

Watford Conference 1995

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **121 (1995)**

Heft 25

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78634>

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.

Watford Conference 1995

Par Uli Huber,
architecte,
CFF, Direction
des travaux,
Division des
bâtiments,
Industriestrasse 1
Case postale
3052 Zollikofen

La *Watford Conference* a été instaurée en 1963 par des architectes et des designers des chemins de fer britanniques, suédois et néerlandais. Elle tire son nom du lieu situé au nord de Londres où se sont tenues les réunions pendant 25 ans.

Plate-forme de discussion des architectes et des designers ferroviaires d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord, l'objectif principal de la conférence est de promouvoir et de défendre une esthétique globale dans le monde du rail et, partant, d'assurer et d'améliorer l'acceptabilité des transports publics auprès de la population. Pour ce faire, elle organise un échange annuel d'expériences, ainsi que les *Brunel Awards* remis tous les deux à trois ans pour l'architecture et le design ferroviaires¹. Jusqu'en 1988, la *Watford Conference* a siégé en Grande-Bretagne; par la suite, d'autres réseaux ferroviaires nationaux en ont aussi assumé l'organisation.

Après avoir été distingués par de nombreux *Brunel Awards* et, l'an dernier, par le Prix du jury remis pour la première fois au meilleur réseau du monde, les Chemins de fer fédéraux suisses ont été chargés, lors de la conférence de 1994 à Washington D.C., d'organiser la prochaine réunion. La *Watford Conference* de cette année s'est donc tenue, du 14 au 17 juin, au Grand Hôtel de Giessbach, près de Brienz, restauré par M. Franz Weber. Dans le but d'intensifier l'échange de réflexions entre ingénieurs et architectes, le thème principal porta sur les aspects techniques et esthétiques déterminant le profil visuel des ouvrages du génie civil.

Outre les membres provenant de treize pays, plusieurs spécialistes suisses ainsi que les cadres des CFF pour les secteurs du bâtiment, du génie civil et du design ont participé à la conférence. Celle-ci s'est achevée par l'adop-

tion de la déclaration suivante, rédigée par les CFF, sur les aspects visuels d'ouvrages du génie civil.

«Tout comme les gares, les réalisations du génie civil ferroviaire sont des ouvrages publics. Or dans un paysage déjà saturé, chaque nouvel édifice et chaque nouvelle structure constituent une modification supplémentaire du milieu et, bien souvent aussi, une dégradation visuelle de l'environnement.

Partout où cela est possible, de telles interventions devraient donc réduire leurs impacts sur l'environnement en améliorant l'état du cadre naturel et, du point de vue esthétique, en contribuant à une revalorisation du site. Cela est non seulement important pour préserver le bien-être de tous, mais aussi afin d'éviter qu'une opposition croissante du public à tout nouvel impact sur le milieu ambiant ne vienne finalement bloquer la réalisation d'infrastructures pourtant destinées à assurer une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

Les études portant sur des ouvrages de génie civil doivent donc accorder un soin tout particulier aux aspects esthétiques et écologiques d'un projet. Le souci de préserver le paysage est de la première importance dans la conception générale d'une ligne ferroviaire et, plus particulièrement, des ouvrages d'art qui lui permettront justement de courir par monts et vaux et de traverser villes et campagnes. Ainsi, la conception des ouvrages d'art doit faire partie intégrante d'une stratégie d'image globale des entreprises de chemin de fer. Etant donné le haut degré d'intégration propre aux réseaux ferroviaires, les problèmes conceptuels n'y sont en effet pas limités à l'architecture et au design, et seule une approche interdisciplinaire faisant intervenir à la fois le traitement du paysage, l'urbanisme, l'archi-

tecture et l'architecture d'intérieur, le design industriel et graphique et, justement, le génie civil est à même d'améliorer et de profiler le chemin de fer en tant que système global.

