Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 123 (1997)
Heft: 26

Artikel: Rail 2000: Morges, par exemple
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-79166

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

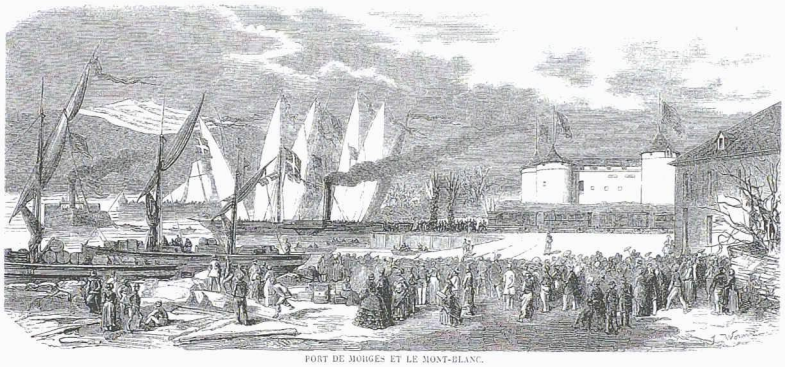
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 24.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Rail 2000: Morges, par exemple

Par
Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef



PORT DE MORGES ET LE MONT-BLANC.

On a beaucoup écrit ou déblatéré sur Rail 2000 et il peut paraître difficile de se forger une opinion entre louanges officielles et critiques des médias. Le dérapage des coûts et des délais évalués a davantage contribué à alimenter une polémique qu'à informer le public sur les moyens et les buts de l'opération Rail 2000.
A la décharge des responsables de ce projet, il faut relever le poids des oppositions rencontrées par les différentes pièces du puzzle Rail 2000. *Les louables préoccupations relatives à l'écologie passent souvent à l'arrière-plan lorsque l'on risque d'être touché, si peu que ce soit, par un projet, si écologique fût-il.*
Il nous a paru intéressant de présenter brièvement ici le premier des projets faisant partie de Rail 2000 *réalisé en Suisse romande, celui de la modernisation de la gare de Morges. Il présente en effet la caractéristique de viser à la fois l'accroissement de la sécurité ferroviaire, la rationalisation de l'exploitation et une importante amélioration de la qualité de l'accueil fait aux usagers.*

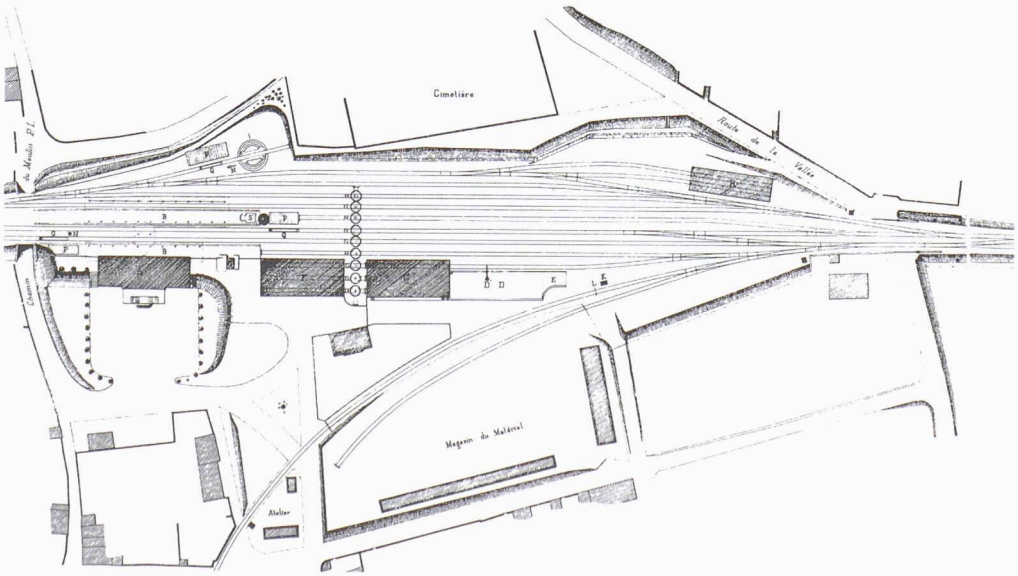
La gare de Morges

Le chemin de fer est arrivé d'Yverdon à la gare provisoire de Morges en 1855, soit un an avant Lausanne. Conformément à l'un des rôles dévolus à l'époque au rail, qui était de relier entre eux les lacs, une antenne conduisait de 1857 à 1861 de la gare au port. Dès 1856, Morges est relié à Yverdon[1] et à Lausanne, en 1858 à Genève. Le bâtiment de la gare actuelle est édifié l'année suivante.

