

Mise en scène des abribus à Lausanne

Autor(en): **Nobs, Bertrand**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **57 (1999)**

Heft 4: **Mise en scène de la vie urbaine**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-140853>

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.

MISE EN SCÈNE DES ABRIBUS À LAUSANNE

Bertrand NOBS
Architecte-urbaniste
Ville de Lausanne

«Le principe de l'espace public implique un espace partagé, lourd d'un sens lui aussi partagé, qui établit et permet l'exception des îlots, celle des bâtiments, l'expression d'un domaine réservé, la différence, moins évidente, des citoyens, l'affirmation d'un moi solitaire, voire hautain, l'individualité. L'existence du domaine public donne et offre une base matérielle, symbolique et formelle à l'affirmation de ces diversités et de leur solidarité. Il exprime le principe même de la vie en société, du contrat social et du lien démocratique. C'est sa caractéristique essentielle. Il faut en accepter ou en assumer les conséquences, ou bien sous toutes ses formes l'amoindrir, pour, de fait, en supprimer l'essence».

Paul Chemetov in «20000 mots pour la ville», page 62, Ed. Flammarion

La conception et la construction de près de 170 nouveaux abribus à Lausanne nous autorise-t-elle à parler de «mise en scène de la vie urbaine»?

A première vue en effet, un abribus n'est qu'un petit auvent purement fonctionnel destiné à abriter la clientèle, les horaires, voire une machine à billets... Pas de quoi s'émouvoir ! Serait-ce l'une des raisons qui ont vu fleurir le long des routes de telles édicules sans architecture ni convivialité ?

Au fil des ans, l'importance de cet élément n'a pourtant fait que se renforcer, à cause du développement des transports publics au sein des agglomérations. Les transports publics offrent une solution véritable aux problèmes des embouteillages et de la pollution, et aux difficultés de stationnement. Le réseau devient ou plutôt redevient un moyen privilégié pour desservir le territoire, le quartier, la place, la rue. Et les attentes d'usagers et de citoyens frustrés de confort et d'esthétique font naître de nouvelles pressions sur l'aménagement.

Le renouvellement de la convention liant la ville de Lausanne à la Société

Générale d’Affichage (SGA), détentrice de la concession d’affichage sur le domaine public, offrait l’occasion d’aborder, enfin, la problématique de l’abribus dans sa globalité et de proposer des réponses appropriées. Ces abris sont construits aux frais de la SGA, qui en est le propriétaire et qui a la charge de l’entretien et du nettoyage. Un caisson publicitaire, en principe un par abri, finance l’opération de démolition de l’ancien abri et la construction du nouveau.

L’abri lausannois, en aluminium brun éloxé, avait toutes les caractéristiques d’un objet conçu pour lui-même, d’un confort spartiate et niant par avance toute intégration dans les sites les plus divers. Le fond de l’abri n’offrait au regard que la contemplation des affiches de la société marchande, «auto-goal» indirect pour la vitrine du commerce situé derrière l’abri !

En 1993, un concours restreint au sein de la Direction des Travaux avec la participation d’un architecte indépendant, a dégagé pour exécution le projet «Laurel», Ligne d’Abribus Urbain du Réseau Lausannois. A la relative complexité technique de cette opération, il faut ajouter son caractère exceptionnel, puisque la périodicité de renouvellement de ce type de construction est relativement longue... entre 20 et 30 ans!

Le passage du projet à la réalisation d’un prototype a donné lieu à de nombreux débats entre les Transports Publics Lausannois (TL), représentant les usagers et leurs attentes supposées, la SGA et ses mandataires ingénieurs et serruriers, et les représentants des services techniques municipaux. L’auteur de ces lignes était chargé d’assurer la coordination entre les partenaires et de maintenir le maximum de cohérence de «l’objet abri» dans les démarches d’intégration: il est aisé d’oublier le «tout» pour privilégier une «partie», avec le risque de fabriquer des objets informes à force de vouloir tenir compte, sans examen critique, des contraintes de chacun !

Le premier abri-prototype, inauguré le 27 mars 1995, fut analysé durant près de six mois. Ce test s’est révélé intéressant à plus d’un titre, car il a permis d’apprécier la perception de la nature et du rôle d’un abribus dans l’imaginaire de près de 150 usagers représentatifs. Une enquête *in situ*, réalisée par une entreprise spécialisée, a permis de confronter la réalité avec les attentes du public. Ces interviews furent suivis d’entretiens avec plusieurs groupes d’utilisateurs sélectionnés.

