Le temps des gares: une exposition exceptionnelle vient à Lausanne

Autor(en): **Dédale**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **107 (1981)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-74310

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

traordinaire régularité de ces courants d'une période de 16,5 h. est mise en évidence à travers une série de diagrammes illustrant la série la plus spectaculaire observée et formée de 14 cycles complets sur une durée de plus de 9 jours. En conclusion de l'examen de ces données, il faut toujours être très prudent lorsqu'on interprète des mesures de courants, particulièrement si la durée des observations est limitée comme ce fut le cas avec toutes les mesures effectuées jusqu'à présent sur le Léman.

Remerciements

Nous voudrions adresser nos remerciements aux pêcheurs professionnels du Léman qui ont accepté de bonne grâce la présence, gênante parfois, de nos instruments dans leurs eaux. Nos remerciements vont également á la Police du Lac pour sa coopération. Ce travail a été partiellement financé par le Fonds national pour la recherche scientifique (FNRS) dans le cadre de son programme « Problèmes fondamentaux du cycle de l'eau en Suisse ».

Adresse des auteurs:
Sebastian W. Bauer,
Motor Columbus Ing. SA,
5401 Baden,
précédemment Laboratoire d'hydraulique (LHYDREP) de l'EPFL
Walter H. Graf et Claude Perrinjaquet,
Laboratoire d'hydraulique de l'EPFL
1015 Lausanne
Clifford H. Mortimer
Center for Great Lakes Studies
University of Wisconsin,
Milwaukee, USA

Le temps des gares

Une exposition exceptionnelle vient à Lausanne

par Dédale

Si le Centre Beaubourg, à Paris, a suscité des controverses acharnées par son architecture et son implantation, le rôle qu'il joue désormais dans la vie culturelle française n'est plus discuté. Parmi les expositions les plus remarquables qui y ont été organisées mentionnons Le temps des gares. **La Suisse romande figurant en bonne place sur la tournée internationale de plusieurs années entreprise par l'exposition, il faut absolument profiter d'une occasion aussi exceptionnelle;** Le temps des gares **sera à Lausanne du 19 mars au 12 avril.**



La Tour de Babel de Breughel, revue par Dominique Appia: l'affiche du Temps des gares, *intitulée «L'empire des gares».*

L'organisateur

L'exposition « Le temps des gares » a été mise sur pied à l'initiative du *Centre de création industrielle* (CCI), à Paris. Fondé en 1969 par l'Union des arts décoratifs, le CCI s'est donné pour mission de mettre en évidence le rapport des individus et des collectivités avec leur milieu, au-delà des réalités chiffrées, des considérations esthétiques ou des phénomènes de mode.

Le CCI souhaite attirer notre attention sur tous les facteurs qui créent, qui changent ou détruisent notre cadre de vie, tels que l'urbanisme, l'architecture, la publicité, le design industriel, la multiplication des images.

Les objets choisis par le CCI pour ses expositions peuvent aussi bien appartenir au passé ou au présent qu'à l'avenir. Les visiteurs du Centre Beaubourg y ont trouvé, par exemple, des expositions consacrées à la publicité et aux marques commerciales, à l'urbanisme des villes nouvelles, aux ustensiles électroménagers ou aux architectures marginales des Etats-Unis.

Le CCI ne se veut pas le chroniqueur d'évolutions techniques ou artistiques, mais un index pointé sur l'avenir de notre environnement et sur les facteurs qui l'influencent. C'est dire que ses expositions ne sont pas simplement des collections d'objets ou d'images, mais des incitations à la réflexion. Le visiteur devrait porter un regard neuf et perspicace sur son cadre de vie, donc être amené à se sentir concerné par son évolution et plus seulement à le subir passivement.

La gare: forum d'aujourd'hui

Il n'est pas douteux que l'évolution contemporaine de l'urbanisme a privilégié les *déplacements* au détriment des *rencontres*: les quartiers nouveaux de nos villes sont bien plus caractérisés par des voies de communications impressionnantes — voies express, raccordements autoroutiers, places de parc géantes — que par des lieux propices à la flânerie, aux jeux ou aux conversations [1][1].

