

Entretien ferroviaire: questions à Jacques Richter et Ignacio Dahl Rocha

Autor(en): **Richter, Jacques / Dahl Rocha, Ignacio / Della Casa, Francesco**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **125 (1999)**

Heft 17: **Nouveau centre d'entretien des voitures CFF à Genève**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-79644>

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.

Entretien ferroviaire

Questions à Jacques Richter et Ignacio Dahl Rocha

Propos recueillis par
Francesco Della Casa
et
Manfred Miehlebradt

Longtemps, l'arrivée en gare de Cornavin a offert au voyageur la vision d'arrière-cour propre aux grandes gares urbaines. Un effet en l'occurrence d'autant plus saisissant, que le bassin lémanique a auparavant pu le gratifier de plans "travelling" somptueux.

Aujourd'hui, qu'il se soit faulé entre falaise et lac le long du Dézaley, qu'il ait débouché du tunnel à Chexbres ou juste longé les coteaux entre Allaman et Begnins, notre voyageur se voit proposer quelques morceaux d'architecture lors de son arrivée en gare: entre le siège de l'OMM et l'hôtel Cornavin, le centre d'entretien des CFF déroule sa longue façade de tavillons, dans des tons bistres rappelant les traverses en bois de la voie ferrée. Les architectes Jacques Richter et Ignacio Dahl Rocha évoquent ici cet édifice singulier, que sa nature fonctionnelle n'empêche pas d'assumer un rôle d'emblème dédié au rail.

IAS. Quelles ont été les difficultés que vous avez dû résoudre en bâtissant sur un terrain ferroviaire ?

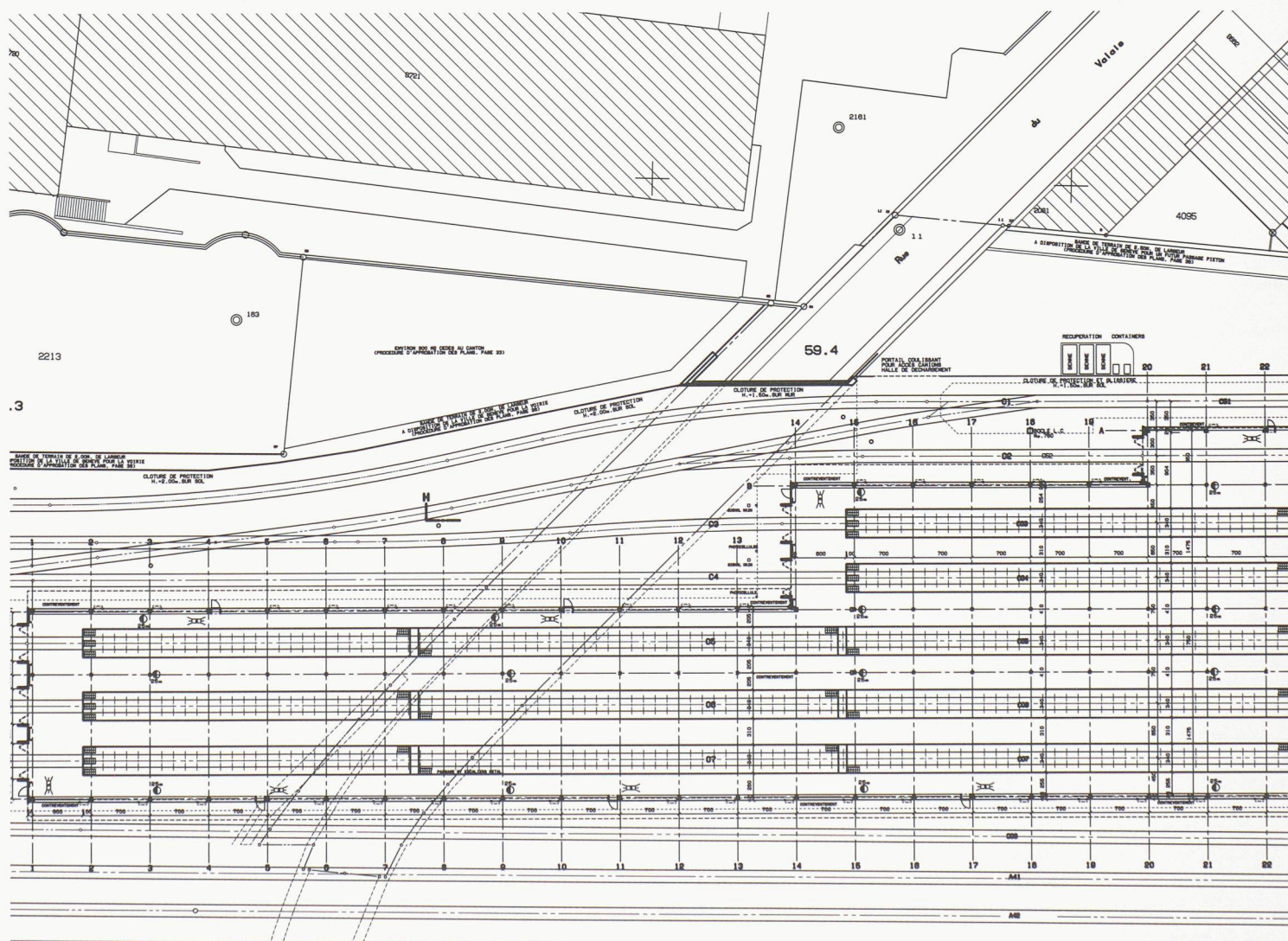
Ignacio Dahl Rocha. Dans une esquisse d'avant-projet de ce bâtiment, les CFF en avaient défini l'implantation en fonction, d'une part, des contraintes imposées par

