

Rue de l'Avenir

27e Journée Rue de l'Avenir
24 septembre 2010 à Renens (voir programme encarté)



*Places de gare:
espaces de ville, espaces de vie*



Autrefois implantées à distance des centres, les gares se retrouvent aujourd'hui au cœur des villes. Elles y constituent des lieux charnières de franchissement des voies et de liens entre les quartiers. Les gares ne sont plus seulement des endroits où l'on va prendre son train: leur fonction a évolué, on y trouve de nouvelles offres d'activités et de services. Les secteurs de gares deviennent de véritables portions de ville, voire des pôles stratégiques de développement.

Les gares se transforment, les places de gare aussi. Les CFF ont actuellement une vingtaine de projets en route, et il n'y a pratiquement plus une ville (grande, moyenne ou petite) où la place de la gare n'ait pas été réaménagée au cours de ces dernières années. L'exercice n'est pas simple. Les gares et leurs places deviennent aujourd'hui des interfaces complexes, qui nécessitent de gérer finement des besoins multiples et souvent contradictoires des différents usages et des usagers, en termes d'accessibilité, d'organisation de l'espace et de lisibilité.

Et en termes de qualité: parce que la gare et sa place représentent à la fois une porte d'entrée de la ville pour qui arrive en train, et un lieu de référence et un espace social important pour la ville et ses habitants. Rien d'étonnant à ce que plusieurs exemples de zones de rencontre recensés ces dernières années concernent des places de gare.

Ce numéro résulte d'une collaboration avec Mobilité piétonne, dont il reprend deux articles parus sur les places de gare, et PRO VELO, qui a assuré une contribution sur l'articulation entre vélo et train (notamment les vélostations, en plein essor dans notre pays). La rubrique «L'invité» est une réflexion décalée à tonalité philosophique inspirée de l'actualité bernoise...

Le programme de la journée d'étude 2010 est encarté dans le bulletin: elle aura lieu le 24 septembre, à Renens, et on y parlera (entre autres) de zones 30. Encore?! Eh oui! Programme à découvrir.

RdA

Prestations Rue de l'Avenir

Rue de l'Avenir existe depuis bientôt 30 ans (le Groupe conseil romand pour la modération de la circulation/GCR a été créé en 1981). Son principal objectif était de faire connaître les expériences et les réalisations dans un domaine à l'époque complètement nouveau.

Fréquemment sollicité pour des informations ou un soutien, le GCR/Rue de l'Avenir a développé pratiquement dès le début un service de conseils, d'études et de diagnostics à l'intention des habitants et des communes, assuré notamment par les conseillers régionaux (cantons romands).

Au fil du temps les connaissances des professionnels, les besoins d'information et d'appui, les possibilités de formation ont évolué. Les compétences et les intérêts des membres actifs de Rue de l'Avenir et de ses partenaires aussi. Une mise au point s'imposait, pour redéfinir ce que Rue de l'Avenir peut offrir de spécifique dans ce contexte - à côté du bulletin, du site Internet et des journées d'étude.

Plus de détails (descriptif, exemples et conditions financières) seront mis en ligne tout prochainement sur www.rue-avenir.ch. En voici déjà un aperçu:

- **informations et conseils** par téléphone (habitants ou communes);
- **audit** avec habitants et représentants de la commune (séance sur place pour évaluer un problème et discuter les solutions possibles);
- **diagnostic-sécurité** (enfants sur le chemin de l'école) et **diagnostic-sécurité aînés**;
- **audit piétons, audit vélos**;
- **«audit» zones 30** (évaluation des possibilités de création/d'extension de zones 30, et des types de mesures nécessaires);
- **plan de déplacement scolaire**;
- **présentations** dans le cadre de soirées d'information, thèmes selon demande;
- **organisation de visites**, selon demande (communes, bureaux d'étude).

Selon le cas, les prestations sont assurées par les conseillers-ères dans les cantons, Rue de l'Avenir en général, par des bureaux (études et projets) ou des organismes partenaires. N'hésitez pas à prendre contact avec nous.