Ce phénomène n'est pas limité à la seule périphérie des agglomérations importantes. L'aménagement de la place de la Riponne ou celle de Saint-François, à Lausanne, constituent aussi des exemples frappants d'espaces aménagés uniquement en fonction de la circulation automobile, que ce soit pour faciliter le trafic ou le parcage des voitures. Le résultat en est une ambiance purement utilitaire, sans aucun attrait pour le piéton. On pourrait même se demander si les planificateurs souhaitent vraiment retenir le piéton sur les anciens lieux de rencontre ou bien plutôt empêcher qu'il

[1] Les chiffres entre crochets renvoient à la bibliographie en fin d'article.



Grâce aux CFF, notre pays est présent à Beaulieu pour le Temps des gares*: la gare de Lausanne, abusivement appelée «Centrale» quand fut prise cette photographie.*

s'y attarde en nombre... Il n'est en effet pas besoin de souffrir d'agoraphobie pour se sentir mal à l'aise sur le désert de la Riponne, que seul le marché anime trop timidement deux fois par semaine.

L'avenir, en ce qui concerne Lausanne, par exemple, ne s'annonce guère riant: le principe de «pénétrantes» conduisant directement le trafic au centre de l'agglomération par une espèce d'autoroute urbaine satisfait peut-être le planificateur des transports, par «l'ordre» qui en résultera; la ville n'y gagnera certes pas en agrément; on peut imaginer que l'une des conséquences en sera la multiplication des espaces équipés d'air conditionné, donc une coupure encore plus grande de l'environnement naturel.

«Grâce» à l'automobile, il est aujourd'hui possible de vivre sans jamais se trouver en contact plus que fugitif avec l'air libre: il suffit de disposer d'un garage en sous-sol et de s'approvisionner dans les grandes surfaces équipées de même.

Il existe pourtant dans nos cités d'importantes minorités auxquelles le recours forcené aux «quatre roues» est impossible, ou qui ne le souhaitent tout simplement pas: travailleurs étrangers, personnes âgées, enfants ou rêveurs, par exemple.

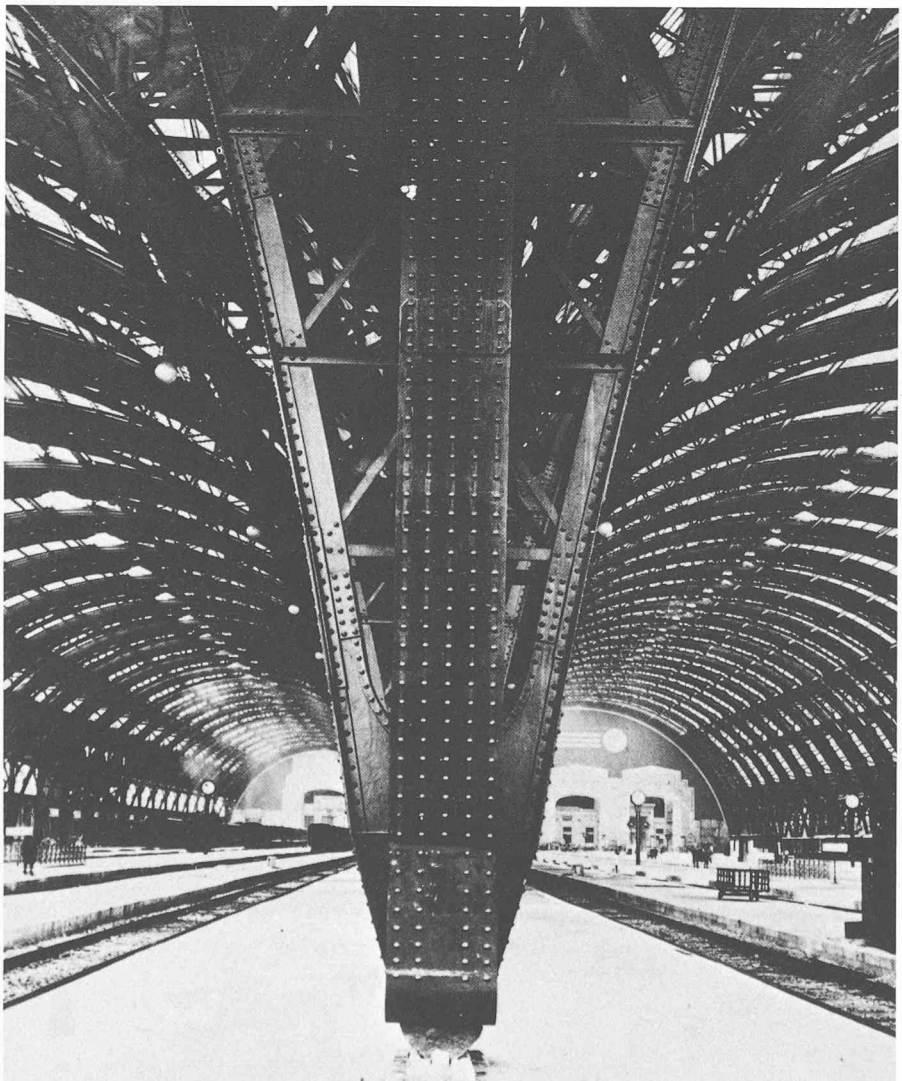
Pour nombre d'entre eux, le lieu de refuge, de rencontre avec leurs semblables, hors de contraintes commerciales, c'est depuis longtemps la gare. On ne tentera pas ici d'analyser les raisons de l'attirance exercée par les gares: symboles d'évasion, porte ouverte sur le retour à la patrie lointaine, la puissance plus ou moins maîtrisée des locomotives géantes, l'atmosphère cosmopolite, le cocktail âpre et subtil à la fois de tous ces ingrédients?

