Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 70 (1975)
Heft: 4-fr

Artikel: Les gares suisse jusq'à 1930
Autor: Stutz, Werner
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-174527

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: 16.07.2025

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

Les gares suisses jusqu'à 1930

En haut: Entrée principale, analogue à la façade d'un temple, de la nouvelle gare de Bienne, édifiée de 1918 à 1923 par Emile Moser et Wilhelm Schürch (1882–1955). – En bas: La gare de Glaris fut construite en 1902/03 par Heinrich Ditscher, d'après des plans de Karl August Hiller (1852–1901).

Un des faits les plus marquants de l'histoire de l'architecture du siècle dernier, c'est qu'il fallut alors résoudre de nombreuses tâches nouvelles, imposées par la démocratisation de la vie publique et par les débuts de l'industrialisation. En parcourant la bibliographie de l'architecture au XIXe siècle, on constate que l'importance historique et urbanistique des gares n'a été véritablement reconnue qu'il y a peu d'années. Le soussigné ne peut qu'en évoquer rapidement ici les principaux aspects; il les traite de façon approfondie dans son ouvrage *Schweizer Bahnhofarchitektur im 19. Jahrhundert,* dont la publication est prochaine.

Les gares, tâche nouvelle pour les bâtisseurs

Parmi les tâches nouvelles qui s'offraient à la construction, faire le plan d'une gare était particulièrement difficile. L'architecte ne devait pas seulement réunir des fonctions très diverses (service des voyageurs, de la voie, bureau de poste, entrepôts et douane, administration et logis) dans un bâtiment unique; il se trouvait confronté aussi aux problèmes techniques d'exploitation du nouveau moyen de transport. La poste, par exemple, du fait de l'espace restreint dont on disposait et des formes à adopter, ne pouvait que donner l'exemple de la modestie. Pour l'ensemble de l'édifice, l'architecte s'inspira de la construction des châteaux aussi bien que de la disposition des bâtiments de douanes et d'entrepôts dans les grands ports. L'école, le palais des expositions, la caserne et le théâtre l'aidaient également à trouver un système commode de liaisons. Hôtels et casinos lui indiquaient les possibilités de répartition des locaux de service. Le fer, en tant que matériau de construction indispensable pour les grandes halles des gares, avait surtout fait ses preuves dans l'édification des ponts, et, associé au verre, dans la construction des serres. Pour résoudre tous les problèmes qui se présentaient, l'architecte était flanqué d'un ingénieur; au cours du XIXe siècle, chacun se fixa peu à peu dans sa spécialité (secteur des voies et installations techniques pour l'ingénieur, bâtiment d'entrée pour l'architecte). Pour la dernière fois en Suisse (1865–1871), ce fut un architecte seul qui, après en avoir tracé les plans, dirigea les travaux de construction de la gare principale de Zurich en toutes ses parties. Dès lors, les architectes n'eurent plus d'influence déterminante quant à la halle des quais et des voies, et devinrent souvent, pour les gares de grandes villes surtout, de simples «brosseurs de décors». Les concours d'architecture organisés à Bâle pour la gare CFF (1903) et la gare badoise (1907), à St-Gall (1907) et à Lausanne (1908), n'exigeaient plus des concurrents que des projets de façades.

Les spécialistes suisses avaient le grand avantage de pouvoir bénéficier des expériences étrangères.

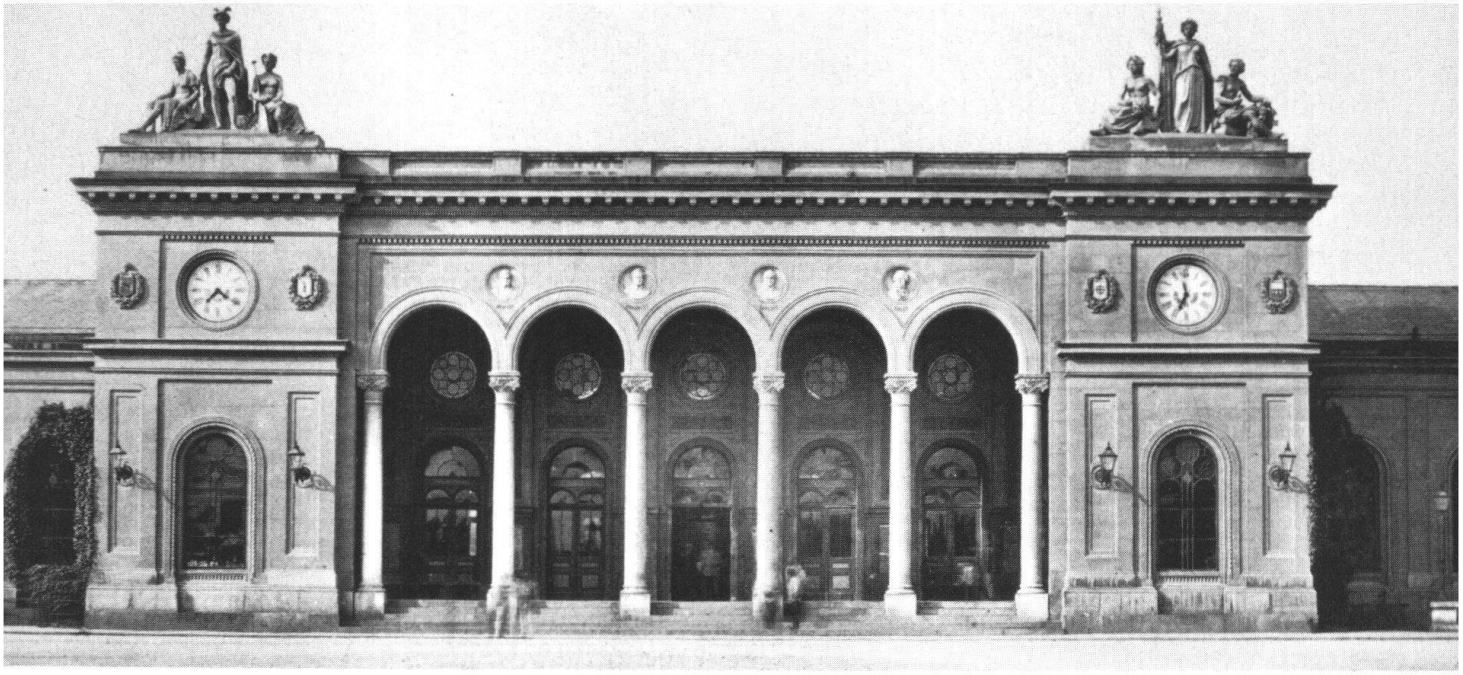
La gare de Lucerne, érigée de 1894 à 1896 d'après les projets de concours de Jean Béguin (1866–1918), Hubert Stier, de Hanovre, et W. Moessinger, de Francfort-sur-le-Main, était surmontée d'une coupole à la puissante silhouette. – En bas: La première gare de Lucerne, qui subsista de 1860 aux années 90, offrait un autre aspect, ne fût-ce que par son entrée différemment orientée.