Après de longues études quant à la desserte ferroviaire du pied du Jura, la ligne à voie métrique Bière-Apples-Morges est inaugurée en 1895. Elle joue un rôle important pour la place d'armes de Bière, dans le transport des troupes et du matériel, notamment des véhicules blindés peu appréciés sur les routes de la région.

Alors que la ligne CFF Genève-Lausanne a été électrifiée en 1925, le tour du BAM est venu en 1943, en première mondiale avec la même alimentation électrique à 15 kV que les CFF. Le chargement de wagons de marchandises à voie normale sur des trucks, puis sur des bogies transporteurs spéciaux, a apporté au BAM un trafic considérable, qui lui a probablement valu d'échapper à des velléités de suppression de la ligne. Morges constitue également un nœud dans le réseau des lignes de cars postaux du pied du Jura et sert même de terminus à une ligne des Transports publics lausannois[2].

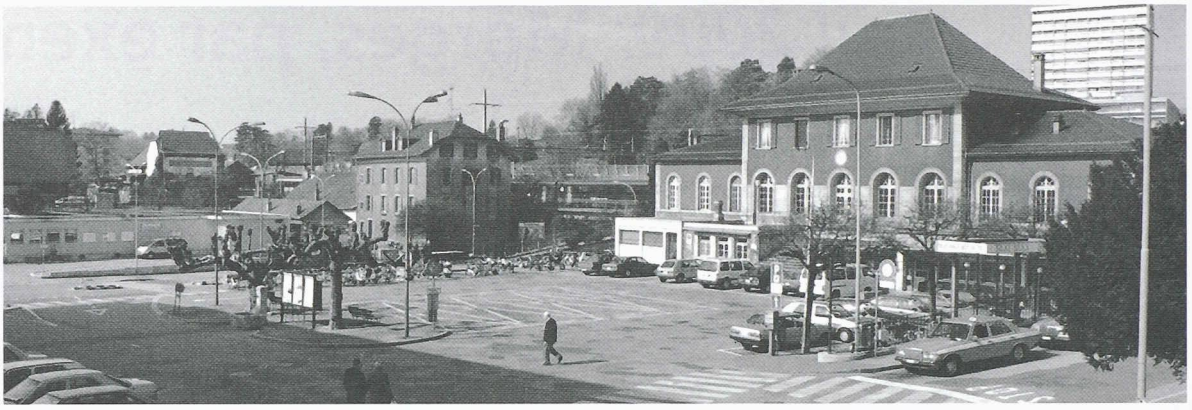
La région morgienne a connu il y a plus d'une décennie un démantèlement du tissu industriel au profit des activités du secteur tertiaire, avec un accroissement correspondant de la population dans toute la zone comprise entre lac et Jura, où résident aussi nombre de personnes travaillant à Lausanne ou à Genève. La gare a profité en conséquence d'une importante augmentation du trafic, qui a toutefois montré les limites du bâtiment et des installations existants. Alors que les premiers projets de transformation datent de 1955, ce n'est qu'en 1986 qu'un mandat

