

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 74 (1948)
Heft: 9

Artikel: Le problème de la nouvelle gare de Berne
Autor: Tschumi, Jean
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56017>

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: 24.04.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :Suisse : 1 an, 20 francs
Etranger : 25 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 17 francs
Etranger : 22 francsPour les abonnements
s'adresser à la librairie**F. ROUGE & Cie**
à LausannePrix du numéro :
1 Fr. 25

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève; Vice-président : G. EPITAUX, architecte, à Lausanne; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : Fribourg : MM. † L. HERTLING, architecte; P. JOYE, professeur; Vaud : MM. F. CHENAUX, ingénieur; † E. ELSKES, ingénieur; E. D'OKOLSKI, architecte; A. PARIS, ingénieur; CH. THÉVENAZ, architecte; Genève : MM. L. ARCHINARD, ingénieur; E. MARTIN, architecte; E. ODIER, architecte; Neuchâtel : MM. J. BÉGUIN, architecte; G. FURTER, ingénieur; R. GUYE, ingénieur; Valais : MM. J. DUBUIS, ingénieur; D. BURGNER, architecte.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur. Case postale Chauderon 475, LAUSANNE

TARIF DES ANNONCESLe millimètre
(larg. 47 mm.) 20 cts.Réclames : 60 cts. le mm.
(largeur 95 mm.)Rabais pour annonces
répétées**ANNONCES SUISSES S.A.**5, Rue Centrale
Tél. 2 33 26LAUSANNE
et Succursales**CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE**

A. STUCKY, ingénieur, président; M. BRIDEL; G. EPITAUX, architecte; R. NEESER, ingénieur.

SOMMAIRE : *Le problème de la nouvelle gare de Berne*, par JEAN TSCHUMI, professeur à l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne. — **LES CONGRÈS :** XIX^e Congrès international d'habitation et d'urbanisme. — Congrès international de l'Asphalte. — **DIVERS :** Foire de Bâle. — **NÉCROLOGIE :** Léon Hertling, architecte. — **BIBLIOGRAPHIE.** — **CARNET DES CONCOURS :** Nouveau concours de la Fondation Denzler. — **Bâtiment universitaire au Mail, à Neuchâtel.** — **SERVICE DE PLACEMENT.**

Le problème de la nouvelle gare de Berne

par JEAN TSCHUMI, professeur à l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne.

656.211 + 725.512 (494)

Les créations originales, les œuvres de grandeur et de continuité qu'ont pu concevoir la féodalité ou l'Eglise au moyen âge, l'aristocratie au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, le XX^e siècle industrialisé ne paraît plus être à même de les poursuivre ou de les accomplir aujourd'hui.

Berne en montre à nouveau un exemple frappant avec le problème de reconstruction de sa gare où toute idée d'envergure paraît difficilement s'imposer et réussir à prévaloir.

Construire à notre époque une nouvelle gare dans une courbe et sur un terrain étroit, informe, heurte le bon sens du technicien et de l'homme de la rue.

Averti du problème, je ne pense pas qu'aujourd'hui, il soit un ingénieur ou un architecte pour approuver, au point de vue strictement ferroviaire ou strictement architectural, la solution proposée par la Direction des C. F. F. (fig. 1).

Cette proposition ne paraît pas acceptable et semble incompatible avec la clarté, l'aisance, l'harmonie que l'on attend d'une œuvre nouvelle.

Voici plus de quinze ans, nous en avons la certitude et de loin, nous avons été les premiers et les seuls à l'époque à proposer le déplacement de la gare à la Laupenstrasse (fig. 2 et 3). C'est tout le développement harmonieux de Berne qui était en cause, c'est tout l'aménagement rationnel de cette magnifique cité qui militait en faveur d'un déplacement.

Notre projet, comme tous les projets qui se font jour trop tôt ne retint pas l'attention.

Depuis, les quartiers de l'ouest se sont construits et l'heureuse solution du transfert de la gare et des modifications des voies de communication ne sera que plus coûteuse à réaliser.

* * *

Le problème de la reconstruction de la gare de Berne est connu aujourd'hui de tous par la large diffusion qui a été réservée aux diverses études.

Les Services des C. F. F. depuis de longues années ont projeté et continuent d'étudier cette reconstruction à l'emplacement actuel. Voici quelques années MM. Hostettler architecte et Nater ingénieur, ont fait un projet en reprenant l'idée du déplacement de la gare à la Laupenstrasse (fig. 4 et 5).

Le projet C. F. F. et le projet Hostettler et Nater furent étudiés tour à tour par les autorités et les services techniques. Ils donnèrent lieu dans les cercles les plus divers à des débats passionnés. Enfin, un comité d'experts¹ désignés par les autorités cantonales et communales et les C. F. F. a conclu au *maintien de la gare à l'emplacement actuel*.

Sans entrer dans les détails de l'argumentation qui appuie cette thèse et sans y opposer une réfutation méthodique qui n'a pas sa place ici, il semble intéressant

¹ Composé de M. le professeur D. Boutet, Paris; M. le professeur A. Walther, Berne; M. le Dr O. Miessner, Bâle.

