

«SECTEURS GARE 2.0»

Han van de Wetering, van de Wetering Atelier d'urbanisme, Zurich

Traduction: Mark Schwass

Les gares ne sont pas que des espaces destinés au trafic. Elles constituent des lieux de rencontre et d'affaires, remplissent une fonction centrale importante et catalysent le développement urbain. En raison de la multiplicité des intérêts et des exigences, la planification de ces lieux est réputée extrêmement complexe. Des solutions intégrées doivent dès lors être recherchées à plusieurs échelles.

Les exigences posées aux gares sont multiples. Elles servent à l'embarquement, au débarquement et au transit et constituent simultanément des lieux où se déroulent des processus opérationnels complexes. Elles présentent une fonction importante au sein d'une ville et constituent à la fois un lieu de rencontre, d'affaires et d'orientation, mais aussi la carte de visite d'une commune. En raison de leur forte affluence, elles sont particulièrement intéressantes du point de vue commercial. En outre, leurs abords constituent un terrain de développement attrayant grâce à leur situation stratégique vis-à-vis des flux de circulations.

Les gares en tant que nouveaux espaces centraux

Une stratégie importante au niveau de la planification régionale, particulièrement dans les agglomérations, est la mise en valeur des gares en tant que nouvelles centralités urbaines. L'idée de base réside dans une distribution optimisée des flux de circulation et, par conséquent, une charge mieux équilibrée des voies de trafic. Au lieu du modèle urbain basé sur un centre unique, où les voies de trafic sont concentrées temporellement et géographiquement, un système polycentrique permet de répartir les flux et de raccourcir les trajets. Les gares constituent de nouveaux centres particulièrement bien adaptés pour promouvoir une répartition durable et peu encombrante de la circulation (plus d'espace pour les piétons, les vélos et les transports publics). Il existe notamment un grand potentiel de développement en ce qui concerne les gares RER importantes. Le développement d'un réseau RER urbain, qui constitue un sujet important en ce moment dans l'agglomération de Zürich, tend à appuyer cette idée.

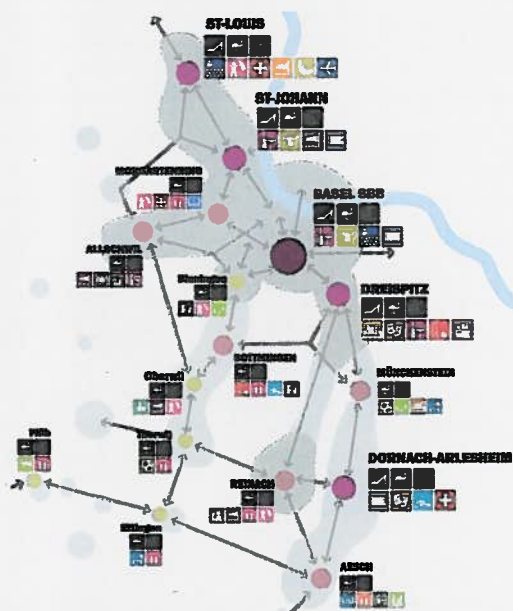
Ces nouvelles centralités doivent viser d'un côté une haute densité, afin que le maximum de personnes puisse profiter de la qualité de desserte des transports publics. D'un autre côté, une forte diversité d'affectations est indispensable, pour que les flux de trafic soient répartis au cours de la journée et que la gare et ses environs soient animés durant les heures creuses. Les logements doivent finalement particulièrement être pris en considération.