En 1850, quand il n'y avait encore en Suisse que 25 km de voies ferrées, on avait déjà construit à peu près 700 gares dans le reste de l'Europe. Aussi n'est-il pas étonnant que des étrangers expérimentés soient venus mettre la main à la pâte. La *Schweizerische Nordbahn* reçut le concours d'Aloïs Negrelli (1787–1858), inspecteur à la Direction générale des chemins de fer autrichiens, et des architectes Ferdinand Stadler et Gustave-Albert Wegmann (1812–1858). Karl Etzel, constructeur des chemins de fer wurtembergeois, apporta son aide à l'aménagement des gares de St-Gall, Olten, Bienne, Genève et Berne. Negrelli et Etzel habitèrent même la Suisse pendant un certain temps.
Souvent, architectes et ingénieurs suisses se rendaient à l'étranger pour visiter des gares et s'initier à leur nouvelle conception. En 1838, par exemple, l'architecte bâlois Melchior Berri (1801–1854) fit rapport sur un tel voyage à l'assemblée de la S. I. A., fondée en 1837 et qui avait, à l'époque, une grande importance en tant que forum fertile en débats. Nombre d'architectes terminaient leur stage pratique en Allemagne, en France, en Grande-Bretagne, lisaient les manuels d'architecture de leurs collègues en renom (par exemple les publications de F. Eisenlohr, l'architecte des chemins de fer badois), suivaient de près les revues spécialisées qui avaient commencé à paraître dans les années 1830, et se tenaient ainsi au courant des nouveautés. Il faut noter à ce propos qu'en Suisse également, depuis l'époque des débuts jusqu'à celle des concours CFF, il y eut toujours des architectes réputés pour s'intéresser à la construction des gares.

L'entrée de la gare principale de Zurich, conçue comme un porche triomphal de la technique, forme l'aboutissement urbanistique de la Bahnhofstrasse. Le bâtiment fut érigé de 1865 à 1871 d'après les plans de Jakob Friedrich Wanner (1830–1903).

L'importance de la gare dans l'aspect du site

Les compagnies de chemins de fer privées qui étendaient leurs réseaux de ville en ville étaient tenues, par les dispositions de la concession, de s'entendre avec les autorités cantonales au sujet de l'emplacement des gares. Etant donné que, jusqu'alors, la vie urbaine se déroulait principalement dans les quartiers anciens (Bâle garda ses fortifications intactes jusqu'en 1859), les autorités comme la population incitèrent les compagnies à placer la gare à quelque distance de la cité. Les journaux commentaient les variantes proposées. Des conseils communaux, des délégations de quartiers, lançaient des pétitions pour manifester leurs vœux. Des voix demandaient que l'on construisît la gare près d'un centre de trafic (par exemple la poste, ou la place du débarcadère), ou près du centre des affaires, dans la crainte d'une diminution du commerce urbain et du dépérissement qui s'ensuivrait. Peu de gens en tout cas prévoyaient que le chemin de fer allait supplanter largement les anciens moyens de transport, et quels bouleversements la gare allait apporter dans la structure urbaine, que ce fût loin du centre ou dans son immédiate proximité.
Alors que dans les villages il suffisait d'aménager une route d'accès à la gare, la liaison avec la ville plaçait les autorités municipales devant une foule de tâches nouvelles. Des fossés furent transformés en voies d'accès (Zurich: 1864/65, Bahnhofstrasse jusqu'à la Paradeplatz. Bâle: 1859/60, de l'Elisabethenschanze jusqu'à l'Aeschenplatz; 1865/67, de la porte de Steinen à la gare SCB). Des tours et des remparts durent être sacrifiés au trafic pour la gare (Bâle: 1852/54, bastion de Clara; 1858, bastion d'Aeschen; 1861, porte d'Aeschen. Zurich: 1865/66, porte du Rennweg. Berne: 1865, tour St-Christophe. Winterthour: 1867, Basse-porte) – encore que des motifs politiques aient souvent joué leur rôle dans les démolitions. Des quais furent prolongés jusqu'à la gare (Zurich: 1855/59, Limmat-