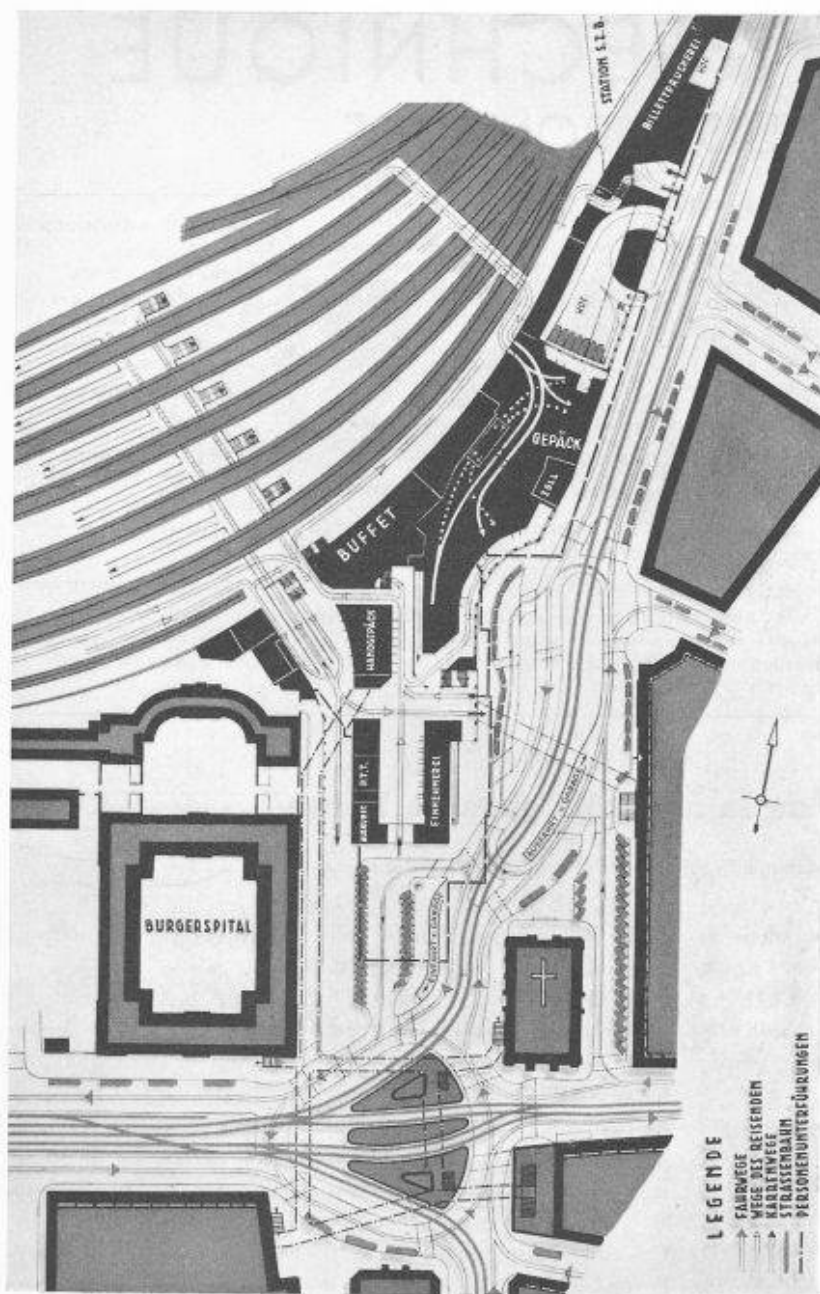


Fig. 1. — Projet C. F. F. à l'emplacement actuel.

(Voir *Hoch- und Tiefbau*, N° 24, 1956 et *Schweizerische Bauzeitung*, Bd 124 N° 19, 1956).

de préciser notre point de vue et de fixer dans les grandes lignes certaines erreurs indiscutables, de définir les raisons péremptoires qui militent en faveur du transfert qui devrait l'emporter dans la décision finale des autorités bernoises et de la Direction des C. F. F.

Les Services techniques des C. F. F. estiment que l'espace disponible à l'emplacement actuel suffit pour la nouvelle gare, ils ne sont pas partisans de modifier leur projet initial puisque le déplacement de la gare bouleverse tout le parti adopté depuis des dizaines d'années. Le déplacement de la gare modifie les gares

de marchandises, de triage, etc. Le coût des travaux de construction d'une gare à la Laupenstrasse est de beaucoup plus élevé. C'est aujourd'hui comme voici quinze ans, l'argument principal des C. F. F.

Ces raisons d'ordre financier ne sont pas contestées dans l'ensemble. C'est un argument de poids car la différence de coût respectif des travaux, de l'une ou l'autre solution provient de ces modifications strictement ferroviaires qui bouleversent de récentes réalisations.

Néanmoins, ces raisons particulières aux C. F. F. ne peuvent être retenues par l'homme soucieux de l'avenir d'une cité car il nous semble paradoxal d'engager l'avenir d'une ville en persistant dans une erreur initiale de conception.

Comment peut-on, en effet, envisager de réaliser cette proposition certes ingénieuse mais bâtarde en regard d'une claire et élégante solution d'un édifice rectangulaire et d'un ensemble de quais orthogonal? (fig. 1 à comparer avec fig. 2, 4, 6).

Des raisons d'ordre affectif ou d'ordre économique provoquent également l'opposition de certaines couches de la population à l'idée du déplacement de la gare à la Laupenstrasse. Il est indéniable qu'une modification d'emplacement peut créer par la nouveauté des répartitions des éléments dans la ville, un désarroi momentané dans les habitudes du public.

Il faut rappeler le développement harmonieux de Berne dans sa presqu'île, les réalisations du plan pré-établi du moyen âge, un des plus beaux qui aient été créés par la largeur de vue des hommes qui l'ont conçu et dont les tracés de l'extension successive sont encore visibles, par les portes de ses fortifications à la Zeitglocken, Käfigturm et jusqu'à l'emplacement de la gare actuelle.

Au XIX^e siècle, le chemin de fer intervient. Les voies de cet élément de circulation nouveau sont tracées en tangente à l'extrémité de la ville et tout naturellement la zone commerciale se développe peu à peu tout au long de la grande rue qui aboutissait à la gare et se fixe dans



Fig. 2. — Concours d'idées pour l'aménagement et l'extension de Berne 1934. (Schweiz. Bauz. Bd. 104, N° 18).

Tschumi et Verneil, architectes.

Proposition d'une nouvelle gare à la Laupenstrasse.

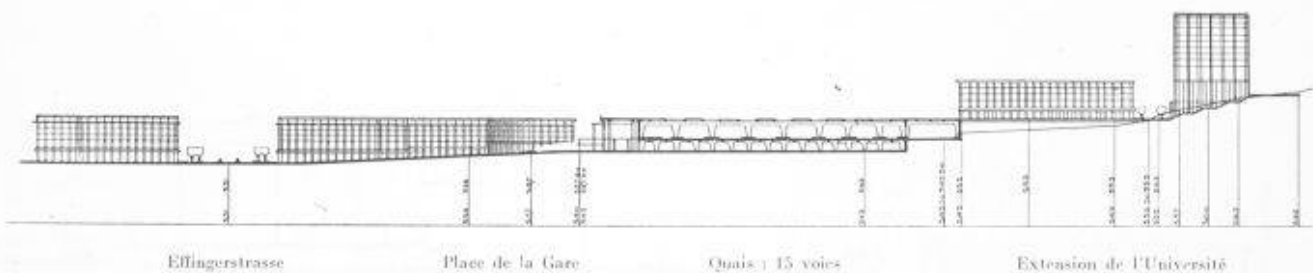


Fig. 3. — Concours d'idées 1934.

