Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 15 (2002)
Heft: [5]: Qualité de l'habitat : une mission pour les communes

Artikel: Gérer une circulation au ralenti
Autor: Gantenbein, Köbi / Huber, Werner / Ineichen, Walter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-121895

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

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

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 convaincre 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
Eclairage: 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.

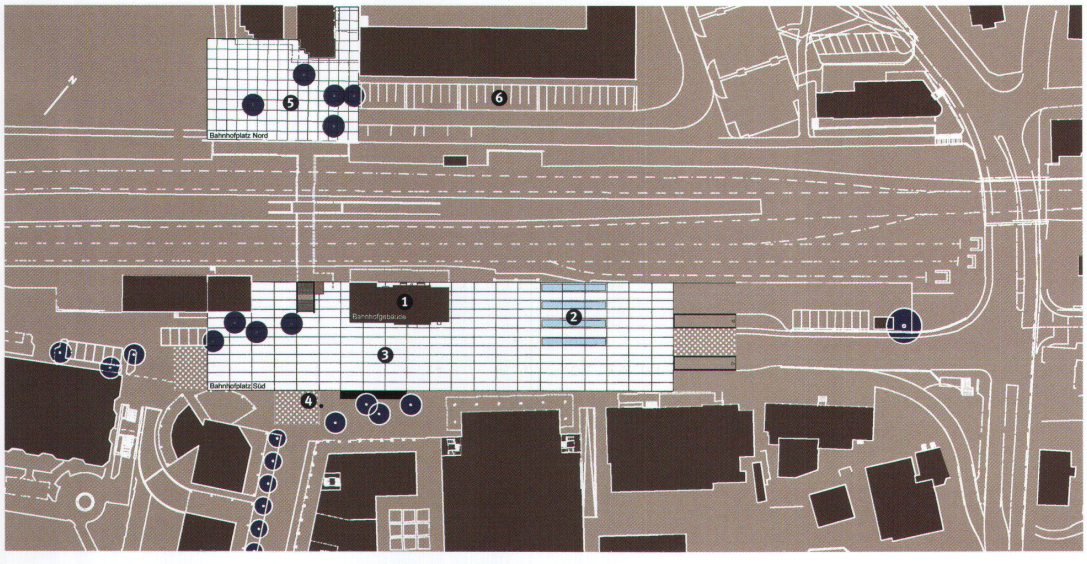
Quels sont les principaux enseignements que vous ayez tirés de ce concours?
Il m'a montré une chose: c'est que les mandats d'étude en valent presque toujours la peine, et, pour des projets de cet ordre, ils sont une nécessité. Mais quand un projet est réalisé, il faut que le maître d'ouvrage soutienne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