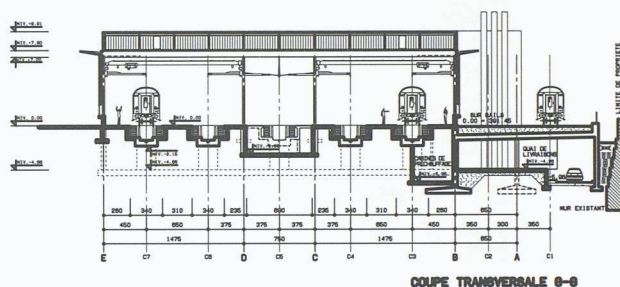
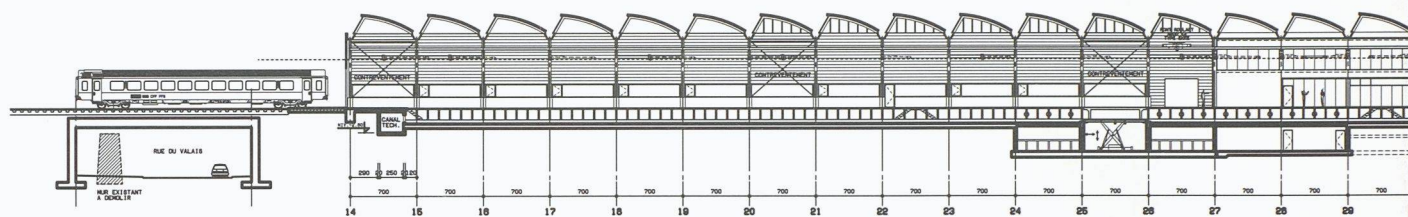
le tracé des voies et d'autre part, du programme spécifique à une halle d'entretien destinée à recevoir des compositions de près de 250 m de long. Il en est résulté cette forme, un peu aléatoire, mais finalement suffisamment forte pour devenir un argument d'architecture, alors qu'elle était

pratiquement dictée dès le départ.

IAS. Comment s'est élaborée cette transition du hangar fonctionnel à l'argument d'architecture ?