Coupe sur la gare projetée à la Laupenstrasse. — *Tschumi et Verneil, architectes.*

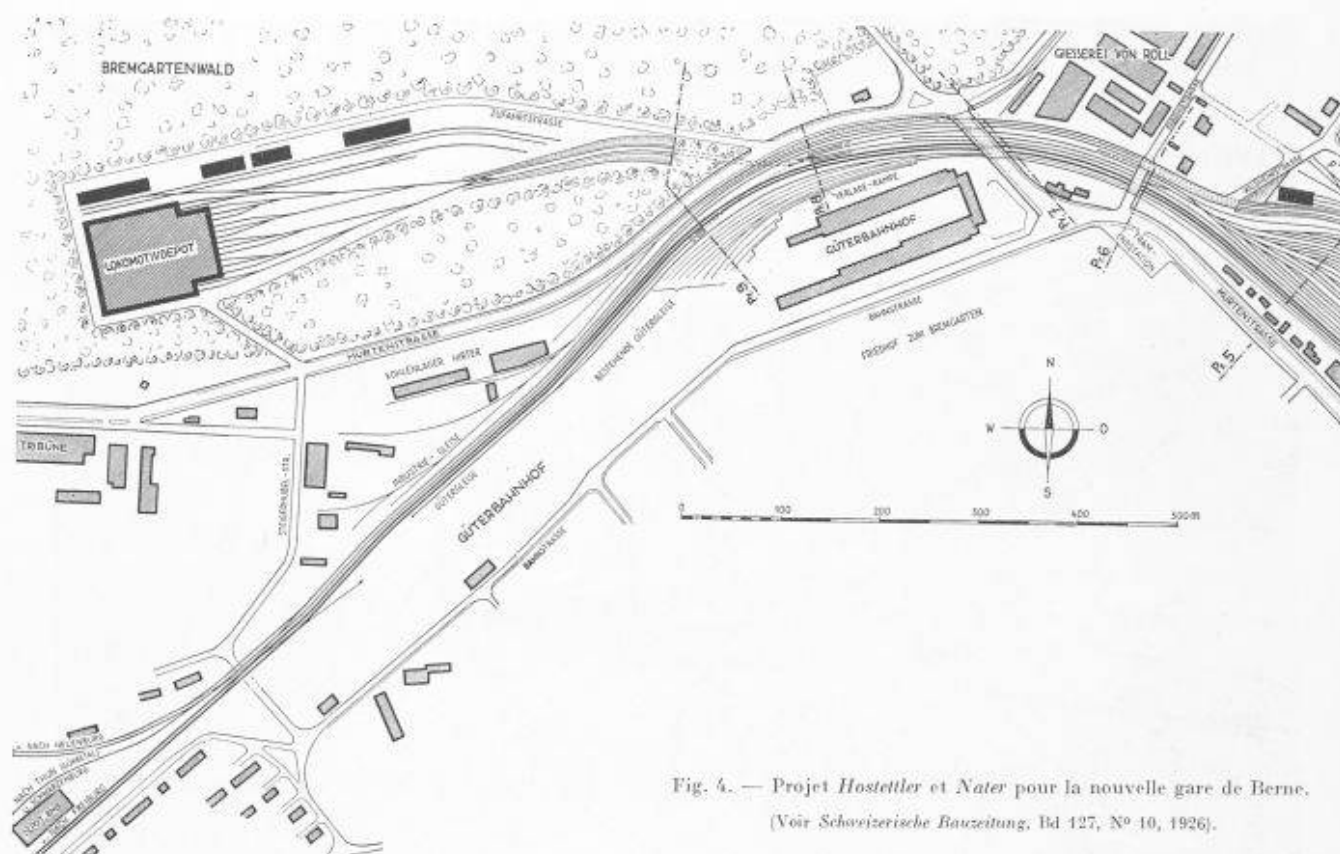


Fig. 4. — Projet Hostettler et Nater pour la nouvelle gare de Berne.
(Voir *Schweizerische Bauzeitung*, Bd 127, N° 10, 1926).

la zone supérieure, après la construction des ponts du Kirchenfeld et du Kornhaus.

Berne va atteindre 200 000 habitants dans quelques décennies. Peut-on imaginer que le commerce se maintiendra à la Spitalgasse dans cette partie de la vieille ville à l'est de la gare ? Non, déjà maintenant, le *centre commercial* déborde au delà de la gare à l'ouest et peu à peu l'harmonie de la continuité se rompt. Un second centre commercial se forme. Maintenir l'emplacement, c'est créer de part et d'autre de la gare actuelle deux centres rivaux. Déplacer la gare au contraire, c'est

conserver l'unité de la zone commerciale, c'est permettre le libre développement de l'ancienne ville jusqu'à la gare au travers des quartiers nouveaux.

La beauté fonctionnelle de la zone commerciale de Berne réside dans cette *direction unique* qui va de la gare au travers son centre. C'est cette direction unique qu'il faut maintenir. Au point de vue de l'extension commerciale, on ne peut réaliser solution plus rationnelle.

On a aussi comparé le déplacement de la gare de Berne à celui de *Bienne*. Il n'est en rien comparable ; à Bienne, l'ancienne gare était à la périphérie de la ville. Par suite

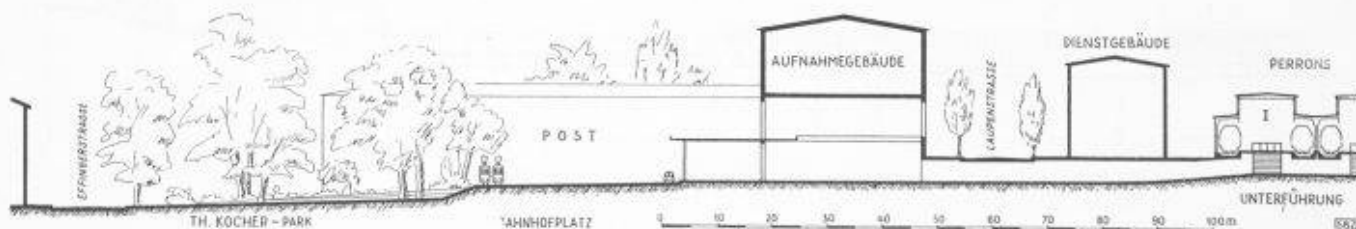


Fig. 5. — Projet Hostettler et Nater. — Coupe transversale.