Rue de l'Avenir ■

Impressum

Rue de l'Avenir - groupe-conseil romand.

Organismes partenaires: *Mobilité piétonne* - Association suisse des piétons, *ATE* - Association Transports et Environnement, *La Rue* - groupe de travail de l'EPFL, *PRO VELO Suisse* - Association pour les intérêts des cyclistes, *Pro Juventute*, *Pro Senectute*, Liges de la santé VD.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact conseillers régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

PAO: *Ecodev* Sàrl, Neuchâtel

Impression: *Pressor*, Delémont

Coordination du numéro: Dominique von der Mühl

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: Une place de gare vit aussi des moments de manifestations particulières – ici à Bâle lors du championnat d'Europe 2008, le jour du match Pays-Bas/Russie. On distingue le marquage qui permet aux personnes malvoyantes de repérer les arrêts de trams dans le cas d'un aménagement mixte. (Photo A. Rouiller)

Places de gares – des scènes pour les piétons

On y passe et on s’y arrête. Les uns ont le temps, d’autres sont pressés. On y observe les passants et l’on s’y dit au revoir. On y prend vite un café avant de sauter dans le train, le pendulaire familier des lieux arrive à la dernière minute... La place de gare est comme une grande scène, où se jouent toutes sortes d’histoires, et dont l’aspect change au gré des heures. Une constante: la gestion de l’espace y est un enjeu fondamental.

Quand l’espace est réduit, il faut voir grand. En cherchant à tout séparer, répartir, dissocier et organiser on se trouve vite dans une impasse, il n’y a simplement pas assez de place. Et à vouloir attribuer à chacun son petit bout d’espace on risque au final de tuer celui de la place.

faut éliminer le plus possible les obstacles. La possibilité pour le piéton de se déplacer de la manière la plus simple et directe possible – à l’intérieur de la gare, pour accéder aux quais, se rendre de chaque côté des voies ou traverser la place (en diagonale si c’est le plus confortable) – doit être définie comme une priorité.

Zone de rencontre: une bonne solution

Gérer la multiplicité des usagers concernés dans un même espace ne peut se faire qu’à vitesse très réduite. Depuis 2002, la zone de rencontre offre une réponse bien adaptée à ce type de situation. La vitesse basse (20 km/h), la priorité aux piétons et l’interdiction de parquer en dehors des zones définies sont des règles qui permettent de clarifier les comportements entre usagers. Le fait de bénéficier de la priorité sur de larges surfaces crée de bonnes conditions pour que le piéton puisse parvenir à son but par le plus court chemin.

Un aménagement conçu de façade à façade sans marquage des voies de circulation favorise la cohabitation souhaitée entre les usagers de la voie publique. Plusieurs exemples réalisés montrent que ce type d’aménagement influence positivement les comportements et le respect mutuel: il induit une sorte d’insécurité qui oblige à tenir compte de l’autre.

Il est important dans ce genre de cas de tenir compte des besoins des personnes handicapées - avec toutes les difficultés que cela comporte. L’absence de bordure de trottoir est une bonne chose pour les personnes à mobilité réduite, mais elle constitue un problème pour les personnes malvoyantes qui n’arrivent plus à faire la distinction entre voies de circulation et trottoirs. L’aménagement devrait alors intégrer des marquages podotactiles, qui facilitent le repérage.

Pour les secteurs de gares routières aussi

Les entreprises de transport public s’opposent souvent à l’instauration de zones de rencontre sur les places de gare, craignant que l’obligation d’une vitesse basse et la priorité des piétons ne retardent les bus. Les expériences faites jusqu’à maintenant ne confirment pas ces craintes. Les rapports



Thoune. Le réaménagement de la place a permis d’améliorer l’interface train-bus et le lien entre la gare et le centre-ville. Sur la rue de la Gare (premier plan), la limitation à 30km/h et l’aménagement d’une bande polyvalente centrale facilitent les traversées des piétons. La disposition des arrêts en diagonale permet une bonne perméabilité, mais altère un peu le caractère de la place quand il y a beaucoup de bus en attente (Photo M.-C. Pétremand, 2006)

La place de gare est d’abord un lieu de passage pour celles et ceux qui vont prendre le train. Une part importante des voyageurs arrivent ou repartent à pied. Et d’une manière ou d’une autre, ceux qui arrivent en transport public ou laissent leur vélo à la gare deviennent ensuite aussi piétons lorsqu’il s’agit d’accéder au quai.