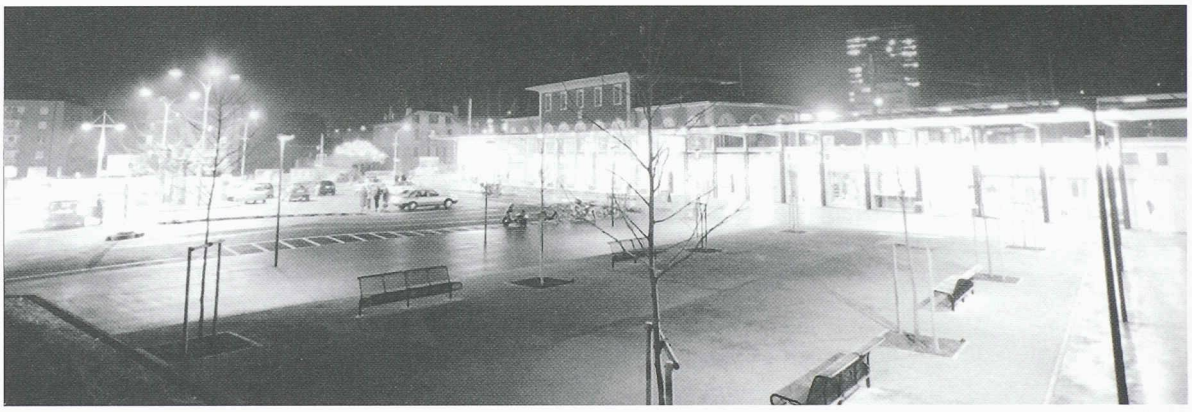


Plan de la gare de Morges avant 1861. On remarque l'antenne descendant vers le port de Morges (illustré en frontispice, vue tirée de L'Illustration, *document R. Budry). Les deux voies en direction du nord (à droite sur le plan) sont en fait deux voies uniques, celle côté Jura conduisant à Bussigny, celle côté lac à Lausanne.*

[1] Liaison directe supprimée en 1866 pour les voyageurs et totalement en 1879, puis rétablie en 1971 et réouverte aux voyageurs en 1994... (voir *IAS* N° 20, p. 412 : « La ligne du Delta de Bussigny »)

[2] Entre Morges et Lausanne, la ligne CFF s'écarte beaucoup des rives du lac où l'on assiste à un important développement démographique.





d'étude est enfin attribué par la Direction générale des CFF, portant sur la transformation des installations techniques et sur un nouveau bâtiment voyageurs.
Un concours d'architecture est ouvert à cet effet en 1989, portant sur les bâtiments ferroviaires ainsi que sur un plan de quartier englobant les anciens entrepôts de marchandises, dont le vainqueur est le jeune architecte lausannois Marc Ruetschi. Son ambitieux projet, si convaincant qu'il soit, est victime en 1995 des contraintes économiques; son auteur se verra toutefois confier la modernisation et la transformation du bâtiment de 1859.
C'est finalement en 1992 qu'est octroyé un crédit de quelque 70 millions de francs pour le premier projet de *Rail 2000* en Suisse romande. Les travaux de refonte des installations ferroviaires débutent en novembre 1992; la transformation de la gare sera réalisée entre 1995 et 1997.

