

# Gare de Genève-aéroport: interventions artistique: concours d'idées

Autor(en): **Bringolf, Jean-Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **113 (1987)**

Heft 26

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76465>

## **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.

équipotentiels, c'est-à-dire l'interconnexion multiple de toutes les parties conductrices qui ne sont pas sous tension en régime normal, comme les diverses tuyauteries, les charpentes, les ferrures et autres conduites ou gaines.

La terre formée par les rails des CFF et la terre du bâtiment ne sont pas reliées, afin de protéger les structures métalliques contre les corrosions provoquées par les courants vagabonds résiduels des chemins de fers à courant continu (SNCF); la proximité des deux terres représente un risque non négligeable pour les personnes. Pour éliminer ce risque, des courts-circuiteurs automatiques de sécurité ont été installés dans trois des locaux électriques situés sur les quais, pour écouler par l'une ou l'autre des terres l'élévation de tension qui pourrait se produire en cas de défaut. Dès que la différence de tension entre les deux terres augmente et tend à atteindre 40 V, les contrôleurs de tension réagissent en reliant les deux circuits.

#### 4. Eclairage

L'éclairage des quais est réalisé au moyen de luminaires placés dans des caissons, qui ont été étudiés pour s'intégrer à la structure métallique des galeries techniques situées au-dessus des quais; ces caissons ont été conçus pour contenir, dans la même enveloppe, le luminaire et d'autres éléments tels que les haut-parleurs.

Les luminaires ont été positionnés pour obtenir un éclairage optimal des bordures des quais, de manière à attirer l'attention des usagers sur le dénivellement qui existe entre les quais et les voies. En outre, leur position permet de rendre plus lisibles les indications se trouvant sur les convois. De plus, les luminaires ont la particularité de s'ouvrir vers le haut, à l'intérieur de la galerie; ainsi, les interventions du service d'entretien (changements des tubes fluorescents, par exemple) peuvent se faire depuis la galerie, sans gêner l'exploitation des quais. En dehors des quais, la gare est principalement constituée d'un grand hall principal vitré, bien éclairé par la lumière naturelle, et d'une galerie marchande qui, elle, ne bénéficie que d'un apport très limité de l'éclairage extérieur. Il était donc important de réaliser une bonne transition entre les deux parties de l'ouvrage. L'éclairage artificiel doit permettre de réaliser, avec les apports de la lumière naturelle variables en cours de journée, une bonne qualité de la lumière ambiante. Les différentes largeurs et hauteurs des locaux exigent également que l'éclairage artificiel soit très modulaire et que les possibilités de commandes soient multiples. Enfin, il a été nécessaire de créer des bandes «conductrices» de luminaires, qui incitent les voyageurs à parcourir la galerie marchande.

Toutes ces considérations ont conduit à adopter un éclairage mixte, composé de luminaires équipés de tubes fluorescents de 65 W (couleur 33), ayant une efficacité lumineuse élevée, et de spots équipés de lampes à vapeur de mercure de 80 et 125 W.

Le hall principal est équipé de sources lumineuses de 250 et de 400 W, permet-

tant d'obtenir au sol un éclairage moyen de 300 lux.

Adresse de l'auteur :

Paolo Della Martina, ingénieur  
Chef du groupe Electricité  
Bonnard & Gardel, ingénieurs-conseils SA  
Case postale  
1219 Châtelaine

## Intervention artistique

### Concours d'idées

par Jean-Michel Bringolf, Genève

#### Introduction

Les gares comptent au nombre des bâtiments publics importants que possède une cité. Les maîtres d'ouvrages de ces édifices (compagnies privées ou d'Etat) se sont toujours montrés conscients de l'impact qu'une gare imprime dans le tissu urbain, mais aussi de l'aspect symbolique émanant de ce type de bâtiment. Les grandes gares suisses, édifiées pour la plupart dans le premier quart de ce siècle, répondent toutes à cette double préoccupation.

Le rôle de l'artiste dans l'édification des grands ouvrages publics a longtemps semblé aller de soi, d'autant plus que les domaines d'activité respectifs des artistes et des artisans ne connaissaient pas de frontières bien définies. Pourtant, sans jamais avoir été totalement écarté du processus de construction, l'artiste s'est vu peu à peu relégué dans le domaine de la décoration, qui ne lui laissait souvent aucune possibilité d'intégrer son œuvre à la substance même du bâtiment.