Des liaisons multiples

Personne n’aime être contraint aux détours. Pour assurer des accès attractifs à la gare il

Les déplacements piétons sont rarement homogènes, ils varient en fonction de buts et de trajectoires multiples. Dans ce sens il faut élaborer le projet en admettant comme principe que:

- les mouvements piétons sont très difficiles à canaliser;
- les divers usagers de la voie publique sont inévitablement appelés à se rencontrer;
- ces superpositions d’usage doivent pouvoir se faire avec le moins possible de conflits.



Baar (ZG). La place de la gare, inaugurée en 2001 et désormais zone de rencontre, a été réaménagée sous la forme d'une surface continue revêtue de grandes dalles béton, qui lui donne des dimensions généreuses. Rien n'y matérialise les voies de circulation. De nuit, l'éclairage de la place est assuré de manière indirecte par celui des façades et des éléments de mobilier urbain, qui contribuent à structurer l'espace. (Photo A. Rouiller, 2003)



Coire (GR). La place comporte de nombreuses possibilités de s'asseoir – le long du bâtiment de la gare, aux arrêts de bus, vers les fontaines – qui sont très appréciées et utilisées. Une attention particulière a été portée au décor et à la signalétique, en partie intégrée aux éléments constructifs (ici sur les vitres de l'arrêt de bus). (Photo M. Giger, 2010)

entre usagers se résolvent spontanément: il est rare que des piétons forcent la priorité face aux bus, et les conducteurs de bus doivent de toute manière adapter leur conduite en présence de flux importants de piétons. Le plus souvent il n'est simplement pas possible de rouler plus vite que 20km/h.

Les deux places de gare

Dans la plupart des grandes villes, la gare représente, avec l'Hôtel de Ville et l'église, un élément de repère à forte valeur d'identification. La place de la gare est une «porte de ville», elle donne accès au réseau de transports publics, la rue de la Gare conduit au centre ancien. Dans le quartier «à l'arrière de la gare», le XIXe siècle a vu s'installer des activités économiques qui ont tiré parti de la proximité des voies ferrées. Le développement urbain fait que ces secteurs se retrouvent aujourd'hui au cœur de la ville, dans une situation idéale où peuvent se combiner toutes sortes d'affectations.

C'est dire combien il importe de bien organiser les accès depuis les deux côtés des voies. La gare ne comporte par ailleurs souvent pas une seule place, mais deux (à l'avant et à l'arrière), dont les caractéristiques diffé-

rentes permettent de répartir les fonctions de manière différenciée. Idéalement l'accès motorisé et le stationnement peut être organisé à l'arrière, du côté le moins sollicité, ce qui permet d'organiser plus librement une place principale libérée des voitures.

Andreas Bernhardsgrütter
Mobilité piétonne/Fussverkehr Schweiz ■

(Traduction/adaptation: Jacques Dentan et Dominique von der Mühl, à partir de deux articles parus dans *Route et Trafic* 10/2006 et dans *Fussverkehr* 4/06)



Renens (VD). La deuxième gare du canton et future troisième gare romande amorce sa mue. Avec la mise en œuvre du projet lauréat « Rayon vert », une nouvelle liaison d'une largeur très confortable sera réalisée par-dessus les voies. Elle desservira les quais, mais améliorera aussi la liaison entre les territoires au nord et au sud des voies. Le projet prévoit le réaménagement de deux places, au nord côté Renens (connexion avec le futur tram) et au sud côté Chavannes et Ecublens. (Carte de synthèse SDOL, 2010)



Delémont (JU). Les gares se retrouvent au cœur des villes. La place de la gare n'est plus seulement fréquentée en lien avec l'usage du train, elle est aussi un lieu de passage et de séjour pour les habitants, les actifs, les touristes. A Delémont, le bassin et ses jets d'eau, bordé de terrasses, structure l'espace et offre, comme ici lorsqu'il fait très chaud, une opportunité de rafraîchissement bienvenue. (Photo D. von der Mühl, 2009).



