

L'aménagement esthétique de l'étage des quais

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **106 (1980)**

Heft 13: **SIA, no 3, 1980**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-73956>

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.

L'aménagement esthétique de l'étage des quais

Introduction

Lorsqu'on parle d'un édifice, la notion de son aménagement ou de sa décoration « artistique » me laisse toujours un certain malaise, car l'architecture (pratiquée sérieusement) compte aussi parmi les beaux-arts et le travail de l'ingénieur peut être qualifié, lui aussi, d'art de la construction. Mon malaise augmente encore lorsque j'entends des termes encore plus discriminatoires pour l'architecture, tels que « ornement artistique » ou « construction artistique ». Espérons que la ségrégation actuelle entre l'ouvrage et l'art disparaîtra et que les artistes de toutes les catégories seront intégrés à temps, dorénavant, dans l'établissement des projets.

On peut classer la gare de l'aéroport dans la très longue série des constructions publiques et privées dans lesquelles l'activité de l'artiste (non architecte) reste limitée à une zone déterminée: seule la halle des quais était offerte à une telle activité; notre embarras devant un tunnel béant en a donné l'impulsion.

En revanche, cette halle des quais fait partie de la liste beaucoup plus courte des objets pour lesquels on a fait appel assez tôt à l'artiste. Le dialogue avec les artistes a permis d'influencer l'atmosphère visuelle de l'espace tout entier.

Beaucoup plus courte, finalement, est la liste d'objets analogues comparables par leurs dimensions: en dehors de la halle des quais de la gare de Berne (composition des couleurs: Gertrud Guyer-Wyrsh) on ne rencontre de tels exem-

ples qu'à l'étranger. Les dimensions monumentales impliquent la construction industrielle en série et modifient donc nécessairement nos représentations habituelles touchant aux œuvres d'art et aux artistes. Ici, ces derniers ont une nouvelle chance: une grande partie des problèmes qu'affronte la société ne peuvent être résolus qu'à l'aide de la technique; l'artiste peut jouer un rôle important en tentant d'humaniser cette technique.

Procédure

La gare de Zurich-Aéroport est en quelque sorte une nouvelle gare frontalière des CFF. Les passagers d'un avion qui vient d'atterrir sont accueillis dans les installations de la Société immobilière de l'aéroport pour rejoindre ensuite, au sous-sol (figure 1), le chemin de fer et donc l'intérieur du pays. La gare de l'aéroport leur procure donc un premier contact avec la Suisse. Dominée, comme l'aéroport lui-même, par la technique des transports, elle doit leur transmettre une impression positive. Ils doivent réaliser que le chemin de fer est un moyen de transport non seulement efficace, mais agréable et sympathique.

Pour disposer d'une large base de décision sur l'aménagement esthétique à choisir pour la zone des quais, les CFF ont chargé plusieurs artistes d'établir une étude. Ils ont invité 14 artistes de différentes spécialités (peintres, graphistes, designers, sculpteurs, gens de la

branche audio-visuelle et architectes), considérés par eux-mêmes et par les architectes mandatés (Steiger et associés SA) comme particulièrement qualifiés pour cette tâche, à visiter le chantier, à la fin de l'année 1976, et à envoyer une documentation. Sur la base de celle-ci et des références indiquées, ils ont confié finalement un mandat d'étude rémunéré à six concurrents ou groupes de concurrents dont on pouvait attendre des propositions d'une grande diversité.

Un cahier des charges conçu comme un programme de concours servait de base aux études demandées. Les projets, livrés durant le premier semestre de l'année 1977 en plusieurs variantes, devaient tenir compte de conditions marginales mais importantes: aider les flots de voyageurs à s'orienter, surveillance par télévision, perception des signaux par les conducteurs de locomotives, nettoyage, gabarits d'espace libre, coups de souffle (pression et aspiration), en partie possibilité de démontage, acoustique, protection contre le feu, différences de température, humidité, l'inévitable publicité par affiches ainsi qu'une limite de coût.

Les artistes ont pu présenter et commenter leurs travaux avant leur examen par un groupe d'experts choisis en accord avec eux. Par décision du jury, deux projets ont été sélectionnés pour être élaborés plus en détail sur une surface de 60 m². Ces revêtements de murs montés sur place ont servi en outre à des essais et mesures.

Au printemps de l'année 1978, le projet du team Charlotte Schmid (décoration des murs du quai), Paul Leber et Willi Walter, tous à Zurich, a été choisi finalement pour être exécuté. Le même groupe d'experts a suivi derechef les plans d'exécution de ce projet, qui satisfait à des critères rationnels mais aussi irrationnels.

