

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2015)
Heft: 313-314

Artikel: Histoires de gares
Autor: Roesch, Martine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849289>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Histoires de gares



par Martine Roesch

« Je préfère le train » : le slogan des CFF des années 50 demeure d'actualité. Les Suisses sont de grands voyageurs et ils restent les champions du monde de la distance parcourue en train. En 2013, ils ont effectué en moyenne 2 307 kilomètres par personne, ce qui représente près de 400 km de plus que leurs dauphins, les Japonais. En revanche, ces derniers sont en tête quant au nombre de déplacements annuels, les Suisses n'étant ici « que » champions d'Europe.

Et pourtant, les Suisses n'ont pas été pionniers dans le domaine ferroviaire : leur première gare, ouverte à Bâle en 1845, avait été construite par la compagnie française des chemins de fer alsaciens pour ses trains qui franchissaient la frontière. Les voisins de la Suisse : France et Allemagne, avaient déjà construit des milliers de kilomètres de voies lorsque les Suisses posèrent leur premier rail. Depuis, les Suisses ont rattrapé leur retard et sont devenus experts en constructions ferroviaires bravant la nature, les avalanches, la neige, la pente. C'est d'ailleurs un Lucernois, l'ingénieur mécanicien Roman Abt (1850-1933), qui inventa le système de crémaillère permettant aux trains de gravir les pentes de nos montagnes.

À ce jour, la Suisse comprend environ 2 500 gares ou haltes de tous types, depuis les haltes de montagne jusqu'à l'une des gares les plus importantes au monde : celle de Zurich. Les gares font partie du paysage et suscitent l'intérêt de tous : touristes, amateurs de petits trains, d'architecture ou de prouesses techniques impressionnantes. Car la Suisse, dans ce domaine comme dans d'autres, ne s'endort pas sur ses lauriers et ne se contente pas d'exploiter un réseau très dense : depuis plusieurs années, les projets se succèdent pour agrandir, améliorer, voire transformer profondément les gares et leur environnement, pour faire face à la croissance du trafic. Et de grands

chantiers sont encore à venir. Par ailleurs, lorsqu'il s'agit de sauvegarder un ancien patrimoine architectural, on sait également employer les grands moyens.

Commençons par quelques records et projets audacieux :

Gare aux records !

Avec près de 3 000 mouvements de train et 360 000 passagers par jour, la gare centrale de Zurich est la première gare terminus d'Europe pour ce qui est du nombre de trains par jour. Ce n'est d'ailleurs pas seulement une gare, mais un centre commercial fonctionnant 365 jours par an et comprenant 180 magasins, tous secteurs confondus, et 50 restaurants. L'endroit le plus étonnant et le plus secret est la cuisine géante dirigée par l'entreprise familiale Candrian Catering qui, avec plus de mille employés, gère toutes les activités de restauration et hébergement : des snacks à emporter jusqu'à l'hôtellerie cinq étoiles. Et, puisque la gare de Zurich tient décidément à ses records, rappelons qu'elle a été le lieu où, en janvier 2013, pas moins de 800 personnes ont mangé une fondue répartie dans 200 caquelons.

Autre record : la plus haute gare d'Europe est en Suisse : à 3 454 mètres au Jungfraujoch. Plus de 100 m plus haut, le Sphinx permet d'admirer un merveilleux paysage, composé entre autres du glacier d'Aletsch, de la Jungfrau, de l'Eiger et du Mönch (voir *Suisse Magazine* n° 275).

Les gares urbaines en mutation

La Suisse connaît le défi de devoir faire face à la croissance constante du trafic et améliorer les conditions de correspondance entre les différents réseaux. Le bref tour d'horizon ci-dessous montre que les

gares urbaines connaissent depuis plusieurs années de grandes transformations, qui ne sont pas sans susciter des controverses.

Pour ce qui concerne ces gares urbaines, une option a été retenue consistant en l'extension en sous-sol, lorsqu'elle est possible, et donnant lieu à des performances remarquables : à Zurich en juin 2014, la conseillère fédérale Doris Leuthard a inauguré la gare souterraine « Löwenstrasse » qui fait partie de la ligne diamétrale située entre la gare centrale et celle d'Oerlikon. Les quais de la nouvelle gare souterraine sont situés 16 mètres sous les voies en surface, et une rivière, la Sihl, s'écoule entre les deux niveaux. L'objectif de la ligne diamétrale est de rapprocher l'aéroport du centre-ville et de profiter au RER. L'ensemble de l'ouvrage aura coûté plus de deux milliards de francs.