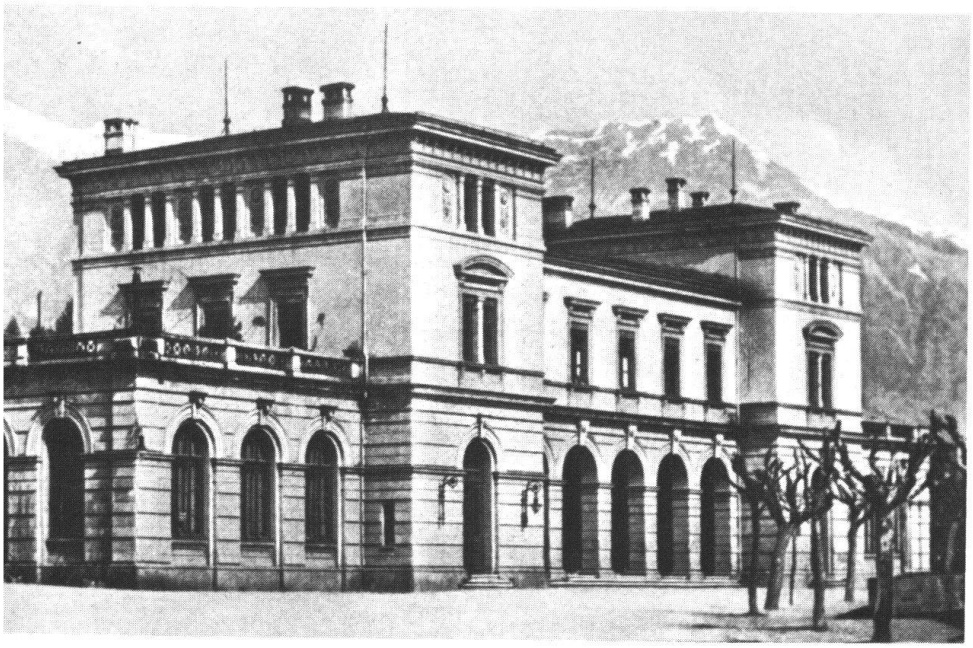


En haut: L'ancienne gare centrale de Bâle fut construite en 1860 d'après les plans de Ludwig Maring (1820–1893) et démolie en 1903. Au-dessus de l'entrée, à gauche, un groupe de Mercure; à droite, une allégorie de l'Industrie. – Au milieu: Avec sa façade côté Limmat ornée de deux arches en plein cintre, la gare principale de Zurich représente, pour son époque, la solution la plus moderne pour une gare de grande ville. – En bas: La gare de Romanshorn, édifiée en 1854/55 par Johann Jakob Breitinger (1818–1880).

quai). Des ponts étaient lancés pour relier des parties de villes au nouveau centre de trafic (Genève: 1862, pont du Mont-Blanc; Lucerne: 1869/70, Seebrücke; Zurich: 1864, Bahnhofbrücke).
La gare devenait aussi le point de mire d'une nouvelle expansion hors les murs. Le monde des affaires et du commerce, ainsi que l'industrie hôtelière, s'efforcèrent de s'installer à proximité du nœud de communications. Et, dans les villes et villages, apparut «le quartier de la gare». En certains endroits, comme Zurich (1864) ou Lucerne (1898), les autorités en établirent les plans de façon à lui conférer une certaine unité, avec des bâtiments ayant quelque décorum, et cela par une réglementation stricte. Au-delà des voies ferrées s'étendirent des zones industrielles et d'entrepôts, et souvent aussi les quartiers d'habitation les plus sinistres.
Face à la gare, en revanche, une place aménagée à dessein constituait l'«entrée» en territoire urbain. En cette position-clé d'un nouveau genre, les compagnies ferroviaires ne se satisfaisaient pas, pour les gares les plus importantes, d'un simple bâtiment utilitaire. L'importance d'une porte de gare ouvrant sur la ville, et, pour les partants, ouvrant sur les lointains horizons du monde, commandait de soigner tout particulièrement l'entrée, en tant qu'aboutissement d'une avenue de la Gare: ce fut tantôt une porte monumentale, tantôt un fronton pareil à celui d'un temple, tantôt une majestueuse voûte, bientôt flanquée de tours.
Les tableaux ou les fresques qui, dans le hall des guichets, la salle d'attente et le buffet de gare, offraient des images de la localité elle-même ou d'autres sites accessibles grâce au chemin de fer, montrent bien que la gare était considérée comme un bâtiment de réception. On flânait dans le hall des guichets; le voyage était désormais à la portée de chacun, il n'était plus un privilège de classe.
Comme pour d'autres bâtiments publics, des tours, ou une coupole, devaient donner à la gare une silhouette conforme à son importance. La direction de la *Centralbahn*, propriétaire de la gare de Lucerne, argumenta comme suit, en 1894, en faveur d'une coupole de grandes dimensions: «Nous sommes convaincus que l'ensemble de l'édifice, par son aspect et sa situation tout près du lac, fera dans le cadre des bâtiments environnants une excellente impression, surtout lorsqu'on le verra du quai du Schweizerhof, du pont et du lac.»
Les autorités elles-mêmes étaient favorables à l'avènement d'un élément urbanistique de type nouveau, qui en imposât. Lors de la mise au concours de la gare badoise – pour ne citer que cet exemple –, le gouvernement bâlois posait en 1907 l'exigence suivante: «Les bâtiments, qui seront visibles de trois rues, devront être à la fois plaisants et impressionnants.» Durant la seconde moitié du XIXe siècle, les compagnies de chemins de fer, devenues financièrement puissantes, voulurent que se manifestât aussi dans l'architecture intérieure et extérieure des gares leur rôle de pionniers, d'agents du progrès. La porte d'entrée de la gare principale de Zurich, avec son groupe de statues où trône une Helvetia promotrice du trafic, flanquée des allégories du Télégraphe, du Train et de la Navigation, accompagnées plus bas des effigies de l'Art, de la Science, du Commerce et de l'Artisanat, devait être la porte triomphale de la technique. A la gare centrale de Bâle de 1860, des portraits d'hommes de science en médaillons ornaient le faîte des colonnes de la halle aux arcades; plus haut siégeaient le groupe de Mercure, et l'allégorie de l'Industrie.
Richard Kissling (1848–1919) composa pour la gare de Lucerne une «roue ailée sur laquelle s'agenouille un génie», accompagnée de «l'Humanité qu'un coup d'aile réveille». Dans un tableau monumental créé à Lucerne en 1929, Maurice Barraud symbolisa la tâche du chemin de fer du Gothard de réunir le Nord au Sud.

Le style des gares urbaines

La disposition architectonique d'une gare dépend en bonne partie de la situation du bâtiment d'entrée par rapport aux voies. A partir de 1840, les architectes discutaient la question de savoir si, dans une gare en cul-de-sac, c'était la halle des quais ou le bâtiment d'entrée qui devait avoir le plus d'importance dans la façade orientée vers la ville. Les premières gares allemandes – comme aussi la première gare de Zurich, construite en 1847 par