Situation de départ

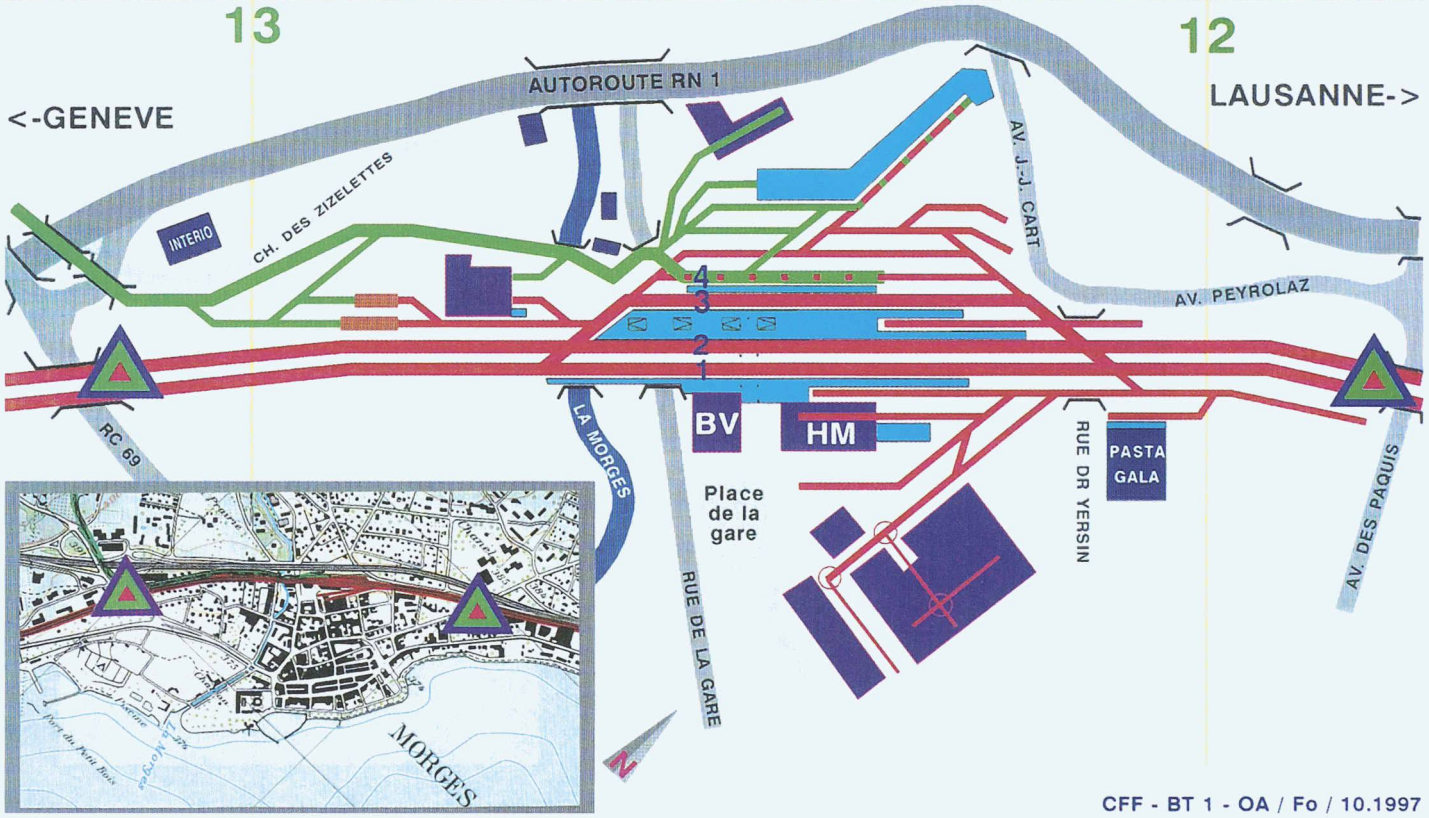
Morges se trouve sur trois lignes principales partant de Genève vers Brigue et l'Italie, vers Berne et le Bodan, ainsi que vers Bienne et Bâle.
Ce sont quotidiennement 235 trains des CFF qui y circulent, dont 149 avec arrêt. S'y ajoutent 40 trains du BAM.
Le trafic annuel se monte à 2,3 millions de voyageurs, générant un chiffre d'affaires de 8,5 millions de francs. 3300 wagons de marchandises y sont reçus annuellement, dont 2100 sont destinés au BAM.
La gare est vétuste et peu pratique. C'est ainsi que les voyageurs partant vers le nord ou empruntant le BAM doivent monter au niveau des quais pour y acheter leur billet ou demander un renseignement, avant de redescendre dans le passage sous-voies pour finalement gravir l'escalier conduisant au quai de départ, car il n'y a pas de rampe. L'accès au BAM se fait en traversant à niveau la voie de dépassement des CFF, ce qui pose de délicats problèmes de sécurité.
Le plan des voies montre un enchevêtrement entre voies des CFF et du BAM, du fait du chargement des wagons de marchandises sur les bogies transporteurs; il n'existe par ailleurs qu'une seule voie de dépassement, obligeant les trains en provenance du nord à cisailler deux fois la voie venant de Genève, ce qui obère gravement la flexibilité en cas de retard, par exemple.
La vitesse sur les deux voies directes est limitée à 125 km/h, à 40 km/h sur les diagonales.
L'appareil d'enclenchement datant de 1944 ne répond plus aux nouvelles exigences, notamment à celle de la commande à distance et d'un entretien rationnel.

Nouvelles installations techniques

Il convient de relever que la proximité de l'autoroute N1 limite l'espace disponible, qui a entièrement été utilisé pour les nouvelles installations extérieures.
Par ailleurs, la nécessité absolue de maintenir le trafic ferroviaire durant toute la durée des travaux dans des conditions acceptables pour les usagers et sans concessions à la sécurité apportait de sévères contraintes, notamment dans la planification des étapes de construction.
La gare de Morges compte aujourd'hui deux voies de dépassement, de part et d'autre des deux voies directes, lesquelles permettent une circulation à 140 km/h. Un nouveau quai dessert l'une des voies de dépassement, l'autre celle du BAM. Les deux quais en îlots sont surélevés (55 cm) et accessibles par un escalier et par une rampe, alors que celui contigu au bâtiment est surélevé à 35 cm et bénéficie d'un ascenseur pour son accès.
Deux doubles diagonales aux extrémités de la gare permettent l'utilisation optimale des quatre

