquise de la station-service

Le Service de l'urbanisme de la Ville de Morges nous ayant assuré que l'objet n'est actuellement pas menacé, la DGIP-MS Section recensements a décidé que celui-ci sera traité dans le cadre de la révision du recensement de la commune, en cours.

Gare de Morges : Méthodologie – Etude historique et visite in situ du bâtiment

Un historien de l'architecture indépendant a été mandaté par la DGIP-MS pour mener à bien une étude historique complète de l'objet. L'étude finale a été livrée en octobre 2023. À la suite de sa réception, une visite in situ, qui a réuni le Conservateur cantonal, l'Adjointe du Conservateur et la Responsable des recensements, a été organisée avec le concours de CFF immobilier afin de garantir l'accès à l'intégralité du bâtiment (extérieur et intérieur) et permettre une appréciation complète et précise de l'existant tant de la silhouette que de la substance historique.

Ensuite, nous avons confronté les éléments de l'étude historique aux constats effectués in situ. Les observations qui en résultent vous sont délivrées ci-dessous, à la suite d'extraits de ladite étude qui contextualisent et exposent les caractéristiques du bâtiment (passages mentionnés en italique).

Introduction

Située au nord-ouest du bourg historique de Morges et sur la ligne de chemin de fer entre Lausanne et Genève, la gare CFF de Morges est construite en 1861 sur des plans types de l'architecte Jean Franel. Le bâtiment n'a pas été pris en compte par le Recensement architectural du canton de Vaud, mais l'Inventaire des gares historiques a attribué une valeur A pour la situation, B pour le bâtiment et 0 pour la ligne.

Historique

La première ligne de train entre Morges et Yverdon est ouverte en 1856 dans le but de relier le Léman au lac de Neuchâtel. Dans l'esprit de ses promoteurs, le chemin de fer avait pour but, en premier lieu, de pallier l'absence de transport lacustre, mais cette conception est rapidement abandonnée avec l'extension des lignes tout autour du Léman. Une première station pour voyageurs et marchandises, avec bâtiments provisoires en bois, est créée au lieu-dit « au Rosay », à l'est de la ville à proximité du lac. Dès 1858, est établie la ligne Lausanne-Genève passant par Morges.

En 1861, une nouvelle gare est construite sur un autre site, « au Sablon », qui correspond à l'emplacement actuel. La gare aux voyageurs est conçue sur la base de plans types établis par Jean Franel, l'architecte attitré de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et servant de modèle pour la plupart des gares entre Genève et Villeneuve. Sous la direction de Samuel Cupelin, inspecteur des Ponts-et-Chaussées, la réalisation des murs est assurée par le maçon Brélaz et la pose de la toiture par le charpentier Regamey.

Pendant longtemps, le bâtiment ne connaît pas de modification notable. Un premier gros chantier intervient en 1921 avec la division de l'appartement de fonction situé à l'étage en deux logements. En 1950, l'escalier à double rampe donnant sur la place est remplacé par une rampe unique. Un buffet 1^{er} classe et 2^{ème} classe est créé de part et d'autre de l'escalier dans le socle du bâtiment. Un premier passage sous-voies est percé au nord-est. Les intérieurs sont modernisés. En 1954, la toiture est surélevée par l'architecte Marc Franel, notamment auteur avec Ernest Comte de la pouponnière Nestlé à Vevey en 1938. A cette occasion, l'horloge logée dans un petit fronton du côté de la place est réinstallée plus bas en façade. Au début des années 1970, des volumes bas sont ajoutés de part et d'autre du perron central.

En 1997 a lieu une dernière phase de transformation importante. Un avant-corps vitré d'un niveau est ajouté du côté de la place par l'architecte Marc Ruetschi, sur la base d'un concours. Né en 1957 à Zurich, Marc Ruetschi est diplômé de l'EPFL en 1983. De 1983 à 1986, il travaille chez Patrick Mestelan et Bernard Gachet. Il ouvre son propre bureau en 1986 et réalise notamment la station RER de Sécheron à Genève en 2006 et le théâtre de Villars-sur-Glâne, en 2006 également.

Le nouvel avant-corps accueille les guichets des billets et des bagages, ainsi qu'une agence de voyage CFF. L'escalier central est supprimé et le passage sous-voies est prolongé. Au nord-est sont installés un kiosque et une boulangerie-restaurant, à l'autre extrémité le premier « McDonald » établi dans une gare en Suisse. Certains habitués et habituées de la gare déplorent que la nouvelle marquise empêche de voir l'heure sur l'horloge accrochée en façade. Dans les années qui suivent, l'agence de voyage disparaît au profit d'une épicerie à l'enseigne « Coop pronto » et des services sont remplacés par des distributeurs automatiques.

Situation urbaine et programme

A l'origine, la gare est posée sur un important soubassement pour compenser la différence de niveaux entre la place et les voies de chemin de fer. Un escalier à double rampe divergente permet d'atteindre le rez-de-chaussée. Celui-ci accueille les guichets pour la vente des billets et pour l'expédition des bagages, les salles d'attente et des locaux de service. L'étage est occupé par un appartement destiné au chef de gare.

DGIP-MS : Lors de l'ajout de l'avant corps en 1997, le double escalier central a été supprimé et la connexion verticale entre la place et les voies de chemin de fer a disparu. L'occupation du bâtiment n'est dès lors plus entière et on note une rupture avec le fonctionnement des voies ferroviaires. Le socle est occupé par des surfaces commerciales, en relation directe avec la place. Quelques locaux au niveau des voies sont occupés par le personnel d'entretien sans pourtant générer une relation spatiale avec les voies. L'étage abrite des bureaux.