À Genève-Cornavin, l'évolution est en cours depuis plusieurs années : en 2014, la nouvelle allée centrale de la gare a été ouverte après quatre ans de travaux. Elle héberge de nombreux commerces et un service bagages contenant des casiers à consigne *high-tech* permettant de recharger les appareils électroniques, une première en Suisse. Et, après plusieurs mois de discussions, les partenaires genevois et fédéraux ont finalement retenu l'option d'une extension souterraine de la gare. Cette option a fait l'objet d'une guerre des chiffres, au terme de laquelle des experts indépendants ont estimé les travaux à 1,2 milliard de francs. La nouvelle gare devrait être inaugurée en 2017. Il faut donc s'exprimer au conditionnel, car en raison des différentiels importants entre les coûts de ce nouveau projet et celui financé par l'arrêté fédéral, des études complémentaires ont été lancées. Entre-temps, un nouvel élément est venu compliquer la situation, le Grand Conseil genevois ayant adopté un texte qui enté-



SBB AG Bern

La gare de Berne.

rine le principe d'une gare souterraine, avec force de loi, sans nécessité de le soumettre au peuple.

À Berne, où le trafic a également considérablement augmenté, il est nécessaire d'ouvrir de nouvelles voies pour le RER et le RBS (Berne-Soleure), et il est prévu que les deux nouvelles gares soient également souterraines. Les projets pour la première phase des travaux d'agrandissement de la gare sont finalisés. Les travaux devraient durer de 2017 à 2025 et sont budgétés actuellement à 867 millions de francs.

À Lucerne, le projet d'aménagement à double voie et la mise en tunnel du Zentralbahn ont connu des difficultés et n'ont été autorisés par l'Office Fédéral des Transports qu'au terme de dix mois de procédures.

À Lausanne, le projet Léman 2030 de refonte et d'extension de la gare de Lausanne suscite également de vives polémiques depuis plusieurs années. Il ne s'agit pas ici de développements souterrains, mais d'un vaste chantier de destruction d'immeubles, de prolongation de voies, d'accès direct au M2 et au futur M3, entraînant une importante mutation du quartier de la gare. Le coût du chantier est estimé à 1,2 milliard, les travaux devant durer

de 2017 à 2025. À ce jour, la procédure d'approbation des plans auprès de l'OFT a débuté et durera deux ans. Et, en raison des nuisances occasionnées par le futur chantier, les CFF ont prévu l'arrivée d'un médiateur chargé des relations avec les différents intervenants concernés.

Certaines gares, cependant, pâtissent plus qu'elles ne profitent de l'évolution des transports. Ainsi, la gare de Vallorbe, point d'arrêt du TGV Paris-Lausanne depuis 1984, est maintenant trop loin des grands flux de passagers. Alors que les CFF transforment les gares urbaines en centres commerciaux rentables, Vallorbe ferme le buffet, le kiosque, la douane. Mais cet exemple, déploré en son temps par Michel Bühler, reste isolé et le patrimoine des bâtiments de gares suisses est impressionnant et fait l'objet d'une grande vigilance.

Un patrimoine riche et sous surveillance

Bien que très importantes, les gares urbaines sont loin d'être les seules du réseau ferroviaire suisse ; en effet, la particularité de ce dernier est son extraordinaire densité. Le réseau est géré, d'une part par

les chemins de fer fédéraux, les CFF et, d'autre part, par 65 compagnies de chemins de fer privées, les lignes à voie étroite des compagnies privées ayant généralement un réseau d'arrêts plus dense que les lignes à voie normale.

La Suisse gère même plus d'une dizaine de stations implantées hors de son territoire, mais proches de ses frontières, en Allemagne, Italie et France (par exemple, Domodossola en Italie, Pontarlier et Vallorcine en France). Lorsque la gare est à la frontière, comme la bien nommée Châtellard-Frontière, le voyageur reconnaît les bâtiments de service en bois, typiques de l'architecture de la ligne (voir photo en sommaire).

Paradoxalement, c'est à l'intérieur de la Suisse, dans le Haut-Valais, que ce même voyageur trouve, à Lax ou à Münster par exemple, des petites gares « françaises » avec logement à l'étage et halle aux marchandises accolée. Car, au début du XX^e siècle, c'est un consortium de banques françaises qui fournit le capital-actions permettant la construction de la ligne à voie métrique (le Furka-Oberalp) entre Brigue et Gletsch. Le principal actionnaire de la Compagnie était le comte d'Ormesson ; les bâtisseurs de

▷ gare se sont donc inspirés des gares du réseau secondaire français. Notons qu'au début du XX^e siècle, de nombreux chefs de gare étaient de courageuses Valaisannes. Continuons ce bref tour d'horizon par quelques exemples.