Gland (VD). Une «place de gare» comme tant d'autres... Le projet récemment mis à l'enquête prévoit l'implantation d'un nouveau bâtiment commercial, d'abribus et d'abris vélos, et l'aménagement d'une véritable place avec instauration d'une zone de rencontre. L'amélioration prévue du passage sous-voies piétons et cyclistes est une des mesures retenues pour un financement dans le cadre du projet d'agglomération. (Photo D. von der Mühl 2006)

Pour en savoir plus

Réaménagements de places de gare:

- Exemples présentés dans le bulletin Rue de l'Avenir: Delémont (4/2007), Thoune (3/2006), Genève Cornavin (4/2004), Baar (4/2003), Yverdon (3/2002) – téléchargeables sur: www.rue-avenir.ch
- Dossier de documentation réalisé à l'occasion de l'excursion Mobilité piétonne en août 2009 (en allemand): 14 exemples de projets et de réalisations dans les cantons de St-Gall et d'Appenzell (descriptif, plans et photos). Téléchargeable sur www.rue-avenir.ch
- Concours FLUX (prix de l'Union des transports publics): rapport du jury 2009 et dossiers Frauenfeld (Prix Flux 2009), Baden (2008) et Viège (2007) téléchargeables sur: www.rue-avenir.ch (source: www.postauto.ch, puis recherche par «concurso flux»).
- Numéro de la revue Hochparterre 6-7/2008 consacré à la gare de Coire (en allemand)
- Exemples de places de gare en zones de rencontre sur www.zonederencontre.ch
- Dossier «Places de gare» sur le site de l'ATE St-Gall-Appenzell (en allemand): www.vcs-sgap.ch > Dossier > Bahnhofplätze
- Projets des CFF (une vingtaine en cours): www.cff.ch > Immobilier > Projets.

Trois documents sur les interfaces multimodales

(les deux premiers en allemand seulement, avec résumés en français):

- Synergo et al. (2004): Standards für intermodale Schnittstellen im Verkehr, Recherche SVI 2001/525.
- Universität Zurich, Metron (2007): Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten, Schlussbericht, Recherche SVI 2004/096 (téléchargeable sur: www.rue-avenir.ch).
- V. Kaufmann, Ch. Jemelin, D. Joye (2000): Les gares, atouts des transports publics, PNR41, dossier M23.



Coire (GR). Quand la poésie s'invite sur les murs de la gare... (Photo D. von der Mühl, 2010)

Vélo-train-vélo: une combinaison à promouvoir

Pour bien des trajets interurbains, le duo vélo et train se révèle une solution optimale, directement de porte-à-porte et souvent plus rapide que la voiture. Surtout si les décideurs prennent en considération cette chaîne de déplacement et s'engagent pour améliorer le confort des usagers et usagers multi-modaux. Petit tour d'horizon des aménagements et infrastructures susceptibles d'optimiser ces mouvements.

L'enquête «Villes cyclables» menée auprès des cyclistes a montré que le stationnement, notamment à la gare, est un des points faibles importants des villes romandes (voir adresses). Une bonne occasion pour se pencher pour le sujet.

La déclinaison rail et deux-roues prend des formes différentes qu'il s'agisse de trajets pendulaires, professionnels ou de loisirs. Les préférences individuelles décident au final de la solution choisie:

- vélo individuel à stationner proche de la gare ou sous surveillance dans une vélostation; éventuellement, second vélo à la gare de destination;
- vélo en libre service ou vélo de location dans la gare de destination;
- transport du vélo individuel jusqu'à la destination (billet 1/2 tarif, carte journalière 10 CHF, abonnement général vélo annuel 195 CHF);
- transport du vélo comme bagage à main, démonté dans un «transbag» ou plié et rangé entre deux compartiments (vélo pliable).