Activity-chains

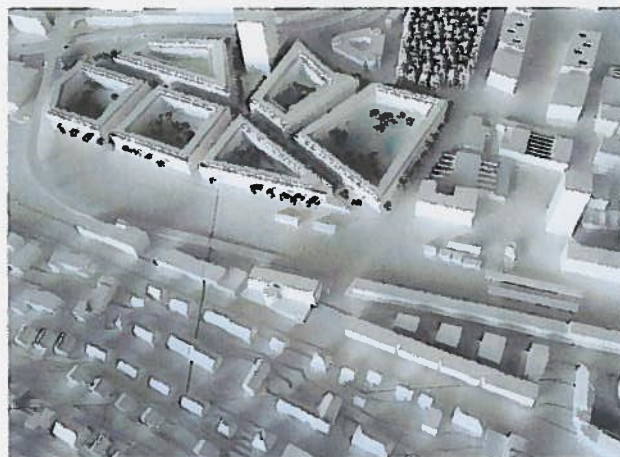
Parallèlement à ces évolutions, les itinéraires apparaissent bien plus compliqués que par le passé, puisque que l'on change de moyen de transport en fonction des besoins et des situations. Les gares jouent de ce fait un rôle toujours plus important dans le choix des trajets. Les styles de vie s'orientent en outre vers les *activity-chains*: on ne se rend plus simplement à son travail pour ensuite rentrer chez soi, mais on fait ses courses en chemin, puis on rencontre des amis et on finit au cinéma. Cela offre une opportunité considérable pour les quartiers adjacents aux gares. C'est pourquoi ils devraient présenter une large offre de base (possibilités d'achats, établissements publics) complétée selon la situation par des éléments spécifiques (offres culturelles, hôpital, école). Les emplacements ferroviaires devraient ainsi faire l'objet d'une attention renforcée lors de la recherche de lieux appropriés pour des équipements publics importants.



Gare centrale de Kyoto : une ville en soi (Photo H. van de Wetering, Atelier d'urbanisme)



Planification du développement de l'ELBA, Bâle: les trajets multimodaux et les « activity chains » seront toujours plus importants à l'avenir. Un réseau de points de transit dotés d'offres spécialisées constitue la base du développement de la ville. (Document H van de Wetering, Atelier d'urbanisme)



Zone du Richti, au sud de la gare de trams de Wallisellen: importants repères urbanistiques dans l'environnement de la gare (projet de référence de Vittorio Magagnoli Lampugnani)

Quartier de gare animé

Le bon fonctionnement d'un quartier de gare valorisé ne résulte toutefois pas que d'une densité ou d'une mixité satisfaisante. Ce qui importe avant tout, c'est la localisation adéquate des différentes affectations, ainsi que la structuration d'ensemble du quartier.

Divers sondages effectués parmi des utilisateurs de gares ont ainsi démontré que l'environnement de ces dernières joue un rôle important dans l'appréciation de la qualité générale d'une gare. Si le quartier de la gare doit offrir des possibilités d'achat et de rencontre, il doit ainsi également être animé afin de créer un sentiment de sécurité. Cet objectif peut être atteint au niveau du rez-de-chaussée en y implantant des établissements ouverts en soirées, tels que des restaurants et des bars, à côté des magasins et des commerces. Il est toutefois aussi important de veiller à des dégagements et des vues satisfaisantes depuis les appartements. A cet égard, la place de la gare devrait, dans la mesure du possible, être entourée d'immeubles d'habitation.

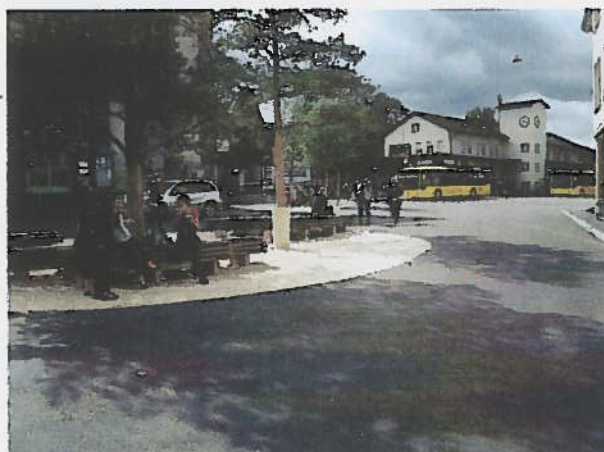
Grand Manner

La localisation de la gare a d'autre part une grande influence sur l'appréciation de sa qualité. La facilité d'accès joue un rôle important en ce sens. La gare se doit d'être bien visible, reconnaissable et accessible depuis les alentours. Les services avoisinants doivent aussi être faciles à trouver. Il s'agit donc de mettre en place un réseau dense, particulièrement pour les piétons. Cela nécessite des chemins si possible nombreux, directs et conduisant dans toutes les directions, de bonnes références visuelles et de larges zones piétonnes dans l'environnement direct de la gare.