Jacques Richter. Un des premiers thèmes à développer était bien évidemment celui de l'éclairage





naturel, sur lequel nous avons fait passablement de recherches avant de retenir la solution des sheds. L'orientation idéale du bâtiment, plein Nord en direction de Lausanne, est tout à fait adaptée au shed traditionnel qui procure une lumière naturelle uniforme rappelant l'éclairage des halles industrielles du tournant du siècle. D'autre part, la fenêtre en bande, à la hauteur des yeux, établit un dégagement visuel et une relation intérieur-extérieur souhaitable pour les utilisateurs de la halle.

IDR. N'importe quelle architecture, même très fonctionnaliste, est néanmoins expressionniste. Les contraintes fonctionnelles représentent une stimulation qui nous oblige à nous exprimer. Dans un cas comme celui du bâtiment d'entretien, l'expressionnisme se situe au niveau des matériaux. Le jeu des matériaux prend le pas sur la forme.

IAS. *J'allais justement vous dire que les matériaux n'entretiennent pas ici un rapport facile.*

IDR. C'est un fait exprès. Il fallait créer un rapport de contraste fort entre la brillance de l'aluminium et un matériau mat et rustique, tel le bois, qui évoque les traverses de chemin de fer pour les

gens qui travaillent et voient passer les trains sans les prendre.

Il n'y a rien de décoratif dans ce bâtiment-là, on a simplement exprimé la présence des sheds; le couronnement est pour sa part la façon la plus logique de couvrir une façade qui est en bois et que l'on ne peut pas laisser sans avant-toit. En revanche, la partie Est du bâtiment qui abrite les services est en aluminium et elle est dépourvue de sheds, si bien qu'elle n'a pas d'avant-toit. On a ainsi créé une esthétique systématiquement basée sur une logique constructive. Quant aux ouvertures sur cette façade, elles sont partiellement occultées par une tôle perforée de façon à ce que l'on puisse voir à l'extérieur tout en procurant une protection visuelle et solaire là où se trouvent différentes fonctions telles que les bureaux, la cafétéria ou les vestiaires.

JR. Ces tôles perforées sont aussi une forme de clin d'œil aux pare-soleil que l'on trouve dans les voitures de chemin de fer.

IAS. *Revenons un instant sur la lumière des sheds.*

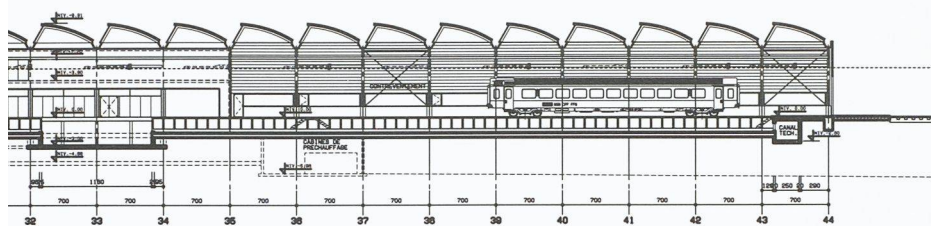
IDR. Dans un autre système de prise de lumière zénithale, comme celui des lanternaux, on

obtient un contraste assez violent entre les rais de lumière et les bandes d'ombre, que je trouve plus dramatique. Nous avons préféré une option plus douce, ménageant un plan lumineux entier qui éclaire toute la surface.

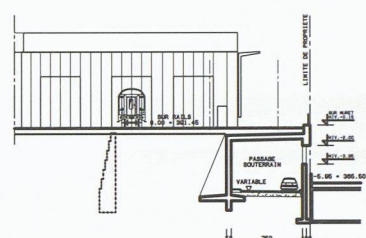
JR. Il y a évidemment une différence d'éclairage entre la halle vide de toute voiture et le même espace rempli de rames ferroviaires. Mais du fait que les sheds sont perpendiculaires aux voies d'entretien, la lumière naturelle reste optimale et uniforme jusque sur les quais.

