

# Gérer une circulation au ralenti

Autor(en): **Gantenbein, Köbi / Huber, Werner / Ineichen, Walter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **15 (2002)**

Heft [5]: **Qualité de l'habitat : une mission pour les communes**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-121895>

## **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.

## Gérer une circulation au ralenti

**A Baar, devant la gare, les architectes paysagistes Vetsch, Nipkow Partner ont conçu une place permettant au trafic de s'écouler au ralenti. Ce faisant, ils ont renoncé à tout mobilier urbain et à une canalisation de la circulation. Leur thèse: «Le territoire n'appartient à personne».**

Le quartier de la gare illustre bien la façon dont le village de Baar est devenu, au cours des dix dernières années, une partie de l'agglomération de Zoug. D'un côté des voies ferrées s'élève toute une série d'immeubles, tandis que de l'autre bord, vers le centre, on trouve des maisons avec un centre commercial, des bureaux et des magasins – une accumulation de bâtiments posés les uns à côté des autres autour de la vieille gare. Afin de donner une forme et un sens à l'espace restant entre tous ces éléments, la commune a décidé d'inviter cinq bureaux à participer à un concours. Se basant sur le résultat du mandat d'étude, le conseiller communal responsable de la construction, Walter Ineichen, a finalement fait édifier une place, en collaboration avec les lauréats, les architectes paysagistes Vetsch, Nipkow Partner, de Zurich.

### L'espace libre suffit

Cette place est la réponse spatiale à un trafic ralenti. Au lieu d'obstacles, de gendarmes couchés et de voies de circulation séparées pour les automobiles, les vélos, les bus et les piétons, ici, ce joyeux désordre doit s'organiser tout seul. La circulation au ralenti fait appel au bon sens des automobilistes, principaux usagers de la route. Aucune voie pour les guider, aucun passage pour piétons, aucune piste cyclable, aucun couloir de bus – au lieu de cela, une place de 35 mètres de large sur 130 mètres de long, recouverte de plaques en béton rectangulaires. Les architectes ont fini par convain-

cre la commune: afin que ce coude-à-coude puisse fonctionner, il ne suffit pas de croire en l'attitude raisonnable des automobilistes; il faut aussi un vaste espace public. «Nous devons cultiver l'idée que le territoire n'appartient à personne», déclare Beat Nipkow. En dehors des marquages destinés aux malvoyants et de quelques bancs, on ne trouve ici aucun élément de mobilier urbain que l'on rencontre généralement dans de tels lieux.

### Souder le village

La place permet de créer une relation entre tous les styles de bâtiments qui bordent la gare. Pour cela, les architectes ont utilisé un moyen très simple: un vaste espace vide, qui atténue l'effet d'hétérogénéité résultant de la diversité des matériaux et des couleurs de ces immeubles; seules les esplanades asphaltées des bâtiments privés débordent sur le dallage rectangulaire, se détachant légèrement de l'ensemble. Au point où l'«avenue principale» bifurque en direction du centre du village se dresse une colonne lumineuse de 12 mètres de haut, accompagnée d'une fontaine rectangulaire agrémentée d'un jet d'eau. Ces deux éléments font partie d'un concept d'éclairage prévoyant, la nuit, l'illumination du bassin, des arbres et des angles intéressants d'un point de vue architectural. Finalement, la nouvelle place doit faire le lien entre l'ancien noyau du village et les nouveaux quartiers de Baar, qui sont séparés par la gare. Les architectes ont, pour cela, tiré partie de l'ancien passage sous-voies et construit le long des nouveaux immeubles une petite place presque carrée, plantée de paulownias. Le talus qui mène aux voies retient ici une plaque de béton puissante, qui confère un aspect particulier à cette petite place. *Köbi Gantenbein*

Place de la gare, Baar  
Maître d'ouvrage: Commune de Baar  
Architectes paysagistes: Vetsch, Nipkow Partner, Zurich; Beat Nipkow, Jürg Zollinger, Nils Lüpke  
Éclairage: Daniel Vetter, Zoug  
Mandat d'étude 1997-98, 5 participants  
Réalisation: jusqu'en 2001  
Coût: CHF 4 millions

### Des informations et de la patience

Pendant toute la période de réalisation, les autorités communales doivent soutenir les architectes, déclare Walter Ineichen, responsable de la construction au sein de la commune de Baar.

#### *Pourquoi avoir organisé un concours pour l'aménagement de la place de la gare?*

Nous voulions mettre en relief le site de la gare. Le conseil communal a décidé de confier un mandat d'étude à cinq architectes paysagistes, afin d'avoir le choix entre différents projets pour une réhabilitation de la place.