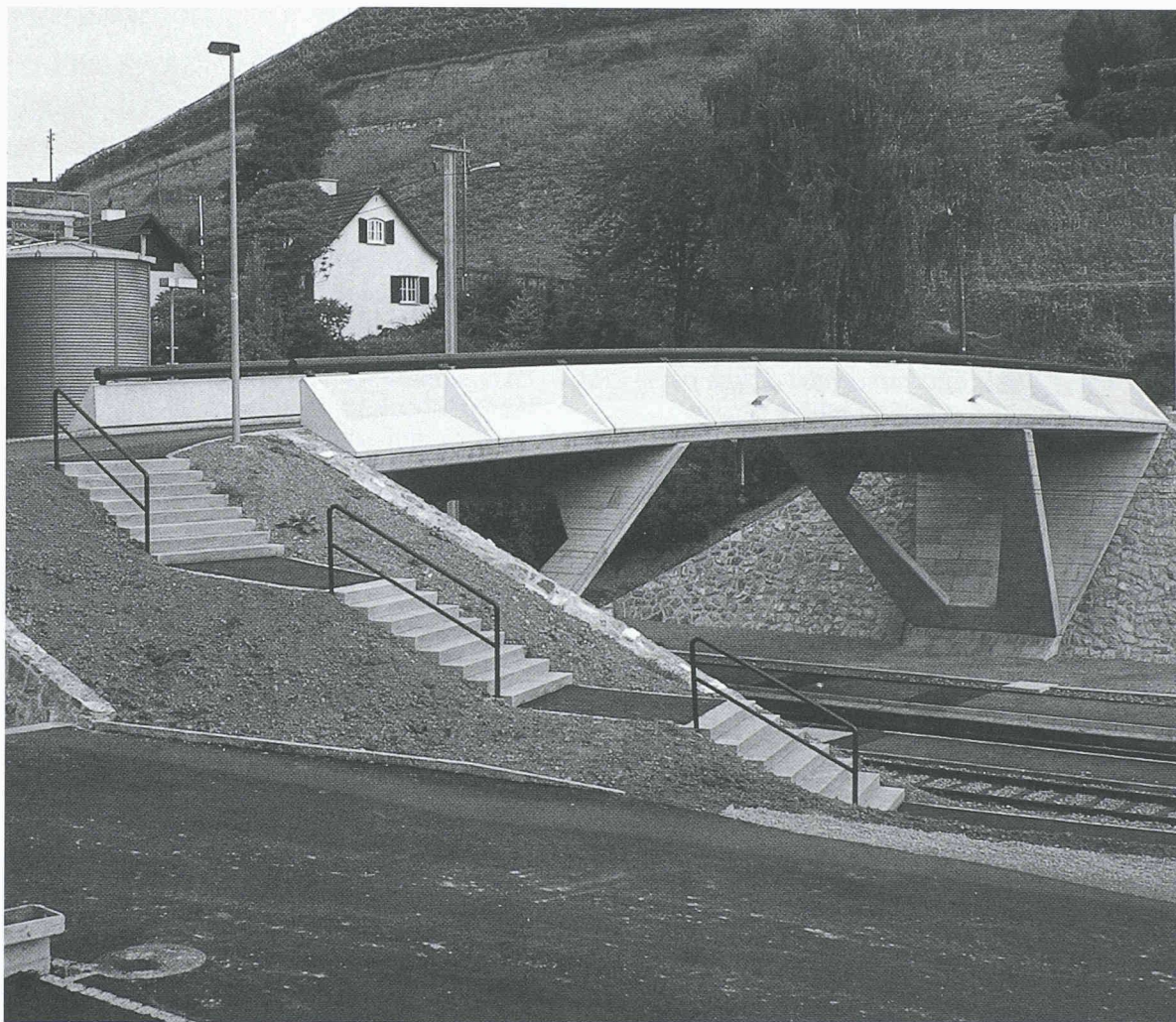
L'objectif final de cet effort d'intégration visuelle est la promotion des transports publics. Or cette dernière doit aujourd'hui s'affirmer face à un public extrêmement critique, dont les réactions esthétiques sont plus vives et plus élaborées que par le passé.»

¹Pour les *Brunel Awards* 1992 voir IAS N° 9/1993, pp. 138-141
Pour les *Brunel Awards* 1994, voir IAS N° 11/1995, pp. 222 et 223

Alptransit Gotthard
Projet de Feddersen & Klostermann,
Urbanisme Architecture Paysage,
Zurich



*Nouveau passage
au-dessus des voies
de chemin de fer
à Feldbach (ZH)
Ingénieurs civils:
Aschwanden +
Spiegel, Ingenieure
und Planer ETH/ISA,
Rüti*



513

