

Gares de Vevey et Montreux: conserver, mais quoi ?



◀ Corsiérois d'origine, l'architecte Eugène Jost a donné à Montreux parmi les plus belles réalisations de la Belle Epoque: la gare de Montreux, mais aussi les palaces de Montreux et de Caux, les hôtels de poste de Lausanne et de Berne, ainsi que le Pont Bessières à Lausanne. Collection Musée de Montreux

▶ La première gare de Vevey a été construite en 1861-1862 sur les plans de Jean Fernel. Elle était composée d'un corps central et de deux ailes à l'est et à l'ouest, entourées d'une large marquise. Musée historique de Vevey



PATRIMOINE

D'ici à 2023, presque toutes les gares de Suisse seront adaptées à la nouvelle loi pour les personnes à mobilité réduite et les chantiers se succèdent de Lausanne à Bex, en passant par Cully, La Tour-de-Peilz ou Puidoux. Ces travaux de mises aux normes sont l'occasion pour les CFF de restaurer des bâtiments de grande valeur historique. Mais comment concilier substance patrimoniale et nouveaux usages? Coup de projecteur sur les gares de Montreux et Vevey, dont les rénovations doivent répondre à plusieurs impératifs, y compris ceux liés à la prochaine Fête des Vignerons.

Magaly Mavilia

Tout comme la cathédrale de Lausanne ou le château de Chillon, la gare de Montreux est recensée en note 1 au patrimoine historique (voir encadré). Vevey la suit de près, avec une note 2. Mais si le mot d'ordre est de conserver le plus possible, comment concilier substance patrimoniale et nouveaux usages? Une question qui fait débat entre les architectes, les CFF et la Direction générale des immeubles et du patrimoine (anciennement SIPaL). Au 21^e siècle, cela fait-il sens de garder les cheminées de la gare de Montreux ou les caves à charbon de celle de Vevey? «Nous n'avons pas encore trouvé la solution pour Montreux, c'est un long débat avec les monuments historiques», souligne avec intérêt l'architecte Antonino Tramparulo, associé du bureau lausannois Tempesta Tramparulo chargé de la restauration de ces deux monuments. «Quant aux caves à charbon en gare de Vevey, elles ont été remplacées par les commerces, mais nous avons gardé le couloir central qui est un élément fort du lieu», précise l'architecte.

Vevey en vert et rose
Pour Antonino Tramparulo, «il est important de se donner les moyens d'obtenir une connaissance approfondie du lieu avant toute intervention et nous n'avions pas cette documentation pour la gare de Vevey». Ainsi, les CFF ont investi 50'000 frs pour établir une étude réalisée par le bureau spécialisé Sinopie à Vevey. Ce travail «d'archéologues» a permis de mettre au jour l'empreinte des différents styles qui se sont succédé au fil du temps. On apprend ainsi que les murs de la gare

de Vevey étaient rose saumon et «vert wagon». Une empreinte que l'on retrouve dans la plupart des bâtiments ferroviaires. «Ce vert wagon était utilisé pour résister à la rouille et à la limaille des chemins de fer et nous allons le restituer», précise l'architecte. Et le rose? Il appartient à la toute première gare, construite en 1861-62 par Jean Fernel, architecte pour le compte de la compagnie ferroviaire de l'Ouest-Suisse, à qui l'on doit la plupart des petites gares situées entre Villeneuve et Genève.

Tapis rouge pour la Fête des Vignerons

Avec l'ouverture du tunnel du Simplon en 1906, la gare de Vevey est transformée et agrandie en 1909 par Charles Coigny, qui vient de terminer la Salle del Castillo. Formé aux Beaux-Arts de Paris, Charles Coigny apprécie l'ornementation et recouvre le rose saumon de son prédécesseur avec un décor de fausses pierres. «Tout cet appareillage a lui-même disparu dans les années 50. Dès lors, quelle époque choisir?» se demande l'architecte. C'est finalement la version de 1909 qui l'emporte, même si bon nombre d'éléments décoratifs disparus ne seront pas restitués. Ce qui ne sera heureusement pas le cas des magnifiques fenêtres d'origine et des deux larges verrières de la voûte du hall qui avaient été obstruées, «probablement en lien à des transformations en vue de la Fête des Vignerons de 1955». 63 ans plus tard, c'est en partie grâce à la vénérable tradition vaudoise que les CFF rendent à l'histoire une partie de ce patrimoine dissimulé. Coût de l'opération: 4,15 millions de francs. Initiés en septembre 2017, les travaux seront terminés pour accueillir les dizaines de milliers de voyageurs attendus pour la Fête des



Le nouvel escalier de la gare de Vevey, qui se situe dans l'aile est du nouveau bâtiment. Tempesta Tramparulo Architectes

Vignerons 2019. «Le 1^{er} juillet, nous livrons le bâtiment», assure le bureau Tempesta Tramparulo Architectes. Et quelles allures vont prendre la circulation et la place de la gare pour l'accueil des visiteurs pendant la Fête



«Le 1^{er} juillet, nous livrons le bâtiment»
Antonino Tramparulo, architecte, au sujet de la gare de Vevey

des Vignerons? «Tous les partenaires sont autour de la même table pour réfléchir: les urbanistes, les CFF, la sécurité, la police et la commission de la Fête des Vignerons», relève Elina Leimbruger. Mais ni la syndique de Vevey ni la commission de la Fête ne peuvent en dire davantage pour l'instant.