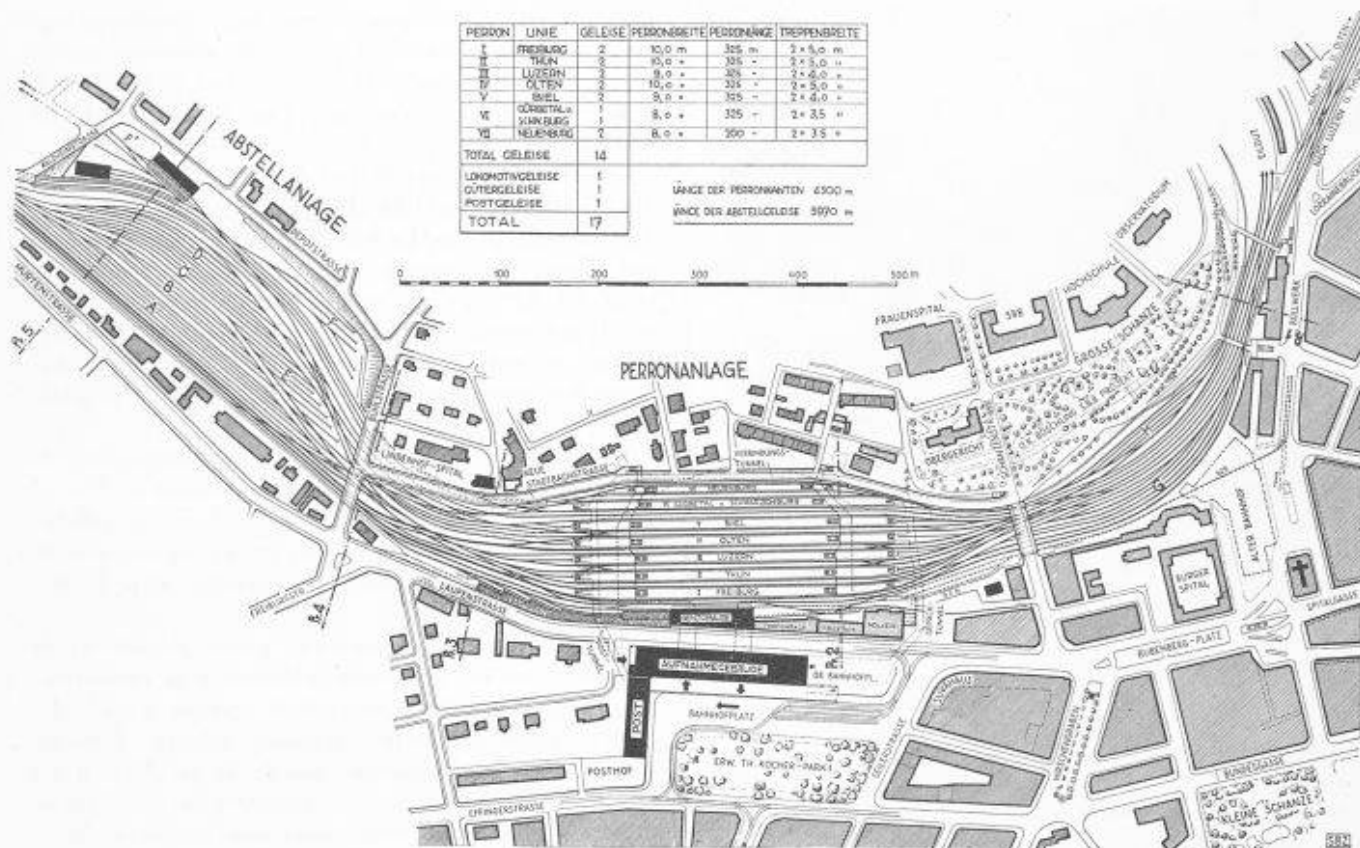


Fig. 4 bis. — Projet Hostettler et Nater.

du déplacement des voies, la nouvelle gare a été reculée et c'est par delà les voies anciennes que la ville a dû se raccorder à la gare et se développer là où il n'existait que des terrains vagues. Les effets de cette solution de continuité ont été longuement ressentis et le quartier nouveau a eu peine à s'intégrer à la ville existante.

A Berne, tout au contraire, c'est un simple déplacement le long de la voie, dans le sens du développement de la ville depuis sa création, c'est la continuation harmonieuse dans le sens de la poussée naturelle de la zone commerciale.

Pour s'opposer au transfert de la gare, on a cité les vœux d'un congrès d'urbanisme « la gare doit être située le plus près possible du centre de la ville ». J'en suis bien persuadé, mais faut-il encore que toutes les conditions urbanistiques soient satisfaisantes.

Pour mémoire je citerai encore que si la zone commerciale débordé déjà sa zone initiale, les centres administratifs trop à l'étroit dans la vieille ville font craquer de toutes parts ce corselet de préjugés qui voulait que les autorités soient logés dans la vieille cité. Les nouveaux centres administratifs de la ville, du canton et de la Confédération sont tous trois projetés hors de la vieille ville à l'ouest et certains très au delà de l'emplacement proposé pour la gare !

Enfin le problème bernois de la circulation des voitures est entré dans une période d'intense acuité.

Les autorités envisagent de construire des rues souterraines ou plus exactement des voies souterraines pour

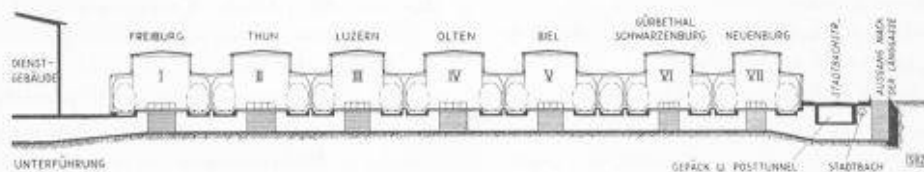


Fig. 5 bis. — Projet Hostettler et Nater. — Coupe transversale sur les voies.

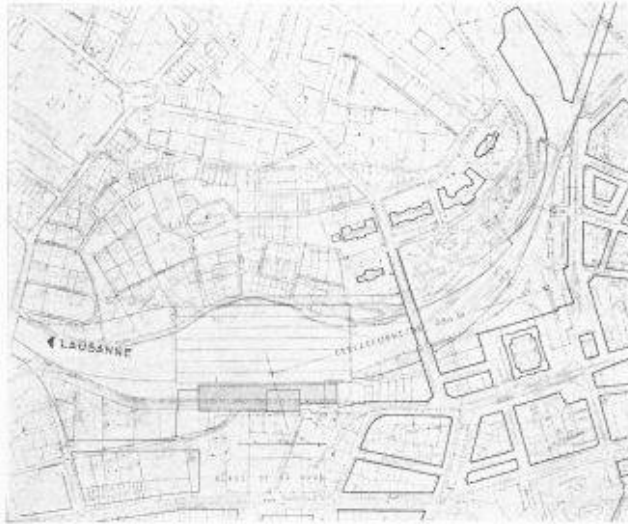


Fig. 6. — Projet de diplôme E. P. U. L. J. Huber.

