

# L'aménagement esthétique de l'étage des quais

Autor(en): **Huber, Uli**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **106 (1980)**

Heft 13: **SIA, no 3, 1980**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-73956>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



# L'aménagement esthétique de l'étage des quais

## Introduction

Lorsqu'on parle d'un édifice, la notion de son aménagement ou de sa décoration « artistique » me laisse toujours un certain malaise, car l'architecture (pratiquée sérieusement) compte aussi parmi les beaux-arts et le travail de l'ingénieur peut être qualifié, lui aussi, d'art de la construction. Mon malaise augmente encore lorsque j'entends des termes encore plus discriminatoires pour l'architecture, tels que « ornement artistique » ou « construction artistique ». Espérons que la ségrégation actuelle entre l'ouvrage et l'art disparaîtra et que les artistes de toutes les catégories seront intégrés à temps, dorénavant, dans l'établissement des projets.

On peut classer la gare de l'aéroport dans la très longue série des constructions publiques et privées dans lesquelles l'activité de l'artiste (non architecte) reste limitée à une zone déterminée: seule la halle des quais était offerte à une telle activité; notre embarras devant un tunnel béant en a donné l'impulsion.

En revanche, cette halle des quais fait partie de la liste beaucoup plus courte des objets pour lesquels on a fait appel assez tôt à l'artiste. Le dialogue avec les artistes a permis d'influencer l'atmosphère visuelle de l'espace tout entier.

Beaucoup plus courte, finalement, est la liste d'objets analogues comparables par leurs dimensions: en dehors de la halle des quais de la gare de Berne (composition des couleurs: Gertrud Guyer-Wyrsh) on ne rencontre de tels exem-

ples qu'à l'étranger. Les dimensions monumentales impliquent la construction industrielle en série et modifient donc nécessairement nos représentations habituelles touchant aux œuvres d'art et aux artistes. Ici, ces derniers ont une nouvelle chance: une grande partie des problèmes qu'affronte la société ne peuvent être résolus qu'à l'aide de la technique; l'artiste peut jouer un rôle important en tentant d'humaniser cette technique.

## Procédure

La gare de Zurich-Aéroport est en quelque sorte une nouvelle gare frontalière des CFF. Les passagers d'un avion qui vient d'atterrir sont accueillis dans les installations de la Société immobilière de l'aéroport pour rejoindre ensuite, au sous-sol (figure 1), le chemin de fer et donc l'intérieur du pays. La gare de l'aéroport leur procure donc un premier contact avec la Suisse. Dominée, comme l'aéroport lui-même, par la technique des transports, elle doit leur transmettre une impression positive. Ils doivent réaliser que le chemin de fer est un moyen de transport non seulement efficace, mais agréable et sympathique.

Pour disposer d'une large base de décision sur l'aménagement esthétique à choisir pour la zone des quais, les CFF ont chargé plusieurs artistes d'établir une étude. Ils ont invité 14 artistes de différentes spécialités (peintres, graphistes, designers, sculpteurs, gens de la

branche audio-visuelle et architectes), considérés par eux-mêmes et par les architectes mandatés (Steiger et associés SA) comme particulièrement qualifiés pour cette tâche, à visiter le chantier, à la fin de l'année 1976, et à envoyer une documentation. Sur la base de celle-ci et des références indiquées, ils ont confié finalement un mandat d'étude rémunéré à six concurrents ou groupes de concurrents dont on pouvait attendre des propositions d'une grande diversité.

Un cahier des charges conçu comme un programme de concours servait de base aux études demandées. Les projets, livrés durant le premier semestre de l'année 1977 en plusieurs variantes, devaient tenir compte de conditions marginales mais importantes: aider les flots de voyageurs à s'orienter, surveillance par télévision, perception des signaux par les conducteurs de locomotives, nettoyage, gabarits d'espace libre, coups de souffle (pression et aspiration), en partie possibilité de démontage, acoustique, protection contre le feu, différences de température, humidité, l'inévitable publicité par affiches ainsi qu'une limite de coût.

