Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 119 (1993)
Heft: 9

Artikel: Brunel Awards 1992: triomphe des CFF
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-78032

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: 09.07.2025

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

Brunel Awards *1992: triomphe des CFF*

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Les Brunel Awards

Il y a une dizaine d'années qu'est née l'idée d'une distinction internationale pour la recherche et la création d'ordre visuel dans le domaine du chemin de fer. Elle vise à récompenser des réalisations exemplaires en matière d'architecture et de design ferroviaires. Les *Brunel Awards* – ainsi nommés en mémoire du grand ingénieur ferroviaire et naval Isambard Kingdom Brunel (voir encadré) – sont décernés tous les deux à trois ans par un jury international. Ils ont été remis pour la première fois en 1985 par la reine Elizabeth d'Angleterre, à l'occasion du 150e anniversaire du *Great Eastern Railway* Londres-Bristol, construit par Brunel. On relève que la Suisse figure déjà trois fois parmi les lauréats de cette première édition. Les distinctions suivantes furent remises en 1987 à Vienne, lors du 150e anniversaire du chemin de fer en Autriche (trois distinctions et une mention pour les CFF) et en 1989 aux Pays-Bas, pour le 150e anniversaire du rail dans ce pays (une distinction aux CFF).

A chaque fois, les travaux primés sont présentés au grand public sous forme d'exposition.

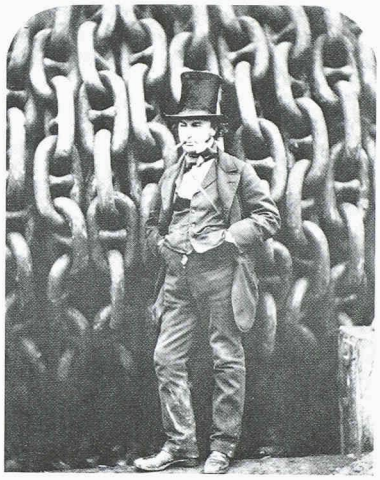
Le but des *Brunel Awards* est de récompenser des réalisations qui mettent en valeur les aspects du chemin de fer généralement perçus comme positifs – ponctualité, sécurité, fiabilité, respect de l'environnement – ou qui en diminuent, voire suppriment les aspects négatifs – esprit conservateur et bureaucratique, complication, exploitation déficitaire. A ce titre, ce sont des aspects propres à promouvoir les transports publics qui sont recherchés, qu'il s'agisse de nouvelles réalisations ou de rénovations.

Le domaine couvert est très vaste, comme on le verra à l'énoncé du palmarès.

Dans chaque catégorie, une seule distinction peut être décernée. Sous certaines conditions, le jury peut accorder une ou plusieurs mentions honorables.

Brunel Awards *1992*

C'est l'Espagne qui a organisé l'an dernier la quatrième édition de ce prix international, à l'occasion des Jeux olympiques de Barcelone et de l'Exposition universelle de Séville, soit deux manifestations qui ont permis d'avancer la modernisation des chemins de fer espagnols (RENFE), notamment par la mise en service de la ligne à grande vitesse Madrid-Séville, de la gare rénovée de France à Barcelone et de celle de Atocha, à Madrid. Les manifestations des *Brunel Awards* se sont déroulées dans cette dernière gare.



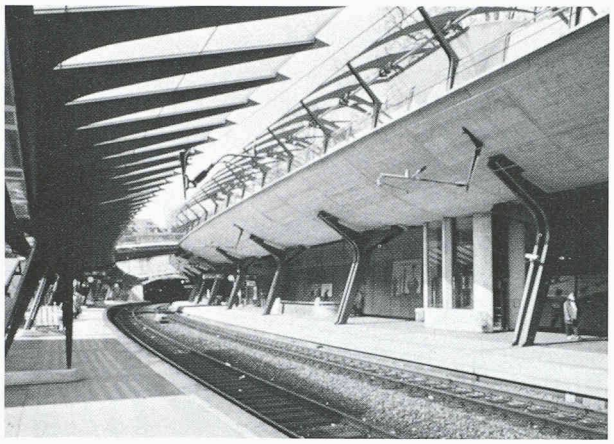
Brunel devant la chaîne de l'ancre du Great Eastern *(photo Robert Howlett)*

Qui était Isambard Kingdom Brunel?