BAM — MORGES - Transformation des installations — CFF

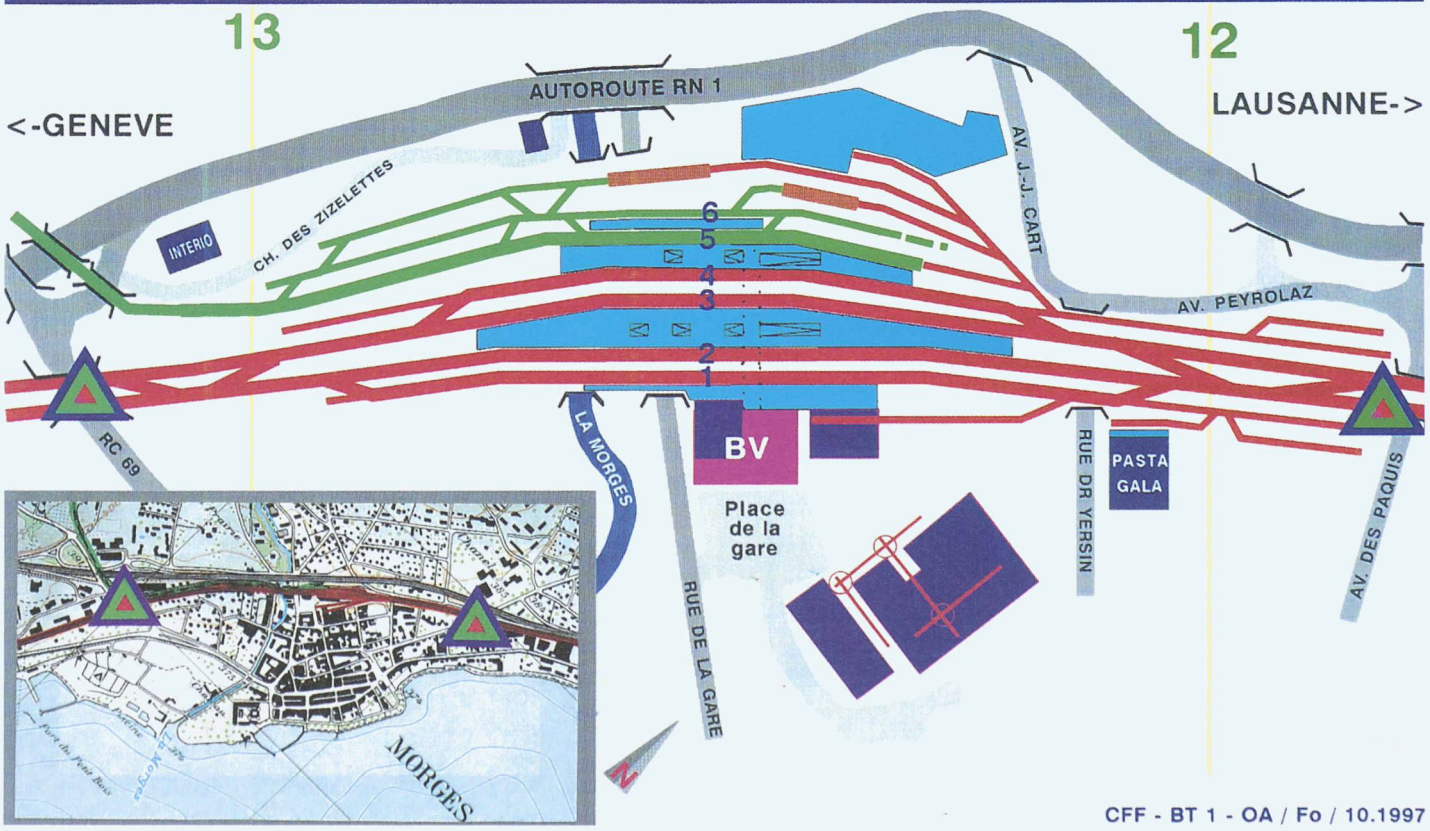
SITUATION SCHEMATIQUE INITIALE



CFF - BT 1 - OA / Fo / 10.1997

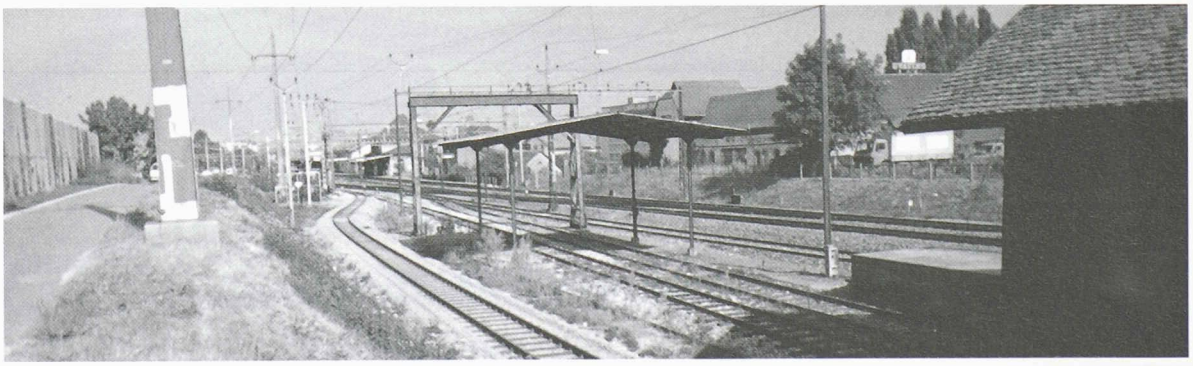
BAM — MORGES - Transformation des installations — CFF

SITUATION SCHEMATIQUE FINALE



CFF - BT 1 - OA / Fo / 10.1997

Ces deux photographies, prises du côté Lausanne de la gare en direction de Genève, illustrent la précarité spatiale qui a régné durant tous les travaux, du projet à la mise en service. En haut, situation initiale : à droite des voies de passage et des quais voyageurs, on trouvait les stations des bogies transporteurs du BAM, le quai de chargement pour la voie normale, un dépôt du BAM, le tout situé le long du talus de l'autoroute N1. En bas, situation actuelle : le dépôt a disparu, les stations ont été déplacées en direction de Genève et l'on ne trouve plus que le quai de chargement pour la voie normale. Le talus de l'autoroute a partiellement été remplacé par un mur de soutènement.



Même évolution, vue du côté Genève en direction de Lausanne

Cette photographie illustre la situation peu satisfaisante pour les usagers et potentiellement dangereuse régnant avant le début des travaux: les voyageurs du BAM doivent traverser à niveau la voie 3 des CFF, où est accueilli un convoi régional. Tant que ce dernier n'était pas arrêté, celui du BAM n'était pas autorisé à entrer en gare. Lorsque le train CFF partait en direction de Genève, une surveillance attentive était nécessaire pour empêcher le franchissement de sa voie par les usagers du BAM.