#### Organisation du concours

La volonté des CFF de consacrer une part du budget de la nouvelle gare de Genève-Aéroport à son aménagement artistique s'est exprimée dès les premières ébauches du projet, en 1980. Les responsables du projet ont ainsi voulu respecter une tradition que les CFF ont toujours suivie dans ce domaine.

Le souhait de voir l'artiste participer au processus de construction a rapidement fait l'unanimité. Ainsi, l'organisation d'un concours devenait urgente. En effet, les décisions définitives concernant le projet et les aménagements du second œuvre devaient être prises au plus tard à fin 1984 si l'on voulait respecter le délai de mise en service de la gare, prévue pour le 31 mai 1987.

Se fondant sur les principes de la norme

SIA 152 (concours d'architecture) et sur le règlement pour les concours artistiques de la SPSAS (Société des peintres sculpteurs et architectes suisses), il fut décidé de choisir la formule du concours d'idées sur invitation.

Le jury désigné établit un règlement de concours qui fut définitivement adopté le 10 janvier 1984.

Ce règlement décrit, en ces termes, le but à atteindre :

«La gare de Genève-Aéroport constituera, en quelque sorte, une nouvelle gare frontière. En effet, après avoir été accueilli dans le bâtiment de l'aéroport, le passager aérien sera conduit dans celui de la gare de l'aéroport, porte du réseau ferroviaire suisse.

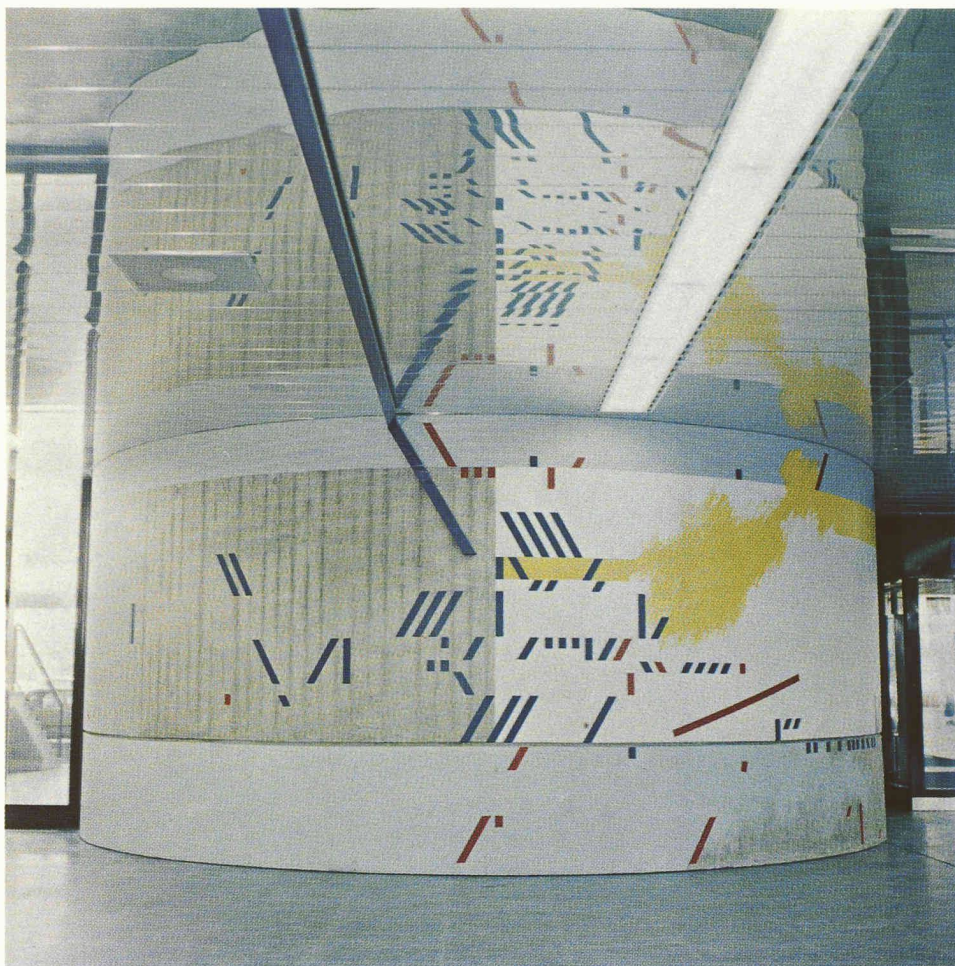
»La gare CFF représentera ainsi, hormis les installations aéroportuaires, le premier contact avec la Suisse. Il convient dès lors, dans cet environnement dominé par la technique, que le passager ressente positivement cette première impression de notre pays.