Malgré une vie courte selon notre optique actuelle (1806-1859), Brunel a été l'un des personnages les plus en vue de l'Angleterre du siècle dernier, parce que l'un des plus créateurs et certainement le plus remuant. Constructeur de la ligne de chemin de fer Londres-Bristol, le *Great Eastern Railway*, il en a tout conçu, des grandes options, comme les gares monumentales, aux plus petits détails, tels que les escaliers, les culots de lampes ou les stucs du plus petit logement d'employé! Cette tâche – où un seul homme faisait figure d'entrepreneur général – ne l'empêchait pas de vouer ses loisirs à dessiner des hélices de navire ou les éléments d'assemblage d'un pont suspendu à chaînes. Il existe encore un riche héritage des créations architecturales et industrielles de Brunel.

Le prolongement naturel du Great Eastern Railway étant l'océan, Brunel a construit un vapeur à aubes, *The Leviathan,* qui était lors de son lancement, en décembre 1857, le plus grand navire existant (18 915 BRT). Egalement connu sous le nom de *Great Eastern,* celui-ci a inspiré Jules Verne pour l'un de ses livres.

Gare des grandes lignes Atocha, Madrid (mention) – Direction générale de l'infrastructure ferroviaire, Madrid. Mandataire: Rafael Moneo Valles, architecte
La remarquable et minutieuse rénovation de l'ancienne toiture vitrée a permis de maintenir en vie un bâtiment qui mérite d'être conservé pour de multiples raisons. Le projet prévoit, entre autres, un jardin tropical qui met en valeur l'espace ainsi ménagé. C'est un nouveau et excellent point de rencontre tant pour les Madrilènes que pour leurs visiteurs, qui a abrité la cérémonie de remise des Brunel Awards 92 *ainsi que l'exposition des projets primés.*



Zurich-Stadelhofen (distinction) – IIIe arrondissement CFF. Mandataires: Calatrava Valls SA, architectes et ingénieurs, Zurich; Arnold Amsler, architecte SIA-FAS, Winterthour; Werner Rüegger, architecte-paysagiste, Winterthour
La configuration de la gare intègre son environnement dans sa conception pour créer un lieu exceptionnel dans le tissu urbain. Grâce au parc qui surplombe la courbe, la gare se niche dans la topographie, se créant un espace dans la ville. Le chemin de fer fait ainsi office de point de rencontre dans le quartier de Stadelhofen et ses alentours, invitant les habitants à l'utiliser.

Jury
Président: M. José Antonio Fernández Ordóñez, professeur, Université polytechnique, Madrid. Membres: Mmes et MM. Paul Andreu, architecte, France; Paul Chemetov, architecte, France; Odile Fillion, journaliste, France; Lucio Muñoz, peintre, Espagne; Salvador Pérez Arroyo, architecte, professeur, Université polytechnique, Madrid; José Antonio Pruneda, architecte, RENFE, Espagne; Soledad Puértolas, écrivain, Espagne; Karljosef Schattner, architecte, professeur, Université de Darmstadt, Allemagne.
En outre, un comité international était chargé de préparer et d'organiser ce concours, notamment par l'examen préalable des 235 dossiers soumis par 35 administrations ferroviaires. Seuls 5 dossiers ont dû être éliminés. Ce comité était composé de MM. Joaquín Jiménez, ingénieur civil, RENFE, président; Jean Marie Duthilleul, architecte, directeur de l'architecture à la SNCF; Araceli García, journaliste, RENFE; Andreas Heym, architecte, SNCF; Uli Huber, architecte, chef architecture et design, CFF; Ian Hurst, architecte, British Rail (BR); Pedro Lucero, architecte, RENFE; Santiago de Dios, architecte, Espagne.

