Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1034

Artikel: Petits et grands chantiers : le temps des gares
Autor: Imhof, Pierre / Lévy, Marx
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1020768

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

PETITS ET GRANDS CHANTIERS

Le temps des gares

Le temps est au réaménagement des gares: pour correspondre aux exigences de Rail 2000 ou parce qu'une rénovation est nécessaire après une centaine d'années de service, les CFF ont de nombreux projets, à l'état de plans ou de chantiers. Pour la Suisse romande, ce sont les gares de Nyon, Gland, Lausanne, Morges, Neuchâtel, Montreux, Fribourg, Martigny, Bienne et Sierre qui vont être modernisées, sans compter des travaux de plus petite envergure dans des gares moins importantes — coups de peinture, surélévation des quais, introduction de l'électronique pour la billetterie, etc. Certaines transformations ne sont prévues que dans la tête des ingénieurs de la régie, d'autres sont déjà pratiquement prêtes à la réalisation, comme à Morges ou à Fribourg. La période nous semble donc propice à quelques réflexions à la suite d'une visite critique de deux gares récemment inaugurées: Lucerne, reconstruite après l'incendie qui détruisit le hall d'accueil en 1971, et Zurich-Stadelhofen, qui a subi d'importantes modifications pour satisfaire aux exigences de l'exploitation du RER zurichois.

La gare de Lucerne telle qu'elle apparaît aujourd'hui.

Si ces gares n'ont rien de commun quant à leur importance ou à leur système d'exploitation — Lucerne, en cul-de-sac, est un lieu de correspondance d'importance nationale alors que Stadelhofen est une gare classique d'importance régionale — les deux sont l'œuvre de l'ingénieur et architecte espagnol Santiago Calatravas (il est l'auteur des plans du hall lucernois et de l'entier du réaménagement zurichois). L'originalité de cet homme actuellement à la mode est d'utiliser le métal comme on ne le faisait plus guère.

Depuis plus d'un demi-siècle on a assisté à un développement sophistiqué et rationnel, par les aciéries, de profils industriels. L'éventail de ces produits, relativement restreint pour des raisons économiques, a néanmoins permis la création de vastes halls splendides aux structures cristallines et généralement orthogonales. Mais on a construit aussi beaucoup d'autres espaces, plus vulgaires, couverts par un fouillis de poutrelles tout aussi orthogonales mais combinées au petit-bonheur-la-chance.

Calatravas prend tout ce mouvement à contrepied: il fait plutôt appel au ferronnier qu'au soudeur de barres. Ses constructions s'apparentent plus à un squelette qu'à une résille — et ce squelette est formé d'os, de rotules et de tendons. Toutes ces pièces sont uniques ou issues de petites séries, fabriquées sur mesure. Cette technique ne va pas sans inconvénients: s'il y a économie de matière, il y a surplus de travail, donc un coût final supérieur par rapport à une construction courante. Les frais d'entretien sont également à la mesure de cette conception «cousu main». Précisons encore que notre but n'est pas ici de

commenter le travail architectural — des revues spécialisées s'en chargent — mais de nous intéresser plus particulièrement à l'aspect fonctionnel de ces lieux remis au goût du jour.

Lucerne: deux prises femelles

Le cul-de-sac de Lucerne pose des problèmes d'exploitation ferroviaire: il brise la continuité des lignes et provoque des pertes de temps; une contrainte pour les CFF. Du point de vue de la connexion avec la ville, le cul-de-sac est en revanche une aubaine: il est théoriquement possible d'entrer dans le bâtiment et de se trouver face aux quais sans que des passages sous-voie soient nécessaires. La gare et la ville devraient ainsi pouvoir se connecter l'une à l'autre comme deux prises mâle et femelle. Le passage du train à la rue, aux transports urbains et régionaux et aux itinéraires piétons est possible en douceur, sans coupure perceptible.

Le moins que l'on puisse dire est qu'à Lucerne, on n'a pas su profiter de cet avantage: les quais sont séparés de la ville et de la gare routière par un fossé où se trouvent tous les services: billetterie, casiers à bagages, buffet, ainsi que les inévitables commerces censés faire «vivre» et «rentabiliser» l'endroit. L'arrivée à la gare en devient frustrante: en sortant du bus ou du taxi, vous voyez l'arrière de tous les trains, à niveau, à travers le bâtiment vitré. Mais l'aménagement vous «pousse» à descendre, à passer devant les guichets et à remonter chercher votre train. La perplexité des touristes prêts à embarquer mais à la recherche de l'endroit où acheter un billet montre d'ailleurs l'aspect artificiel de l'aménagement. On en vient à se demander si les personnes qui ont dessiné cet aménagement sont des utilisatrices de ce genre de lieux, alors même que les CFF savent défendre le respect de normes parfois tatillonnes en d'autres occasions.