Gare nouvelle à la Laupenstrasse.

Echelle 1 : 12 000.

trains dans le centre de la ville pour remédier à cette situation fâcheuse qui ne peut que s'amplifier. La solution souterraine comme dans d'autres centres saturés de villes existantes est bien à préconiser.

Mais devoir en arriver à cette solution dans une ville de 140 000 habitants définit bien la superconcentration commerciale de la Spitalgasse, de la Zeitglocken à la gare actuelle, définit bien l'impossible situation pour l'avenir, par la superposition au même carrefour de grands courants de circulation en direction de l'est et de l'ouest et en direction nord ainsi que des circulations locales inhérentes à la gare proprement dite.

Il a été dit que le transfert de la gare ne résolvait pas la question de circulation à la place de la gare actuelle.

Cet argument ne résiste pas à l'examen d'un urbaniste de sang-froid. La translation de la gare supprime, au carrefour de la gare actuelle, cette superposition de courant circulatoire tant piétons qu'automobiles.

Examinons maintenant dans les projets de la gare transférée, l'étude de la nouvelle place, des rues, des voies de circulation déterminant le parti à adopter pour l'emplacement de l'édifice.

Ces partis sont divers et seules des études très sérieuses permettent d'en fixer le choix.

Le projet Hostettler et Nater prévoit le maintien de la Laupenstrasse à son tracé actuel (fig. 4).

Celle-ci s'infilte entre l'édifice principal et le bâtiment de service au-devant de quais. Si ce parti à l'avantage de ne pas modifier le tracé des rues existantes, il a pourtant l'inconvénient de scinder la gare en deux parties,

D'autre part, la position des nouveaux volumes par rapport au centre commercial de la ville n'apporte pas de satisfactions plastiques. On accède mal à l'édifice, il paraît disposé à l'envers, on a l'air d'y arriver par le mauvais côté.

Dans notre projet de 1934 et du fait du développement de l'Effingerstrasse, la Laupenstrasse est proposée légèrement déplacée. Le bâtiment de la gare est en recul sur ce nouvel alignement et se distribue tout naturellement (fig. 2 et 3). Cette modification de tracé de la Laupenstrasse permet de construire l'édifice à son emplacement normal par rapport à la cité et ceci quels que soient le développement et la composition de la place inférieure souhaitable ou non.

Par suite du développement de l'Effingerstrasse, de son choix, comme entrée de ville en venant de l'ouest, la Laupenstrasse ne devient qu'une voie de quartier de liaison aux centres hospitaliers et aux centres sportifs. Elle peut même être totalement déportée selon le plan (fig. 6).

Indéniablement, ces nouveaux partis permettent de résoudre tous les problèmes inhérents à la reconstruction de la gare. S'il est vrai que le manque d'étude des projets laisse apparaître certains défauts, certaines erreurs, dans l'organisation spatiale de la place, il est non moins évident qu'avec le transfert, le problème de la gare de Berne peut être résolu sous toutes ses faces, tant au point de vue de l'esthétique, de la répartition des volumes et des espaces dans la ville, du développement commercial et administratif de la ville, des problèmes posés par la circulation que des exigences fonctionnelles de l'édifice et des quais de la gare. Cette solution s'impose indiscutablement.

Le moment du choix définitif approche et c'est avec le plus vif intérêt que nous attendons le verdict des autorités qui se prononceront entre la solution bâtarde et la solution idéale.

Il est bon de rappeler pour conclure que les intérêts particuliers et immédiats ne coïncident que rarement avec l'intérêt général qui se poursuit dans le temps au delà des générations actuelles.

**Projet de diplôme
à l'École d'architecture et d'urbanisme
de l'École polytechnique de l'Université de Lausanne**

Il nous a paru intéressant de reprendre l'automne dernier ce programme de la gare à la Laupenstrasse et de le faire étudier par un de nos élèves comme projet de diplôme de l'École d'architecture et d'urbanisme.

Les figures suivantes donnent l'essentiel du projet de M. Huber. Le projet largement conçu, trop peut-être, a permis de démontrer qu'il est possible de satisfaire les exigences esthétiques par des volumes heureux et les exigences fonctionnelles de la gare par une claire disposition des locaux.

Le *grand hall* est le centre architectural dominant, centre vital de la gare, véritable place qui donne accès à tous les éléments : grand passage souterrain, guichets, hall des bagages, consignes, salles d'attente, buffet-restaurant.

Le hall de plain-pied avec la place permet comme dans les projets Tschumi-Vermeil 1934, Hostettler 1945, de pénétrer de niveau dans le passage d'accès aux quais. C'est le niveau des terrains de la Laupenstrasse qui permet cette solution d'un avantage indiscutable sur les projets C. F. F. à l'emplacement actuel.

À l'ouest, un grand corps de bâtiment abrite tous les services généraux, service des bagages, service de la gare, locaux du personnel et appartements, service de l'instruction et examens psychotechniques, service des voies, service électrique, service de sûreté, service des imprimés C. F. F., services P. T. T. Ces services sont très au large dans l'édifice.

Une étude ultérieure, complémentaire, permettrait de réduire sensiblement ces surfaces et de ce fait de supprimer éventuellement les cours intérieures prévues dans les étages. Quoi qu'il en soit, à rez-de-chaussée niveau place, la disposition des locaux est très adroite, les positions respectives des locaux des consignes, du hall des bagages à voyageurs, des services grande vitesse à l'extrémité ouest avec cour de voiture, satisfont élégamment à tous les besoins d'un édifice semblable.

À l'est de ce hall, du côté de la vieille ville, se trouve le bâtiment public du *buffet restaurant*, salles de conférences, qui se développent au 1^{er} étage. Sur la place légèrement en retrait le buffet se poursuit par une grande terrasse à l'ombre des arbres existants.

Les six *quais* donnant accès à douze voies sont couverts par des voûtes autoportantes en béton soutenues par des piliers disposés entre les voies.

Il n'y a pas à revenir sur les quais rectilignes qui remplacent les quais en courbe du projet C. F. F., ni sur la largeur générale du terrain qui permet de nombreuses possibilités de disposition des voies.