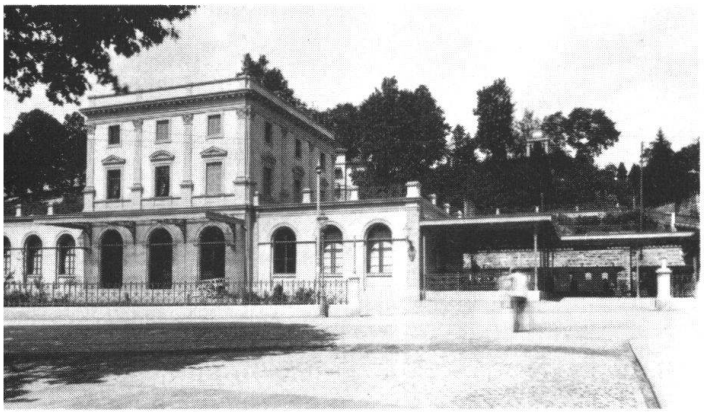
En haut: Baden possède la plus vieille gare de Suisse. Elle fut bâtie en 1847 d'après les plans de Ferdinand Stadler (1813–1870), puis transformée en 1874 et 1912. – Au milieu à gauche: La gare de Locarno fut édifiée, vraisemblablement en 1874, d'après les plans d'A. Göller, le premier architecte en chef de la ligne du Saint-Gothard. – Au milieu à droite: Partie de l'entrée de la gare de Rapperswil, projetée et réalisée de 1894 à 1895 par Karl August Hiller. – En bas: La gare de Winterthour fut construite de 1893 à 1895 d'après les plans d'Ernest Jung (1841–1912) et Otto Bridler (1864–1938), qui y incorporaient les bâtiments antérieurs de 1860 et 1876.

G.-A. Wegmann –, présentent un bâtiment d'entrée massif qui masque la façade de la halle des quais. A Paris la gare de l'Est (1847–1852) est la première station européenne où la halle des quais soit l'élément dominant de la façade. Elle servit de modèle à de nombreuses gares de grandes villes, en France, en Italie, en Grande-Bretagne, en Allemagne, mais aussi à Zurich, où Jakob-Friedrich Wanner utilisa le côté Limmat de la gare principale actuelle comme façade de la halle des quais, dépourvue d'éléments de soutien et couverte d'une verrière arquée.

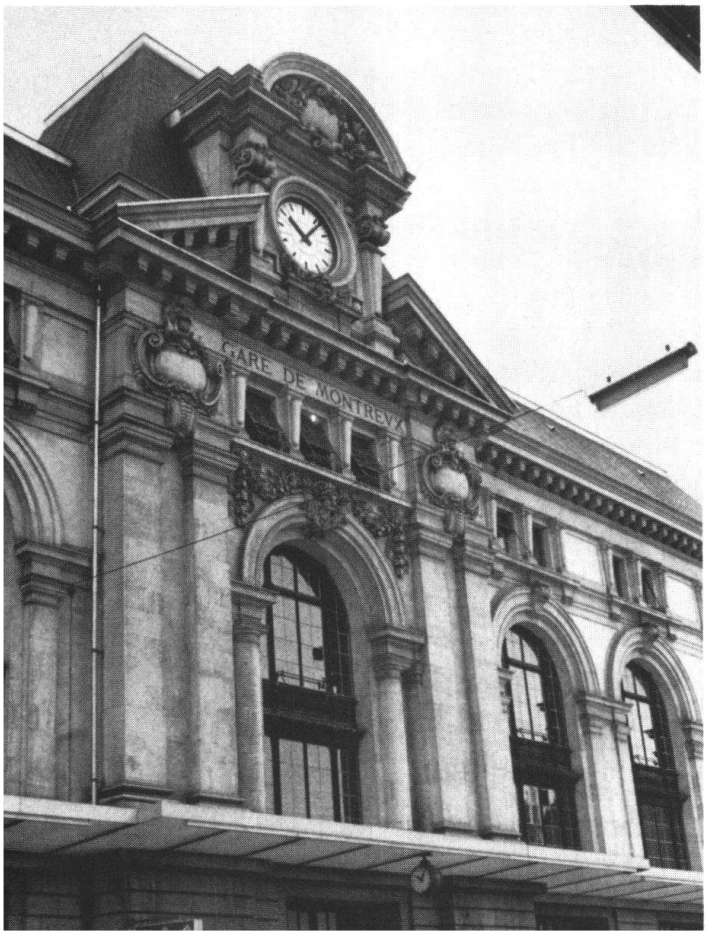
Etant donné que les gares en cul-de-sac, et autres types particuliers, sont rares en Suisse, il sera plutôt question ici du style des gares en général. Jusqu'à l'époque des CFF, les architectes dans les assemblées de la S. I. A. ou les compagnies de chemins de fer, se déclaraient partisans de bâtiments simples, solides et fonctionnels, faits de matériaux indigènes et dans le style de la région. Ce dernier point concernait surtout les stations de campagne.

Dans les années 1850, l'idéal de simplicité des compagnies suisses impliquait qu'on renonçât aux majestueuses tours à horloge, usuelles dans les gares britanniques, allemandes et américaines. Il est significatif que dans les premiers temps la gare badoise de Bâle, édifiée en 1862 par la Compagnie grand-ducale, fût la seule qui eût un clocher, haut et élancé. Notable est le refus d'une telle tour par la direction des Chemins de fer du Nord-Est (NOB), qui, lors de la construction des gares de Frauenfeld (1859), Winterthour (1860) et Aarau (1859), s'opposa à toute forme de clocher. Elle toléra tout au plus des parties saillantes en forme de tours carrées, comme celles que Johann-Jakob Breitinger plaça à Romanshorn de chaque côté de l'entrée à arcades ou les trois tourelles surmontant la façade, côté Limmat, de la gare principale de Zurich en 1871. Pour la gare de Baden, F. Stadler plaça un cavalier sur le bâtiment central, analogue à ceux des stations intermédiaires que Friedrich Eisenlohr, son ancien maître à Karlsruhe, avait fait exécuter pour la compagnie badoise. A la première gare de Zurich, G.-A. Wegmann flanqua le bâtiment avancé de la halle des quais de deux tours tronquées, et le couronna d'un cavalier.

