

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 127 (2001)  
**Heft:** 15/16

## Sonstiges

### 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:** 11.01.2026

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

# Voies de fer, voies de fait

( ÉDITORIAL )

La politique des CFF en matière de patrimoine est régie par des critères particuliers. Le régime d'extraterritorialité dont bénéficie le domaine foncier de l'ancienne régie rend en effet celui-ci indépendant de l'évolution des sensibilités locales et, partant, des législations cantonales de sauvegarde du patrimoine bâti. Par ailleurs, la nécessité de satisfaire désormais à de stricts critères de rentabilité crée un déséquilibre de plus en plus préoccupant dans la pesée des intérêts auxquels sont soumis un nombre croissant d'objets marquants de l'histoire des chemins de fer en Suisse.

Plusieurs exemples récents témoignent de l'extrême de cette situation. Ainsi le poste d'enclenchement de la gare de Neuchâtel, datant de 1932, est-il menacé d'une démolition pure et simple pour permettre la prolongation d'une voie destinée à faire face à l'afflux momentané de voyageurs espéré à l'occasion de l'Expo 02. Or une fiche de recensement du canton de Neuchâtel relève l'intérêt notable de cet édifice, « fortement rattaché à l'architecture de l'époque par sa rhétorique moderniste, qui privilégie une géométrie élémentaire. Le fenestrage distingue les étages et les fonctions : ouvertures carrées en bande au rez-de-chaussée, *oculi* au premier étage et dans la cage d'escalier semi-circulaire, niveau circulaire panoptique. Le bâtiment constitue un *unicum* typologique et un jalon dans l'histoire ferroviaire ». De même, la démolition de la gare de Rapperswil, œuvre de Karl August Hiller datant de 1895, est ouvertement évoquée par les CFF<sup>1</sup>.

La substance historique des bâtiments n'est pas seule menacée. Une politique de rentabilisation à court terme du parc immobilier a conduit à la prolifération rapide, dans la plupart des gares du pays, de surfaces commerciales franchisées, vouées au prêt-à-consommer et uniformisées comme des stations services. Cela aux dépens de nombreux buffets de gare, dont la fonction sociale correspond exactement à la situation centrale qu'ils occupent dans les villes. À Neuchâtel déjà, le buffet a fait place à une chaîne américaine de nourrissage, à Yverdon il est pratiquement condamné, à Genève sa disparition laisse le champ libre à des trafics de toutes sortes.

Il n'est certes pas dans notre propos de reprocher aux CFF de faire des affaires. Cependant, un manque de sensibilité et de clairvoyance systématiques à l'égard de la valeur émotionnelle liée au train en général, à la gare en particulier, les condamnerait définitivement à ne plus rivaliser que sur le rapport coût/efficacité avec le transport individuel.

La rénovation équilibrée réalisée en son temps à la gare de Lausanne<sup>2</sup> démontre à l'envi que le défi n'a rien d'irréaliste.

<sup>1</sup> *Patrimoine suisse* vient du reste d'inviter publiquement les CFF à faire déterminer son importance historique par la commission fédérale des monuments historiques.

<sup>2</sup> Voir IAS N° 8, 1997, p. 124