Le projet comporte par ailleurs une solution astucieuse dans la disposition du quai du chemin de fer *Soleure, Zollikofen-Berne*. S'il est indispensable que ce chemin de fer privé aboutisse à la gare, il est non moins exigé qu'il soit en liaison facile avec la ville. La solution de le disposer à un niveau inférieur à celui des autres voies normales, permet de le faire arriver près du grand hall et de plain-pied. A travers la ville, il se poursuit parallèlement aux voies actuelles, à un niveau facile à déterminer. Un arrêt peut être prévu au carrefour important de l'ancienne gare facilitant ainsi pour certains usagers son accès depuis la vieille ville.

Ce projet effectué comme diplôme n'a pas permis, en raison du travail qu'il demandait, d'englober l'étude de la place de la gare. Toutefois, il apparaît bien que la position de l'édifice permet sa réalisation sans entreprendre de démolitions importantes et ce n'est qu'une étude très serrée de l'aménagement de la place qui permettra de déterminer les modifications à apporter aux rues avoisinantes.

L'édifice aux volumes simples est conçu par le candidat « comme un complément harmonieux apporté par l'architecture contemporaine au passé historique et artistique de Berne ».

L'ensemble est prévu avec des revêtements de pierre s'alliant à la couleur générale des édifices de la ville.

La tranquillité générale des façades, la simplicité des percements ainsi que le volume dominant du hall conviennent parfaitement à la destination de l'œuvre à réaliser.

Il est à souhaiter que la présentation de ce projet par les nouvelles idées qu'il apporte, par la qualité de son étude, et par l'intelligence de son développement contribuera d'une manière efficace à la solution du problème de la gare de Berne et influencera heureusement la décision tant attendue des autorités bernoises.



Fig. 7. — Perspective de la gare. — Projet J. Huber.

GARE DE BERNE — PROJET DE M. J. HUBER, CANDIDAT AU DIPLOME

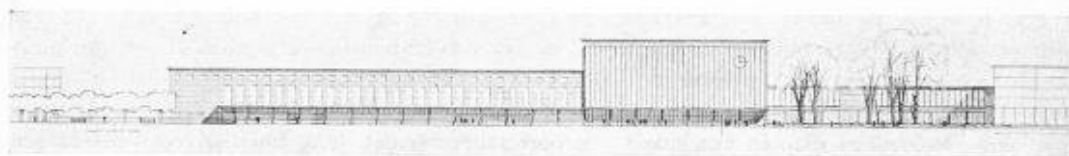
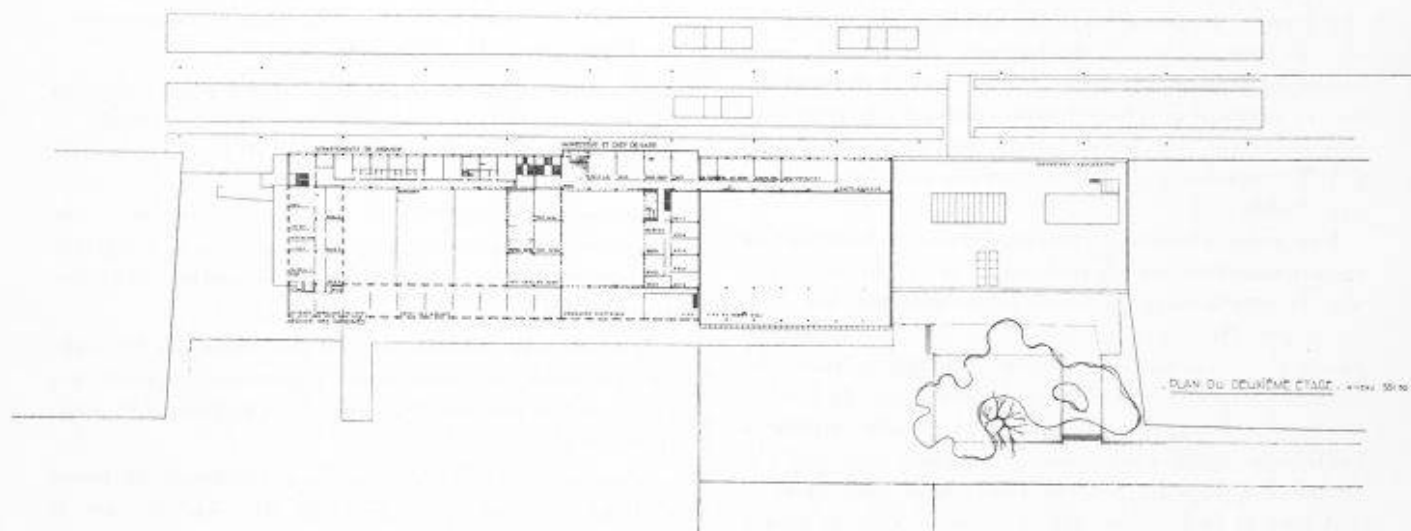
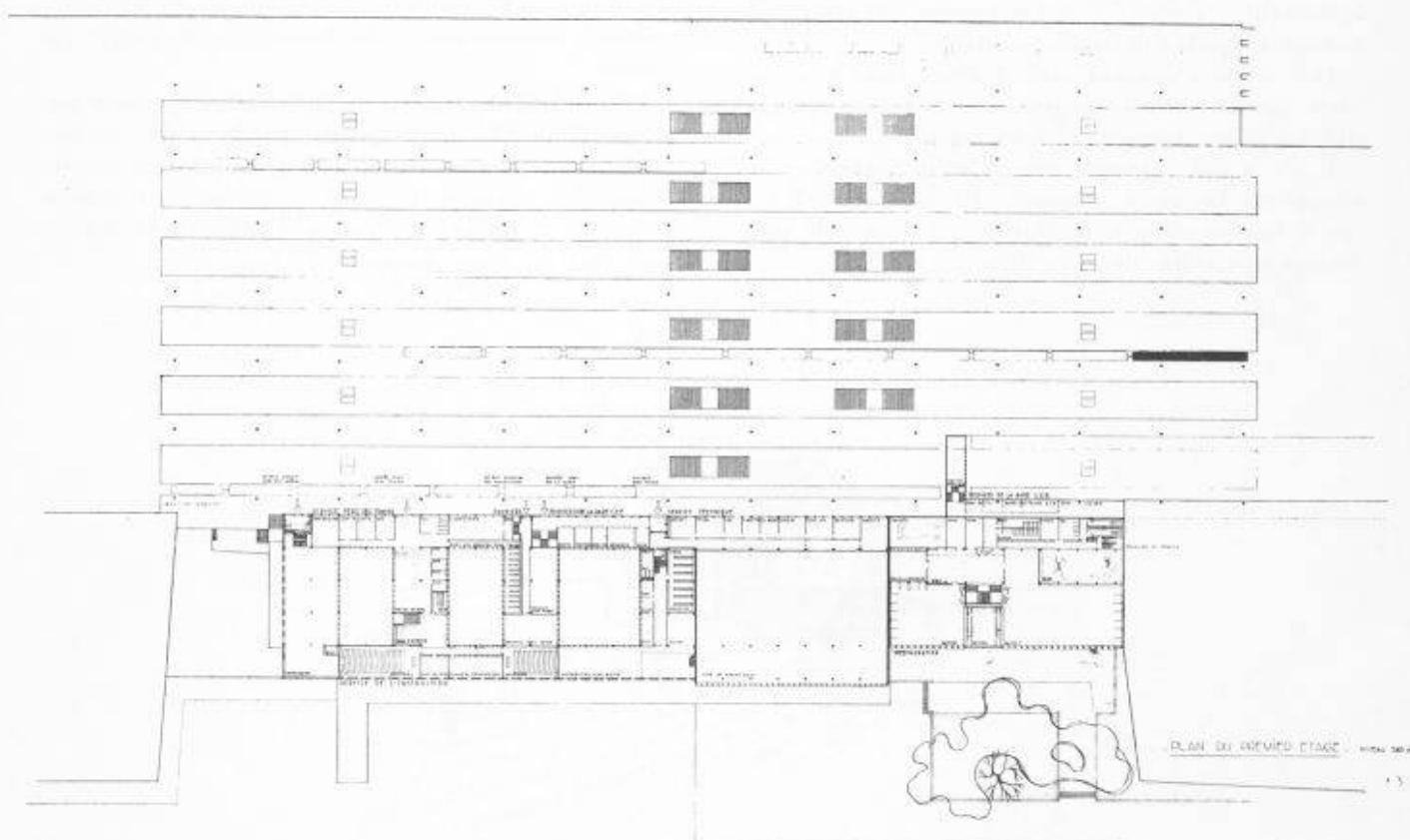