Toujours est-il que ces «autres» citoyens se retrouvent depuis longtemps dans les halles ou aux alentours des gares, viennent le temps d'un petit café, de deux décis ou d'un modeste repas fréquenter les buffets de gare.

En une époque où la vie tarit au centre des villes, les gares restent des centres d'animation au cœur des cités, même aux heures où se vident les zones commerciales des agglomérations.

Là où des aménagements modernes ont été consentis dans les gares, le pari a été gagné: que ce soient des zones périphériques de la gare elle-même, comme à Zurich, ou la gare tout entière, comme à Berne, qui ont été rénovées, la foule y grouille à toute heure.

La combinaison d'un aéroport et d'une gare, telle qu'elle a été réalisée pour la première fois à Kloten, constitue évidemment le lieu géométrique de tous les rêves d'évasion [2] [3]. En y aménageant une importante zone commerciale, les promoteurs jouaient sur le velours: les chiffres de fréquentation, aussi bien des magasins que de la ligne ferroviaire de l'aéroport, sont éloquents. Depuis plus d'un siècle, la gare s'affirme être le forum d'aujourd'hui; tous les efforts visant non seulement à lui conférer de multiples fonctions, mais encore un cadre modelé par des artistes sont à soutenir, pour renforcer ce contrepoids à la «désertification» des villes.



Bâtiments de prestige, les gares se prêtent à la collaboration, voire à l'émulation des meilleurs architectes, des ingénieurs les plus ambitieux, des industriels les plus audacieux. Structure métallique de la halle des quais à la Gare centrale de Milan, construite de 1923 à 1931. (Photo FS)

Le temps des gares

L'avènement des chemins de fer, sans égards à toutes sortes d'oppositions, a modelé le cadre de vie dans la deuxième moitié du 19e siècle. Il a créé des courants de transports internationaux sans précédent. Le rail a constitué le réseau d'irrigation du monde en cours d'industrialisation et contribué à l'accès à des contrées nouvelles. Il a largement déterminé le paysage contemporain.

Dans les villes, les chemins de fer nous ont donné un nouveau type d'architecture, éminemment fonctionnelle, mais toutefois porteuse d'expression esthétique. Ils ont donc aussi participé au modelage du visage de nos cités. Par leurs dimensions et par leurs formes, les gares font aujourd'hui partie de notre patrimoine architectural et urbanistique. Leur intégration à la cité est telle qu'on les conserve même là où elles ont perdu leur fonction primaire à la suite de la disparition de la voie ferrée! Dans ce dernier cas, quel certificat de réussite à leurs bâtisseurs: ainsi la gare d'Orsay, à Paris, abritera dès 1983 le «Musée du XIXe siècle». Construite comme une conséquence lointaine de la défaite française de 1871 et inaugurée en 1900, cette gare n'avait connu de trafic ferroviaire depuis 1939. C'est donc sa seule valeur architecturale qui lui a valu de braver avec succès l'autorisation de démolir accordée en 1962 [4]. Il est remarquable que cet édifice ne soit pas réduit au seul rôle de musée: avec l'aménagement d'un café-restaurant et d'une salle de rencontre de 400 places, la vie contemporaine y trouvera accès.