Expression architecturale

Conformément aux premières gares de Suisse et à la pratique adoptée par l'architecte Jean Franel pour toutes les gares d'importance sur la ligne Genève-Villeneuve, la gare de Morges se plie rigoureusement à une esthétique néoclassique, par son sens de la symétrie, de la hiérarchie entre les différents corps de bâtiment, par sa volumétrie à toiture basse et par son décor. Le socle est clairement marqué par un appareillage massif de pierres apparentes et des ouvertures en arc surbaissé. Comme le veut la règle pour donner une hiérarchie entre les différents niveaux, le rez-de-chaussée comporte en revanche des ouvertures en plein cintre et l'étage des fenêtres à linteau droit.

DGIP-MS : L'expression globale du bâtiment d'origine n'est hélas plus perceptible. L'esthétique néoclassique : la symétrie, la hiérarchie entre les différents corps du bâtiment est cachée par l'adjonction de 1997 qui a en partie éventré le bâtiment au sud. Le socle, marqué par un appareillage massif de pierres apparentes avec des ouvertures en arc surbaissé, est partiellement démoli ; les quelques éléments de façade maintenus ne sont visibles aujourd'hui qu'à l'intérieur de l'extension de 1997 (magasin Coop).

La toiture originale a été remplacée en 1954, entraînant la disparition des refends dans les chaînes d'angle, du bandeau séparant le rez-de-chaussée et l'étage, de l'entablement en briques sous le toit, des modillons et du fronton.

Typologie

Comme pour le plan type de Franel, la gare se compose de trois parties, un corps central légèrement saillant sur les deux faces barlongues et deux corps latéraux. Le corps central possède quatre niveaux, les corps latéraux deux. La gare de Morges est sensiblement plus grande que le modèle de gare de 2^{ème} classe proposé par Franel. En effet, elle compte dans le sens de la longueur cinq travées au lieu de trois dans le corps central et trois travées au lieu d'une seule dans les corps latéraux. De même dans le sens de la largeur, elle possède trois travées au lieu de deux.

Chaque corps de bâtiment est conçu de manière indépendante, offrant la possibilité d'un grand espace unique. Le sous-sol du corps central est cependant organisé autour d'un couloir longitudinal. Un escalier de service desservant tous les niveaux est placé contre la face ouest. Les murs de refends longitudinaux se muent en un noyau central au rez-de-chaussée et disparaissent complètement au 1^{er} étage.

DGIP-MS : La tripartition du bâtiment, un corps central flanqué de deux corps latéraux, reste partiellement visible. Les différentes interventions/constructions ont cependant causé une perte considérable de la substance historique.

Rez-de-chaussée : Les murs de refend du rez-de-chaussée inférieur ont été percés afin d'offrir une plus grande surface commerciale continue. La façade du corps central a été entièrement démolie et remplacée par une poutre et quelques colonnes. Seules quelques-

unes des ouvertures en façades sont encore existantes et visibles à l'intérieur de l'extension.

Le rez-de-chaussée supérieur a été compartimenté en de nombreux petits locaux. La structure originale des murs extérieurs est néanmoins conservée. Les murs de refend ont été partiellement démolis. Le mur d'origine longeant l'espace de circulation, au nord, a été complètement remplacé lors de la construction de l'ascenseur et de/des nouveaux escaliers.

L'étage et les combles semblent avoir été complètement réorganisés.

La typologie de la circulation initiale n'est plus lisible : l'escalier de service central desservant tous les niveaux avec l'espace de circulation horizontal desservant les locaux n'existe plus. La distribution a été sensiblement modifiée par les diverses réaffectations : trois nouveaux escaliers distribuent aujourd'hui le bâtiment et desservent les espaces.

Les éléments décoratifs d'origine, empreints d'une certaine sobriété, ainsi que les matériaux de second œuvre (revêtements de sol, menuiseries de fenêtres et de portes, ...) ont tous disparus à l'intérieur. Il ne subsiste aujourd'hui que l'élégant terrazzo polychrome de la petite salle d'attente de plan carré, sise à l'est du bâtiment principal au niveau des voies ferroviaires.

Conclusion

Il résulte de cette analyse que les différentes interventions portées au bâtiment de la gare de Morges ont inexorablement conduit à une perte considérable de la substance tant architecturale que matérielle :

- Perte de la fonction urbaine et programmatique
- Perte de la typologie
- Perte de la substance historique

En conséquence, La DGIP-MS ne peut que constater et déplorer aujourd'hui les atteintes et le défaut d'entretien infligés durant des décennies par le propriétaire au bâtiment de la gare de Morges qui se présente aujourd'hui dans un état tel qu'il a suscité la stupéfaction lors de la visite de la DGIP-MS. Dès lors, nous sommes au regret de vous informer qu'il ne nous paraît pas envisageable d'entamer une procédure de classement pour cet objet.

En vous remerciant de votre attention, nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Direction générale des immeubles et du patrimoine



Michel Staffoni
Directeur général



Alberto Corbella
Conservateur cantonal des
monuments et sites

Copie

- Ville de Morges, Direction urbanisme, constructions et espace public, pl. de l'Hôtel-de-Ville 1, case postale 272, 1110 Morges 1