Que faire pour tenir compte de ces différentes options et les rendre confortables?

Faciliter la gare aux cyclistes

Il s'agit bien entendu de bénéficier d'accès sûrs, rapides et adaptés aux vélos. La connexion de la gare au réseau cyclable est essentielle. Mais le point central est le stationnement. Les espaces à disposition des vélos doivent être proches des accès aux quais et sur le chemin logique qu'empruntent les cyclistes, sans quoi ils risquent de ne pas être utilisés. Ils doivent de plus offrir la possibilité d'attacher son cadre, afin de minimiser les risques de vol. Un nombre suffisant est important afin que chacun trouve sa place, et sur chaque axe d'accès. Il peut être utile de prévoir des places pour des extensions, car bien souvent l'offre entraîne une augmentation de la demande.

Des petites reines à bien garder

Outre le vol, un autre point noir des gares est le vandalisme. Pour remédier à cela, la vélostation offre une solution confortable et efficace. Abrisée et surveillée, souvent payante (1 fr par jour ou sur abonnement), elle permet de déposer son vélo en sécurité et à l'abri des intempéries. Une autre mesure est une gestion de proximité des

stationnements libres afin d'augmenter la présence auprès des installations et la vision d'ensemble sur le parc à vélo (voir exemple de Lucerne). Dans de nombreuses villes, le temps de stationnement maximal est limité à quelques jours, afin d'assurer la place aux utilisatrices et utilisateurs réguliers.

L'essor des vélos publics

Si la Suisse romande est plutôt à la traîne en matière de vélostations, les vélos en libre service, eux, sont bel et bien là. Automatisés et disponibles 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, ils complètent la chaîne des déplacements. Plusieurs villes romandes (et bientôt tessinoises) sont équipées par velopass, système qui a remporté l'un des Prix Vélo Infrastructure 2010. En Suisse centrale, les stations nextbike de Rent a bike se déploient, en collaboration avec les CFF. Élément de marketing urbain fort, le bikesharing a le vent en poupe. Peut-être l'occasion pour les villes de se (re)poser la question de l'importance des déplacements à vélo de façon plus globale?

Manon Giger ■

CFF et intermodalité

Pour les CFF, la promotion du vélo est un maillon de la chaîne des différents moyens de transport. «Un trajet en train sur deux s'effectue en combinaison avec un autre moyen de transport» rappelle Lukas Schneller, manager de produit «mobilité combinée» des CFF. Cette division du secteur Voyageurs est chargée d'optimiser le raccord du premier et dernier «kilomètre» que l'on effectue avant et après le trajet en train. Un tronçon très important, puisque c'est celui qui permet de rapprocher la gare de chez soi et d'augmenter les clients potentiels. Que ce soit en voiture, à vélo, ou au moyen d'un autre transport public, il s'agit d'offrir une solution adaptée à chaque utilisateur. En plus des offres de transports publics locaux, des Railtaxi, des vélos à louer Rent a bike ou encore des voitures mobility sont proposées dans le périmètre de la gare.

Concernant le vélo, les CFF investissent notamment via le programme «Votre parking deux-roues à la gare» pour un montant de 10 millions sur 5 ans. Bilan intermédiaire: sur les 10'000 places prévues entre 2007 et 2012, un besoin de 1'400 places supplémentaires dans 19 gares est estimé en Suisse romande, dont 648 sont réalisées à ce jour dans 7 localités. La balle est toutefois aussi dans le camp des communes, puisqu'elles doivent cofinancer et selon les cas mettre à disposition des espaces pour ces infrastructures. Car le vélo doit trouver sa place sur des terrains très convoités... et dans les visions des politiques publiques.

