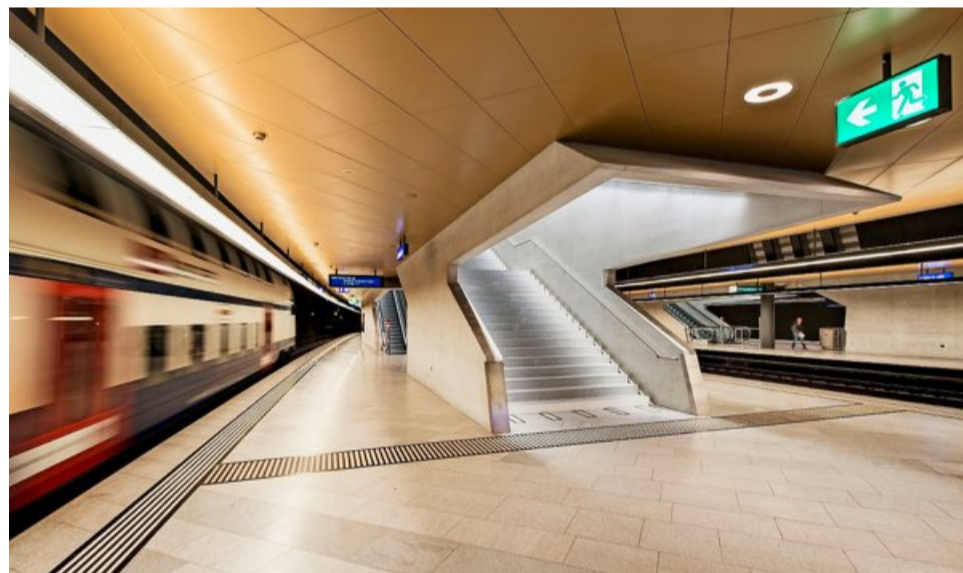


Jannes Linders, Christian Beutler/Keystone, Roman Boensch



Ci-dessus: la gare d'Utrecht (Pays-Bas) a triplé de taille et se distingue par un toit en forme de vague.

À g.: à Zurich, la nouvelle gare de transit souterraine a été construite à 16 mètres sous le hall de l'ancienne.

Ci-contre: le toit de la gare de Vienne crée un savant jeu de contrastes entre l'extérieur et l'intérieur.

Les gares modernisent les villes

Mobilité À Utrecht, Vienne ou Zurich, quelle est la plus belle? Petit voyage à travers l'Europe des trains et trois de ses nouvelles gares.

Mireille Descombes

En cette époque de mobilité fébrile, les aéroports ne sont pas les seuls à se réinventer. Généralement dans les villes, et donc plus commodes d'accès pour de modestes trajets, les gares elles aussi rivalisent d'efficacité, d'attractivité et d'élégance. Avec l'arrivée des lignes à grande vitesse, d'importants travaux devaient de toute manière nécessaires. Sans parler du changement d'habitudes des usagers. Finies les gares routières situées à des kilomètres des gares de chemin de fer. Désormais, bus, trams, trains se concentrent au même endroit, parfois sous un même toit. Dans la foulée, d'innombrables commerces fleurissent à proximité des voies, au risque de transformer ces lieux en paradis artificiels de la consommation.

Mais ne soyons pas trop pessimistes. Parions pour les Pays-Bas qui, en matière de re-

structuration ferroviaire, font un peu figure de champions. En un temps relativement court, ils ont en effet magnifiquement transformé six de leurs grandes gares, dont celle d'Utrecht, la plus grande et la plus fréquentée du pays achevée l'an dernier. Repensée par le bureau Benthem Crouwel Architects d'Amsterdam - qui a également construit celles de Rotterdam et La Haye - la nouvelle gare d'Utrecht a triplé de taille, intégrant également les autres transports en commun. Elle se distingue par un toit en forme de vague qui la rend immédiatement identifiable dans son environnement. Traversant perpendiculairement les voies, cette forme relie et signale les emplacements des accès, tout en renvoyant aux différentes fonctions du bâtiment. La partie centrale, la plus haute, abrite la gare ferroviaire. Les deux ailes, plus basses, sont destinées aux trams et aux bus. De nombreuses ouvertures vitrées dans la toiture garantissent un bon éclairage naturel. Une promenade publique aux allures de rue piétonne, aménagée sur un des côtés, permet de traverser les voies

sans avoir besoin d'être en possession d'un ticket pour pénétrer dans la gare.

Des ondulations alternées

Et maintenant, permettons-nous un petit élan de fierté. Bien justifié, d'ailleurs. C'est en effet un bureau suisse, Theo Hotz Partner Architekten à Zurich, qui a conçu le nouveau et magnifique toit de la gare centrale de Vienne, distingué l'an dernier par un Architizer A + Award. Cette intervention s'inscrit dans une série de travaux de restructuration du site qui permet, pour la première fois, de réunir en un seul lieu les trains venant de toutes les directions. Du coup, c'est l'entier du quartier qui a été repensé.

Mais revenons à la gare elle-même et à sa couverture plissée. Composée de quatorze losanges et de cinq toitures individuelles, cette sculpture complexe s'étire le long des voies en ondulations alternées. Chaque losange se compose d'une structure en treillis qui laisse pénétrer la lumière, créant un savant jeu de contrastes entre l'intérieur et l'extérieur. Et pour ceux qui n'ont pas l'occa-

sion de se rendre à Vienne, relevons que le bureau zurichois s'est également vu confier d'importants travaux de transformation en gare de Berne. Ils seront réalisés d'ici à 2025. À suivre, donc.

Sous la rivière

Alors que les gares d'Utrecht et de Vienne s'exhibent fièrement, s'offrant comme de nouveaux repères dans un paysage urbain en pleine restructuration, d'autres se glissent discrètement dans l'existant. C'est le cas, à Zurich, de la nouvelle gare de transit souterraine de la Löwenstrasse, conçue par le bureau zurichois Dürig AG - qui a notamment réalisé le Théâtre Équilibre, à Fribourg. Inaugurée en 2014, elle représente avec ses deux doubles quais, la pièce maîtresse de la ligne diamétrale Altstetten-Zurich gare centrale-Oerlikon. Construite à 16 mètres sous le hall de la gare principale et à quelques mètres sous la Sihl - qui coule sous cette même gare - elle a nécessité l'extraction de 350 000 mètres cubes de terre, sans perturbation du trafic. Misant sur la clarté des espaces et des circulations, ces nouveaux aménagements ont permis d'augmenter la capacité de la gare centrale, de diminuer les temps de trajets... de créer de nouvelles surfaces commerciales. Pratique, direz-vous. À condition, bien sûr, de ne pas être claustrophobe. ●

Désormais, bus, trams, trains se concentrent au même endroit, parfois sous un même toit