Les artistes ont pu présenter et commenter leurs travaux avant leur examen par un groupe d'experts choisis en accord avec eux. Par décision du jury, deux projets ont été sélectionnés pour être élaborés plus en détail sur une surface de 60 m<sup>2</sup>. Ces revêtements de murs montés sur place ont servi en outre à des essais et mesures.

Au printemps de l'année 1978, le projet du team Charlotte Schmid (décoration des murs du quai), Paul Leber et Willi Walter, tous à Zurich, a été choisi finalement pour être exécuté. Le même groupe d'experts a suivi derechef les plans d'exécution de ce projet, qui satisfait à des critères rationnels mais aussi irrationnels.

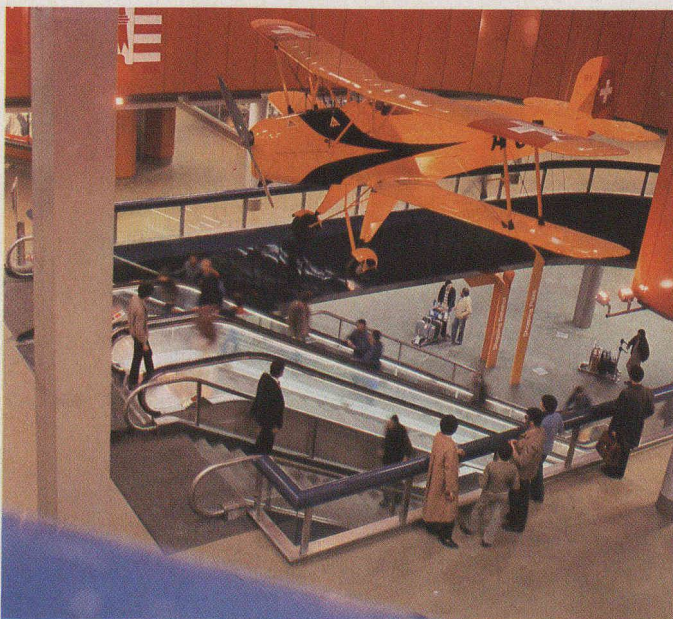


Fig. 1. — Vue sur l'Airport Plaza et la halle de la gare.



Fig. 2. — La décoration en couleurs de l'étage des quais.





Fig. 3. — L'étage des quais.

### La conception choisie

Conformément au but que nous visions, la conception choisie empêche une diminution de la qualité spatiale entre le port «aérien» et la gare-tunnel. Voici quelques explications tirées d'un rapport de l'artiste:

«... Il s'agissait de donner de l'ambiance à l'étage souterrain des quais, allongé et plutôt bas, et de créer une atmosphère de voyage dans cet espace de béton éclairé artificiellement, en lui donnant des couleurs fraîches et des formes gaies. Avant tout en décorant les deux parois des quais et les piliers centraux, mais aussi par la couleur du plafond, du sol et des superstructures. Il fallait réaliser une unité et une harmonie de couleurs dans tout l'étage des quais (figure 2).

Les deux parois et les piliers de béton ont été revêtus de carreaux émaillés jusqu'à la hauteur totale de 4,50 m. Le climat chromatique de l'étage forme un contraste voulu avec le chromatisme chaud de la halle qui se trouve au-dessus et du centre commercial (marqués de tons rouges). L'étage des quais, non chauffé et animé par le bruit des trains, conserve son caractère typique de gare, de centre d'un trafic intense. (figure 3).

Une fresque de 390 m de longueur et de 4,5 m de hauteur apparaît sur les deux parois. L'allongement extrême de ce format exigeait une composition particulière. Elle a été réalisée par la forme ornementale d'un ruban. Il s'agit d'une création artistique nouvelle, tant par la forme du sujet que par la composition d'ensemble. La liberté de traitement de la forme décorative a donné finalement

non pas un ornement, mais une fresque composée dans un but d'ornementation. Le motif de base, une courbe inclinée dans le sens de la marche des trains, est présenté en des combinaisons chromatiques toujours renouvelées.