Fig. 8. — Façade principale. — Echelle 1 : 2000.

Fig. 9. — Plan du 2^{es} étage. — Echelle 1 : 2000.Fig. 10. — Plan du 1^{er} étage, au niveau des voies. — Echelle 1 : 2000.

D'ARCHITECTE A L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

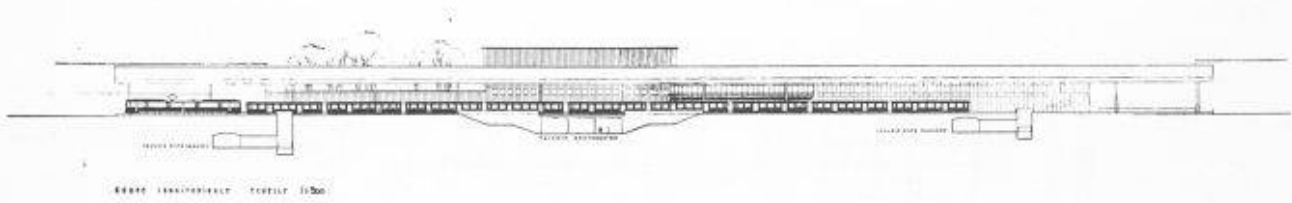


Fig. 11. — Coupe longitudinale. — Echelle 1 : 2000.

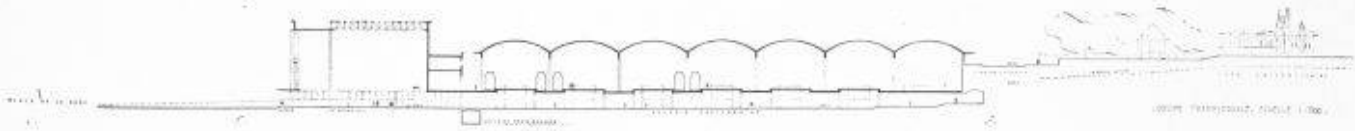


Fig. 12. — Coupe transversale sur hall et passage sous voies. — Echelle 1 : 2000.