voies CFF ainsi que la banalisation de la ligne de part et d'autre de Morges (circulation possible dans les deux sens sur chaque voie, en relation avec le nouvel appareil d'enclenchement).

Les voies du BAM ont également fait l'objet d'une refonte complète, comportant notamment l'installation de deux points de transfert des wagons de marchandises sur les bogies transporteurs, et sont désormais indépendantes de celles des CFF.

La sécurité a fait l'objet d'une attention particulière. C'est ainsi que l'accès au BAM se fait par un passage sous-voies supprimant les traversées à niveau. Par ailleurs, la gare a été dotée d'un appareil d'enclenchement informatisé de la dernière génération, réduisant grandement les risques d'erreurs humaines.

Les travaux ont duré de novembre 1992 (premier coup de pioche) à août 1997 (mise en service de la sortie de la voie 1 vers Genève). Le chantier du BAM s'est terminé quant à lui à temps pour le centenaire de cette compagnie, le 1er juillet 1995[3].

La transformation des installations de quai et de voies a coûté au total 69,35 millions de francs.

Marquises photovoltaïques

En collaboration avec l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) et l'EPFL, une installation photovoltaïque pilote a été intégrée dans les marquises des quais 2 et 3. Cette installation permet la production de courant alternatif utilisé soit pour les besoins de la gare, soit injecté dans le réseau de distribution local de la *Romande Energie SA* (société qui a succédé à la Compagnie vaudoise d'électricité CVE).

L'installation se compose de 216 modules d'une puissance de pointe totale installée de 22 kW et permet une production annuelle de courant électrique d'environ 20 000 kWh.