Palmarès

Gares nouvelles de petites dimensions
Distinction: station de Redhill, Surrey, BR, Grande-Bretagne
Mention: station de Can Ros, Sant Vincenç dels Horts, chemins de fer de la Generalitat de Catalunya, Espagne

Gares nouvelles de dimensions moyennes
Distinction: **station RER Zurich-Stadelhofen,** CFF
Mentions: **station RER Zurich Museumstrasse,** CFF; station de l'aéroport de Stansted, BR, Grande-Bretagne

Gares nouvelles de grandes dimensions
Mentions: gare des grandes lignes Atocha, Madrid, RENFE, Espagne; marquise de la gare de Kassel-Wilhelmshöhe, DB, Allemagne

Gares rénovées de petites dimensions
Mentions: station de Wolvega, NS, Pays-Bas; **station de Hedingen,** CFF

Gares rénovées de dimensions moyennes
Distinction: **station de Richterswil,** CFF
Mention: **station de Bad Ragaz,** CFF
Distinction: gare de France, Barcelone, RENFE, Espagne
Mention: gare de Santa Maria la Novella, Florence, FS, Italie

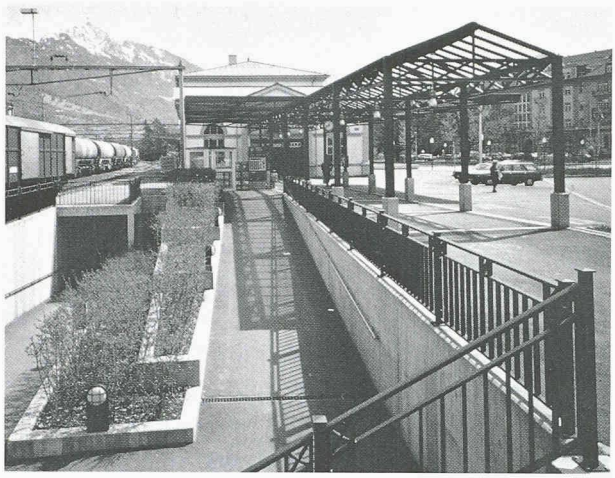
Autres constructions à vocation ferroviaire
Distinction: terminal de fret, Langemyr, NSB, Norvège
Mention: Terminal de fret, halle à Rolsvoym, NSB, Norvège

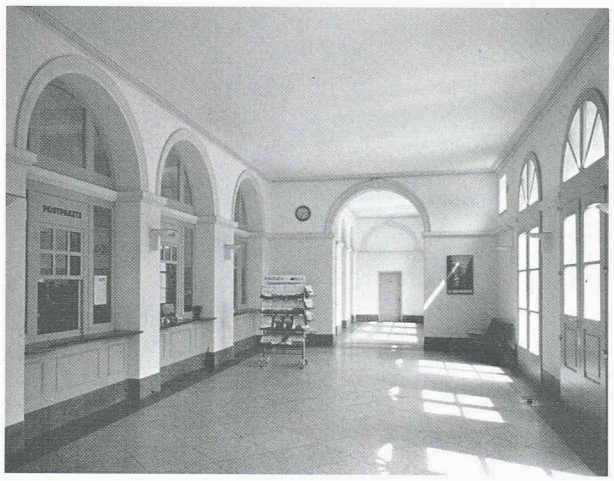
Génie civil
Mentions: prototype de perron préfabriqué, station Pinar de la Rozas, RENFE, Espagne; pont-levis de Delfshavense, NS, Pays-Bas

Trains de grandes lignes
Distinction: **rénovation des TEE II,** CFF

Trains de banlieue
Distinction: Narita Express (série 253 E.M.U.), East Japan Railway, Japon

Gare de Richterswil (distinction) – IIIe arrondissement CFF. Mandataire: Ernst Stahel, architecte ETS-SIA, Zurich
Il s'agit d'une adaptation remarquable d'un ensemble de bâtiments anciens protégés aux exigences actuelles du chemin de fer. L'introduction d'éléments nouveaux amène une interaction plaisante entre les ajouts et les atouts de l'architecture existante.