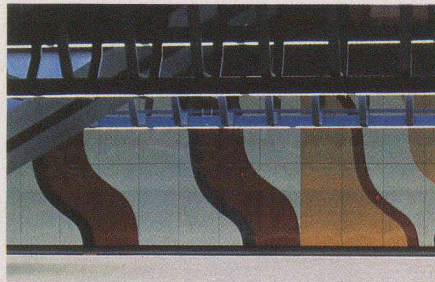


Fig. 4. — Inversion de la courbe du positif au négatif.

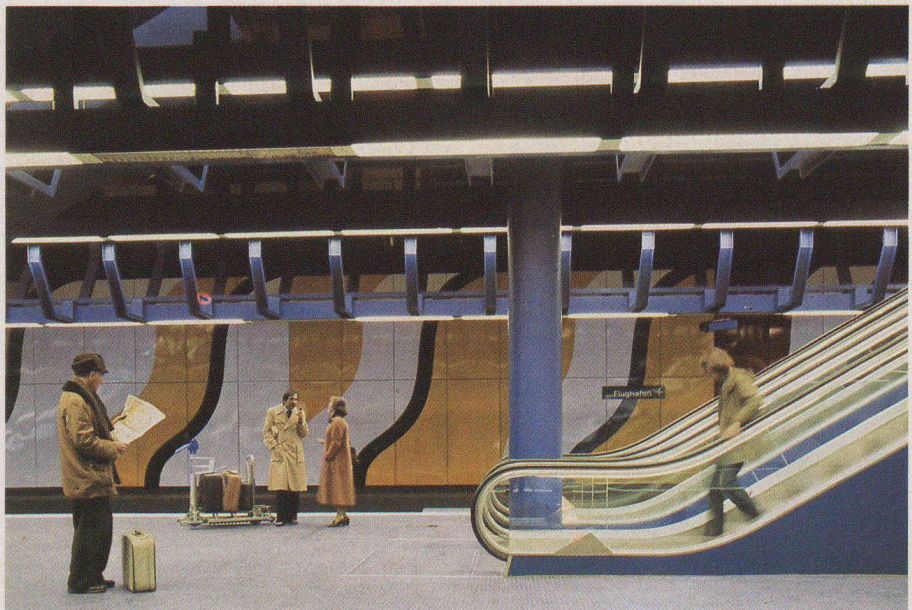


Fig. 5. — Le rouge et le jaune, couleurs actives, indiquent le point central.

L'inversion des sujets en courbe du positif au négatif, avec les groupements et alternances de rythme qu'elle permet, a augmenté encore la diversité des aspects (figure 4). La forme fondamentale de la courbe s'aère parfois de motifs végétaux de grandes dimensions. La générosité des formes de la courbe, qui évolue vers la plus grande simplification possible, est d'importance primordiale. Elle fait paraître plus hautes les parois et leur donne du corps malgré leur longueur extrême.

Le voyageur installé dans le train assiste au déroulement de l'image, à un crescendo qui dure depuis l'entrée du quai jusqu'à son milieu. Les combinaisons de couleurs passent du foncé au clair, du froid (bleu, blanc et noir) au chaud (jaune et rouge au centre de l'image), pour revenir au sombre et au froid à l'entrée du tunnel. Le rouge et le jaune actifs du centre indiquent en même temps le milieu du quai, avec les passages conduisant à la halle de l'étage supérieur (figure 5).

Pour le passager se trouvant sur le quai et ne voyant que des segments de la fresque, ces derniers, longs ou courts, donnent toujours des images complètes ou — lorsqu'il regarde le quai d'en face par exemple — entrecoupées par le plafond.