Vers la fin du siècle, l'hostilité envers les tours de gares diminua, mais on ne leur donna jamais en Suisse la même importance que, par exemple, aux Etats-Unis. Tours d'entrée latérale et façades à deux tours restèrent le plus souvent sur le papier, comme à Rorschach (1880), Goeschenen (1884), et lors des concours de projets de Lucerne (1893), Bâle et St-Gall. De modestes façades à deux tours ornèrent la gare de Zurich-Enge (1875), celle de Winterthour et celle de Glaris, à laquelle K.-A. Hiller donna un aspect de château avec un pignon à escalier et des tours inégales, tandis qu'à la gare de Locarno, comme à celle de Romanshorn, l'entrée est flanquée de tours tronquées. Un cas spécial est celui de Winterthour; les architectes Ernest Jung et Otto Bridler eurent l'idée, en 1893, de créer les nouveaux locaux indispensables non pas en allongeant et surélevant la gare de 1860 et son prolongement de 1876, mais en intégrant complètement ces anciens bâtiments dans une conception nouvelle. La direction de la NOB, naguère ennemie des tours, préféra cette fois la variante qui en comportait. Tandis qu'à Rapperswil K.-A. Hiller surmonte la façade d'un pignon transversal, dans le style de la Renaissance allemande, et place sur le côté une



En haut: La nouvelle gare badoise de Bâle, avec son majestueux clocher, s'éleva de 1910 à 1913 d'après les plans de Karl Moser (1860–1936). – Au milieu: La gare de Zurich-Stadelhofen, édifiée en 1894 par Gustave Wülfke, ferme au nord-est la place de Stadelhofen. – En bas: L'entrée principale de la gare de Montreux, réalisée en 1903 par Eugène Jost (1865–1946) et agrémentée d'une ornementation baroque.



tour d'entrée, Karl Moser reprend, pour en faire l'élément dominant de la gare badoise de Bâle, la tour isolée dont Josef Berckmüller (1800–1879) avait fait l'esquisse pour le bâtiment précédent de 1862.

Par quels autres éléments verticaux l'architecte cherchait-il à rompre la monotonie d'un corps de bâtiment devenu souvent très long, du fait de l'alignement des locaux le long des voies? Il pouvait en élever le centre par rapport aux ailes, et le couronner d'un fronton triangulaire où l'horloge de la gare trouvait place: gares de St-Gall (1856), Neuchâtel (1856), Bad-Ragatz (1875), Soleure (1886), et beaucoup d'autres. A la station de Zurich-Stadelhofen, l'édifice se distingue par une partie centrale exceptionnellement élevée, et divisée par quatre pilastres corinthiens plats. L'architecte de la NOB, à l'époque, parvint de cette façon à fermer avec élégance une place de la Gare semblable à un parc.

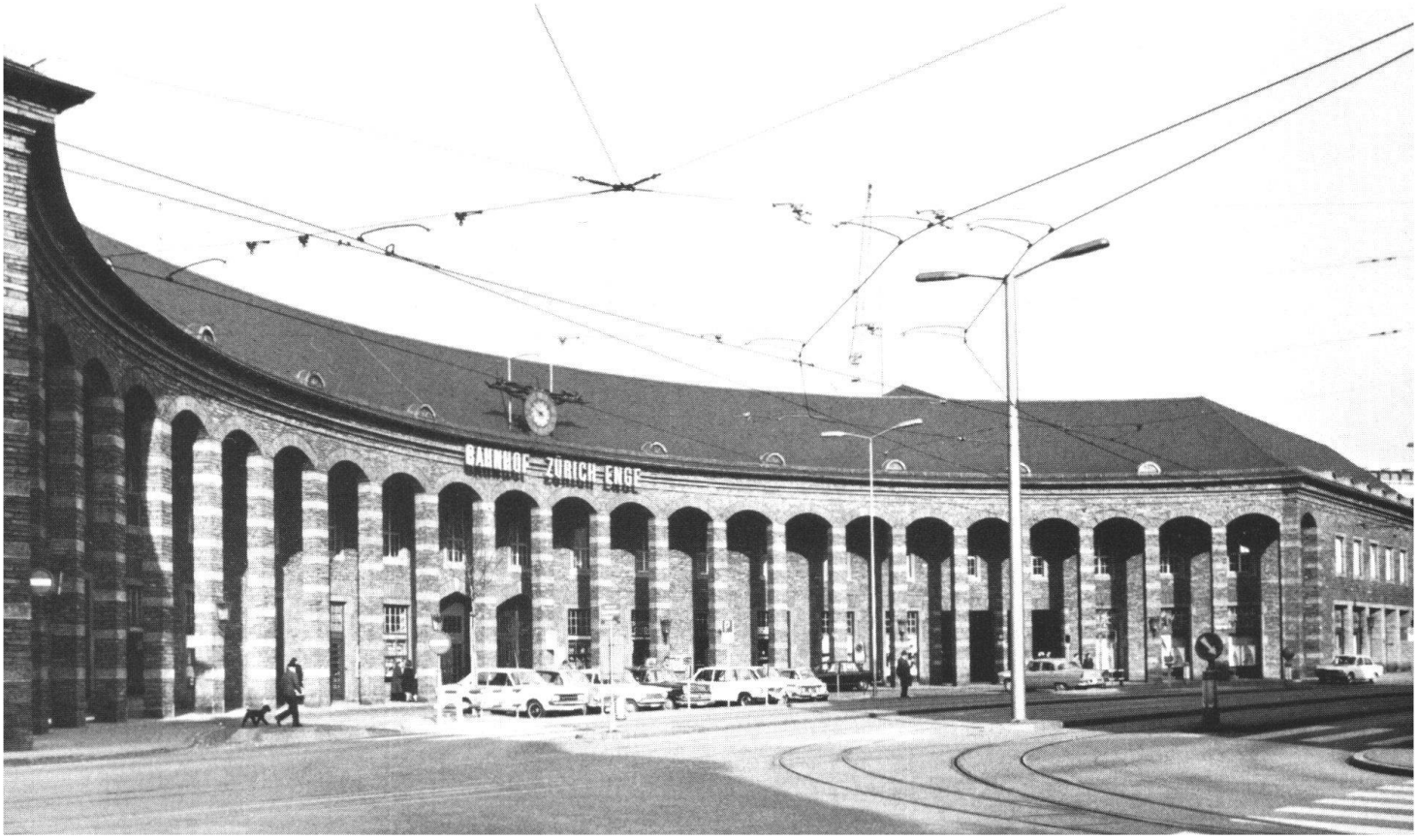
La gare CFF de Bâle, avec son énorme verrière à armature métallique, fut terminée en 1907, conformément aux plans d'Emile Faesch (1865–1915) et Emmanuel La Roche (1863–1922).