Gare de Bad Ragaz (mention) – IIIe arrondissement CFF. Mandataire: Felix Coray, architecte dipl. EPFZ-SIA, Bad Ragaz
Le travail de restauration a rendu son image originale à un magnifique bâtiment mutilé par des interventions intempestives. Le traitement de la place frontale comme un lien entre un bâtiment voué au voyage et la vie urbaine représente une réalisation magnifique.
L'introduction d'un élément nouveau, comme la couverture des quais avec une structure en treillis, marque la date de l'intervention.

Trains à deux étages RER (mention) – Direction de la traction et des ateliers; division des bâtiments CFF. Mandataires principaux: Schindler Waggon SA, SIG Neuhausen, ABB Systèmes de transport, Zurich
La solution architecturale des trains à deux étages présente nombre de difficultés. Dans ce cas, un design très attrayant recourant largement à la couleur affiche l'image de marque des CFF à l'extérieur et contribue au confort à l'intérieur. Cet exemple prouve que le client peut et doit voyager confortablement, même sur de brefs parcours.

Mention: **train à deux étages RER Zurich,** CFF

Voitures spéciales
Distinction: **voiture panoramique,** CFF
Mention: **voiture pour conférences,** CFF

Locomotives
Distinction: **locomotive 2000, série 460,** CFF
Mention: locomotive diesel-électrique Dash-8, AMTRAK, Etats-Unis

Design graphique
Distinction: billets de métro pour *Expo 92*, Séville, RENFE, Espagne

Mention: **campagne de publicité «Des pensées pour le train»,** CFF

Uniformes
Mentions: uniforme de mécanicien, NS, Pays-Bas; vêtement de travail, BR, Grande-Bretagne

Mobilier de gare
Distinction: mobilier de gare TGV Atlantique, SNCF, France
Mention: piliers d'information et structure portante de caténaire, gare de France, RENFE, Espagne

Image de marque de l'entreprise
Distinction: manuels d'image de marque de l'entreprise et de signali-

Rénovation des rames TEE II (distinction) – Direction de la traction et des ateliers; division des bâtiments CFF. Mandataire: Franz Romero, architecte SIA-FAS, Zurich
Le Trans Europe Express construit en 1961 reste le témoignage d'une Suisse moderne. La possibilité de rénover ce type de train démontre la durabilité du matériel ferroviaire, soulignant sa différence par rapport à d'autres moyens de transport, tout en incorporant des éléments contemporains, tels que le bar, et témoignant de sa capacité à répondre aux exigences les plus avancées.

Voiture pour conférences (mention) – Direction de la traction et des ateliers; division des bâtiments CFF
L'objectif commercial constitue l'un des piliers de la modernisation des chemins de fer et le lieu de rencontre avec la clientèle joue un rôle capital dans la promotion de l'offre. Ce véhicule, destiné aux relations publiques dans le cadre du marketing dans le domaine Cargo, est une réponse sur ce second point. Le design choisi peut être adapté à diverses exigences, grâce au comptoir en forme de rail, extensible selon le type de séance.

Locomotive 2000, série 460 (distinction) – Direction de la traction et des ateliers; division des bâtiments CFF, en collaboration avec Pininfarina Studi e Ricerche SPA, Turin (forme) et Emerich Horvath (poste de commande). Mandataires principaux: ABB Systèmes de transport, Zurich, et SLM Fabrique suisse de locomotives et de machines, Winterthour
Le recours à de nouveaux matériaux a conduit à une ligne moderne, créant un symbole des CFF: puissance et design, offrant l'image d'un chemin de fer en mutation. Cet exemple illustre tout ce que l'on attend d'une locomotive: de bonnes caractéristiques techniques, un design attrayant et des conditions de travail agréables. Même les plus petits détails ont fait l'objet d'un traitement attentif.