#### *Qu'est-ce qui a été raté dans ce projet?*

Tout s'est bien passé, nous sommes satisfaits du résultat. Il manque malheureusement encore les nouvelles constructions dans l'enceinte de la gare. Par ailleurs, il est formellement interdit d'y parquer. Nous avons quelques problèmes à faire appliquer cette mesure, mais je suis convaincu que nous y arriverons bientôt avec l'appui des propriétaires et de la police.

#### *Quels sont les principaux enseignements que vous ayez tirés de ce concours?*

Il m'a montré une chose: c'est que les mandats d'étude en valent presque toujours la peine, et, pour des projets de cet ordre, ils sont une nécessité. Mais quand un projet est réalisé, il faut que le maître d'ouvrage soutienne le concept. Les

architectes ont besoin de l'appui des autorités politiques y compris pendant la phase de réalisation.

#### *Il y a eu des oppositions à ce projet?*

Beaucoup de gens ont eu et ont encore de la peine à s'habituer à une circulation mixte sur la place. Ils ne pouvaient pas s'imaginer une place sans passages pour piétons ni voies de circulation. Le choix des matériaux a également donné matière à discussion. Au lieu d'utiliser le béton coulé sur place, l'acier et le verre, il y en a qui auraient préféré un revêtement en porphyre, avec des bancs de bois et des géraniums.

#### *Comment avez-vous réussi à convaincre les opposants?*

Ce qui compte, c'est de donner des informations et d'avoir de la patience. Il faut expliquer ce qu'est une circulation mixte.

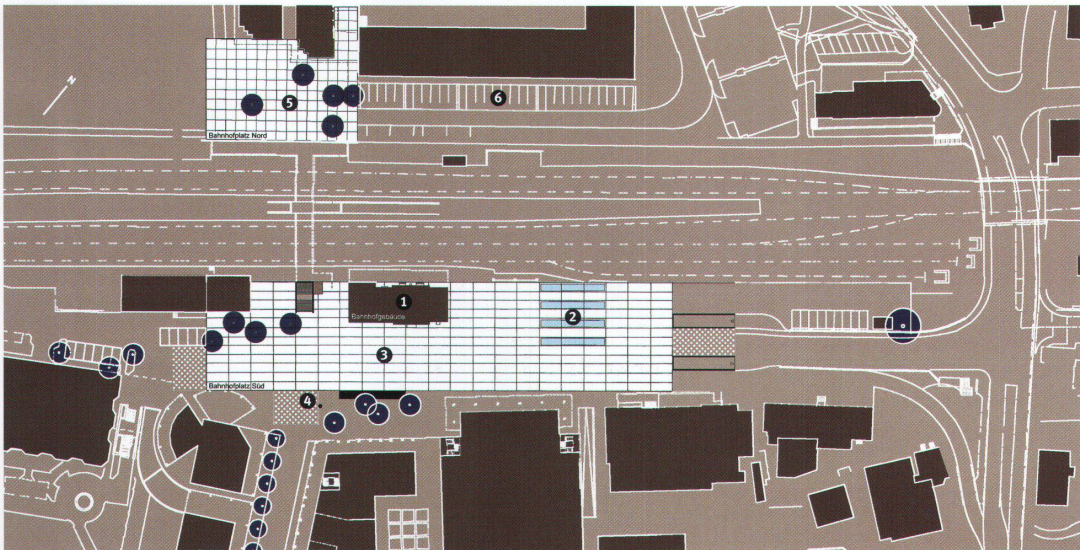
#### *Qu'est-ce qui a facilité le concours? ou l'a compliqué?*

Les choses sont peut-être plus simples lorsque c'est une personne de l'extérieur qui gagne le concours, plutôt que quelqu'un de la région, disposant d'un réseau de relations. Mais là aussi, quand on travaille avec des professionnels qui ont du caractère, il arrive aussi qu'il y ait des frictions.

#### *Comment jugez-vous le rapport entre les coûts et le profit?*

Un concours demande plus de moyens. Mais plus les tâches et les critères sont formulés avec précision, et plus le résultat est positif. *Interview: Werner Huber*





La place de la gare de Baar se présente comme un vaste espace libre sur lequel les automobiles et les bus circulant au ralenti doivent cohabiter avec les piétons. Une colonne lumineuse marque l'entrée de la commune

- 1 Bâtiment de la gare
- 2 Station du bus
- 3 Place de la gare Baar Sud
- 4 Colonne lumineuse
- 5 Plac de la gare Baar Nord
- 6 Parc pour vélos