Citons ces conclusions extraites du rapport de l’étude qualitative. Pour les abonnés des TL, «*l’abribus fait partie intégrante du moyen de transport. Il constitue la continuité de la prestation de transport en bus stricto sensu. L’abribus est*

considéré comme un véritable outil d'orientation, de repérage, de gestion du trajet au-delà de sa fonction première qui est d'abriter. L'abribus garde donc entier son signifié : il est le lien entre les bus, lieu et moment incontournable du trajet. Les expériences, le vécu de ce groupe sont riches, précises, intenses ; respectivement les attentes d'optimisation de l'offre sont fortement et affectivement exprimées, dépassant souvent le cadre de la stricte fonctionnalité pour s'orienter vers la promotion de l'image de marque des TL».

Les non-abonnés ont «un vécu différent, moins intense, plus ponctuel, plus hétérogène aussi du bus et de l'abribus. Le vécu et les expériences de l'abribus sont exprimés de manière plus rationnelle. Les relations au fournisseur TL sont plus distantes. Les attentes à l'égard de l'abribus sont essentiellement fonctionnelles. Elles sont toutefois nombreuses. L'abribus est un lieu d'attente ponctuel dont la fonction d'abri (contre les intempéries) est prioritaire. Différemment, le besoin d'orientation, d'information est relativisé car peu fréquent. Il n'y a pas de notion de gestion du trajet propre à ceux qui se déplacent fréquemment en bus».

Les tests ont permis de constater une forte appréciation esthétique et fonctionnelle du prototype : transparence, confort, protection contre le froid et mise à disposition de bancs à l'extérieur de la partie couverte. Parmi les critiques, apparaît le fait que l'abri protégera mal du froid (appréciation relativement étonnante d'ailleurs, pour des questions posées en plein mois de juin !), le confort relatif du banc, l'emplacement des informations, la place disponible à «l'intérieur», la signalétique verticale.

Cette enquête corroborant globalement l'appréciation des divers partenaires, plusieurs modifications importantes furent entreprises pour optimiser les futurs abris, allonger la toiture, modifier les bancs, déplacer la machine à billets, etc.

Au cours de visites de villes suisses ou françaises, équipées d'abris récents, j'avais été frappé par l'aspect modulaire et répétitif du bâti, choix naturellement très économique mais totalement inadapté à l'importance de certains arrêts, au nombre d'usagers et à la largeur réduite des trottoirs ! La prise en compte de cette préoccupation essentielle m'a conduit à développer un abri modulaire, avec deux poteaux fixés sur un mur en béton longiligne, supportant la toiture avec deux porte-à-faux latéraux. L'abri standard mesure ainsi 6,8 m sur 2 m, pouvant être multiplié autant de fois que nécessaire en longueur (par trame de 2,9 m). La structure de toiture – de largeur standard - est composée de deux tubes horizontaux portant les supports moisés des verres, l'éclairage et des éléments de carénage en tôle perforée. Les verres de toiture de largeur variable (3 dimensions au choix)

sont supportés par des longerons fixés sur les moises. Sous la toiture, les espaces protégés s'adaptent aux conditions locales par interruption des cloisons arrières (pour la prise en compte d'un accès, d'une vitrine, des nécessités de dégagement de la clientèle ou du sous-sol). La largeur des retours vitrés latéraux est modulable (3 dimensions au choix). L'ensemble des pièces, toiture assemblée, est transportée sur une camionnette de taille moyenne, afin de limiter l'encombrement sur le chantier et d'optimiser la durée de pose.

La construction d'un mur longiligne en béton, appui de la serrurerie, permet de le prolonger au-delà de l'abri proprement dit et d'offrir ainsi une surface d'assise et de pose complémentaire. Par décalages successifs du muret, l'abri s'adapte à la pente... A ce titre, Lausanne est un véritable casse-tête, notamment pour les fabricants de mobilier urbain, systématiquement étudiés et présentés en catalogues sur un sol horizontal !