Une manière typiquement romande de mettre en évidence la partie centrale fut l'adjonction au-dessus de l'entrée principale d'un fronton analogue à un cartouche, avec la grande horloge: Fribourg (1873), d'après les plans d'Adolphe Fraisse (1835–1900), La Chaux-de-Fonds (1901), etc. Un des exemples les plus réussis est la station du Jura-Simplon, à Montreux, construite en 1903 par Eugen Jost. Les voies, placées à un niveau beaucoup plus élevé que la place de la Gare, exigeaient un bâtiment en hauteur. Le cartouche de l'horloge, de style baroque et se détachant sur un fronton triangulaire, équilibre l'effet de verticalité des hautes baies vitrées.

On commença vers la fin du XIXe siècle, et surtout dans les gares de grandes villes, à construire de vastes halles d'entrée. Les salles d'attente perdaient de leur importance pour les voyageurs pressés. L'éventail des services (boutiques, kiosques, restaurants) s'étalait. A l'exemple du théâtre ou du palais des expositions à grand hall d'entrée, on se mit à édifier des gares aux immenses verrières en demi-cercle et dont la courbure, souvent sans support, dominait la halle des guichets, se voyait de l'extérieur, et facilitait du même coup la pénétration de la lumière par les côtés. La gare de Francfort (1879–1888), qui présente une telle voûte – flanquée de tours –, est la première où cette dernière prend plus d'importance que l'entrée. Cela plaisait toujours beaucoup aux jurys des concours organisés en Suisse, qui trouvaient cet élément «conforme au but» et caractéristique du bâtiment «essentiellement public qu'est une gare des voyageurs». Pour la première et pour la dernière fois en Suisse, les architectes Emile Faesch et Emmanuel La Roche le réalisèrent à la gare CFF de Bâle, où il a une position dominante par rapport à la façade. Cette construction, qui se présente ouvertement en verre et en métal, forme un contraste voulu avec les murs sévères, les sculptures d'Auguste Heer et les tourelles qui, avec leur toiture de cuivre bombée, rappellent le style baroque.

Le choix, lui aussi, d'une construction en coupole dont les lampes répandaient de haut la lumière était étroitement lié à l'ampleur prise par la halle des guichets, surtout lorsque celle-ci avait une base quadrangulaire. Quand Georg Frenzen achevait en 1894 la coupole caractéristique de la gare de Cologne, la décision était prise à Lucerne de pourvoir la nouvelle gare d'une coupole. Celle-ci, avec son éclairage placé à 32,8 m de hauteur, et montée par la maison Buss, de Bâle, d'après les plans de Guillaume Ritter (1847–1906), donnait encore matière à discussion en 1897, un an après son achèvement, à la S.I.A. bâloise; car jusqu'alors on n'en avait

En haut: L'actuelle gare de Lausanne se fit de 1911 à 1916 d'après les plans des études d'architectes Jean Taillens & Charles Dubois, Eugène Monod & Alphonse Laverrière. – En bas: Le déplacement de la ligne de chemin de fer commanda en 1925/27 la reconstruction de la gare de Zurich-Enge. Les architectes en furent Otto Pfister (1880–1959) et Werner Pfister (1884–1950).



jamais élevé de pareille en Suisse sur des édifices profanes (la coupole du palais fédéral ne fut achevée qu'en 1902). On restait très réservé. En 1900, le jury du concours pour la gare de La Chaux-de-Fonds rejeta comme non motivés les projets prévoyant une coupole.

Le bâtiment CFF de Bâle nous montre que le tournant du siècle, pas plus que le rachat des compagnies privées par la Confédération (dès 1900), n'apportèrent aucune rupture dans le style des gares. La tentative des architectes Faesch et La Roche de réaliser là une synthèse des formes historicisantes et de la construction en fer de l'ingénieur ne fut pas unanimement appréciée. Et Bâle eut encore six ans plus tard, à la gare badoise de Karl Moser, un bâtiment d'entrée où «l'architecture est aussi peu historicisante que possible, et où la partie métallique, sans aucune recherche ornementale, s'insère simplement dans l'ensemble par son coloris», comme l'écrivait Hans Bernoulli (1876–1959), qui par là critiquait la gare CFF. La gare de St-Gall, terminée en 1913, suscita une longue polémique entre le *Journal de la construction* et la revue *L'Œuvre,* parce qu'Alexandre von Senger avait recouru à des formes baroques pour la halle des guichets, les buffets et les salles d'attente.

A Lausanne, les études d'architectes Jean Taillens & Charles Dubois, Eugène Monod & Alphonse Laverrière, édifièrent la première gare CFF qui fût dépourvue de motifs historicisants. Ils parvinrent à équilibrer un bâtiment très étiré (hall d'entrée, buffets, aile pour le service de la voie) par des saillants à toiture recourbée, et par des baies vitrées verticales. L'ornementation se limite, comme à la gare badoise de Bâle, à des motifs végétaux en relief, à la manière du «modern style». Dix ans plus tard, la gare de Zurich-Enge, construite par O. et W. Pfister, présente à son tour une ornementation sobre, et cependant un mouvement bien marqué, par la ligne d'arcades concave qui fait face à la Tessinerplatz.

Les gares de campagne

Pour les stations intermédiaires, et principalement dans les campagnes, la nécessité d'adapter les gares au style régional était de première importance. En Suisse, cette idée fut formulée pour la première fois par Johann-Georg Müller; et peu avant lui, en Allemagne, par F. Eisenlohr. Comme le premier l'écrivait en 1846, on devait encourager de cette manière «la renaissance d'une architecture nationale». G.-A. Wegmann et J.-J. Stehlin (1803–1879) soutinrent ce point de vue dans leurs exposés de 1848 et 1852 à la S.I.A. Ils pensaient surtout aux

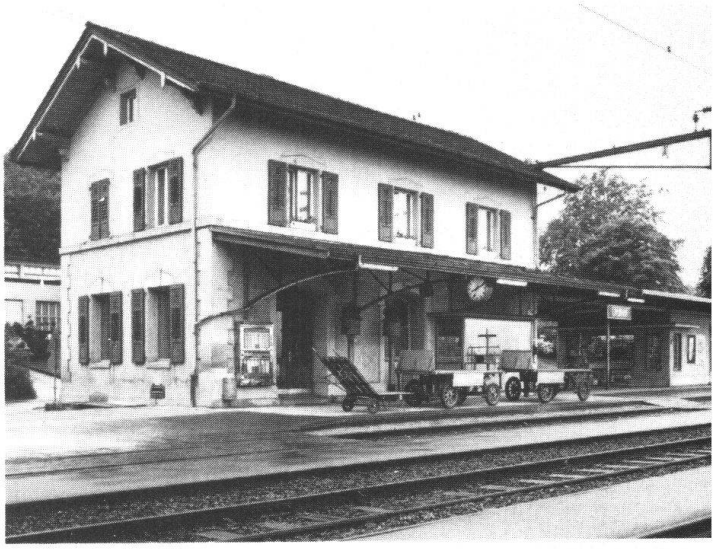
La gare de Wiesendangen, réalisée en 1857/58 par l'entrepreneur Johann Kronauer, a été démolie en 1975.