Quelques exemples

Yverdon-les-bains abritera la première vélostation romande, à proximité directe des quais (à gauche de la photo). Caritas Vaud y assurera une présence ainsi que l'entretien du réseau de vélos en libre service. A découvrir lors de la prochaine rencontre d'information vélostations (voir Agenda ci-dessous).
Photo: Manon Giger



Les places de stationnement vélos à la gare de **Lausanne** ont plus que doublé depuis 2006 pour atteindre près de 950 aujourd'hui. Les stationnements, situés sur le trajet naturel des cyclistes se rendant aux quais, ont vite été saturés, indiquant un potentiel de développement. Les places de la rue pavée du Petit Chêne, peu commode pour atteindre la gare, restent par contre pratiquement vides.
Photo: Cindy Freudenthaler



Emplacements idéaux à **Lucerne**, avec tout autour de la gare quelque 4'500 places en libre accès et 418 places payantes à disposition. Une offre d'une telle qualité est possible grâce au suivi attentif de Caritas, qui, en plus de la vélostation, assure diverses tâches: déplacement des vélos gênant le passage, marquage et évacuation des vélos non utilisés, nettoyage des stationnements, entretien du réseau de bikesharing et enregistrement des déclarations de vol, ailleurs dévolu à la police. Ce système exige plus de discipline des cyclistes, mais garantit globalement une meilleure sécurité des vélos parkés.
Photo: Manon Giger



Bonnes adresses

- www.cff.ch/velo: toutes les informations pour combiner train et vélo.
- <http://train-velo.voirie-pour-tous.info>: exemples de politiques européennes.
- www.conferencevelo.ch: ont notamment publié le manuel «Stationnement des vélos» en collaboration avec l'Office fédéral des routes qui accompagne le travail de planification.
- www.velostations.ch: la Coordination vélostations Suisse propose des rencontres d'information, des conseils spécialisés et des bulletins d'information.
- www.bikesharing.ch: créée cette année, la Coordination bikesharing Suisse apporte une plateforme d'échange, une newsletter et un premier conseil gratuit aux autorités publiques qui souhaitent mettre en place un réseau de vélos en libre service.
- www.prixvelo.ch: le Prix Vélo Infrastructure de PRO VELO Suisse rassemble des bonnes pratiques en matière d'infrastructure, de planification cycliste, de stationnement et de mobilité combinée.
- www.villes-cyclables.ch: les cyclistes évaluent ville et stationnements deux-roues à la gare.
- www.car-postal.ch: (notice «Vélo et car postal») les cars postaux acceptent depuis fin 2008 l'abonnement général vélo et développent leur offre en supports pour vélo. En 2009, le nombre de cycles transportés a plus que doublé.
- www.t-l.ch: le M2 et les bus lausannois acceptent le transport de cycles «si la place le permet».
- www.suissemobile.ch: les loisirs actifs au départ des gares.
- www.swissconnect.ch: les coursiers à vélo livrent dans toute la Suisse en partenariat avec le rail. Délais imbattables.

Références

Exemple de concept de stationnement vélo autour de la gare de Winthertour: Ueli Rüschi «Rail et cycliste: problème d'interface», Route et trafic, 10/2006.



Vélos en libre service près de la gare de **Fribourg**: un des moyens de faciliter la combinaison vélo et rail.
Photo: Manon Giger

Agenda 2010

- **10 septembre, Bienne:**
1ère rencontre d'information bikesharing.
- **29 octobre, Yverdon:**
26e rencontre d'information vélostations.

A propos d'ours, de scènes et de places de gare

L'invité

Le cinéma préféré des Bernois est à coup sûr en ce moment le nouveau parc aux ours. Des spectateurs en rangs serrés passent des heures à contempler, entre fascination et amusement, le spectacle de la famille ours. En essayant peut-être parfois de s'imaginer *dans la peau des ours*. Comment se sentent-ils et qu'éprouvent-ils? Est-ce que papa Finn, actuellement tenu à part, ressent la séparation d'avec sa famille? Est-ce qu'il réalise que les petits ours de l'enclos voisin sont ses enfants? Pour Finn, «papa», «famille» et «enfants» ne veulent sans doute rien dire, mais est-ce qu'il éprouve quand même quelque chose qui pourrait se rapprocher de tels sentiments?