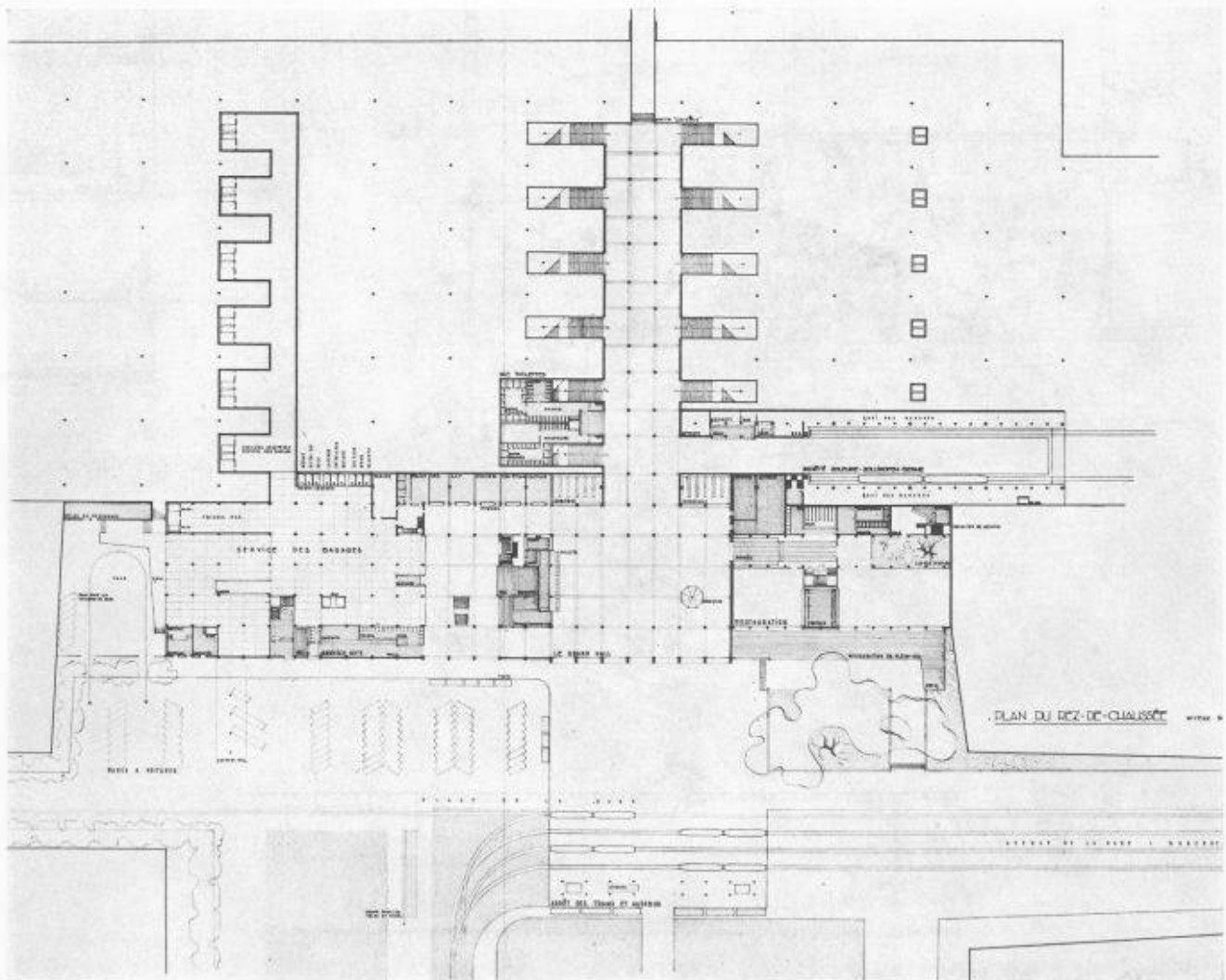


Fig. 13. — Plan du rez-de-chaussée, au niveau de la place. — Echelle 1 : 2000.

GARE DE BERNE — PROJET DE M. J. HUBER, CANDIDAT AU DIPLOME

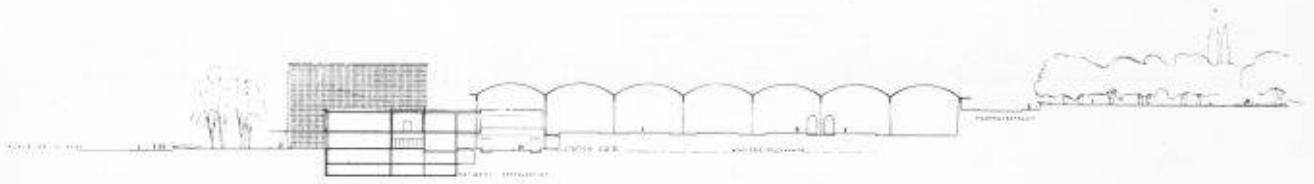
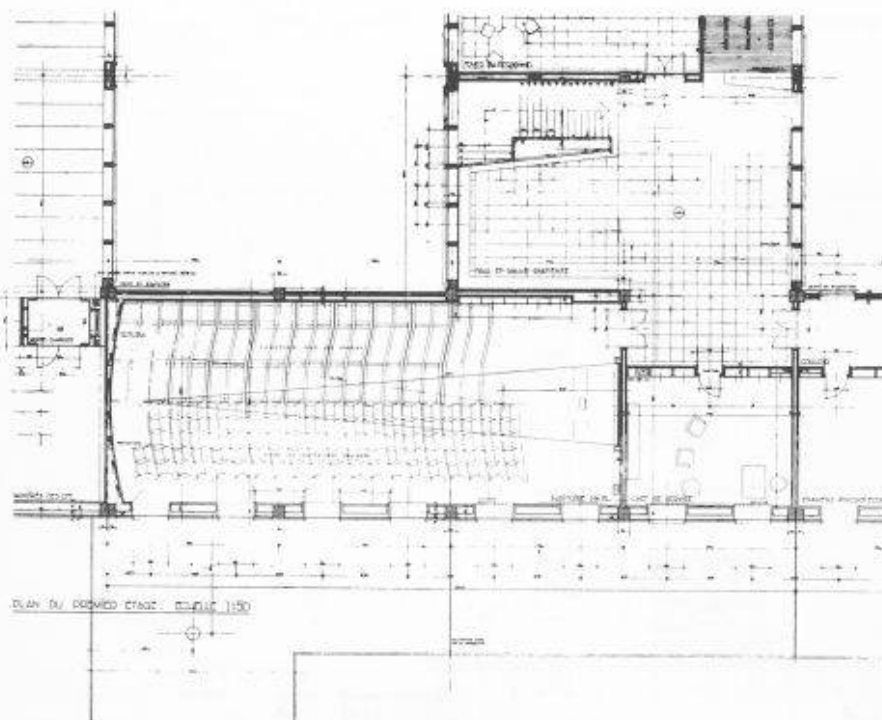
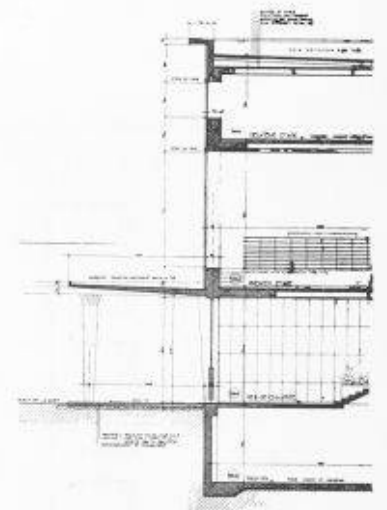
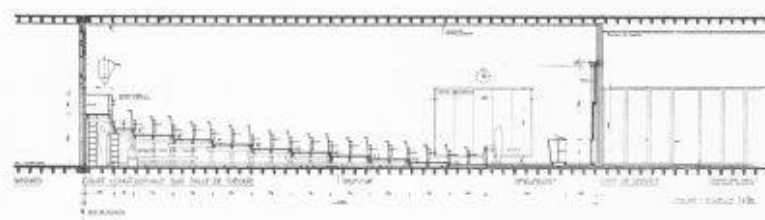


Fig. 14. — Coupe transversale sur buffet et restaurant. — Echelle 1 : 2000.

Fig. 15. — Plan du 1^{er} étage. — Détail d'un auditoire. — Echelle 1 : 300.Fig. 16. — Coupé verticale.
Echelle 1 : 300.Fig. 17. — 1^{er} étage. — Détail. — Coupe longitudinale. — Echelle 1 : 300.