L'importance de la signification des gares est désormais mieux ressentie qu'au cours des deux décennies qui ont suivi la dernière guerre, que ce soit grâce au renouveau du chemin de fer en tant que moyen de transport ou à une large prise de conscience du rôle de l'environnement construit.

En ce qui concerne les gares, un événement est généralement considéré comme faisant date: la démolition en 1962 de l'ancienne gare d'Euston, datant de 1837, à Londres, et son remplacement par un bâtiment moderne. Si une plaque commémorative marque l'inauguration de ce dernier par la reine Elizabeth II, le fait historique est constitué par la réaction, bien que tardive et inutile, de larges milieux à la disparition d'un important élément du patrimoine architectural moderne.

Aujourd'hui, les gares anciennes présentant une réelle valeur justifiant leur conservation sont moins menacées; considérées comme monuments, par exemple la gare principale de Zurich ou la gare du Grand Central à New York ont leurs défenseurs acharnés. Si l'on songe que les chemins de fer britanniques ont mis hors service 3539 gares de 1963 à 1976 ou que la plupart des 20 000 gares subsistant aux Etats-Unis (sur 40 000 édifiées depuis le siècle dernier) sont désaffectées, on mesurera l'ampleur de la tâche qui attend ces conservateurs, même si une infime minorité de ces bâtiments est digne de subsister.

L'exposition

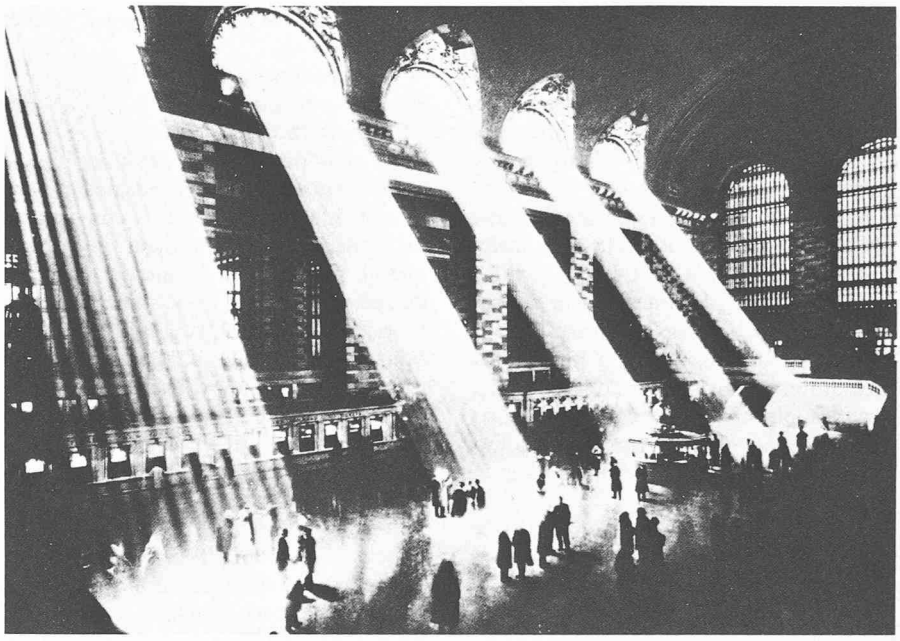
C'est donc la gare en tant qu'élément important de notre cadre de vie que nous présente l'exposition *Le temps des gares*. Si l'iconographie y joue un grand rôle, nombre de maquettes contribueront à mieux matérialiser pour le visiteur la naissance, la vie, la mort et la survie des gares.

Présentée pour la première fois le 14 décembre 1978 au Centre Beaubourg, l'exposition compte plus de mille photographies et documents, des tableaux, des affiches, des films documentaires, des diapositives [5].