Photo: Bálint Godár, Berne, avril 2010

Il nous est *fondamentalement* impossible de le savoir, parce que nous sommes et restons des êtres humains. Nous ne pouvons pas nous représenter ce que ressent un ours de l'intérieur. La célèbre question du philosophe Thomas Nagel: «What it is like to be a bat?» - Qu'est-ce que cela fait d'être une chauve-souris - n'a pas de réponse. Celle de savoir «Qu'est-ce que cela fait d'être un ours?» n'en a pas non plus. Pour celles et ceux qui fabriquent les places de gare, il devrait être par contre être d'autant plus faisable de répondre à la question de ce que les usagers ressentent – vivent

– quand ils s'y déplacent, que ces places ne voient guère passer d'ours, mais des êtres humains. Et comme l'on traite ici d'êtres humains, on a besoin en premier lieu, pour fabriquer ces places, d'acquérir un savoir sur le vécu de ces êtres humains. En se posant la question: «Qu'est-ce que cela fait d'être un usager de place de gare?».

Si, pour reprendre le terme d'Andreas Bernhardsgrütter (voir pp. 3-5), une place de gare doit être une «scène pour le piéton», ceux qui fabriquent de telles places ont alors besoin:

1. d'en savoir plus sur la pièce de théâtre qui sera jouée sur cette scène;
2. d'être capables, à partir de cette connaissance, de mettre en scène la réponse à ces exigences (par l'architecture, l'aménagement, l'organisation et les affectations).

La scène est réussie lorsque les usagers se montrent satisfaits, et si elle correspond aux *buts* définis par le maître de l'ouvrage. Car la scène est un *moyen*. Ce qui est ainsi déterminant, c'est la manière dont le *maître de l'ouvrage* de la scène – ici une place de gare – conçoit les besoins et la satisfaction des usagers. Autrement dit, les objectifs qu'il se fixe, dont la scène devrait être le moyen.

L'exercice n'est pas simple. Car il ne suffit pas de s'intéresser au nombre d'usagers qui fréquentent la place de gare, cela requiert aussi d'en savoir plus quant à la dimension *qualitative* et au *ressenti* des usagers.

Sur une place, par exemple:

- selon que 200 personnes se déplacent avec ou sans valise à roulettes, cela fait une différence: mais qu'est-ce que cela change, précisément, pour ces personnes?
- selon que 500 personnes se dépêchent d'aller prendre un train, ou flânent tranquillement, cela fait une différence: mais qu'est-ce que cela change, précisément, pour ces personnes?
- selon que 1000 personnes marchent à la

même vitesse et toutes dans la même direction, ou doivent se croiser rapidement en arrivant de plusieurs directions, cela fait une différence: mais qu'est-ce que cela change, précisément, pour elles?

Pour la place, rien ne change selon qu'il fait chaud ou froid, sombre ou clair, que l'on soit en été ou en hiver, qu'il pleuve ou non. Pour les usagers de la place par contre cela change beaucoup: mais en quoi précisément et pour qui?

Une fois acquis un savoir suffisant (quantitatif et qualitatif) sur la pièce de théâtre qui sera jouée là, et en admettant que l'on ait trouvé réponse à ces questions, il faut alors se demander ce que ces différences *impliquent* pour la fabrication de la place de gare. C'est-à-dire traduire le savoir acquis en *besoins* ou en *exigences*, qui guideront les architectes et les concepteurs de la scène dans le dessin de son aménagement matériel et physique, et l'atmosphère qu'ils contribueront à créer.

En d'autres termes, il s'agit de travailler à intégrer les éléments «qualités et quantités d'êtres humains et ressenti humain» au domaine «planification, construction et aménagement» (la scénographie).

Pour l'heure, nous avons l'impression que les pièces de théâtre qui se jouent sur les places de gare gardent encore une grande part de leur mystère. Mais on commence à découvrir quelques bons exemples de mises en scène...

Beat Hürzeler, géographe
CFF-division infrastructures, responsable du guidage des usagers sur les places de gare.

Daniel Hofstetter, géographe
responsable production cartes et plans de gares (www.sbb.ch/trafimage)
auteur d'une étude sur le réaménagement des places de gare de Coire et Soleure ■

(Traduction D. von der Mühl)