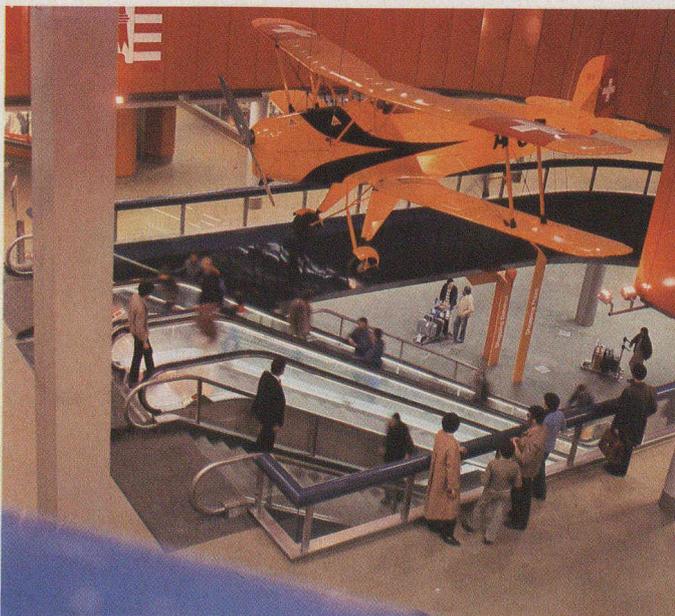


Fig. 1. — Vue sur l'Airport Plaza et la halle de la gare.

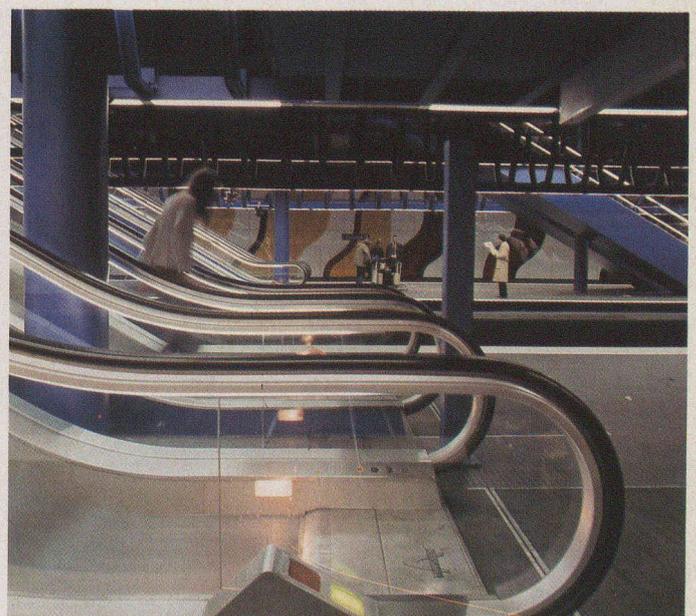


Fig. 2. — La décoration en couleurs de l'étage des quais.



Fig. 3. — L'étage des quais.

La conception choisie

Conformément au but que nous visions, la conception choisie empêche une diminution de la qualité spatiale entre le port «aérien» et la gare-tunnel. Voici quelques explications tirées d'un rapport de l'artiste:

«... Il s'agissait de donner de l'ambiance à l'étage souterrain des quais, allongé et plutôt bas, et de créer une atmosphère de voyage dans cet espace de béton éclairé artificiellement, en lui donnant des couleurs fraîches et des formes gaies. Avant tout en décorant les deux parois des quais et les piliers centraux, mais aussi par la couleur du plafond, du sol et des superstructures. Il fallait réaliser une unité et une harmonie de couleurs dans tout l'étage des quais (figure 2).

Les deux parois et les piliers de béton ont été revêtus de carreaux émaillés jusqu'à la hauteur totale de 4,50 m. Le climat chromatique de l'étage forme un contraste voulu avec le chromatisme chaud de la halle qui se trouve au-dessus et du centre commercial (marqués de tons rouges). L'étage des quais, non chauffé et animé par le bruit des trains, conserve son caractère typique de gare, de centre d'un trafic intense. (figure 3).