La gare de Wichtrach, construite en 1859 par Ludwig Maring, est menacée aujourd'hui de démolition.

La gare d'Emmenmatt, construction typique du tronçon Berne–Langnau, fut conçue en 1860 par Paul Tièche (1838–1913) et réalisée en 1864.

En haut à gauche: La gare de Château-d'Œx, construite en 1904 dans le style chalet. – En haut à droite: La gare de Brunnadern fut dessinée par Salomon Schlatter en 1908/09, pour la ligne Bodan–Toggenbourg; elle s'inspirait du style de construction de la région traversée. – Au milieu: La gare de Kiesen, typique du tronçon Berne–Thoune, fut bâtie en 1859 par Ludwig Maring. – En bas: La gare de Zurich–Wollishofen fut édifiée en 1864 par Jakob F. Wanner à Zoug, et transférée en 1898 à son emplacement actuel.

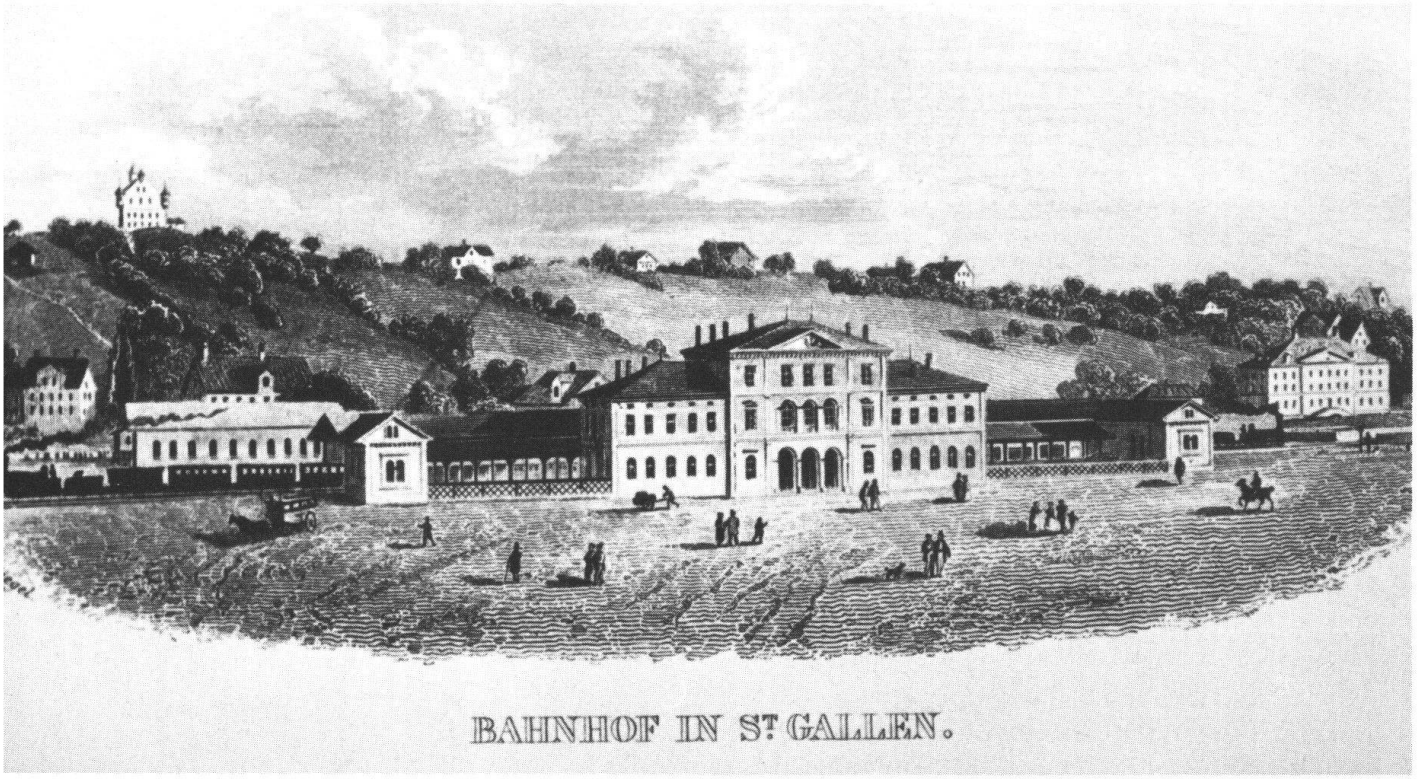
bâtiments rustiques de bois, dont la vogue atteignit un premier apogée dans les années 1840 et 1850.
Les gares de Wiesendangen et de Wichtrach montrent nettement que l'architecte disciple de Müller ne s'inspirait pas simplement du style campagnard, mais cherchait, avec son édifice de bois, une formule spécifiquement ferroviaire. Paul-Adolphe Tièche suivit une voie analogue en 1860 avec ses projets pour les tronçons Berne–Langnau et Lucerne–Zoug, que Johann Jenzer (né en 1830) réalisa pour les Chemins de fer bernois, et J.-F. Wanner pour la NOB. Mais Tièche se rapprochait davantage du style chalet. Souvent, et surtout au XXe siècle, on copiait fidèlement le chalet (par exemple: la gare de Château-d'Oex, ou les stations intermédiaires de la ligne Coire–Arosa, dessinées en 1913 par Alphonse Rocco). L'architecte saint-gallois Salomon Schlatter chercha des voies nouvelles lorsqu'il établit les projets de stations de la Compagnie Bodan–Toggenbourg: selon les régions traversées (St-Gall, Thurgovie, Appenzell, Toggenbourg), il adaptait chaque gare au style local, mais se distançait de la maison paysanne en renonçant, par exemple, «à tous les éléments de caractère privé (galeries, escaliers)».
Nombre de ces gares de campagne présentent un caractère d'uniformité, ne variant que par le détail des fenêtres et des portes, notamment au rez-de-chaussée. Depuis le début de la construction des gares, on tendait à une uniformisation des bâtiments, car il fallait en construire simultanément de nombreuses sur un seul et même tronçon. Les compagnies réalisaient ainsi non seulement une rationalisation, mais aussi un type de gares qui leur était propre. Et elles transposaient dans d'autres stations de même importance celui qui avait fait ses preuves. Ludwig Maring conçut les projets de toutes les stations du tronçon Berne–Thoune, à l'exception de Wichtrach, comme de simples cubes à toiture de bardeaux; et J.-F. Wanner, en 1864, ceux du tronçon Urdorf–Knonau comme des bâtiments massifs, rectangulaires et sans fioritures. Les gares de Weinfelden et Zoug, dont Wanner établit les projets en 1863, représentent les prototypes de la NOB pour de nombreuses gares des années 1860 entre le lac de Constance et l'Argovie. Wanner les transposa dans de petites stations intermédiaires, comme Sulgen et Märstetten (les deux en 1867), en renonçant à quelques baies vitrées en raison de dimensions plus réduites, et en simplifiant quelques détails. Aux gares de Wallisellen et Dietikon (toutes deux de 1867) manque une aile latérale: c'est qu'il n'y avait là ni poste, ni bureau pour le chef de gare.