»Dans le cadre des études pour la réalisation de la gare ferroviaire de l'aéroport de Genève, il nous paraît essentiel d'engager présentement les études et recherches pour l'aménagement esthétique de l'ensemble de l'ouvrage, avant que le projet ne se fige dans des choix irréversibles. [...]

»Le concours a pour but la recherche des possibilités artistiques que peuvent offrir, notamment, les éléments envisagés dans les espaces retenus. Les espaces retenus se subdivisent en trois parties essentielles :

- niveau des quais (parois du tunnel et quais)
- hall d'arrivée (sols, piliers, parois et plafonds)
- hall d'enregistrement (sols, piliers, parois et plafonds).

»La réflexion des participants doit porter sur l'ensemble des zones définies plus haut.»





Les artistes invités étaient :

Jean Baier, Genève; Carlo Baratelli, La Chaux-de-Fonds; Enzo Candolfi, Genève; Serge Candolfi, Genève; Angel Duarte, Sion; Gérald Ducimetière, Genève; Hans-Rudolf Huber, Genève; Jean Lecoultre, Pully; Claude Magnin, Fribourg; Jean Scheurer, Lausanne; Bernard Schorderet, Fribourg; Oscar Wigli, Les Emibois.

Le jury était composé comme suit :

P. Cavaleri, président, ingénieur en chef de la division des travaux CFF I; U. Huber, architecte, chef de la subdivision des bâtiments DG/CFF; R. Nieth, ingénieur, chef de la section de construction de Genève; A. Bossard, directeur du Service des bâtiments, DTP Genève; A.-G. Tschumi, architecte, professeur EPFL; G. Brera, architecte, atelier d'architecture pour la gare de Genève-Aéroport; P. Boecklin, architecte, atelier d'architecture pour la gare de Genève-Aéroport; A. Gigon, sculpteur; A. Siron, peintre. Suppléants: E. Schmidlin, architecte, chef de la section des bâtiments CFF I; P. Oulevay, sculpteur.

Voix consultative et secrétariat: J.-M. Bringolf, architecte, section de construction de Genève.

Le concours s'est déroulé du 10 janvier au 18 juin 1984.

Pour leur travail, les artistes rendant un projet valable ont reçu une indemnité forfaitaire de 5000 francs.

### Délibérations du jury

Le jury s'est réuni les 28 et 29 juin 1984. Lors de la première journée, chaque artiste fut prié de présenter son travail. Il disposait d'une demi-heure.

Le jury choisit de procéder par éliminations successives en se fondant sur des critères d'appréciations prédéfinis :

#### 1. Artistiques :

- originalité
- qualité artistique
- présence dans le bâtiment
- intégration à l'architecture
- contribution à créer un environnement
- longévité artistique;

#### 2. Sémantiques :

- correspondance avec l'image: «gare frontière» et «transition entre deux modes de transport»
- complémentarité du projet au système d'orientation du public et à l'identification des lieux
- image de marque des CFF;

#### 3. Techniques :

- coût
- faisabilité
- durée de vie
- entretien;

#### 4. Divers :

- qualité du dossier présenté
- ampleur de la réflexion.

A la suite d'une première sélection, les projets de MM. Baratelli, Huber,

Lecoultre, Magnin et Scheurer restaient en lice.

Après une longue discussion, le choix se porta sur le projet de M. Jean Scheurer, de Lausanne, qui reçut le premier prix de 5000 francs.