Boiseries emballées à Montreux

Du côté de Montreux, il ne reste aucune trace de la première gare, construite en 1860. Celle que l'on connaît aujourd'hui a été réalisée par Eugène Jost et inaugurée en 1903. En plus de cent ans d'existence, la bâtisse a subi de nombreuses transformations: les façades et la toiture sont transformées en 1931 par l'architecte Jean Taillens; l'annexe occidentale est reconstruite au début des années 1960, puis en 1997, lors d'une rénovation générale, Rodolphe Lüscher «emballe» les chaleureuses boiseries derrière des vitres, au grand dam des Montreusiens. Que les amoureux de la Belle Epoque se rassurent, elles vont réapparaître après les travaux

de restauration menés par le bureau Tempesta Tramparulo, qui devraient s'achever en 2020.

Une gare d'apparat

«La gare de Montreux est une vraie gare d'apparat, énorme, presque disproportionnée», s'étonne Antonino Tramparulo. Sur les cinq plateaux de 600 m², seuls quelque 500 m² resteront dédiés au monde ferroviaire. Les cheminots n'habitent plus dans les étages, qui seront transformés en appartements. Un cabinet médical est déjà installé tandis que les combles accueillent des bureaux. Pour activer cette immense espace, un escalier joue le rôle d'une colonne vertébrale. Il relie, fluidifie et redonne de la vie à l'entier de la bâtisse.

Clou de cette rénovation, les velux retrouveront leur ambiance de lucarnes et surtout leurs oronnances



«Tous les partenaires sont autour de la table pour réfléchir»
Elina Leimbruger, syndique de Vevey, au sujet de la place de la gare

trapézoïdales. Une intervention contemporaine pour une réinterprétation étant donné que trop peu d'éléments permettent de les reproduire à l'identique. Recouvert d'un vilain Eternit dans les années 60, le toit retrouvera son aspect d'origine ou presque, puisqu'il sera recouvert d'ardoise, comme le sont la plupart des bâtiments de la Belle Epoque montreuissienne.

Nicolas Meier:

«Si l'on démolit tout ce qui compose notre patrimoine, il n'y aura plus rien»

Le patrimoine entretient un rapport avec la construction durable que l'architecture contemporaine n'est pas près d'égaliser et nous avons beaucoup à apprendre sur ce point essentiel aujourd'hui», estime Nicolas Meier. Conservateur des monuments et des sites à la Direction générale des immeubles et du patrimoine pour le secteur de l'Est Vaudois, ce dernier a troqué sa fonction d'architecte «conventionnel» pour une spécialisation en architecture du patrimoine.

La gare de Montreux est recensée en note 1 au même titre que la Cathédrale de Lausanne ou le château de Chillon, que lui vaut cet honneur?

▶ Sa rareté sur la ligne du Simplon et la qualité de son architecture. Le bâtiment que l'on connaît est en fait la deuxième gare. La première a disparu. On sait qu'elle était plus conforme à la ligne du «catalogue» des chemins de fer, à l'instar des petites gares comme Cully ou Lutry. Mais Montreux, étant devenue la station touristique que l'on connaît, a souhaité édifier une gare à la hauteur de ce rang. Un architecte de premier plan a donc été choisi, Eugène Jost et c'est à lui que l'édifice doit sa note 1, de par son caractère de rareté et d'unicité dans la ligne architecturale ferroviaire de la ligne du Simplon. Et c'est aussi l'une des plus belles et des plus majestueuses. Par ailleurs, son état de conservation est exemplaire, excepté la toiture qui retrouvera son ardoise d'origine à la fin des travaux.

Celle de Vevey n'obtient qu'une note 2, qu'a-t-elle de «moins» que sa voisine?

▶ La gare de Vevey ne ressort pas d'un projet aussi total qu'à Montreux. La gare d'origine existe toujours, quand bien même elle a été réinterprétée par l'extension de Charles Coigny qui a créé le grand hall. Elle est plus en demi-measure.

«Une photo de moi? Certainement pas, s'exclame Nicolas Meier. Mettez plutôt une photo d'un monument, je suis leur voix». Et c'est ainsi que le conservateur nous a transmis cette vue de la gare de Vevey depuis un échafaudage que seuls les artisans ont pu admirer sous cet angle.

Conserver aujourd'hui des éléments patrimoniaux ou des typologies du 19^e siècle qui ne correspondent plus aux usages contemporains, n'est-ce pas aller à contre-courant de l'évolution urbaine?

▶ Ces objets sont recensés, évalués et placés sous protection selon une loi qui a été votée. Il faut bien vivre avec si l'on exige la conservation, sinon, il faut abroger la loi. Chaque monument nécessite une analyse particulière. Je constate, par mon expérience, qu'il est assez rare que la disposition de sites anciens soit en totale contradiction avec les besoins d'aujourd'hui. La preuve? On arrive à mettre un musée dans le château de Chillon sans que cela pose problème. Les gares de Vevey et de Montreux sont un bel exemple que cela peut fonctionner et qu'il est possible de trouver un terrain d'entente avec le maître de l'ouvrage et l'architecte. Quant aux cheminées de la gare de Montreux, il est vrai que nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec le bureau Tempesta Tramparulo qui n'a pas encore réussi à nous convaincre de la nécessité de les détruire. Beaucoup de personnes pensent à leur génération, mais il y a un avant et il y aura un après nous. Si l'on démolit tout ce qui compose notre patrimoine, petit à petit, il n'y aura plus rien. Et qui sait, peut-être qu'un jour certains éléments retrouveront une utilité. Personne ne peut le dire aujourd'hui.

