

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1990)

Artikel: La gare de Lucerne renaît de ses cendres
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676250>

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: 02.02.2025

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

La gare de Lucerne renaît de ses cendres

Bien que son inauguration officielle ait eu lieu le 5 février 1991 – 20 ans, jour pour jour, après l'incendie – et non en 1990, la nouvelle gare de Lucerne est fonctionnelle depuis l'automne dernier déjà, avec la mise en service successive de quais prolongés et surélevés.

Lorsqu'ils virent, le matin du 5 février 1971, «leur» gare de 1896 dévorée par les flammes, les Lucernois ressentirent comme un choc. L'on comprend dès lors qu'ils aient réclamé la reconstruction du bâtiment voyageurs, dont la silhouette leur était familière, comme à de nombreux touristes. Or, comme tant d'autres gares suisses maintenant en cours de modernisation, celle de Lucerne était certes représentative, mais peu pratique, et elle ne répondait pas aux exigences futures. C'est pourquoi les responsables saisirent l'occasion de tout reprendre à zéro après le sinistre.

La nouvelle gare: une œuvre commune

Dès le début, il était clair que la reconstruction de la gare de Lucerne ne pouvait être l'affaire des seuls CFF. Les PTT avaient fait part de leurs besoins opérationnels, alors que la Ville et le Canton de Lucerne émettaient des exigences diverses. Les parties concernées instituèrent donc une communauté de travail formée de représentants des CFF, des PTT, du Canton et de la Ville, et chargée de réaliser en commun l'aménagement de la zone de la gare. Les partenaires décidèrent d'unir leurs efforts en faveur des transports publics. Réunis dans la société immobilière «Bahnhof Luzern Immobilien AG» (BLI), les milieux intéressés à une commercialisation ultérieure de la gare et de ses environs (en partie en sous-sol) vinrent s'y ajouter peu après.

Les phases de construction

Les chantiers se sont ouverts en 1980 avec la construction du dépôt de la ligne du Brünig. D'importants éléments du projet ont été mis en service en 1985 déjà. Il s'agit du bâtiment d'exploitation PTT, de la gare et du tunnel postaux, du passage sous-voies reliant les quais, du parking souterrain et de la centrale de chauffage. Construite en commun par les CFF et les PTT, cette dernière permet d'économiser chaque année, lorsqu'elle travaille à plein rendement, 1,5 million de litres d'huile de chauffage grâce à l'utilisation d'énergies de substitution; ainsi, elle contribue sensiblement à ménager l'environnement.

En été 1985, la ville de Lucerne a confié la direction du projet d'ensemble aux CFF. La coopération des partenaires s'est traduite par des contrats de droit de superficie et des conventions de financement. Toutefois, avant de passer à la partie principale, la construction du bâtiment voyageurs, il a fallu transformer d'abord les installations ferroviaires.

Les voies à quai ont été prolongées de 20 à 190 mètres, une voie supplémentaire étant posée à l'est. Le faisceau à écartement normal compte ainsi dix voies d'une longueur utile de 300 à 450 mètres chacune. Les quais ont également été prolongés et élargis; leur hauteur a été portée à 55 cm pour faciliter l'accès aux trains. Ces travaux ont pu être réalisés grâce au prolongement de 30 mètres de toutes les voies en direction de la place de la gare.

Le point fort de l'extension des installations ferroviaires est toutefois le poste directeur, mis en service en 1988. Parmi les plus modernes des CFF, il commande les installations de sécurité de la gare de Lucerne, celles de plusieurs gares voisines, ainsi que des systèmes de gestion, de contrôle et d'automatisation de la circulation ferroviaire de la région. Pour toutes ces améliorations, les CFF ont investi quelque 112 MFr.

La gare en tant que centre de services

La démolition de l'ancienne gare a eu lieu en 1985; elle a été suivie de la construction du bâtiment voyageurs, ouvrage de plusieurs étages dont la partie maîtresse est le hall vitré. L'idée de la communauté d'architectes Amman et Baumann a été concrétisée par Santiago Calatrava dont le style marque aussi la gare de Zurich Stadelhofen. La lumière du jour traverse le hall vitré d'une hauteur de 26 mètres et éclaire le sous-sol qui abrite le centre de vente voyageurs transféré ici en raison du prolongement des voies. La nouvelle gare de Lucerne est aussi un centre de services, réalisé grâce à la collaboration des CFF et de la BLI. La société immobilière a bénéficié de droits de superficie des CFF pour la commercialisation et s'est engagée à construire, à financer et à gérer les équipements (magasins, restaurants, bureaux). Les investissements des deux partenaires atteignent 200 MFr, dont un peu plus de la moitié ont été fournis par les CFF (108 MFr).

Ainsi, sur une surface globale de 2325 m² au sous-sol et au rez-de-chaussée, 20 magasins les plus divers ont été installés, auxquels s'ajoutent à tous les étages plusieurs restaurants totalisant 600 places. Mais la gare de Lucerne n'est pas seulement un lieu d'arrivée et de départ, ni uniquement un centre de services. Elle est aussi un lieu de travail – avec ses 6000 m² de bureaux – et d'enseignement, grâce

5 février 1971, 9 h. 03 : le feu se déclare en gare de Lucerne.
Vingt ans après, jour pour jour : lâcher de ballons lors de l'inauguration de la nouvelle gare. Lucerne a un nouveau symbole.



à l'école professionnelle aménagée dans l'aile Est et dotée d'une aula et d'une halle de sports.

L'héritage du passé n'a néanmoins pas été oublié. Reconstitué devant le bâtiment voyageurs, tel un arc de triomphe, le portail d'entrée de l'ancienne gare est surmonté du groupe de figures «Zeitgeist» de Richard Kissling. Ce monument n'assume toutefois pas seulement une fonction esthétique, ses deux colonnes abritant la ventilation du parking souterrain.

La fresque monumentale «Nord-Sud» de Maurice Barraud (150 m²), qui ornait l'ancien hall, a été intégrée dans la façade Ouest du nouveau bâtiment.

Enfin, la gare de Lucerne est un important noeud ferroviaire. Elle enregistre chaque jour les mouvements de 500 trains et la manoeuvre de quelque 1500 voitures et wagons. Grâce à ses ventes de 1,2 million de billets et de plus de 90 000 abonnements (recette brute 36 MFr), elle se place au 6^e rang des gares suisses. Les nouvelles installations, qui auront coûté la somme de 650 MFr, lui permettront de bien défendre sa place.