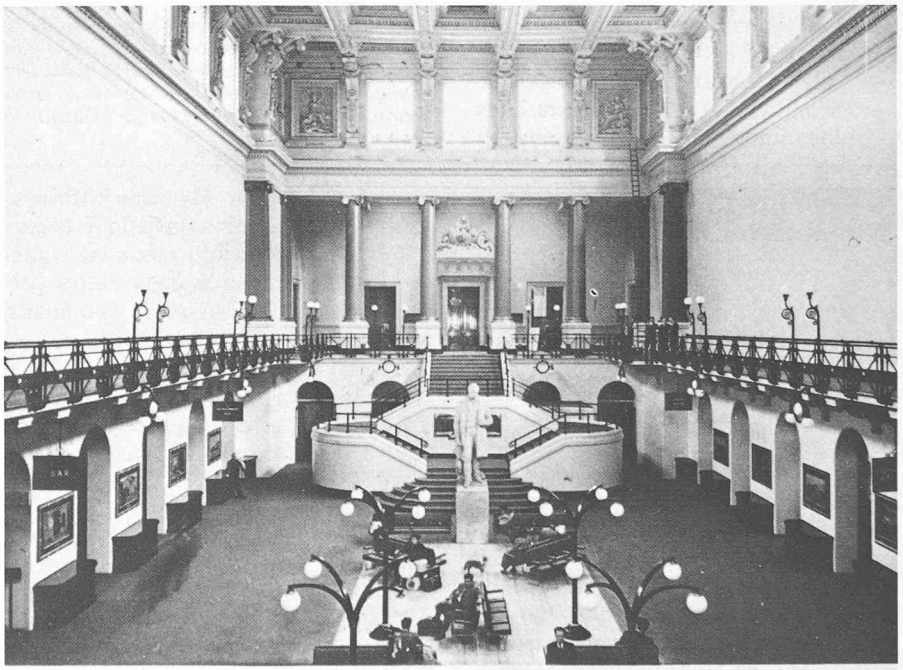
Non contents de collationner une documentation existante, les organisateurs se sont assuré les services de maquettistes français et étrangers, dont les travaux admirables ont été financés par des administrations ferroviaires [6]. Leurs œuvres nous permettent de voir et de comparer des gares françaises, espagnoles, britanniques, italiennes, suisses, danoises, canadiennes, russes, américaines, suédoises et néerlandaises.

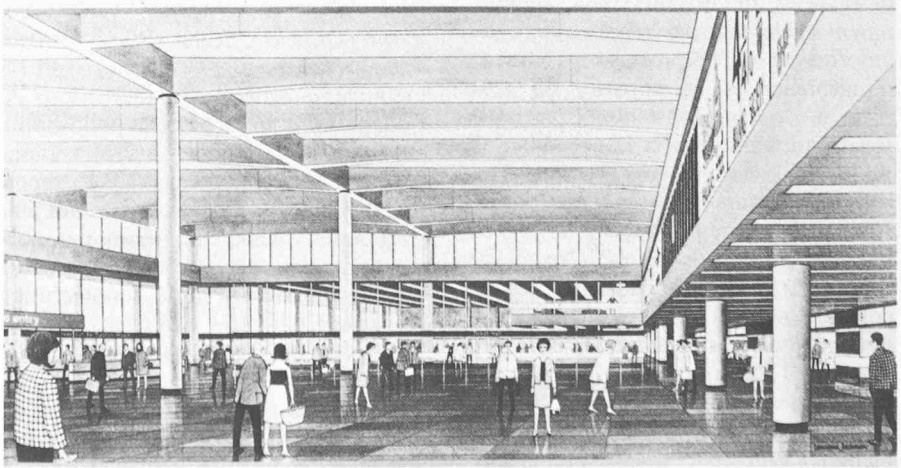
Enfin, soucieux de l'aspect créatif de leurs activités, les responsables de l'exposition ont invité une quinzaine d'artistes à leur soumettre des œuvres originales sur le thème des gares. C'est l'artiste genevois Dominique Appia qui a créé « L'empire des gares », acrylique sur toile, qui sert d'affiche à l'exposition et qui a obtenu le Grand Prix de l'affiche française 1979.