On peut remarquer que les nouveaux quartiers de gare profitent souvent de repères urbains structurants afin d'être mieux desservis. Le projet de la zone Richti, au sud de la gare Wallisellen, en est un exemple. La liaison diagonale directe entre la gare et le centre commercial « Glatzentrum », ainsi que les tours servant de points d'orientation, rappellent les principes d'urbanisme du *Grand Manner* issu du XIX^e siècle. Ils favorisent l'orientation et l'accès aux différentes affectations.



Place de la gare de Gossau (SG): la vue depuis les appartements influe sur le sentiment de sécurité (Copyright M. Stutz)



Gare de Liestal: ambiance plus détendue et atmosphère «salle de séjour» dans la zone dite lente (Copyright H van de Wetering, Atelier d'urbanisme)

Les différentes exigences liées à l'aménagement et au fonctionnement des gares et de leurs quartiers mènent cependant souvent à des conflits. Ainsi, la volonté de fournir des possibilités d'achat et de rencontre se heurte à celle qui prône des chemins directs et des transits facilités. Une stratégie pour remédier à ces conflits consiste à différencier les zones rapides, où le transit prend place, des zones lentes, où l'on s'arrête.

Jusqu'à maintenant, ces deux types de zones se sont confondues: les passages de transit souterrains de la gare centrale de Zürich sont par exemple également dotés d'un centre commercial, ce qui mène souvent à des conflits et entrave l'orientation. On devrait, d'une part, différencier ces zones visuellement: une conception fonctionnelle et un éclairage lumineux dans la zone rapide, une atmosphère «salle de séjour» dans la zone lente. D'autre part, les zones devraient se distinguer par des services adjacents. Seuls les services et les magasins liés au voyage, appelés *runshopping*, font partie de la zone rapide. Dans la zone lente se trouvent les autres commerces, considérés

comme *funshopping*: magasins de vêtements, d'électronique ou supermarchés. Cette zone lente se trouve à l'écart des passages de transit les plus importants et est en partie intégrée dans le quartier de la gare.

Œuvre d'art collective

A notre sens, la gare et son environnement doivent être considérés comme une œuvre d'art collective. L'objectif principal lors de la planification des gares devrait être l'optimisation des aménagements en fonction des demandes multiples. La planification doit dès lors être basée sur une approche interdisciplinaire, se dérouler à différentes échelles et prendre en compte les diverses échéances temporelles. Elle implique une collaboration plus intense entre les différents acteurs, mais aussi un urbanisme plus osé. Ce n'est qu'ainsi qu'une gare peut satisfaire ses fonctions de lieu de séjour, de centre commercial, de catalyseur du développement urbain et de plateforme de circulation.

Bureau du Comité

ASPAN-Suisse occidentale
Hugues Hiltpold, président
Laurent Guidetti, vice-président

Michèle Miéville, Christa Perregaux, Michel Jaques, membres
Isabelle Debrot, trésorière

Impression

Stämpfli Publikationen AG
Wölflistrasse 1, CP 8326
CH-3001 Berne

Mise en page

Rédaction TRACÉS
Bassenges 4
CH-1024 Ecublens

Rédacteur responsable

Comité de l'ASPAN-SO
Secrétariat, Grand-Rue 38, CH-1260 Nyon
Comité de rédaction des Cahiers
Pascal Michel (rédacteur en chef),
F. Frank, M. Miéville,
C. Perregaux, M. Ruzicka-Rossier,
M. Tranda-Pittion (membres)