La gare rénovée

La décision de conserver le bâtiment existant n'a pas été prise en fonction de considérations esthétiques ou historiques, mais uniquement en raison de restrictions de crédit. Le volume disponible étant insuffisant pour répondre aux exigences du programme, une extension était nécessaire. Elle a été réalisée devant la façade donnant sur la place de la Gare. C'est sans regret d'ordre architectural qu'on a vu disparaître l'extension peu heureuse qui abritait le restaurant de l'ancien buffet de la gare.

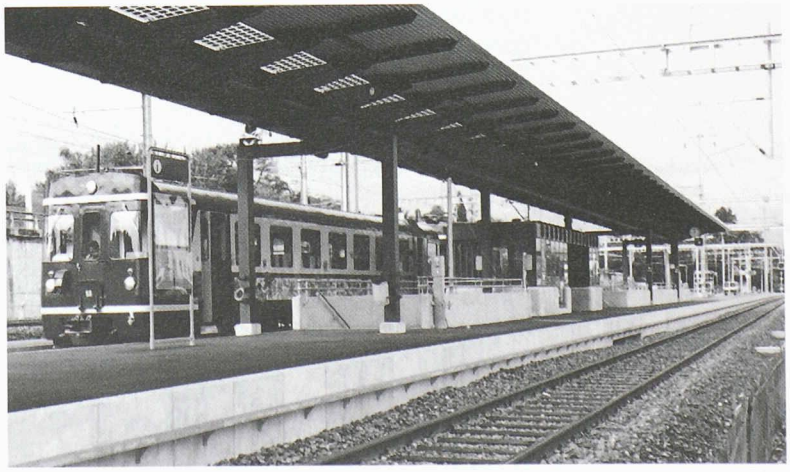
Les buts fixés et les moyens de les atteindre étaient multiples:

- accueil convivial des usagers (guichets à niveau avec la place, halle principale dite des pas perdus spacieuse et lumineuse, grâce à une façade entièrement vitrée)
- facilité d'accès aux trains (rampes et ascenseur)
- transfert modal aisé (interface avec les transports publics routiers, Park & Ride à proximité)
- valorisation des volumes disponibles grâce à une offre commerciale renforcée (agence de voyages, deux retaurants avec points de vente à l'emporter, kiosque avec une large palette d'imprimés).

L'ensemble des activités commerciales se situe donc au niveau de la ville, documentant ainsi la volonté du chemin de fer de venir à la rencontre de sa clientèle.

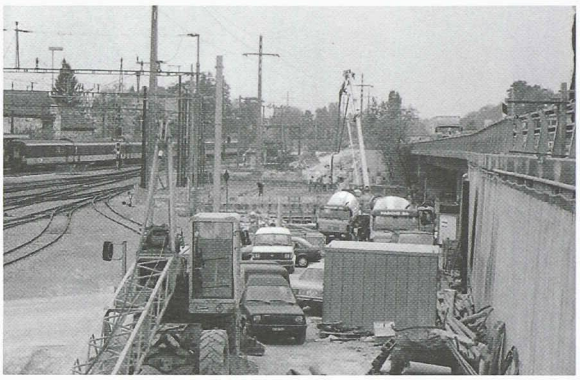
Au sujet des commerces retenus, il faut saluer la sagesse des responsables qui ont renoncé à installer un magasin *Aperto* dans une gare d'une importance relative, à proximité immédiate d'un centre commercial.

Il va de soi que la rénovation devait également permettre d'offrir des surfaces administratives à louer – une fois les besoins propres des



Voie 3 (CFF, au premier plan) et voie 4 (BAM). On distingue les panneaux photovoltaïques incorporés à la nouvelle marquise.

[3] «La vie d'un chemin de fer centenaire», in «L'année ferroviaire 1994: un kaléidoscope», *IAS* N° 12 du 24 mai 1995, pp. 244-245



Le trafic – tant ferroviaire (à gauche) qu'autoroutier (à droite) devait être assuré sans interruption durant toute la durée des travaux, et ce sans aucune concession à la sécurité. La vigilance et les nerfs des intervenants ont souvent été soumis à rude épreuve.

CFF satisfaits – et de réduire les futurs coûts d'entretien et d'aménagements éventuels.