IAS. *Dans ce milieu ferroviaire, le matériau utilisé sur la grande façade frappe le regard.*

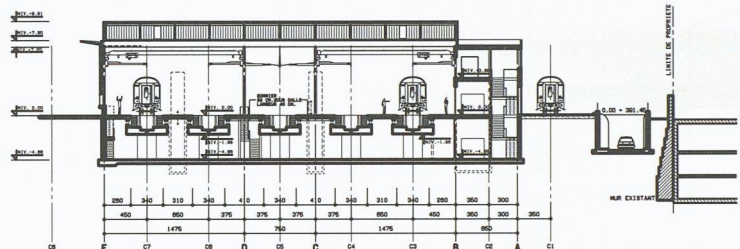
JR. Les façades en bois permettent également de jouer avec l'échelle et la longueur du bâtiment. Les planchettes en épicea suisse utilisées pour le revêtement de façade sont posées comme des tavillons, mais le fait qu'ils soient vus de façon dynamique crée une distorsion d'échelle. Comme chaque tavillon est trempé dans une teinture de protection et que chaque planche est différente dans sa structure, on obtient d'infimes variations qui font vivre la façade. Cela accentue le contraste entre le fini lisse



ELEVATION INTERIEURE ET COUPE LONGITUDINALE H-H



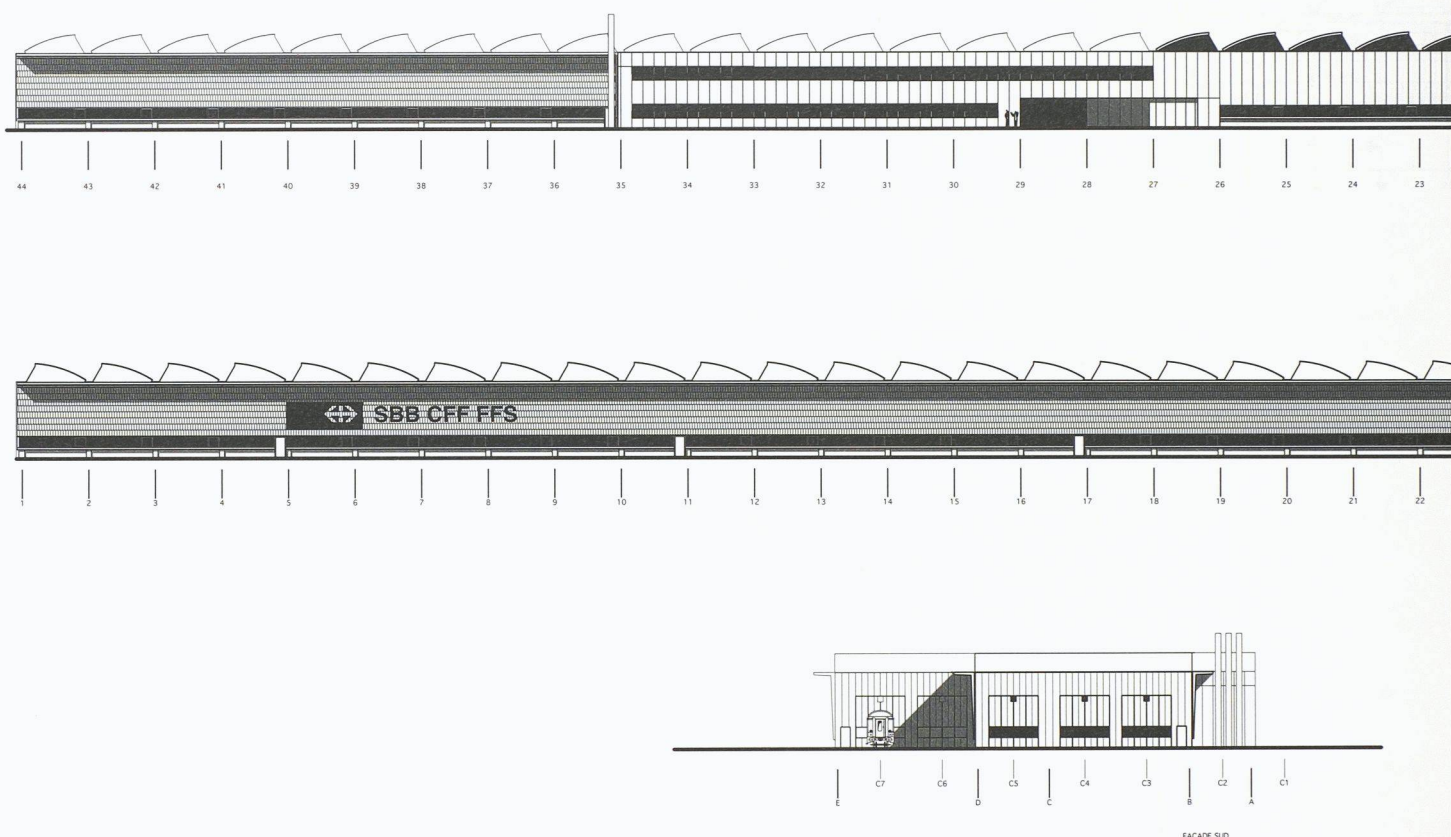
COUPE I-I



COUPE TRANSVERSALE O-O

(Photo Yves André, St-Aubin)





et continu de l'avant-toit en aluminium. En dernier lieu, c'est l'artisan chargé de la pose des éléments de façade qui crée cette vibration poétique, évoquant les camaïeux typiques de certaines œuvres de Paul Klee.

IDR. Les façades pignons sont pour leur part traitées en aluminium, elles apparaissent comme des coupes aléatoires dans une matrice régulière, donnant l'impression que le bâtiment est extrudé.

JR. De par sa longueur, le bâtiment introduit une échelle tout à fait inhabituelle pour l'œil du voyageur dont le train ralentit pour entrer en gare, lui donnant le temps de voir tout le développement de la façade. Il y aura en outre deux touches de couleur sur ce bâtiment: du côté des façades en bois imprégné, un panneau de grande dimension déploiera le sigle CFF, en rouge, et de l'autre côté, six panneaux rouges également signaleront l'entrée principale, évoquant aussi la couleur des locomotives CFF.