Afin de décongestionner les axes routiers transalpins, la Suisse a fait du transfert des marchandises de la route au rail un des piliers de sa politique des transports. Après le oui du peuple souverain à l'Initiative des Alpes, en 1994, la Confédération a même inscrit l'objectif du transfert dans la Constitution fédérale. Le percement des nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) sous le Lötschberg et le Gothard, double « chantier du siècle », en sont des applications exemplaires. Les gares de ferroutage font donc partie du paysage suisse. La gare de Goppenstein à l'entrée sud du tunnel du Lötschberg est l'une de ces grandes gares de ferroutage : le point de chargement/déchargement du transport automobile de et vers Kandersteg. Comme nombre d'ouvrages suisses, c'est un exemple réussi de la lutte des hommes contre les risques naturels. Après une forte avalanche en 1908, l'entreprise du Lötschberg décide de revoir l'ensemble du projet, au terme duquel un mur de pierres haut de plus de trois étages prolonge la partie sud en direction de la rivière Meigbach, et deux longs murs de sécurité contre le flanc de la montagne protègent la gare.

Par ailleurs, il est prévu à ce jour d'investir 70 millions de francs dans une gigantesque gare de ferroutage à Penthaz dans le canton de Vaud.

À Brigue, l'activité de la gare déborde le bâtiment, et les rails ont pris possession de la rue, pour le plus grand plaisir des amoureux des trains. Les piétons (et les consommateurs du café d'en face) peuvent admirer les manœuvres du Glacier Express utilisant la pente extérieure. Pendant longtemps, les voitures franchissaient les rails devant la gare pour continuer sur la route de Naters.

À la fin des années 80 à Rapperswill, dans le canton de Saint-Gall, les CFF avaient lancé un concours d'architecture pour la construction d'un nouveau bâtiment qui aurait permis la prise en compte de l'augmentation du trafic. Le projet avait



Crépuscule sur la gare de Lausanne.

été retardé, mais, en 2011, la démolition de la gare était envisagée. Patrimoine suisse a alors pris contact avec les CFF pour rappeler que la gare, construite en 1895, représentait un bâtiment historique d'importance nationale. Les nouveaux besoins de la clientèle ont donc été pris en compte par une restauration de la gare en respectant son identité architecturale, qui rappelle à sa modeste échelle les châteaux bavarois de la même époque. Lorsqu'un bâtiment de gare est classé, comme c'est le cas à Chêne-Bourg dans le canton de Genève, mais situé sur le tracé d'une future liaison, il est simplement... déplacé : en juillet 2013, une équipe d'ingénieurs a réalisé l'exploit de déplacer l'ancienne gare de 33 mètres, après avoir stabilisé le sol et renforcé les murs porteurs. L'opération, dont le coût a été de 1,3 million de francs a duré un peu moins de cinq heures.

Certaines gares changent de destinée, pour revenir plus tard à leur vocation première : celle d'Ambri au Tessin avait été désaffectée, et a donc abrité pendant plusieurs années le secrétariat du club de hockey sur glace Ambri-Piotta HCAP, ce qui a permis le maintien en bon état du bâtiment. Puis, après 15 ans de fermeture, la gare a été de nouveau ouverte au trafic régulier sur la

ligne Airolo-Chiasso, ce dont s'est félicité le HC Ambri-Piotta, qui avait parfois dû organiser des trains spéciaux pour que les gens de la vallée puissent assister aux matchs de hockey sur glace, véritable sport national. De leur côté, les petites gares de montagne comptent de nombreux amoureux, tel le chef étoilé Frédéric Médigue qui, après avoir œuvré dans les plus grands palaces, a repris la buvette de Jaman et travaille au rythme de la sonnerie annonçant l'arrivée des trains.

Terminons par l'emblème de toutes les gares suisses, quelle que soit leur importance : la montre de gare. Inventée en 1944 par Hans Hilfiker, un ingénieur (suisse évidemment), son design est clair et caractéristique. Elle ne comporte pas de chiffres, les minutes et heures étant représentées par des traits noirs sur fond blanc. Son cadran est facile à lire à grande distance, raison pour laquelle elle sert de modèle aux horloges de gare de toute l'Europe. L'aiguille rouge des secondes ne saute pas, mais tourne en continu pendant 58 secondes ½ avant de s'arrêter sur le point culminant du cadran. Sa forme évoque celle de la palette utilisée autrefois par les chefs de gare pour donner le signal de départ aux conducteurs de train. Cette palette rouge est ainsi devenue le symbole de la ponctualité helvétique. ■