Côté esthétique, il y a recherche, il y a des «trucs» qui font les délices des groupes d'architectes en visite. La forme et l'agencement des pièces en métal et leur combinaison avec les grandes surfaces vitrées émerveillent, comme ces miroirs qui reflètent la lumière des projecteurs. Mais on cherche en vain une *identité* à ce bâtiment: une gare se reconnaît loin à la ronde, elle est la carte de visite des transports publics dans une ville. Rien de tel pour l'immeuble de Lucerne qui se confond avec ses voisins. Fort heureusement, on a eu la bonne idée de reconstruire sur la place le portail de l'ancienne gare... Lui au moins indique sans équivoque possible la destination de l'endroit.

Une gare, c'est aussi une place, un lieu où sont réunis les bus qui vous emmèneront dans le village voisin ou à l'autre bout de la ville. Si la générosité de l'espace mis à leur disposition assure une exploitation fonctionnelle et efficace, on s'étonne de l'économie réalisée sur les infrastructures destinées aux voyageurs: aucune salle d'attente fermée, pas davantage de point de vente et de renseignement à proximité des véhicules. On a l'impression que, tout occupés à peaufiner la plastique, les concepteurs en ont parfois oublié la fonction des lieux.

Zurich-Stadelhofen: un circuit fermé

Stadelhofen est une petite gare: elle n'avait que deux voies avant les travaux, elle en a trois maintenant; de nombreux trains du RER y passent et des correspondances sont possibles entre plusieurs lignes. Cette station de quartier se prêtait à merveille au style de Calatravas: la pièce sur mesure est parfaitement adaptée à la courbure de la voie en ce lieu. Le bâtiment ancien a été maintenu et fort bien restauré et le mariage entre les vieilles pierres et la tubulure moderne est tout à fait réussi.

Ce qui l'est moins par contre, c'est l'intégration de la gare dans le quartier. Stadelhofen est un centre secondaire vivant, avec de nombreux petits et moyens commerces qui marchent bien, des cafés et restaurants populaires ou intello-bohème (l'Odéon de Lénine n'est pas loin) ou encore ultra-chic (la Kronenhalle avec ses tableaux de maître). Ici aussi, la gare aurait pu être le prolongement de la place piétonne qui la jouxte et du quartier desservi par plusieurs lignes de trams.

L'intérieur de la gare de Lucerne: à gauche, les bus et la ville; à droite, les trains; dans le fossé, les billets et les services.

Les petites oubliées

A côté de ces gares qui figurent en bonne place dans les revues d'architecture, les CFF «modernisent» aussi des stations moins importantes. Mais on n'y retrouve guère les moyens sans limite dont a disposé un Calatravas à Lucerne ou à Zurich. Dans bien des endroits, la régie ne sait pas profiter de l'emplacement privilégié de ses bâtiments pour en faire autant d'invitations à utiliser le train. La gare est en effet le premier contact avec les transports publics pour la clientèle nouvelle. Or la politique actuelle de désaffection des gares secondaires et de location des locaux à des tiers qui les transforment en bureaux va à fin contraire: quelques coups de pinceaux à la salle d'attente ne sauraient suffire à améliorer l'image des CFF pour les nouveaux clients.

L'aménagement semble toutefois conçu pour lui-même, sans bonne insertion dans les cheminements piétons environnants. Ainsi les commerces souterrains, installés au prix d'une immense excavation et qui ne peuvent profiter, comme dans les plus grandes gares, d'un passage important pour leur amener des chalands en suffisance. Ils ont été attirés par les CFF qui leur ont promis des heures d'ouverture prolongées, mais les propriétaires des commerces voisins se plaignent à juste titre d'une différence de traitement que rien ne justifie. La gare, au lieu de s'intégrer au quartier, le concurrence... Les quais sont situés entre deux tunnels; tant qu'a réaliser des souterrains à l'usage exclusif du commerce, il eût été envisageable d'y mettre les rails et de prolonger, en surface, la place piétonne d'où les accès aux trains eussent été possibles, sans que des passages souterrains soient nécessaires pour les voyageurs.