La séquence des images de la paroi se répète sur la surface médiane des piliers centraux, en composantes de la fresque qu'on aperçoit vis-à-vis. L'intégration de ces piliers dans l'image d'ensemble contribue pour une bonne part à donner son unité spatiale à la halle.

... Peindre à la main 4600 m<sup>2</sup> de parois (piliers compris) était exclu pour des raisons de prix. Il a fallu mettre en œuvre des moyens techniques auxiliaires pour rendre l'exécution plus économique. On avait fixé d'emblée un prix limite par m<sup>2</sup>. Seul un motif simple, se répétant continuellement et susceptible d'être



reproduit au moyen d'un nombre réduit de pochoirs simples, entrainé en ligne de compte pour l'exécution choisie (peinture au pistolet de carreaux de tôle émaillés)...»

L'analyse des frais supplémentaires entraînés par l'intervention des artistes est intéressante. En tenant compte du fait qu'on aurait utilisé de toute façon des carreaux de tôle émaillés de 107 x 215 cm pour le revêtement, ces frais supplémentaires représentent Fr. 50.— par m<sup>2</sup> ou Fr. 1.35 par m<sup>3</sup>. Ils comprennent le concours en 3 étapes avec les modèles de parois, l'émaillage polychrome des carreaux ainsi que les

dépenses du team pour la conception et la réalisation de l'ensemble du projet.

### Considérations finales

L'exemple de la gare de Zurich-Aéroport montre qu'une entreprise peut satisfaire aux nécessités culturelles même lorsqu'elle n'est pas tenue de consacrer un pourcentage du coût de la construction à la «décoration artistique». Un sens des responsabilités analogues est à l'origine du système de pilotage mis au point par l'atelier Müller-Brockmann & Co., Zurich (graphistes et designers). Les

symboles et inscriptions unifiés qui guident aujourd'hui les voyageurs à Kloten seront adoptés un jour dans toutes nos gares. Les efforts déployés en vue de la réalisation de la gare de Zurich-Aéroport représentent une étape importante vers l'unification de l'image présentée par cette entreprise publique de services: les CFF.

Uli Huber, architecte SIA/BSA/SWB, architecte en chef de la Direction générale des CFF, Berne

## Le centre de télécommande en gare de Zurich-Oerlikon

### Introduction

Sur le territoire de Zurich-Oerlikon, une exploitation optimale pour environ 550 trains quotidiens suppose l'existence de possibilités de disposition vastes dans cette région de jonctions ferroviaires. Voilà pourquoi, en même temps que la construction de la nouvelle ligne de l'aéroport, on a construit un centre de télécommande régional à Oerlikon. Ce centre consiste dans le poste d'aiguillage proprement dit de la gare de Zurich-Oerlikon et le Oberhausenried adjacent, les trois ordinateurs et les installations diverses pour la télécommande des gares de Glattbrugg, Zurich-Aéroport,

Kloten, Bassersdorf, Wallisellen, Dietlikon et la station de service Dorfnest (voir fig. 1). Dans les étapes futures, les gares de Rümlang, Oberglatt, Niederglatt, toutes les stations de Seebach à Würenlos, de Niederhasli à Niederweningen ainsi que la station de service de Hard de la ligne du Käferberg seront englobées dans le centre de télécommande. Toutes les répétitions et indications nécessaires sont affichées sur un tableau panoramique d'une longueur de 9 m et sur quelques téléviseurs (fig. 2+3). En même temps que les postes d'aiguillages, les installations de télécommunications ont été adaptées aux nouveaux besoins et les installations pour l'information du public améliorées.

En vue de l'extension des installations de voie et eu égard à la multiplicité des installations à desservir, la desserte conventionnelle par pupitres a été remplacée par une desserte assurée par ordinateur et téléviseur.

L'acheminement automatique, commandé également par ordinateur, décharge le sous-chef de ses activités normales afin qu'il puisse mieux se charger de sa tâche primaire, c'est-à-dire prendre des dispositions et, le cas échéant, intervenir manuellement dans le déroulement automatique des opérations (fig. 3+4).