Ce mur d'appui marque aussi la limite entre l'avant, lieu de l'attente, et l'arrière, lieu du passage. La machine à billets est implantée sur le mur d'appui, à l'extérieur de la zone protégée par les cloisons de verre mais abritée sous le toit en porte-à-faux. Il avait été envisagé en démontant un appareillage existant de suspendre le moniteur d'information sous la toiture et de loger, dans le banc, l'électronique de gestion.... L'essai n'ayant pu être mené à terme, il a fallu se résoudre à planter tant bien que mal une borne d'information totalement inadaptée aux multiples configurations urbaines. Regrets...

Certains abris de l'ancienne série abritaient une cabine téléphonique, des cabines de vente de billets voire des toilettes pour le personnel des TL. Ces fonctions ont été replacées en dehors de l'abri, dans le respect de leurs «identités» respectives. Les cabines de vente de billets placés aux arrêts entourant le Palais de Beaulieu, centre de congrès et d'expositions, ont été reconstruites en un seul volume sous la toiture. Les vendeurs sont ainsi plus à l'aise pour gérer l'afflux de clientèle, s'épauler en cas de difficulté ou... faire causette entre deux clients ! Les toilettes à disposition du personnel des TL ont été discrètement carrossées en plots de ciment.

L'architecture propose la perception d'un objet unitaire et identifiable au réseau des TL, en référence à la classique boîte aux lettres jaune, de format et de couleur identique, quel que soit le lieu d'implantation. La notion de service, de service public en l'occurrence, y est affirmée. Même si, paradoxalement, la construction en est assumée ici par un financement privé ! Ainsi, cet abri a pu être implanté en n'importe quel point du réseau, sans atteinte notable à l'environne-

ment proche : par exemple devant le bâtiment classé de l'Abbaye de l'Arc, sur l'esplanade de Montbenon, devant des vitrines, des bâtiments locatifs, un mur en moellons ou en béton, au milieu de la forêt, etc.

Le constat de l'opacité invitait naturellement à la recherche de la transparence, permettant de respecter en priorité le lieu d'implantation de l'abri et les usagers, redevenus acteurs dans le jeu urbain des regards, des attitudes et des comportements : «Je te vois, tu me vois, peut-être pourrait-on se voir de plus près ou... surtout, ne t'approche pas !»

Restait à insérer l'objet dans les multiples situations urbaines et à l'inscrire, à son échelle, dans la «mise en scène de la vie urbaine»... Selon les dispositions de la Loi Cantonale sur les Routes, les abribus ne sont pas soumis à l'enquête publique : cette simplification juridique et administrative a nécessité un important travail préalable d'information auprès des propriétaires et des commerçants, suivi parfois d'entretiens personnalisés... L'aspect «mise en scène architecturale» s'est transformé à plusieurs reprises en «mise en scène de la vie quotidienne», avec tirades enflammées sur la mort du petit commerce, l'incompétence des TL, des pouvoirs publics... ou tout à la fois !

A raison de deux abris construits par semaine pendant deux ans, des séances de coordination, en complément de celles de chantier, étaient indispensables ! Elles permirent aux représentants des services communaux de faire part de leur petite musique...

- Mélodies en sous-sol pour les innombrables canalisations industrielles qui distinguent la ville du village, et dont il a fallu tenir impérativement compte en déplaçant l'abri ou les tuyaux, ou en adaptant les fondations avec des porte-à-faux, ouvertures et découpes !
- Les jazz band des TL ou de la SGA , soucieux de leurs intérêts respectifs.
- Les fanfares des services d'entretien de la voirie ou des parcs et promenades, soumis à de fortes restrictions budgétaires et de personnel, soucieux du passage des engins de nettoyage et de déneigement ! L'entretien se fait de plus en plus avec des véhicules dont la largeur et le rayon de braquage sont ceux d'une petite voiture... Aussi chaque coup de balai supplémentaire représente-t-il un coût non négligeable !