Les autres projets furent classés selon l'ordre suivant :

2<sup>e</sup> prix (Fr. 4000.-) : H.-R. Huber

3<sup>e</sup> prix (Fr. 2000.-) : C. Magnin

4<sup>e</sup> prix (Fr. 2000.-) : C. Baratelli

5<sup>e</sup> prix (Fr. 2000.-) : J. Lecoultre

Le jury recommanda au maître de l'ouvrage la réalisation du projet de Jean Scheurer en excluant de le combiner avec un autre projet.

Concernant ce projet, le jury s'exprima ainsi :

« Il s'agit d'une œuvre à la fois ponctuelle et linéaire, s'étendant sur tout le périmètre concerné.

» Le jury a été séduit par la continuité d'une idée directrice qui court à travers le bâtiment.

» L'œuvre présente une attache avec l'école de peinture concrète et l'artiste fait un usage frais et imaginatif des trois couleurs primaires, accompagnées parfois de touches de couleurs différentes.

» L'ensemble fait une impression de cohérence et de poésie.

» Le jury attire toutefois l'attention de l'artiste, du maître de l'ouvrage et des architectes sur le risque que la retenue et la finesse des éléments proposés soient dominées trop fortement par la présence inévitable de panneaux publicitaires, de la signalisation et des commerces. »

### Exécution de l'œuvre de Jean Scheurer

La collaboration de Jean Scheurer débuta dès le mois d'août 1984, et il participa dès cette date à toute les décisions relatives au choix des matériaux et à la mise en couleur du bâtiment, afin que l'intégration de son œuvre à l'architecture soit parfaitement coordonnée. L'apport de ses conseils et la qualité de son dialogue furent très appréciés.

Du point de vue technique, le projet de Jean Scheurer se compose des éléments suivants :

- peintures murales sur béton
- peintures murales intégrées aux revêtements métalliques des murs
- cadres métalliques rapportés sur les façades vitrées
- tubes et cadres métalliques suspendus sous les plafonds.

L'exécution de l'œuvre a été réalisée en partie sur place par l'artiste, et en partie par différentes entreprises de construction pour lesquelles Jean Scheurer a dessiné des plans d'exécution. L'artiste a également travaillé dans les ateliers des entreprises de construction pour exécuter lui-même certains éléments, notamment chez l'émailleur, pour les motifs non géométriques, et chez le vitrier, pour le sablage partiel des vitrages.

Sa participation personnelle sur le chantier, de l'automne 1986 au 31 mai 1987, période au cours de laquelle il réalisa les peintures sur béton et la mise en couleur de la sculpture du grand hall, constitue un événement mémorable, pour le maître de l'ouvrage, pour les architectes et pour les ouvriers.

La présence insolite d'un artiste sur un tel chantier suscita un dialogue, direct mais aussi par voie de graffiti, entre Jean Scheurer et les ouvriers. Quelque peu acide au début, ce dialogue s'est transformé, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, en marques d'encouragement et d'approbation.

Pour le maître de l'ouvrage et la direction des travaux, les problèmes posés par la conception artistique de Jean Scheurer ont éclairé d'un jour inhabituellement poétique la recherche des solutions techniques qui sont le pain quotidien des constructeurs.

Adresse de l'auteur :  
Jean-Michel Bringolf  
Architecte SIA/EPFZ  
Bureau de construction CFF  
Genève

#### Données techniques

##### Niveau des quais

Peinture murale sur les murs latéraux ;  
dimensions: 2 (350 m<sup>1</sup> × 1,15 m) au total 800 m<sup>2</sup>

##### Niveau « Arrivée »

- Sculpture intégrée aux installations dans les faux plafonds  
soit 5 éléments de 15 m<sup>2</sup>

- Intervention sur les vitrages en verre sablé 30 m<sup>2</sup>

- Tubes contre murs, piliers et faux plafonds 400 m<sup>1</sup>

- Peinture murale au total 230 m<sup>2</sup>

##### Niveau « Départ »

- Sculpture sous toiture

Poids	3,2 t
Gabarit longueur	26,4 m <sup>1</sup>
largeur	8,1 m <sup>1</sup>
hauteur	4,15 m <sup>1</sup>
longueur tubes	110,0 m <sup>1</sup>

- Peinture murale 100 m<sup>2</sup>