Cinq personnes ont travaillé à temps complet pendant un an et demi sous la direction de Jean Dethier à la préparation de l'exposition. Plus d'une centaine



Le hall de la gare du Grand Central *à New York: une théâtralisation de l'espace public qui va jusqu'à transposer littéralement dans la gare les effets lumineux les plus spectaculaires de la scène.*
(Photo Central Railroad)





Le cas de la gare d'Euston, à Londres, est très révélateur de l'esprit dans lequel se faisait la «rénovation» de l'architecture ferroviaire durant les années soixante.
En haut, le grand hall construit en 1849, démoli en 1962.
En bas, le même lieu dans sa nouvelle version.
(Photo British Railways)

de correspondants — cheminots, historiens, etc. — ont participé dans le monde entier à la recherche des documents présentés par l'exposition, provenant de quelque deux cents sources différentes: bibliothèques, photothèques, archives, cinémathèques, etc.

Le temps des gares a été présenté quatre mois à Paris, avant de partir en tournée successivement à Lyon, Milan, Bruxelles, Delft, Berlin, Madrid et Barcelone. Sa seule étape en Suisse, rendue possible grâce aux CFF, à la Ville de Lausanne et au Palais de Beaulieu, prendra place dans le cadre du Salon des Vacances 1981. Après Lausanne, l'exposition partira à Londres avant de gagner les Etats-Unis.

Au Palais de Beaulieu, *Le temps des gares* est complété par les expositions suivantes:

— Maquette de la Ville de Lausanne sur la gare CFF et le nouvel aménagement de la place de la Gare.
— Raccordement ferroviaire Genève-Aéroport.
— TGV — Trains à grande vitesse de la SNCF.
— Nouvelle conception du trafic voyageurs CFF.
— Affiches touristiques anciennes.
— 75e anniversaire de l'ouverture à l'exploitation du tunnel du Simplon.
— Rétrospective sur les lignes ferrées romandes.
— Les métiers du chemin de fer.
— La conception globale suisse des transports (CGST).

C'est sans doute l'une des plus importantes expositions que nous aurons l'occasion de voir en Suisse. Il convient de lui consacrer suffisamment de temps, que ce soit pour voir tous les objets ou documents exposés et de s'imprégner de l'esprit dans lequel ils sont exposés, ou pour profiter des deux heures de courts métrages et de diapositives.

Le catalogue de l'exposition [7] compte 160 pages et plusieurs centaines d'illustrations; il est complété par un fascicule de 40 pages illustrées en couleur, réalisé en collaboration avec le périodique *La vie du rail*. Il s'agit d'un magnifique ouvrage de référence, qui prolongera longtemps encore le plaisir de la visite.

Loin d'être réservée aux fanatiques du rail, l'exposition *Le temps des gares* est un enrichissement pour quiconque s'intéresse à notre cadre de vie et à la façon dont on le fait ou le défait.

Dédale

Nous remercions sincèrement les organisateurs du 23e Salon des vacances, qui aura lieu du 19 au 23 mars au Palais de Beaulieu, d'une part d'avoir invité Le temps des gares *dans leur manifestation, d'autre part de nous avoir fourni les documents ayant permis l'illustration de notre article.*

Le temps des gares à Lausanne

Palais Beaulieu, halle sud 32-36
(une ancienne voiture de chemin de fer signale l'entrée de l'exposition).
Ouverture:
19-20 mars: 13 h. 30-22 h.
21-23 mars: 9 h.-18 h. 30
24 mars-12 avril: 14 h.-18 h.
(Ouverture sur demande pour écoles et groupes).
Entrée libre.

Bibliographie

[1] Boesch, H.: *Die wohnliche und funktionstüchtige Stadt*, Schweizer Ingenieur und Architekt 8/81.

[2] *Le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Zurich*, Ingénieurs et architectes suisses 25/79.

[3] Divers auteurs: *Le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Zurich est en service*, Ingénieurs et architectes suisses 13/80.

[4] Belvès, P.: *La gare d'Orsay, musée du XIXe siècle*, La vie du rail no 1736.