Chaque arrêt a fait l'objet d'une étude visant d'abord à vérifier sa pertinence sur le réseau. Plusieurs emplacements furent ainsi déplacés de quelques dizaines de mètres pour mieux répartir la distance entre stations ou améliorer l'ac-

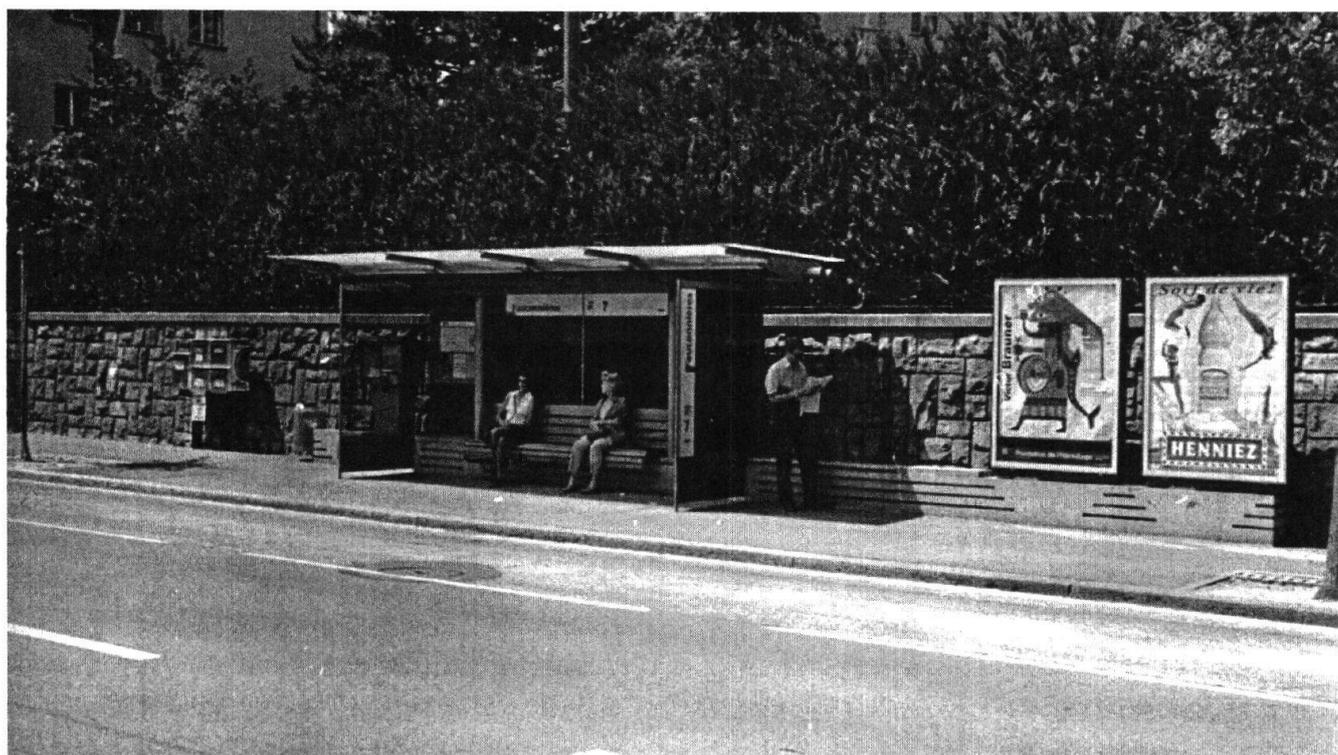
cessibilité de la clientèle et celle des véhicules. L'implantation d'un arrêt de bus est un acte urbanistique important qui ponctue les cheminements des piétons, en liaison avec les trames commerciales, d'habitat, de loisirs, etc. Mais il est difficile d'intervenir sur un réseau de transports publics plus que centenaire et tenant compte d'une topographie locale complexe.

L'aménagement urbain et son «mobilier» se caractérise par une mise en place au coup par coup, au fil des besoins et des années, sans remise en question des structures existantes. L'opération Laurel est apparue comme une occasion de «mettre de l'ordre». Un relevé détaillé du contexte local et du mobilier (arbres, poteaux, bancs, panneaux publicitaires, poubelles, hydrants, boîtes aux lettres, cabine de téléphone, caissettes à journaux, armoires techniques, etc.) a conduit à chercher, *a priori*, l'implantation à coût minimum. Mais en participant à des adaptations qui s'éloignaient parfois des strictes obligations de la convention, la SGA et les services communaux ont compris l'intérêt de la démarche et participé à divers travaux localisés de correction de bordures, de redéfinition de zones vertes, de création d'écoulements, de réfection de trottoirs, etc. A chaque fois, la balance des intérêts d'aménagement et des sommes en jeu a permis de dégager le compromis le plus acceptable et d'améliorer l'image de l'abri et de ses alentours. A l'extrême, le réaménagement global des espaces piétonniers au droit des escaliers de Beaulieu, à l'avenue Jomini, a représenté une opération de grande ampleur (arborisation nouvelle, ajout de lampadaires, déplacement d'une station de taxis, etc.) qui, faut-il le préciser, ne profite pas qu'aux seuls usagers des transports publics...

