

La plus ancienne gare romande encore debout livre son passé

La démolition du bâtiment de 1861 est programmée par les CFF. Deux passionnés retracent son évolution dans un livre qui vient de paraître.

Marine Dupasquier

Est-elle banale, la gare de Morges, avec sa façade ocre un peu décrépie, son McDonald's et son café-boulangerie sans prétention? En comparaison de stations monumentales et richement ornées du début du XX^e siècle, comme on les observe à Lausanne ou Montreux, l'édifice morgien brille plutôt par sa modestie.

Mais aussi par son âge vénérable: du haut de ses 160 ans, il s'agit de la plus ancienne gare romande encore debout. Elle est en outre située sur l'axe ferroviaire Morges-Yverdon, le premier de Suisse romande, destiné à relier le Léman au lac de Neuchâtel pour le transport de marchandises.

Tandis que le bâtiment est condamné à être démolé (*lire l'encadré*), deux passionnés ont choisi de retracer son histoire à travers un beau livre. Au fil de leur «Chronique d'une gare», l'historien et professeur à la retraite Jacques Longchamp et le conservateur et collectionneur Salvatore Gervasi rendent hommage au monument bâti en 1861. «Regarder par le petit bout de la lorgnette nous a permis d'avoir un aperçu de la transformation extraordinaire de notre société», appuie Jacques Longchamp.

Un lieu de vie fourmillant

En 1861, Morges ne compte que 3600 âmes (contre quelque 17'000 aujourd'hui). «La «belle époque» où les touristes étrangers fortunés débarquent en masse sur la rive du Léman n'a pas encore débuté», lit-on. Un fait qui explique la retenue dans les plans architecturaux du bâtiment. Retenue qui a persisté au fil des âges, puisque, «lors des développements ferroviaires ultérieurs, Morges n'est devenue ni un nœud ferroviaire primordial, ni



Le bâtiment aux voyageurs, vers 1900, avec ses deux rampes d'escaliers divergentes.

ARCHIVES FAMILIALES GERVAASI-PAHOD



À la fin des années 40, vente de billets, expédition de bagages et salle d'attente étaient au niveau du quai. SBB HISTORIC



Image de synthèse de ce à quoi pourrait ressembler la gare en 2029. Mais le projet n'a pas encore été dévoilé. CFF IMMOBILIER

(un buffet était destiné aux passagers 1^{re} classe, l'autre à ceux de 2^e classe), des parties de cartes et des bons plats régionaux qu'on y dégustait. L'institution gérée par la famille Anken fermera ses portes en 1996.

Dans le temps, le site fourmillait d'activités liées au train, avant la progressive automatisation ou suppression de ces dernières. Durant près d'un siècle, les différents services étaient réunis de plain-pied avec le quai: vente de billets, expédition de bagages, locaux de service, salles d'attente... Au premier étage logeait le chef de gare.

«Cette gare est amenée à devenir une bouche de métro, glisse Jacques Longchamp, non sans nostalgie. Elle est vivante, mais ne compte presque plus d'employés.» «C'est le quartier qui a le plus évolué à Morges, poursuit Salvatore Gervasi d'un ton plus jovial que son collègue. On se demande si un nouveau centre-ville ne va pas y naître, tellement il y a du monde.»

Déclin des marchandises

La gare de Morges n'a pas été uniquement un lieu dédié aux voyageurs. À vrai dire, les pionniers du rail ne se préoccupaient pas tant du déplacement des humains, mais étaient convaincus du gigantesque potentiel du train pour l'avancée du commerce. Dès le milieu du XIX^e siècle, la petite ville est une plaque tournante majeure du transport de marchandises. Là, on «chargea et déchargea, transborda, tria, empila ce qui arrivait ou partait par wagon».

Aujourd'hui, à l'heure où le quartier CFF se teinterait - selon certains - d'un air de Manhattan, il ne reste rien de cet âge d'or. La frise chronologique du lieu indique que le service marchandises de détail à Morges a été abandonné par les Chemins de fer fédéraux dès 1990. Les entrepôts (surnommés plus tard «Halles CFF») détruits en 2017 étaient l'un des derniers vestiges de cette époque.

À travers ces jalons historiques, agrémentés d'anecdotes - telles que la brève escale de la reine Victoria en 1885 - les deux auteurs inscrivent le monument dans l'histoire de la Coquette. «Je trouve bien d'être un peu nostalgique, sourit Salvatore Gervasi. Mais il faut également savoir aller de l'avant, du moment que c'est bien pensé.»

Calendrier des travaux

Le projet de métamorphose de la gare de Morges débutait il y a cinq ans déjà. Pourtant, la date de l'inauguration officielle du nouveau bâtiment principal semble encore lointaine, étant estimée à 2029.

«Le déménagement des locataires est imminent, précise Jacques Longchamp. Suivront le déplacement des installations techniques, puis la démolition.» Le bâtiment actuel de 1861 sera ensuite remplacé par une construction «de hauteur à peu près égale à la petite tour de l'îlot Sud qui se trouve

en face», décrit le chef de projet Crispino Buccino. Le futur immeuble abritera des bureaux, des logements et quelques commerces ainsi qu'un restaurant. Les guichets seront, eux, déjà déplacés en amont du chantier.

Pourquoi ne pas conserver le bâtiment actuel? «Cet édifice est actuellement désuet et n'est pas classé, il n'y a donc aucune raison de le garder, assure Crispino Buccino dans nos colonnes. De plus, il serait incohérent de le laisser au milieu d'un quartier neuf et moderne.» MDU/SRE

«Là, on chargea et déchargea, transborda, tria, empila ce qui arrivait ou partait par wagon.»

«Morges. Chronique d'une gare, 1855 à nos jours»

une destination touristique majeure». Avant toute chose, la gare a été un lieu de vie apprécié par la population. Les (pas si) anciens témoignent encore de l'ambiance conviviale qui régnait au buffet CFF