La gare d'Urdorf est le modèle le plus simple de celles de la compagnie du Nord-Est.

La gare de Weinfelden avait été conçue en 1863, par J. F. Wanner, comme prototype de nombreuses stations intermédiaires de la NOB.

La gare de Wallisellen, construite en 1867 selon les plans de J. F. Wanner.



En haut: L'ancienne gare de St-Gall, édifiée par Friedrich Bitzer et Bernhard Simon (1816–1900). La halle des quais était due à Félix Wilhelm Kubli (1802–1872). Ce bâtiment a été démoli en 1973. – Au milieu: L'ancienne gare de Weesen, bâtie en 1884 par Emile Kessler (1853–1907), n'est plus en exploitation depuis 1969. – En bas: La gare d'Uster, de 1856, avant sa rénovation.

La gare principale de St-Gall, construite en 1911/13 par Alexandre von Senger (1880–1968), avec des motifs baroques, remplaça le bâtiment de 1856.

Les problèmes d'uniformisation ont continué à préoccuper l'architecte au XXe siècle. S. Schlatter, dans ses projets pour la ligne Bodan–Toggenbourg, chercha à individualiser les stations, dans chaque région de même style architectural, en diversifiant les formes de toits.

Mais où sont les gares d'antan?

L'augmentation du trafic, les besoins différents des voyageurs et l'adaptation aux techniques nouvelles obligèrent déjà les compagnies privées à modifier le plan, l'aménagement intérieur ou l'aspect extérieur des gares. Souvent, un bâtiment nouveau était le seul moyen de remédier à une situation insatisfaisante. Il est typique du caractère toujours provisoire de ce genre de bâtiments que les compagnies, en mainte station, construisirent leurs premières gares en tant que dépôts de bois, jusqu'à ce que les points de fréquence déterminassent les lieux où les trains devaient faire halte pour les voyageurs. Aujourd'hui, il n'y a guère de localité d'une certaine importance qui ait conservé sa première gare. Même les gares de campagne du milieu du XIXe siècle sont devenues rares. On ne saurait dissimuler un certain malaise quand on voit se poursuivre la démolition de gares qui ont un cachet historique indéniable. En 1973, on a démoli la gare de St-Gall de 1856, l'une des premières stations urbaines; elle était devenue, depuis la nouvelle construction de 1913, bâtiment de service. Au cours de l'été 1975, la gare de Wiesendangen a connu la pioche du démolisseur; elle comptait parmi les meilleurs exemples du style national des gares de bois. Les gares de campagne édifiées en 1859 sur la ligne Berne–Thoune sont également menacées de disparaître. La gare de Weesen, construite par Emile Kessler, est à l'abandon depuis 1969, date à laquelle un autre tracé fut choisi au-delà du canal de la Linth; et personne ne sait ce que la Commune compte en faire. A Rapperswil et à Thoune, de nouveaux buffets enlaidissent la gare. Plus d'un Bâlois se demande aujourd'hui où a disparu, en 1973, le groupe de Mercure qui surmontait l'entrée de la gare d'Alsace – aile ouest du bâtiment CFF –, que le sculpteur florentin Fabrucci avait créé dans les années 1860 pour la gare centrale, et qui avait retrouvé une place en 1907 sur le nouveau bâtiment. Cela le frappe peut-être moins de constater que le *Fürstenhof* de la gare badoise (pour le grand-duc Frédéric II) sert aujourd'hui d'atelier, et que le parc attenant va être mis en lotissement...

Ce qui était jadis, devant les gares de Zurich, Bâle et Lucerne, une authentique place, bien propre à mettre pleinement en valeur le bâtiment d'entrée, est rempli maintenant de signaux, de stations de tramways, de panneaux d'horaires. Bien que né pour se mouvoir à la surface de la terre, l'homme doit accéder à la gare par des souterrains. Il ne s'agit pas ici de critiquer qui que ce soit, mais de montrer qu'il est grand temps de prêter attention à ce type de construction qu'est une gare. Avec de la bonne volonté de la part de tous les intéressés, et une meilleure information réciproque, il s'agira de trouver des solutions qui permettront de conserver nombre de ces édifices. La toute récente rénovation de la gare d'Uster a montré un bon moyen d'adapter un tel bâtiment aux exigences les plus modernes sans altérer son aspect de 1856. Lors de la coûteuse restauration des façades de la gare principale de Zurich, où tous les détails d'ornementation devront retrouver leur lustre d'antan, les services de l'État et le «Heimatschutz» devront aider les CFF de leurs conseils.

Werner Stutz
(trad. C.-P. B.)

La gare de Bellinzone dans son contexte urbain, vers 1880 et aujourd'hui. Photos tirées du livre «Suisse transformée – Suisse bouleversée?» (Ed. Orell-Füssli).