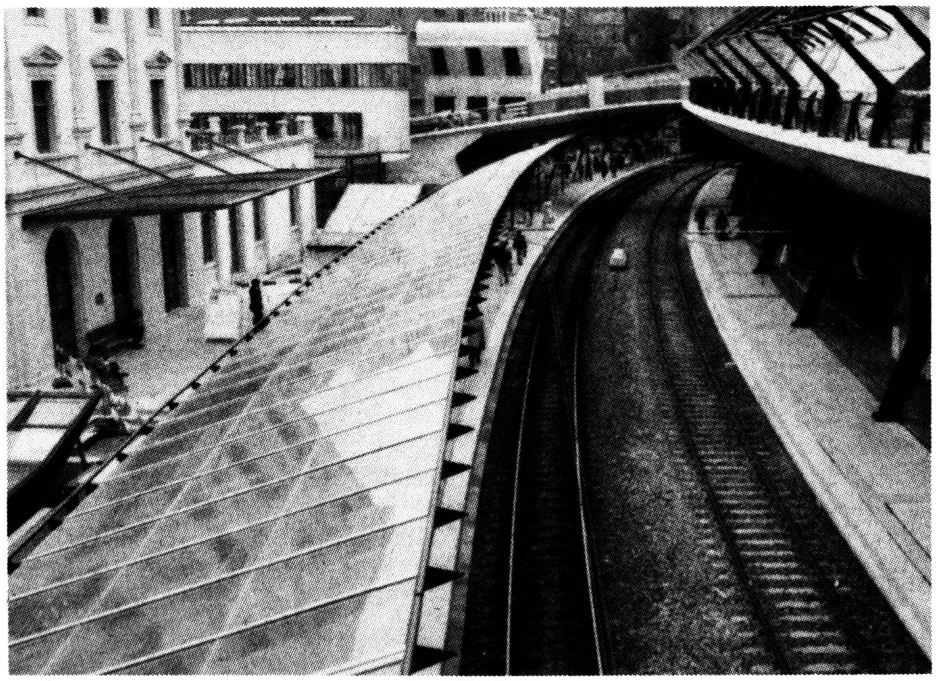
L'animation des gares

Une gare doit être fonctionnelle: du bus au train en passant par les guichets, les pas des voyageurs doivent être économisés et les changements de niveau limités. Lieu d'entrée dans une ville, la gare doit y être connectée, la place, les rues environnantes, les quais des bus urbains et régionaux devant être conçus comme le prolongement des voies ferrées. Le lieu, en plus, devrait être beau, accueillant, mais sans que cela nuise à sa fonction première et en sachant que la plupart de ses utilisateurs le fréquentent régulièrement. Les gares ne doivent donc pas être conçues comme des musées, où l'on se rend une ou deux fois par année en ayant tout son temps, mais comme des centres d'échange où les gens sont pressés et où certains passent chaque jour.

Or à Lucerne comme à Stadelhofen, on a l'impression que les concepteurs n'ont pas cherché en priorité à remplir un cahier des charges propre à une gare, mais se sont fixé pour objectif de réaliser un événement architectural, d'ailleurs moyennement réussi à Lucerne. Ainsi la continuité de la circulation piétonne, le principe du moindre effort pour acheter son billet et rejoindre les trains, le rôle d'une gare dans un système de transports et dans un quartier sont des problèmes escamotés par la volonté, notamment, d'y intégrer du commerce.

Mais si le voyageur apprécie de pouvoir acheter son journal, une tablette de chocolat ou de boire un café à la gare, il n'a guère besoin d'y trouver jeans, disques ou paniers en osier si ces articles sont vendus dans d'autres commerces du quartier. L'ampleur des travaux qui ont été nécessaires à Stadelhofen pour accueillir des magasins laisse d'ailleurs perplexe sur la rentabilité de l'opération, les loyers pratiqués ici étant évidemment moindres que ceux du centre. Dans une brochure destinée au public zurichois, les CFF défendent la présence du commerce dans les gares avec pour argument qu'il en assure l'animation. C'est aborder la question par le mauvais côté: bien intégrée à un quartier ou à une ville, une gare sera un lieu animé et le commerce ne peut que profiter de cette animation aux heures où les voyageurs sont les plus nombreux. Il est par contre douteux qu'il la génère aux moments opportuns, c'est-à-dire le soir, en dehors des heures de grande affluence. Les CFF ne devraient donc pas concevoir les gares comme des endroits devant être animés pour eux-mêmes, mais comme des lieux censés participer à — et profiter de — l'animation du quartier, de la ville ou du village dans lesquels elles sont implantées.

Pierre Imhof
(avec la collaboration de Marx Lévy)



La station en courbe de Zurich-Stadelhofen.