La gare abrite dorénavant, outre les guichets de vente et de change CFF, une agence de voyages, un restaurant *MacDonald* (en tant que buffet de gare une première suisse, appelée à faire école), un restaurant traditionnel – le *Croco's Café* – complété par une terrasse extérieure l'été et par un comptoir de vente de produits alimentaires, un kiosque à journaux moderne et deux cabines de photos instantanées. Ces implantations de nouveaux commercent se traduisent par la création de 25 nouveaux emplois.

Le coût de l'ensemble des travaux de modernisation se monte à 9,85 millions de francs, dont 6,4 pour le gros œuvre.

La valorisation du reste du patrimoine immobilier, d'une surface de 7800 m², reste actuellement en souffrance du fait d'une conjoncture défavorable, mais n'est pas abandonnée. Un projet immobilier, basé sur le résultat du concours de 1989, prévoit la construction de cinq bâtiments locatifs, demandant un investissement de quelque 45 millions de francs.

Il est en revanche à déplorer que les autorités morgiennes, pour des raisons qui n'appartiennent qu'à elles, n'aient pas cru bon de suivre la dynamique des CFF, en particulier en ce qui concerne les aménagements qui auraient permis un accès décent et rationnel au Park & Ride. La bâtisse vétuste et décrépie qui s'élève aujourd'hui encore là où sont prévues une gare routière et la rampe d'accès au parking ne fait guère honneur à Morges (qui se veut « Morges la coquette ») pour le visiteur sortant d'une gare moderne et accueillante. L'absence de possibilité de parcage de très courte durée à proximité immédiate du bâtiment et l'anarchie périodique due à l'indiscipline (très largement tolérée) d'automobilistes interférant avec le parcage des nombreux cars postaux ajoute encore à cette image défavorable.

Et maintenant ?

Les CFF ont investi près de 70 millions de francs pour offrir aux usagers du rail des aménagements modernes, fonctionnels et accueillants. Fréquentant régulièrement la gare de Morges depuis près d'un quart de siècle, je peux témoigner de l'amélioration spectaculaire des conditions offertes aux voyageurs ; comme ingénieur, je suis sensible aux progrès techniques réalisés au terme de ce chantier de cinq ans.

L'arrêt à Morges, chaque heure, des trains *Interregio* à destination de Bienne puis alternativement Bâle et Romanshorn représente dans l'amélioration de la desserte un échelon important, qui s'est du reste traduit par une substantielle progression des recettes dès les premiers mois de son introduction.

Il semble toutefois que le désir de satisfaire au mieux les vœux de la clientèle connaisse de sérieuses restrictions quant à l'utilisation du magnifique outil qu'est la nouvelle gare. C'est ainsi que la présence du personnel d'exploitation a déjà été considérablement réduite – notamment le dimanche – et qu'il est question de poursuivre dans cette voie, laissant ainsi le voyageur de plus en plus livré à lui-même une fois qu'il a acheté son billet. Les heures d'ouverture des guichets ne correspondent plus non plus au rythme de vie d'une cité comme Morges, ni à l'horaire des trains tardifs.

On peut donc légitimement se poser la question de la justification des investissements consentis.

L'apparente indifférence des pouvoirs publics morgiens pour une interface réellement conviviale entre leur ville et sa gare ajoute encore à ce sentiment que l'on ne souhaite pas vraiment que les Morgiens et leurs voisins prennent le train, ni que les visiteurs y débarquent à la gare.

Il y a là, me semble-t-il, matière à réflexion tant pour les autorités morgiennes que pour les responsables des CFF.

Aussi bien Morges que le chemin de fer méritent mieux que le traitement actuel des usagers du train, dans un cadre rénové de façon convaincante.

Direction du projet	
CFF Chef de projet	Roland Linzaghi, Division principale des travaux 1 Section des bâtiments, 1001 Lausanne
Architecte	Marc Ruetschi, avenue de la Gare 21, 1003 Lausanne
Ingénieurs civils	Groupement d'ingénieurs V3, p.a. Moncef Boubaker, chemin de Gottrause 13, 1023 Crissier
Ingénieur électricien	Perrin & Spaeth, chemin de la Fauvette 30a, 1000 Lausanne 12
Ingénieurs chauffage, ventilation, sanitaire	Pierre Chuard, route du Châtelard 52, 1018 Lausanne

Je tiens à remercier ici MM. René Budry, chef de gare, et Bertrand Fornerod, ingénieur, chef de projet, de leur aide précieuse dans l'illustration de cet article.