IAS. Avez-vous étudié des variantes pour la structure?

JR. En fait, la question économique a d'emblée joué un rôle prépondérant, l'enjeu étant de parvenir à une solution intéressante à des coûts optimisés. Et si une structure en bois a bien été envisagée, elle a rapidement dû être écartée en raison des contraintes statiques qu'impliquent l'utilisation des ponts roulants. De plus, on obtenait des sections si importantes qu'elles auraient créé un obstacle à la diffusion continue de la lumière des sheds, qui était l'une des qualités que nous voulions obtenir.

IAS. Grâce notamment à Ueli Huber¹, les CFF proposent un certain nombre d'objets fonctionnels réalisés par des architectes de renom. Quelle est votre position vis-à-vis de ce choix?

IDR. Ce que nous avons apprécié, c'est que les CFF aient fait appel à un architecte pour un bâtiment très fonctionnel. Cette démarche "colle" en effet bien à notre tra-

vail, dans la mesure où nous nous efforçons de révéler la poésie dans la limite très étroite que nous accorde la fonction. On aime à dire que le problème actuel provient d'un double risque: si l'on veut décorer un bâtiment, on tombe tout de suite dans la rhétorique, tandis que si l'on reste trop attaché à la construction, on court le risque de rester banal. Entre banalité et rhétorique, il existe donc une marge de manœuvre assez étroite, où une expression poétique peut être trouvée très près du fonctionnel.

¹ Voir notamment IAS N° 9/1993, « L'image des CFF: une démarche cohérente »