sation, métro de Londres, Grande-Bretagne

Eléments de protection

Mention: parois antibruit, DSB, Danemark

Intégration de l'art moderne dans le chemin de fer, distinction spéciale

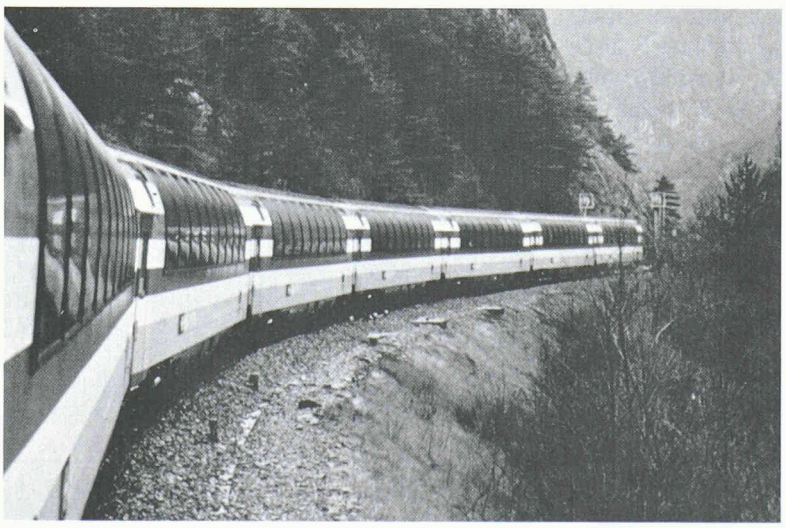
Mention: intégration de l'art dans la gare de Hilversum, NS, Pays-Bas

Prix spécial du jury: gare de Séville Santa Justa, RENFE, Espagne

Les CFF: brillants lauréats

Avec une moisson de cinq distinctions et six mentions, sur un total de 34 récompenses attribuées, les CFF se sont taillé la part du lion. Ce n'est pas l'effet d'un heureux hasard, ni celui d'une chance imméritée. Traditionnellement, notre régie attache une importance à l'image qu'elle offre à son public et au public en général. Le confort ne se mesure pas seulement à l'épaisseur du rembourrage des sièges; le voyageur se sent bien s'il retrouve un environnement devenu familier: il se trouve chez *ses* CFF. Cela va de la consultation de l'horaire à la couleur des garnitures, du revêtement de sol aux panneaux de signalisation, du hall de gare à la marquise des quais, du design de la locomotive à l'élégance d'une passerelle, de l'aménagement d'une voiture spéciale aux affiches. Ce sont là les aspects visés par les *Brunel Awards:* la preuve est ainsi faite que les CFF offrent une image extérieure cohérente, positive et dynamique. Toutes les critiques – justifiées ou non – que l'on peut adresser à notre grande régie n'effacent pas la constatation qu'elle a choisi la bonne direction pour modeler son image. Par la force des choses, il s'agit là d'aspects que ne connaissent que les usagers. Si l'on veut cultiver une image négative des CFF, il faut éviter de prendre le train et cotiser au parti des automobilistes.

A cet aspect visuel réjouissant s'ajoute une constatation non moins heureuse: jamais nos trains n'ont été aussi ponctuels, ni aussi sûrs. L'image ne trompe donc point. Il reste à espérer qu'elle ne sera pas troublée par des mesures qui nous laisseraient sans substitut pour les meilleurs trains d'Europe, ni pour la meilleure promotion visuelle du mode de transport le plus sûr et le plus respectueux de l'environnement qui soit.



Voiture panoramique (distinction) – Direction de la traction et des ateliers; division des bâtiments CFF, en collaboration avec Fellman Design SA, Wallisellen. Mandataires principaux: Schindler Waggon SA, SIG Neuhausen, ABB Systèmes de transport, Zurich
Son aspect est inhabituel et s'impose de façon plaisante à la mémoire des voyageurs. Les vastes baies incurvées constituent une nouveauté surprenante. Une telle innovation est intéressante, car elle offre une nouvelle façon de voyager, rapidement et confortablement.

Les légendes des illustrations sont des extraits du rapport du jury, dans une adaptation française par la rédaction de *IAS.*