Une fresque de 390 m de longueur et de 4,5 m de hauteur apparaît sur les deux parois. L'allongement extrême de ce format exigeait une composition particulière. Elle a été réalisée par la forme ornementale d'un ruban. Il s'agit d'une création artistique nouvelle, tant par la forme du sujet que par la composition d'ensemble. La liberté de traitement de la forme décorative a donné finalement

non pas un ornement, mais une fresque composée dans un but d'ornementation. Le motif de base, une courbe inclinée dans le sens de la marche des trains, est présenté en des combinaisons chromatiques toujours renouvelées.

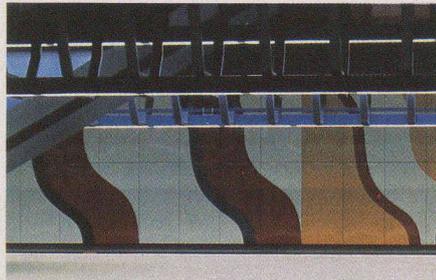


Fig. 4. — Inversion de la courbe du positif au négatif.

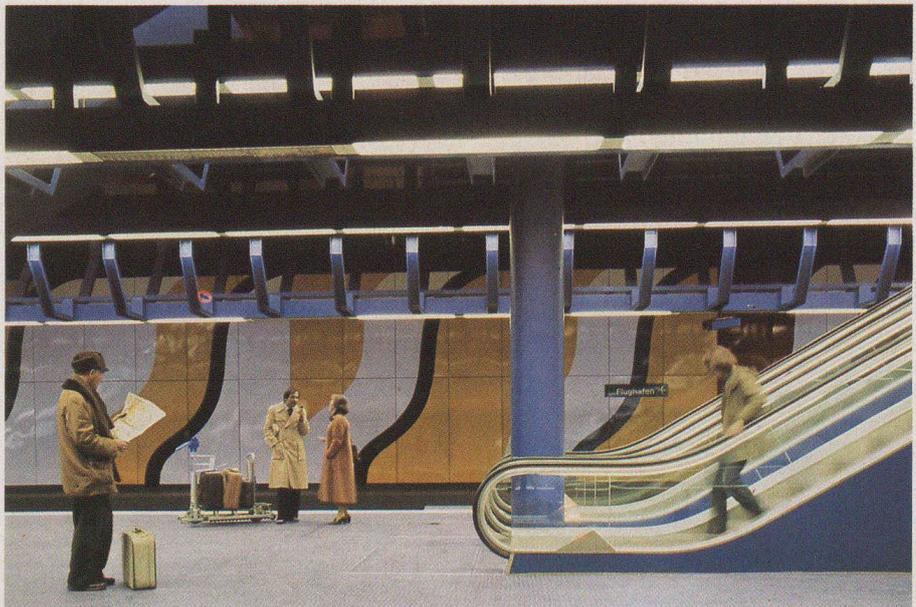


Fig. 5. — Le rouge et le jaune, couleurs actives, indiquent le point central.

L'inversion des sujets en courbe du positif au négatif, avec les groupements et alternances de rythme qu'elle permet, a augmenté encore la diversité des aspects (figure 4). La forme fondamentale de la courbe s'aère parfois de motifs végétaux de grandes dimensions. La générosité des formes de la courbe, qui évolue vers la plus grande simplification possible, est d'importance primordiale. Elle fait paraître plus hautes les parois et leur donne du corps malgré leur longueur extrême.

Le voyageur installé dans le train assiste au déroulement de l'image, à un crescendo qui dure depuis l'entrée du quai jusqu'à son milieu. Les combinaisons de couleurs passent du foncé au clair, du froid (bleu, blanc et noir) au chaud (jaune et rouge au centre de l'image), pour revenir au sombre et au froid à l'entrée du tunnel. Le rouge et le jaune actifs du centre indiquent en même temps le milieu du quai, avec les passages conduisant à la halle de l'étage supérieur (figure 5).

Pour le passager se trouvant sur le quai et ne voyant que des segments de la fresque, ces derniers, longs ou courts, donnent toujours des images complètes ou — lorsqu'il regarde le quai d'en face par exemple — entrecoupées par le plafond.

La séquence des images de la paroi se répète sur la surface médiane des piliers centraux, en composantes de la fresque qu'on aperçoit vis-à-vis. L'intégration de ces piliers dans l'image d'ensemble contribue pour une bonne part à donner son unité spatiale à la halle.

... Peindre à la main 4600 m² de parois (piliers compris) était exclu pour des raisons de prix. Il a fallu mettre en œuvre des moyens techniques auxiliaires pour rendre l'exécution plus économique. On avait fixé d'emblée un prix limite par m². Seul un motif simple, se répétant continuellement et susceptible d'être