Cette gymnastique urbaine n'a cependant pas suffi et force fut de constater que certains trottoirs ne permettaient même pas de recevoir un abribus... ! Bien que la SGA eût investi près de douze millions dans l'opération, il était exclu de mettre à sa charge ces travaux d'élargissement. D'un montant de 500.000.-, un préavis fut voté par le législatif communal, permettant de procéder à des travaux d'envergure sur plus d'une dizaine d'arrêts et, en parallèle, de renforcer les zones de stationnement des bus.

L'aspect publicitaire, nerf de l'opération, a posé de délicats problèmes d'insertion. Problème à l'époque «résolu», puisque l'affichage se faisait à l'intérieur de l'abri ! Constitué d'un caisson lumineux double-face, il fut parfois très difficile de lui trouver une place adéquate à proximité de l'abri. Il fallait assurer la sécurité d'un piéton susceptible de surgir derrière le panneau, conserver une largeur de passage suffisante pour les engins d'entretien, trouver un endroit stratégique pour

que le conducteur ne puisse pas être distrait... par le contenu du caisson (on se souvient de quelques campagnes d'affichage relativement suggestives !). Enfin, par une implantation adéquate, si possible perpendiculaire à la chaussée, que le caisson puisse être vu par le maximum de consommateurs! La mise en place d'un gabarit provisoire donna souvent lieu à d'étranges ballets qu'une caméra invisible n'eût pas désavoués !



La perception de l'espace public, c'est une évidence, va bien au-delà des limites parcellaires ou communales et s'arrête, dans une situation de contiguïté bâtie, aux volumes limitant cet espace. Plus le bâti se dilue, plus les éléments de références annexes prennent alors de l'importance: arborisation, murs de soutènements, jardins, clôtures, haies, cours, accès aux immeubles ou garages souterrains, traitement de sols, etc. Cet espace est le reflet de concepts urbanistiques, architecturaux, de rapports de forces politiques et économiques, de pratiques juridiques et administratives qui se sont traduits, au fil du temps, par nombre de lois et de règlements. L'espace public, lien perceptible ou diffus entre les espaces privés, est soumis à ces forces contradictoires qui ne sauraient être sous-estimées.

La structure trans-services mise en place pour les abribus a, en quelque

sorte, préfiguré un mode d'organisation nouveau au sein de la Direction des Travaux. Depuis fin 1997, des représentants de divers services ou directions (Routes et Voirie, Urbanisme, Architecture, Parcs et Promenades, Circulation et Police) participent ainsi, de manière collective et contradictoire, à l'élaboration des espaces publics. Ce dialogue indispensable et formateur doit permettre de dépasser les «traditionnels» clivages entre architectes et ingénieurs, jusqu'alors seuls responsables des espaces publics, et d'aborder les problématiques urbaines sous leurs aspects multiples, complexes et parfois conflictuels. Cette nouvelle structure doit encore affiner ses méthodes de travail et trouver les modes opératoires les mieux adaptés aux questions posées.*

L'opération Laurel aura permis, partiellement bien sûr, de redonner sens à l'espace public et de reconnaître l'importance de cet interface entre modes de déplacement qu'est l'abribus. Ricardo Basualdo a parlé de «porosité» à propos du mille-feuille urbain. On ne saurait mieux dire, et la responsabilité des pouvoirs publics dans ces multiples «mises en scène» est sans aucun doute l'un des défis majeurs de la ville du 3^{ème} millénaire.

* Voir à ce sujet l'intéressant rapport de recherche no 143 de juin 1999 de l'IREC, du DA et de l'EPFL : «Gérer l'espace public – Dynamiques urbaines et Dynamiques institutionnelles à Lausanne» de Christophe Jaccoud, Marcus Zepf et Jean-Philippe Leresche.