Grâce à l'introduction conséquente de la signalisation double, nommée banalisation, chaque section de voie, soit en gare, soit en pleine ligne, peut être parcourue librement dans chaque sens. Ainsi, le sous-chef a la possibilité de diriger des trains entre Effretikon et Zurich-Oerlikon sur l'itinéraire le mieux approprié selon la charge des lignes ou nœuds ferroviaires.

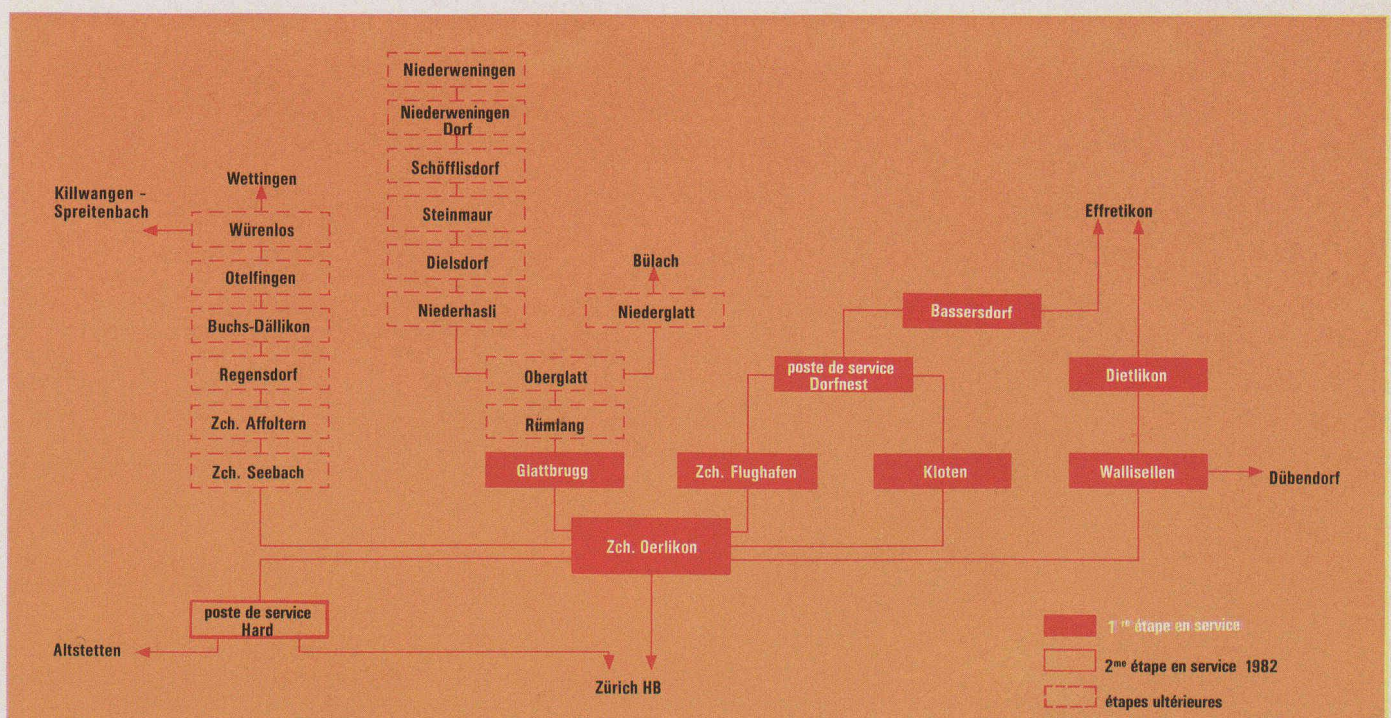


Fig. 1. — Configuration des ordinateurs du centre de télécommande de Zurich-Oerlikon.