[5] Vicente, C.: *Le temps des gares à Beaubourg*, La vie du rail no 1672.

[6] Neumann, N.: *Des gares pour Beaubourg*, La vie du rail no 1659.

[7] *Le temps des gares*, édité par le Centre Georges-Pompidou, Centre de création industrielle.

Actualité

Les activités du CEB

La 21e session plénière du Comité euro-international du béton (CEB), qui s'est tenue en juin dernier à Budapest, a réuni 135 délégués et experts de 24 pays membres ainsi qu'une cinquantaine d'observateurs du pays hôte. Les participants suisses (MM. R. Favre, professeur EPFL, Marti, EPFZ, et le soussigné) représentaient essentiellement la recherche et l'enseignement, tandis que les délégations de certains pays comprenaient également des représentants des autorités et de la profession (bureaux d'ingénieurs et entreprises), de telle sorte que toutes les instances concernées par la normalisation et la coordination de la recherche ont eu l'occasion d'intervenir au cours des discussions.

Après l'ouverture officielle de la session par le professeur Szabó, secrétaire d'Etat du Ministère hongrois de la construction, qui insista sur le rôle important joué par le CEB dans le domaine de l'harmonisation internationale des normes, le président du CEB, M. Ferry Borges, rendit hommage à deux membres fondateurs décédés, les professeurs Rüsch (Munich, président du Comité de 1968 à 1971) et Wästlund (Stockholm, ancien membre du Conseil d'administration), et nomma membre d'honneur le professeur Gvozdev (Moscou, chef de la délégation soviétique depuis 1958); cette distinction rare a été conférée jusqu'à présent à deux autres personnalités: le professeur Leonhardt, Stuttgart, et M. Esquillan, Paris).

L'assemblée générale du Comité a élu le nouveau Conseil d'administration du CEB, qui comprend pour la période de 1980 à 1983, outre les anciens présidents Levi (Turin) et Short (Londres), et un président-délégué à coopter par le Conseil, les membres élus suivants: le président, Ferry Borges (Lisbonne), et MM. Brøndum-Nielsen (Copenhague), Gouscha (Moscou), Lenkei (Budapest), Macchi (Milan), Mathieu (Paris), Meseguer (Madrid), Motteu (Bruxelles), Rowe (Londres), Stiller (Wiesbaden) et Tassios (Athènes).

De manière générale, les discussions de Budapest ont montré que la philosophie du Code-Modèle[1] qui consiste à adopter pour les actions des valeurs représentatives et pour les propriétés des matériaux des valeurs caractéristiques, puis d'associer ces valeurs à des coefficients de sécurité partiels, a été adoptée dans la plupart des pays européens comme base pour de futurs règlements nationaux ou internationaux.

Les réunions techniques ont permis de montrer l'efficacité de la nouvelle structure du CEB: en effet, il avait été décidé à la session plénière 1979 de Rome de concentrer l'essentiel des activités techniques dans de petits groupes de travail, créés pour des missions précises dans les domaines suivants:

— application pratique du Code-Modèle CEB/FIP (1978) aux structures en béton,
— collection et élaboration de bases scientifiques,
— préparation de la conception de futurs documents à caractère de règlements.

Les publications du CEB de l'an 1980[2] témoignent du progrès atteint, avant et pendant la semaine de Budapest, dans l'élaboration d'une partie des documents à achever jusqu'à la prochaine session plénière (Munich, 25 au 30 avril 1982).

Publications en liaison avec le Code-Modèle

En vue de faciliter l'application pratique du Code-Modèle, plusieurs comités de rédaction préparent des documents

[1] Miehlbradt, M.: Le nouveau Code-Modèle CEB/FIP, Ingénieurs et architectes suisses 5/1980, pp. 66-67.

[2] Bulletins d'information du CEB préparés pour sa 21e session plénière, Budapest, juin 1980: no 133, Seismic design of concrete structures; no 135, Manual on bending and compression; no 136, Manual on time dependent structural effects; no 137, Compléments au Code-Modèle CEB/FIP 1978; no 138, Comportement en service, entretien et réparations.
CEB-NEWS no 51 à 53, secrétariat du CEB, 6, rue Lauriston, F-75116 Paris, juin ou décembre, 1980.